Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

21. prosince 2021 *

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění letů – Článek 2 písm. l) – Článek 5 odst. 1 písm. c) – Rezervace letu prostřednictvím elektronické platformy – Posunutí hodiny odletu na dřívější čas provozujícím leteckým dopravcem – Kvalifikace – Obdržení informace o posunutí hodiny odletu na dřívější čas na e-mailovou adresu, která nepatří dotyčným cestujícím – Směrnice 2000/31/ES – Elektronický obchod – Článek 11 – Fikce doručení – Rozsah informační povinnosti provozujícího leteckého dopravce“

Ve věci C-263/20,

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 26. května 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 15. června 2020, v řízení

Airhelp Limited

proti

Laudamotion GmbH,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení L. Bay Larsen, místopředseda Soudního dvora vykonávající funkci předsedy prvního senátu, J.-C. Bonichot a M. Safjan (zpravodaj), soudci,

generální advokát: P. Pikamäe,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za Airhelp Limited D. Stanonikem a E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwälte,

– za Laudamotion GmbH M. Klemmem, Rechtsanwalt,

– za Evropskou komisi G. Braunem a K. Simonssonem, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: němčina.

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 23. září 2021,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 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), jakož i článku 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/31/ES ze dne 8. června 2000 o některých právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronického obchodu, na vnitřním trhu („směrnice o elektronickém obchodu“) (Úř. věst. 2000, L 178, s. 1, Zvl. vyd. 13/25, s. 399).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společností Airhelp Limited a Laudamotion GmbH ve věci odmítnutí posledně uvedené zaplatit náhradu škody cestujícím v letecké dopravě, jejichž právním nástupcem je společnost Airhelp, a to z důvodu posunutí hodiny jejich odletu na dřívější čas.

Právní rámec

Nařízení č. 261/2004

3 Body 1, 7 a 12 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí:

„(1) Činnost [Unie] 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.

[…]

(7) V zájmu zajištění účinného uplatňování tohoto nařízení by měly povinnosti z něj vyplývající spočívat na provozujícím leteckém dopravci, který uskutečňuje nebo má v úmyslu uskutečnit let, ať již vlastním letadlem, nebo letadlem pronajatým s posádkou a s dalšími službami nebo bez posádky a dalších služeb, nebo za jiných podmínek.

[…]

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

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

„Pro účely tohoto nařízení se:

[…]

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

5 Článek 5 uvedeného nařízení, nadepsaný „Zrušení“, v odstavcích 1 a 4 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]
   i) nejsou [jsou] o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
   ii) nejsou [jsou] o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději [méně než] čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
   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 [dosáhnout jejich] cílového místa určení nejpozději [méně než] dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

[…]

4. Důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, spočívá na provozujícím leteckém dopravci.“

6 Článek 7 odst. 1 téhož nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, stanoví:

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

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

[…]“

7 Článek 13 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na následný postih“, stanoví:

„Jestliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Zejména nemohou být ustanovení tohoto nařízení vykládána jako omezení práva provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osobě, se kterými uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu. Obdobně nelze ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení práva provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osoby jiné, než je cestující, se kterým uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu, požadovat náhradu škody podle použitelných právních předpisů.“

Směrnice 2000/31

8 Oddíl 3 hlavy II směrnice 2000/31, nadepsaný „Uzavírání smluv elektronickou cestou“, obsahuje články 9 až 11 této směrnice. Článek 11 odst. 1 uvedené směrnice, nadepsaný „Podání objednávky“, zní takto:

„Členské státy zajistí, aby, s výjimkou odlišných ujednání stran, kterými nejsou spotřebitelé, podá-li příjemce služby objednávku technickými prostředky, se uplatnily následující zásady:

– poskytovatel služby je povinen příjemci neprodleně elektronickou cestou potvrdit příjem objednávky,

– objednávka a potvrzení o přijetí byly považovány za přijaté, pokud strany, kterým jsou určeny, k nim mají přístup.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

9 Dva cestující v letecké dopravě si rezervovali prostřednictvím elektronické rezervační platformy let z Palmy de Mallorca (Španělsko) do Vídně (Rakousko) provozovaný provozujícím leteckým dopravcem Laudamotion. Při rezervaci na této platformě poskytli tito cestující své soukromé e-mailové adresy a telefonní čísla. Uvedená platforma rezervovala let na jméno cestujících u společnosti Laudamotion, přičemž vytvořila specifickou e-mailovou adresu pro uvedenou rezervaci. Tato adresa byla jedinou kontaktní adresou, kterou měla společnost Laudamotion.

10 Odlet rezervovaného letu, původně plánovaný na 14. června 2018 ve 14:40 hodin, byl provozujícím leteckým dopravcem posunut na dřívější čas, a sice na 8:25 hodin téhož dne, což odpovídá uspíšení o více než šest hodin.

11 Společnost Airhelp, na kterou oba cestující převedli svá případná práva na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004, podala žalobu k Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu, Rakousko). Tvrdila, že provozující letecký dopravce je povinen zaplatit na základě čl. 7 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení celkovou částku 500 eur pro oba cestující, z důvodu posunutí hodiny odletu na dřívější čas o více než šest hodin, o kterém byli cestující informováni až čtyři dny před plánovaným odletem, tj. dne 10. června 2018, prostřednictvím rezervační platformy.

12 Společnost Laudamotion zpochybnila opodstatněnost žádosti společnosti Airhelp z důvodu, že posunutí hodiny dotčeného odletu na dřívější čas bylo oznámeno včas, a to ve dnech 23. a 29. května 2018, na specifickou e-mailovou adresu poskytnutou rezervační platformou.

13 Vzhledem k tomu, že Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu) žalobu společnosti Airhelp zamítl, podala tato společnost odvolání proti rozsudku uvedeného soudu k Landesgericht Korneubourg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko), který je předkládajícím soudem. Předkládající soud se zabývá zejména otázkou, zda posunutí hodiny odletu na dřívější čas představuje jeho „zrušení“ ve smyslu nařízení č. 261/2004, a táže se na rozsah informační povinnosti provozujícího leteckého dopravce.

14 V tomto ohledu předkládající soud uvádí, že sdílí názor Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo), podle kterého významné posunutí hodiny odletu na dřívější čas představuje upuštění od původně plánované hodiny odletu, a tedy „zrušení“ ve smyslu čl. 2 písm. l) uvedeného nařízení.

15 Pokud jde o otázku, zda byli cestující v původním řízení řádně informováni o posunutí hodiny jejich letu na dřívější čas, předkládající soud uvádí, že podle rakouských právních předpisů provádějících směrnici 2000/31 vzniká fikce doručení nejen v případech uvedených v čl. 11 odst. 1 této směrnice, ale rovněž při pouhé výměně elektronické pošty. To by v situaci dotčené v původním řízení znamenalo, že se má za to, že cestující byl o posunutí hodiny svého letu na dřívější čas informován, pokud má tento cestující ke zprávě s oznámením provozujícího leteckého dopravce přístup. Předkládající soud si proto klade otázku, jestli je za účelem určení, zda byli cestující v původním řízení řádně informováni o posunutí hodiny jejich odletu na dřívější čas, třeba použít vnitrostátní právní předpisy, směrnici 2000/31 nebo nařízení č. 261/2004.

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

„1) Musí být čl. 5 odst. 1 písm. c) a článek 7 [nařízení č. 261/2004] vykládány v tom smyslu, že cestující má nárok na náhradu v případě, že je čas odletu přesunut z původních 14:40 hod. na 8:25 hod. stejného dne?

2) Musí být čl. 5 odst. 1 písm. c) body i) až iii) nařízení (ES) č. 261/2004 vykládány v tom smyslu, že ověření, zda byl cestující informován o zrušení letu, musí být provedeno výlučně podle tohoto ustanovení a brání použití vnitrostátní právní úpravy o doručování, která byla přijata v souvislosti s provedením [směrnice 2000/31] a která obsahuje fikci doručení?

3) Musí být čl. 5 odst. 1 písm. c) body i) až iii) nařízení č. 261/2004 a článek 11 směrnice [2000/31] vykládány v tom smyslu, že v případě rezervace letu cestujícím prostřednictvím rezervační platformy, pokud cestující uvedl své telefonní číslo a svou e-mailovou adresu, avšak rezervační platforma přeposlala leteckému dopravci telefonní číslo a e-mailovou adresu automaticky vygenerovanou rezervační platformou, musí být doručení oznámení o posunutí hodiny odletu na dřívější čas na automaticky vygenerovanou e-mailovou adresu považováno za informování resp. doručení vyrozumění o posunutí hodiny odletu na dřívější čas, ačkoliv rezervační platforma vyrozumění leteckého dopravce cestujícímu nepřepošle nebo mu jej přepošle se zpožděním?“

K předběžným otázkám

K první otázce

17 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že let je považován za zrušený, pokud provozující letecký dopravce tento let uspíší o několik hodin.

18 V této souvislosti je třeba poukázat na to, že pojem „zrušení“ je definován v čl. 2 písm. l) uvedeného nařízení jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“.

19 Pojem „let“ není v uvedeném nařízení definován. Podle ustálené judikatury Soudního dvora však 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 4. července 2018, Wirth a další, C-532/17, EU:C:2018:527, bod 19, jakož i citovaná judikatura).

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

21 Dále z definice uvedené v čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 nijak nevyplývá, že by „zrušení“ původně plánovaného letu ve smyslu tohoto ustanovení vyžadovalo nad rámec skutečnosti, že tento let nebyl uskutečněn, přijetí výslovného rozhodnutí o jeho zrušení (rozsudek ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další, C-83/10, EU:C:2011:652, bod 29).

22 Je pravda, že čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení neupřesňují, jak má být postupováno v případě posunutí hodiny odletu na dřívější čas. Podle ustálené judikatury je však pro výklad ustanovení unijního práva třeba vzít v úvahu jeho znění, jakož i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 41, jakož i citovaná judikatura).

23 Pokud jde v tomto ohledu o kontext, do kterého zapadá čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004, je třeba poznamenat, že toto nařízení odkazuje na případy posunutí hodiny odletu na dřívější čas v rámci přesměrování podle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodů ii) a iii) uvedeného nařízení. Posledně uvedené ustanovení totiž stanoví, že provozující letecký dopravce je povinen zaplatit cestujícímu náhradu škody, jehož let byl zrušen, ledaže jej tento dopravce informuje o zrušení ve lhůtách stanovených v tomto ustanovení, a nabídne přesměrování, které cestujícímu umožní odletět podle daného případu nejdříve jednu nebo dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jeho cílového místa určení podle daného případu méně než čtyři nebo dvě hodiny po původně plánovaném čase příletu.

24 Z toho vyplývá, že unijní normotvůrce uznal, že významné posunutí letu na dřívější čas může způsobit cestujícím závažné nepohodlí stejně jako zpoždění letu, pokud v důsledku takového uspíšení tito cestující ztratí možnost volně nakládat se svým časem, jakož i organizovat cestu nebo pobyt v závislosti na svých očekáváních.

25 Tak je tomu zejména v případě, kdy cestující, který učinil všechna požadovaná opatření, není s to nastoupit do letadla z důvodu uspíšení letu, který si rezervoval. Tak je tomu i v případě, kdy je cestující nucen se značně přizpůsobit novému času odletu, aby mohl tento let stihnout.

26 Kromě toho je třeba připomenout, že hlavní cíl sledovaný nařízením č. 261/2004 spočívá, jak vyplývá zejména z bodu 1 jeho odůvodnění, v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících (rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 26 a citovaná judikatura).

27 Soudní dvůr tak rozhodl, že v souladu s tímto cílem musí být ustanovení, která cestujícím v letecké dopravě přiznávají práva, vykládána extenzivně (rozsudek ze dne 22. dubna 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, bod 61 a citovaná judikatura).

28 Vzhledem k tomu, že cílem nařízení č. 261/2004 je zajistit standardizovanou a okamžitou nápravu újmy různé povahy, kterou představuje závažné nepohodlí způsobené cestujícím v letecké dopravě (rozsudek ze dne 3. září 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, bod 25 a citovaná judikatura), a s ohledem na závažné nepohodlí, které může být způsobeno cestujícím za takových okolností, jako jsou okolnosti uvedené v bodě 24 tohoto rozsudku, je třeba pojem „zrušení“ vykládat v tom smyslu, že zahrnuje situaci, kdy je hodina odletu významně posunuta na dřívější čas.

29 V tomto ohledu je třeba rozlišovat mezi situacemi, v nichž uspíšení letu nemá žádný dopad nebo zanedbatelný dopad na možnost cestujících v letecké dopravě volně nakládat se svým časem, a situacemi, které způsobují závažné nepohodlí z důvodu významného posunutí hodiny odletu na dřívější čas, jak je popsáno v bodech 24 a 25 tohoto rozsudku.

30 Za účelem rozlišení významného posunutí letu na dřívější čas a zanedbatelného posunutí letu na dřívější čas je třeba vycházet z prahových hodnot stanovených v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodech ii) a iii) nařízení č. 261/2004.

31 Je třeba zdůraznit, že případ uspíšení letu se liší od případu zpoždění, v jehož případě Soudní dvůr rozhodl, že cestující nabývají nárok na náhradu škody, jestliže utrpí časovou ztrátu nejméně tři hodiny ve srovnání s dobou původně stanovenou dopravcem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 57), jelikož se cestující musí pohotově zorganizovat, aby byli s to nastoupit do letadla z důvodu uspíšení rezervovaného letu. Tento rozdíl vyplývá rovněž z okolnosti, že unijní normotvůrce v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) nařízení č. 261/200 připouští zpoždění méně než dvě hodiny, zatímco v případě uspíšení letu nesmí toto uspíšení přesáhnout jednu hodinu.

32 Z článku 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) tohoto nařízení vyplývá, že jakékoli uspíšení letu o jednu hodinu či méně může provozujícího leteckého dopravce zprostit povinnosti poskytnout cestujícímu náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení. Je tedy třeba učinit závěr, že uspíšení letu o více než jednu hodinu nebo o jednu hodinu či méně představuje referenční hodnotu pro určení, zda je uspíšení letu pro účely použití článku 5 téhož nařízení významné nebo zanedbatelné.

33 Tento výklad odpovídá vyvážení zájmů cestujících v letecké dopravě a zájmů provozujících leteckých dopravců, které unijní normotvůrce přijetím nařízení č. 261/2004 zamýšlel (obdobně viz rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 39, jakož i citovaná judikatura).

34 I když totiž tento výklad umožňuje cestujícím, aby jim byla poskytnuta náhrada škody za závažné nepohodlí při významném uspíšení letu, zprošťuje provozující letecké dopravce povinnosti zaplatit náhradu, pokud tito dopravci informují cestující v letecké dopravě o uspíšení letu za podmínek stanovených v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodech i) až iii) uvedeného nařízení.

35 S ohledem na výše uvedené je třeba na první otázku odpovědět tak, že čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že let je považován za „zrušený“, pokud provozující letecký dopravce uspíší tento let o více než hodinu.

K druhé otázce

36 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda dodržení povinnosti informovat včas cestujícího v letecké dopravě o zrušení jeho letu musí být posuzováno výlučně s ohledem na čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, a nikoli s ohledem na vnitrostátní právo, kterým se provádí článek 11 směrnice 2000/31 o doručování v rámci smluv uzavřených elektronickou cestou.

37 Pokud jde nejprve o článek 11 směrnice 2000/31, tento článek v odstavci 1 stanoví, že členské státy zajistí, aby, podá-li příjemce služby objednávku elektronickými prostředky, jednak poskytovatel služby byl povinen „příjemci neprodleně elektronickou cestou potvrdit příjem objednávky“ a jednak aby „objednávka a potvrzení o přijetí byly považovány za přijaté, pokud strany, kterým jsou určeny, k nim mají přístup“.

38 Použití tohoto článku 11 předpokládá, že poskytovatel služby má prostředky k přímému kontaktování příjemce služby, jenž si tuto službu objednal elektronickou cestou.

39 Jak přitom uvedl generální advokát v bodě 23 svého stanoviska, informace o zrušení letu ve smyslu článku 5 nařízení č. 261/2004 nepředstavuje „objednávku“ ani „potvrzení o přijetí“ ve smyslu článku 11 směrnice 2000/31, takže taková situace, jako je situace dotčená v původním řízení, nespadá do věcné působnosti uvedeného článku 11.

40 Pokud jde dále o vnitrostátní ustanovení dotčené ve věci v původním řízení, předkládající soud uvádí, že jde nad rámec směrnice 2000/31, jelikož fikce doručení stanovená v čl. 11 odst. 1 této směrnice se vztahuje nejen na „objednávky“ a „potvrzení o přijetí“, ale rovněž na všechny ostatní právně relevantní elektronické dokumenty, včetně dokumentů týkajících se rezervace letů a změn této rezervace. Toto vnitrostátní ustanovení však nemůže zasáhnout do podmínek použití ustanovení nařízení č. 261/2004.

41 V této souvislosti je třeba poukázat na to, že čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 stanoví, že cestující, jejichž let byl zrušen, mají nárok na náhradu škody, ledaže jsou o tomto zrušení informováni za podmínek stanovených v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodech i) až iii) tohoto nařízení.

42 V tomto kontextu je třeba zdůraznit, že článek 5 tohoto nařízení stanoví dodatečnou podmínku k tíži provozujícího leteckého dopravce. Z odstavce 4 tohoto článku totiž vyplývá, že důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, spočívá na provozujícím leteckém dopravci. Okolnost, že toto důkazní břemeno spočívá na provozujícím leteckém dopravci, umožňuje zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, uvedenou v bodě 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004.

43 V projednávaném případě ze skutkových okolností v původním řízení vyplývá, že rezervace byla provedena prostřednictvím zprostředkovatele. V případě přítomnosti zprostředkovatele čl. 5 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení v zásadě brání použití takové fikce, jako je fikce vyplývající z vnitrostátních ustanovení dotčených v původním řízení, podle níž se má za to, že došlo ke komunikaci mezi poskytovatelem služeb a příjemcem dotčené služby, aby se prokázalo, že došlo

ke komunikaci s cestujícím. Pokud totiž provozující letecký dopravce komunikuje pouze se zprostředkovatelem, není to samo o sobě dostačující k tomu, aby bylo možné mít za to, že došlo ke komunikaci s cestujícím.

44 Pokud však cestující výslovně oprávní zprostředkovatele k přijímání informací předaných provozujícím leteckým dopravcem a toto oprávnění je tomuto dopravci známo, je třeba konstatovat, že čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 nebrání takové fikci, jako je fikce vyplývající z vnitrostátní právní úpravy dotčené v původním řízení.

45 Je na předkládajícím soudu, aby ověřil tyto skutečnosti s ohledem na okolnosti věci v původním řízení.

46 S ohledem na výše uvedené je třeba na druhou otázku odpovědět tak, že dodržení povinnosti informovat včas cestujícího o zrušení jeho letu musí být posuzováno výlučně s ohledem na čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 5 odst. 4 tohoto nařízení.

K třetí otázce

47 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující v letecké dopravě, který si zarezervoval let prostřednictvím zprostředkovatele, je považován za informovaného o zrušení tohoto letu, pokud provozující letecký dopravce předal informaci o tomto zrušení uvedenému zprostředkovateli, jehož prostřednictvím byla uzavřena smlouva o letecké dopravě s uvedeným cestujícím, alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, a tento zprostředkovatel neinformoval cestujícího o tomto zrušení ve lhůtě stanovené v uvedeném ustanovení.

48 Tato otázka vychází z předpokladu, že cestující neoprávnil zprostředkovatele k přijímání informací předaných provozujícím leteckým dopravcem v souladu s podmínkami uvedenými v bodě 44 tohoto rozsudku.

49 Článek 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 stanoví, že v případě zrušení letu mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 tohoto nařízení právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, ledaže jsou o zrušení letu informováni za podmínek stanovených v tomto prvně uvedeném ustanovení.

50 Jak bylo připomenuto v bodě 42 tohoto rozsudku, čl. 5 odst. 4 uvedeného nařízení stanoví, že důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, spočívá na provozujícím leteckém dopravci.

51 Z jasného znění těchto ustanovení vyplývá, že jestliže provozující letecký dopravce není s to prokázat, že dotyčný cestující byl informován o zrušení svého letu alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, je povinen zaplatit náhradu v souladu s článkem 7 nařízení č. 261/2004.

52 V tomto ohledu již Soudní dvůr rozhodl, že takový výklad platí nejen tehdy, když byla přepravní smlouva uzavřena přímo mezi dotčeným cestujícím a leteckým dopravcem, ale i tehdy, když tato smlouva byla uzavřena prostřednictvím třetí osoby, jako například ve věci v původním řízení prostřednictvím on-line platformy (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. května 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, bod 26).

53 Jak totiž vyplývá jak z čl. 3 odst. 5 nařízení č. 261/2004, tak z bodů 7 a 12 odůvodnění tohoto nařízení, povinnost nahradit cestujícím škodu má jen provozující letecký dopravce, který uskutečňuje nebo má v úmyslu uskutečnit let, z důvodu, že nesplnil povinnosti vyplývající z tohoto nařízení, včetně zejména informační povinnosti stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení (rozsudek ze dne 11. května 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, bod 27).

54 Je však třeba uvést, že splněním povinností na základě nařízení č. 261/2004 není dotčena možnost uvedeného dopravce požadovat po jakékoli osobě, která způsobila, že tento dopravce nesplnil své povinnosti, včetně třetích osob, náhradu škody, jak stanoví článek 13 tohoto nařízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. května 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, bod 29 a citovaná judikatura).

55 Vzhledem k tomu, že tento článek výslovně zmiňuje třetí osoby, vyplývá z něj, že nařízení č. 261/2004 nepodmiňuje právo provozujícího leteckého dopravce domáhat se náhrady škody existencí smlouvy mezi tímto dopravcem a zprostředkovatelem, na něhož se obrátil cestující za účelem rezervace jeho letu.

56 S ohledem na výše uvedené je třeba na třetí otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující v letecké dopravě, který si zarezervoval let prostřednictvím zprostředkovatele, je považován za cestujícího, který nebyl informován o zrušení tohoto letu, pokud, byť provozující letecký dopravce předal informaci o tomto zrušení uvedenému zprostředkovateli, jehož prostřednictvím byla uzavřena smlouva o letecké dopravě s uvedeným cestujícím, alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, uvedený zprostředkovatel neinformoval cestujícího o tomto zrušení ve lhůtě stanovené v uvedeném ustanovení a tentýž cestující výslovně neoprávnil téhož zprostředkovatele k přijímání informací předaných uvedeným provozujícím leteckým dopravcem.

K nákladům řízení

57 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 (první senát) rozhodl takto:

1) **Článek 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládány v tom smyslu, že let je považován za „zrušený“, pokud provozující letecký dopravce tento let uspíší o více než jednu hodinu.**

2) **Dodržení povinnosti informovat včas cestujícího o zrušení jeho letu musí být posuzováno výlučně s ohledem na čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 5 odst. 4 tohoto nařízení.**

3) **Článek 5 odst. 1 písm. c) bod i) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující v letecké dopravě, který si zarezervoval let prostřednictvím zprostředkovatele, je považován za cestujícího, který nebyl informován o zrušení tohoto letu, pokud, byť provozující letecký dopravce předal informaci o tomto zrušení uvedenému zprostředkovateli, jehož prostřednictvím byla uzavřena smlouva o letecké dopravě s uvedeným cestujícím, alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, uvedený zprostředkovatel neinformoval cestujícího o tomto zrušení ve lhůtě stanovené v uvedeném ustanovení a tentýž cestující výslovně neoprávnil téhož zprostředkovatele k přijímání informací předaných uvedeným provozujícím leteckým dopravcem.**

Podpisy.