Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

z 21. decembra 2021 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov – Článok 2 písm. l) – Článok 5 ods. 1 písm. c) – Rezervácia letu prostredníctvom elektronickej platformy – Preloženie času odletu letu na skorší čas prevádzkujúcim leteckým dopravcom – Kvalifikácia – Doručenie oznámenia o preložení letu na skorší čas na adresu elektronickej pošty, ktorá nepatrí dotknutým cestujúcim – Smernica 2000/31/ES – Elektronický obchod – Článok 11 – Domnienka doručenia – Rozsah informačnej povinnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu“

Vo veci C-263/20,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko) z 26. mája 2020 a doručený Súdnemu dvoru 15. júna 2020, ktorý súvisí s konaním:

Airhelp Limited

proti

Laudamotion GmbH,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: podpredseda Súdneho dvora L. Bay Larsen, vykonávajúci funkciu predsedu prvej komory, sudcovia J.-C. Bonichot a M. Safjan (spravodajca),

generálny advokát: P. Pikamäe,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– Airhelp Limited, v zastúpení: D. Stanonik a E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwälte,

– Laudamotion GmbH, v zastúpení: M. Klemm, Rechtsanwalt,

* Jazyk konania: nemčina.

– Európska komisia, v zastúpení: G. Braun a K. Simonsson, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 23. septembra 2021,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 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 11 smernice 2000/31/ES Európskeho parlamentu a Rady z 8. júna 2000 o určitých právnych aspektoch služieb informačnej spoločnosti na vnútornom trhu, najmä o elektronickom obchode (smernica o elektronickom obchode) (Ú. v. ES L 178, 2000, s. 1; Mim. vyd. 13/025, s. 399).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťami Airhelp Limited a Laudamotion GmbH vo veci odmietnutia spoločnosti Laudamotion GmbH poskytnúť náhradu cestujúcim v leteckej doprave, do práv ktorých vstupuje Airhelp, z dôvodu preloženia ich letu na skorší čas.

Právny rámec

Nariadenie č. 261/2004

3 Odôvodnenia 1, 7 a 12 nariadenia č. 261/2004 znejú:

„(1) konanie [Únie] 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 s posádkou alebo na akomkoľvek inom základe;

…

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

4 Článok 2 tohto nariadenia s názvom „Definície“ stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

…

l) ‚zrušenie‘ znamená neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované.“

5 Článok 5 uvedeného nariadenia s názvom „Zrušenie“ v odsekoch 1 a 4 stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

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

b) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. a) a článkom 9 ods. 2, ako aj v prípade presmerovania, keď podľa reálneho odhadu čas odletu pre nový let je aspoň deň po odlete plánovanom pre zrušený let, pomoc špecifikovanú v článku 9 ods. 1 písm. b) a v článku 9 ods. 1 písm. c); a

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:
   i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo
   ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase príletu.
   iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase príletu.

…

4. Dôkazné bremeno pokiaľ ide o to, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu, spočíva na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi.“

6 Článok 7 ods. 1 toho istého nariadenia, nazvaného „Právo na náhradu“, 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;

…“

7 Článok 13 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Právo na odškodnenie“, znie:

„V prípadoch keď prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu alebo plní iné záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, nemôže sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia vykladať tak, ako by obmedzovalo jeho právo na uplatňovanie nároku na náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade

s platným právom. Toto nariadenie nesmie najmä v žiadnom prípade obmedzovať právo prevádzkujúceho leteckého dopravcu v jeho snahe o dosiahnutie náhrady od cestovnej kancelárie alebo inej osoby, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu. Podobne sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia nemôže vykladať tak, ako by obmedzovalo právo cestovnej kancelárie alebo tretej osoby, inej než je cestujúci, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu, v ich snahe o dosiahnutie odškodnenia alebo náhrady od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s použiteľným príslušným právom.“

Smernica 2000/31

8 Oddiel 3, nazvaný „Zmluvy uzatvorené elektronicky“, kapitoly II smernice 2000/31 obsahuje články 9 až 11 tejto smernice. Článok 11 ods. 1 uvedenej smernice, nazvaný „Zadanie objednávky“, stanovuje:

„Členské štáty musia zabezpečiť, s výnimkou prípadov, ak je medzi zmluvnými stranami, ktoré nie sú spotrebiteľmi, dohodnuté inak, aby sa v prípadoch, kedy príjemca služby zadáva svoju objednávku prostredníctvom technologických prostriedkov, uplatňovali tieto zásady:

– poskytovateľ služby musí potvrdiť príjem príjemcovej objednávky bez zbytočného odkladu a elektronicky,

– objednávka a potvrdenie príjmu sú považované za obdržané, ak zúčastnené strany, ktorým sú adresované, k nim majú prístup.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

9 Dvaja cestujúci v leteckej doprave si prostredníctvom elektronickej rezervačnej platformy rezervovali let z Palmy de Mallorca (Španielsko) do Viedne (Rakúsko), uskutočnený prevádzkujúcim leteckým dopravcom Laudamotion. Pri rezervácii na tejto platforme poskytli títo cestujúci svoje súkromné e-mailové adresy a svoje telefónne čísla. Uvedená platforma uskutočnila rezerváciu letu v mene cestujúcich u spoločnosti Laudamotion, pričom pre uvedenú rezerváciu vygenerovala osobitnú adresu elektronickej pošty. Táto adresa bola jedinou kontaktnou adresou, ktorou disponovala Laudamotion.

10 Prevádzkujúci letecký dopravca preložil odlet rezervovaného letu, ktorý bol pôvodne plánovaný na 14. júna 2018 o 14.40 hod., na skorší čas o viac ako šesť hodín, konkrétne na 8.25 hod. toho istého dňa.

11 Airhelp, na ktorú obidvaja cestujúci postúpili svoje prípadné práva na náhradu na základe nariadenia č. 261/2004, podala žalobu na Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat, Rakúsko). Uvedená spoločnosť tvrdila, že prevádzkujúci letecký dopravca je na základe článku 7 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia povinný zaplatiť celkovú sumu 500 eur pre obidvoch cestujúcich, a to z dôvodu preloženia predmetného letu na čas skorší o viac ako šesť hodín, o ktorom boli cestujúci informovaní až štyri dni pred plánovaným odletom, teda 10. júna 2018, prostredníctvom rezervačnej platformy.

12 Laudamotion spochybnila dôvodnosť žaloby spoločnosti Airhelp z dôvodu, že preloženie predmetného letu na skorší čas bolo včas, v dňoch 23. a 29. mája 2018, oznámené na osobitnú elektronickú adresu poskytnutú rezervačnou platformou.

13 Vzhľadom na to, že Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat) žalobu spoločnosti Airhelp zamietol, podala táto spoločnosť proti rozsudku tohto súdu odvolanie na Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko), ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania. Tento súd sa pýta najmä na to, či preloženie letu na skorší čas predstavuje „zrušenie“ v zmysle nariadenia č. 261/2004, ako aj na rozsah informačnej povinnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

14 V tejto súvislosti vnútroštátny súd uvádza, že súhlasí so stanoviskom Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko), podľa ktorého významné preloženie letu na skorší čas predstavuje upustenie od pôvodného letového poriadku, a teda „zrušenie“ v zmysle článku 2 písm. l) uvedeného nariadenia.

15 Pokiaľ ide o otázku, či boli cestujúci vo veci samej správne informovaní o preložení svojho letu na skorší čas, vnútroštátny súd uvádza, že podľa rakúskej právnej úpravy, ktorou sa preberá smernica 2000/31, je domnienka doručenia založená nielen v prípadoch uvedených v článku 11 ods. 1 tejto smernice, ale aj pri obyčajnej výmene e-mailových správ. To by v prejednávanej veci znamenalo, že v situácii, ako je situácia dotknutá vo veci samej, sa cestujúci, ktorý bol informovaný o preložení svojho letu na skorší čas, sa za cestujúceho považuje vtedy, keď je správa prevádzkujúceho leteckého dopravcu pre neho prístupná. Vnútroštátny súd si preto kladie otázku, či na účely posúdenia toho, či boli cestujúci vo veci samej správne informovaní o preložení ich letu na skorší čas, treba uplatniť vnútroštátne právne predpisy, smernicu 2000/31 alebo nariadenie č. 261/2004.

16 Práve za týchto okolností Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Majú sa článok 5 ods. 1 písm. c) a článok 7 [nariadenia č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že cestujúci má právo na náhradu, ak sa preloží čas odletu zo 14.40 hod. na skorší čas o 08.25 hod. toho istého dňa?

2. Má sa článok 5 ods. 1 písm. c) body i) až iii) nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že overenie, či bol cestujúci informovaný o zrušení letu, treba vykonať výlučne podľa tohto ustanovenia a toto ustanovenie bráni uplatňovaniu vnútroštátnej právnej úpravy týkajúcej sa doručovania vyhlásení, ktorou bola do vnútroštátneho práva prebratá [smernica 2000/31] a ktorá obsahuje fikciu doručenia?

3. Majú sa článok 5 ods. 1 písm. c) body i) až iii) nariadenia č. 261/2004 a článok 11 [smernice 2000/31] vykladať v tom zmysle, že v prípade, ak si cestujúci rezervoval let prostredníctvom rezervačnej platformy a uviedol svoje telefónne číslo a svoju e-mailovú adresu, ale rezervačná platforma poskytla leteckému dopravcovi telefónne číslo a adresu elektronickej pošty, ktorú táto rezervačná platforma automaticky vygenerovala, doručenie oznámenia o preložení letu na skorší čas na túto automaticky vygenerovanú adresu elektronickej pošty treba považovať za informovanie, resp. doručenie oznámenia o preložení [odletu] na skorší čas, aj keď rezervačná platforma nepošle informácie leteckého dopravcu cestujúcemu alebo mu ich pošle oneskorene?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

17 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 2 písm. l) a článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 majú vykladať v tom zmysle, že let sa považuje za zrušený, ak prevádzkujúci letecký dopravca preloží odlet tohto letu na skorší čas o niekoľko hodín.

18 V tejto súvislosti treba uviesť, že pojem „zrušenie“ je v článku 2 písm. l) tohto nariadenia zadefinovaný ako „neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované“.

19 Pojem „let“ uvedené nariadenie nedefinuje. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora let v podstate pozostáva z „činnosti leteckej dopravy, čím určitým spôsobom znamená jednu ‚jednotku‘ tejto dopravy uskutočnenú leteckým dopravcom, ktorý stanovuje jej trasu“ (rozsudok zo 4. júla 2018, Wirth a i., C-532/17, EU:C:2018:527, bod 19, ako aj citovaná judikatúra).

20 Okrem toho Súdny dvor na jednej strane spresnil, že trasa predstavuje podstatnú zložku letu, keďže lety sa uskutočňujú podľa plánovania stanovovaného vopred leteckým dopravcom (rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon a i. C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 30).

21 Na druhej strane z definície uvedenej v článku 2 písm. l) nariadenia č. 261/2004 nijako nevyplýva, že nad rámec skutočnosti, že pôvodne plánovaný let sa neuskutočnil, by si „zrušenie“ tohto letu v zmysle tohto ustanovenia vyžadovalo prijatie výslovného rozhodnutia o jeho zrušení (rozsudok z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i., C-83/10, EU:C:2011:652, bod 29).

22 Je pravda, že článok 2 písm. l) a článok 5 ods. 1 tohto nariadenia nespresňujú spôsob, akým sa má zaobchádzať s preložením letu na skorší čas. Podľa ustálenej judikatúry však výklad ustanovenia práva Únie musí zohľadňovať jeho znenie, ako aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 41, ako aj citovanú judikatúru).

23 V tejto súvislosti, pokiaľ ide o kontext, do ktorého patria článok 2 písm. l) a článok 5 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, treba uviesť, že toto nariadenie odkazuje na prípady preloženia letu na skorší čas v rámci presmerovania podľa článku 5 ods. 1 písm. c) bodov ii) a iii) uvedeného nariadenia. Toto posledné uvedené ustanovenie totiž stanovuje, že prevádzkujúci letecký dopravca je povinný poskytnúť náhradu cestujúcemu, ktorého let bol zrušený, s výnimkou prípadu, že by ho tento dopravca informoval o zrušení v lehotách stanovených v tomto ustanovení a ponúkol presmerovanie umožňujúce cestujúcemu odletieť maximálne jednu až dve hodiny v závislosti od prípadu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri alebo dve hodiny po pôvodne plánovanom čase príletu.

24 Z toho vyplýva, že normotvorca Únie uznal, že „preloženie letu na výrazne skorší čas“ môže spôsobiť cestujúcim vážne nepohodlie rovnako ako meškanie letu, keďže cestujúci v prípade preloženia letu na skorší čas prichádzajú o možnosť slobodne disponovať svojím časom, ako aj zorganizovať si cestu podľa svojich očakávaní.

25 Tak je to najmä v prípade, keď cestujúci, ktorý prijal všetky požadované opatrenia, nemôže nastúpiť do lietadla z dôvodu preloženia rezervovaného letu na skorší čas. Tak je to aj v prípade, keď je cestujúci nútený prispôsobiť sa významným spôsobom novej hodine odletu svojho letu, aby mohol odletieť.

26 Treba navyše pripomenúť, že hlavným cieľom nariadenia č. 261/2004 je, ako vyplýva najmä z jeho odôvodnenia 1, zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich (rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 26 a citovaná judikatúra).

27 Súdny dvor teda rozhodol, že v súlade s týmto cieľom treba ustanovenia priznávajúce leteckým cestujúcim práva vykladať extenzívne (rozsudok z 22. apríla 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, bod 61 a citovaná judikatúra).

28 Vzhľadom teda na to, že nariadenie č. 261/2004 upravuje štandardizovanú a okamžitú náhradu rôznych škôd spôsobených v dôsledku vážnych nepríjemností v leteckej doprave cestujúcich (rozsudok z 3. septembra 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, bod 25 a citovaná judikatúra), a vzhľadom na vážne nepríjemnosti, ktoré cestujúcim možno spôsobiť za takých okolností, ako sú okolnosti uvedené v bode 24 tohto rozsudku, treba pojem „zrušenie“ vykladať v tom zmysle, že zahŕňa situáciu, keď sa let preloží na výrazne skorší čas.

29 V tejto súvislosti treba rozlišovať situácie, v ktorých preloženie letu na skorší čas nemá nijaký alebo zanedbateľný vplyv na možnosť, aby cestujúci v leteckej doprave voľne disponovali svojím časom, od situácií, ktoré vedú k vážnym nepríjemnostiam z dôvodu preloženia letu na výrazne skorší čas, ako sú opísané v bodoch 24 a 25 tohto rozsudku.

30 Na účely odlíšenia preloženia letu na výrazne skorší čas od zanedbateľného preloženia treba vychádzať z prahových hodnôt stanovených v článku 5 ods. 1 písm. c) bodoch ii) a iii) nariadenia č. 261/2004.

31 Treba zdôrazniť, že prípad preloženia letu na skorší čas sa líši od prípadu meškania, v ktorom Súdny dvor rozhodol, že cestujúci získavajú právo na náhradu, ak im vznikla strata času, ktorá sa rovná alebo je dlhšia ako tri hodiny, v porovnaní s dobou, ktorú pôvodne stanovil dopravca (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 57), keďže cestujúci sa musia mobilizovať, aby mohli nastúpiť do lietadla z dôvodu preloženia rezervovaného letu na skorší čas. Tento rozdiel vyplýva aj z okolnosti, že normotvorca Únie v článku 5 ods. 1 písm. c) bode iii) nariadenia č. 261/2004 akceptuje meškania kratšie ako dve hodiny, zatiaľ čo pri preložení letu na skorší čas nesmie toto preloženie presiahnuť jednu hodinu.

32 Z článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) tohto nariadenia vyplýva, že každé preloženie letu na skorší čas o menej ako jednu hodinu môže prevádzkujúceho leteckého dopravcu oslobodiť od jeho povinnosti poskytnúť cestujúcemu náhradu podľa článku 7 uvedeného nariadenia. Treba sa teda domnievať, že preloženie odletu na skorší čas o viac alebo menej ako jednu hodinu predstavuje referenčný bod na určenie, či je preloženie odletu na skorší čas významné alebo zanedbateľné na účely uplatnenia článku 5 toho istého nariadenia.

33 Tento výklad rešpektuje rovnováhu medzi záujmami cestujúcich v leteckej doprave a záujmami prevádzkujúcich leteckých dopravcov, ktoré normotvorca Únie sledoval prijatím nariadenia č. 261/2004 (pozri analogicky rozsudok z 23. októbra 2012, Nelson a i., C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 39, ako aj citovanú judikatúru).

34 Hoci totiž tento výklad umožňuje cestujúcim získať náhradu za vážne nepríjemnosti pri preložení letu na výrazne skorší čas, zbavuje prevádzkujúcich leteckých dopravcov povinnosti zaplatiť náhradu, ak leteckí dopravcovia informujú leteckých cestujúcich o preložení letu na skorší čas za podmienok stanovených v článku 5 ods. 1 písm. c) bodoch i) až iii) uvedeného nariadenia.

35 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 2 písm. l) a článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že let sa považuje za „zrušený“, ak prevádzkujúci letecký dopravca preloží tento let na skorší čas o viac ako jednu hodinu.

O druhej otázke

36 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má splnenie povinnosti včas informovať cestujúceho v leteckej doprave o zrušení jeho letu posudzovať výlučne so zreteľom na článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 a nie s prihliadnutím na vnútroštátne právo preberajúce článok 11 smernice 2000/31 týkajúci sa oznamovania v rámci zmlúv uzatvorených elektronicky.

37 Na úvod, pokiaľ ide o článok 11 smernice 2000/31, ten v odseku 1 stanovuje, že členské štáty musia zabezpečiť, aby v prípadoch, keď príjemca služby zadáva svoju objednávku prostredníctvom elektronických prostriedkov, poskytovateľ služby jednak „potvrdí príjem príjemcovej objednávky bez zbytočného odkladu a elektronicky“ a jednak „objednávka a potvrdenie príjmu… sa považujú za obdržané, ak zúčastnené strany, ktorým sú adresované, k nim majú prístup“.

38 Uplatnenie tohto článku 11 predpokladá, že poskytovateľ služieb má možnosť priamo kontaktovať príjemcu služby, ktorý si ju objednal elektronicky.

39 Ako uviedol generálny advokát v bode 23 svojich návrhov, informácia týkajúca sa zrušenia letu v zmysle článku 5 nariadenia č. 261/2004 nepredstavuje ani „objednávku“, ani „potvrdenie príjmu“ v zmysle článku 11 smernice 2000/31, takže situácia, o akú ide vo veci samej, nepatrí do vecnej pôsobnosti tohto článku 11.

40 Ďalej, pokiaľ ide o vnútroštátne ustanovenie dotknuté vo veci samej, vnútroštátny súd uviedol, že toto ustanovenie ide nad rámec smernice 2000/31, keďže domnienka doručenia stanovená v článku 11 ods. 1 tejto smernice sa uplatňuje nielen na „objednávky“ a „potvrdenia príjmu“, ale aj na všetky ostatné právne relevantné elektronické dokumenty, vrátane dokumentov týkajúcich sa rezervácie letov a zmien tejto rezervácie. Toto vnútroštátne ustanovenie však nemôže mať vplyv na podmienky uplatnenia ustanovení nariadenia č. 261/2004.

41 V tejto súvislosti treba uviesť, že článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 stanovuje, že cestujúci, ktorých let bol zrušený, majú právo na náhradu, pokiaľ nie sú informovaní o tomto zrušení za podmienok stanovených v článku 5 ods. 1 písm. c) bodoch i) až iii) tohto nariadenia.

42 V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že článok 5 uvedeného nariadenia stanovuje dodatočnú podmienku na ťarchu prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Z odseku 4 tohto článku totiž vyplýva, že dôkazné bremeno, pokiaľ ide o to, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu, spočíva na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi. Skutočnosť, že toto bremeno znáša prevádzkujúci letecký dopravca, umožňuje zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, ktorá sa uvádza v odôvodnení 1 nariadenia č. 261/2004.

43 V prejednávanej veci zo skutkových okolností vo veci samej vyplýva, že rezervácia bola uskutočnená prostredníctvom sprostredkovateľa. V prípade sprostredkovateľa článok 5 ods. 1 písm. c) tohto nariadenia v zásade bráni uplatneniu takej domnienky, aká vyplýva z vnútroštátnych ustanovení, o ktoré ide vo veci samej, podľa ktorej sa predpokladá, že došlo ku komunikácii medzi poskytovateľom služieb a príjemcom dotknutej služby, aby sa preukázalo, že došlo ku komunikácii s cestujúcim. Pokiaľ totiž prevádzkujúci letecký dopravca komunikuje len so sprostredkovateľom, samo osebe to nestačí na to, aby bolo možné domnievať sa, že došlo ku komunikácii s cestujúcim.

44 Pokiaľ však cestujúci výslovne oprávni sprostredkovateľa na prijímanie informácie od prevádzkujúceho leteckého dopravcu a toto oprávnenie je tomuto dopravcovi známe, treba konštatovať, že článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 nebráni takej domnienke, aká vyplýva z vnútroštátnej právnej úpravy dotknutej vo veci samej.

45 Vnútroštátnemu súdu prináleží overiť tieto skutočnosti s ohľadom na okolnosti vo veci samej.

46 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na druhú otázku odpovedať tak, že splnenie povinnosti včas informovať cestujúceho o zrušení jeho letu sa musí posudzovať výlučne so zreteľom na článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 v spojení s článkom 5 ods. 4 tohto nariadenia.

O tretej otázke

47 Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že cestujúci v leteckej doprave, ktorý si rezervoval let cez sprostredkovateľa, sa považuje za informovaného o zrušení tohto letu, keď prevádzkujúci letecký dopravca postúpil informáciu o tomto zrušení tomuto sprostredkovateľovi, prostredníctvom ktorého bola zmluva o leteckej doprave uzatvorená s týmto cestujúcim, aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu, bez toho aby uvedený sprostredkovateľ informoval cestujúceho o uvedenom zrušení v lehote stanovenej v uvedenom ustanovení.

48 Táto otázka spočíva na predpoklade, že cestujúci neoprávnil sprostredkovateľa na prijímanie informácie od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s podmienkami uvedenými v bode 44 tohto rozsudku.

49 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.

50 Ako bolo pripomenuté v bode 42 tohto rozsudku, článok 5 ods. 4 uvedeného nariadenia stanovuje, že prináleží prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, aby preukázal, že včas informoval cestujúcich o zrušení dotknutého letu.

51 Z jasného znenia týchto ustanovení vyplýva, že pokiaľ prevádzkujúci letecký dopravca nie je schopný preukázať, že dotknutý cestujúci bol informovaný o zrušení svojho letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu, je povinný zaplatiť náhradu v súlade s článkom 7 nariadenia č. 261/2004.

52 V tejto súvislosti Súdny dvor už rozhodol, že takýto výklad platí nielen vtedy, keď bola prepravná zmluva uzatvorená priamo medzi dotknutým cestujúcim a leteckým dopravcom, ale tiež v prípade, keď bola táto zmluva uzatvorená prostredníctvom tretej osoby, akou je v konaní vo veci samej online platforma (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. mája 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, bod 26).

53 Ako totiž vyplýva z článku 3 ods. 5 nariadenia č. 261/2004, ako aj z jeho odôvodnení 7 a 12, prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý uskutočňuje alebo zamýšľa uskutočniť let, je sám povinný poskytnúť náhradu cestujúcim z dôvodu nesplnenia povinností vyplývajúcich z tohto nariadenia, predovšetkým povinnosti informovania upravenej v článku 5 ods. 1 písm. c) tohto nariadenia (rozsudok z 11. mája 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, bod 27).

54 Treba však poznamenať, že splnením povinností podľa nariadenia č. 261/2004 nie je dotknuté právo uvedeného dopravcu požadovať podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva od akejkoľvek osoby, ktorá spôsobila nesplnenie povinnosti tohto dopravcu, vrátane tretích osôb odškodnenie, ako to stanovuje článok 13 tohto nariadenia (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. mája 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, bod 29 a citovanú judikatúru).

55 Keďže tento článok výslovne uvádza tretie osoby, vyplýva z neho, že nariadenie č. 261/2004 nepodmieňuje právo prevádzkujúceho leteckého dopravcu požadovať náhradu škody existenciou zmluvy, ktorá ho spája s sprostredkovateľom, na ktorého sa cestujúci v leteckej doprave obrátil s rezerváciou svojho letu.

56 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na tretiu otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že cestujúci v leteckej doprave, ktorý si rezervoval let cez sprostredkovateľa, sa nepovažuje za informovaného o zrušení tohto letu, keď napriek tomu, že prevádzkujúci letecký dopravca postúpil informáciu o tomto zrušení tomuto sprostredkovateľovi, prostredníctvom ktorého bola zmluva o leteckej doprave uzatvorená s týmto cestujúcim, aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu, uvedený sprostredkovateľ neinformoval cestujúceho o uvedenom zrušení v lehote stanovenej v uvedenom ustanovení, a ten istý cestujúci výslovne neoprávnil toho istého sprostredkovateľa na prijímanie informácie od uvedeného prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

O trovách

57 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 (prvá komora) rozhodol takto:

1. **Článok 2 písm. l) a článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91, sa majú vykladať v tom zmysle, že let je „zrušený“, ak prevádzkujúci letecký dopravca preloží odlet tohto letu na skorší čas najmenej o jednu hodinu.**

2. **Splnenie povinnosti včas informovať cestujúceho o zrušení jeho letu sa musí posudzovať výlučne so zreteľom na článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 v spojení s článkom 5 ods. 4 tohto nariadenia.**

3. **Článok 5 ods. 1 písm. c) bod i) nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že cestujúci v leteckej doprave, ktorý si rezervoval let cez sprostredkovateľa, sa nepovažuje za informovaného o zrušení tohto letu, keď napriek tomu, že prevádzkujúci letecký dopravca postúpil informáciu o tomto zrušení tomuto sprostredkovateľovi, prostredníctvom ktorého bola zmluva o leteckej doprave uzatvorená s týmto cestujúcim, aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu, uvedený sprostredkovateľ neinformoval cestujúceho o uvedenom zrušení v lehote stanovenej v uvedenom ustanovení, a ten istý cestujúci výslovne neoprávnil toho istého sprostredkovateľa na prijímanie informácie od uvedeného prevádzkujúceho leteckého dopravcu.**

Podpisy