Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

4. října 2012 *

„Letecká doprava — Nařízení (ES) č. 261/2004 — Náhrady cestujícím v případě odepření nástupu na palubu — Pojem ‚odepření nástupu na palubu' — Vyloučení kvalifikace jako ‚odepření nástupu na palubu' — Zrušení letu způsobené stávkou na letišti odletu — Reorganizace pozdějších letů po zrušeném letu — Nárok cestujících těchto letů na odškodnění"

Ve věci C-22/11,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Korkein oikeus (Finsko) ze dne 13. ledna 2011, došlým Soudnímu dvoru dne 17. ledna 2011, v řízení

Finnair Oyj

proti

Timy Lassooy,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda senátu, J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz a D. Šváby (zpravodaj), soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: C. Strömholm, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 1. března 2012,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za Finnair Oyj T. Väätäinenem, asianajaja,

— za T. Lassooye M. Wilska, kuluttaja-asiamies, a P. Hannula, jakož i J. Suurlou, lakimiehet,

— za finskou vládu H. Leppo, jako zmocněnkyní,

— za francouzskou vládu G. de Berguesem a M. Perrotem, jako zmocněnci,

— za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s G. Aiellem, avvocato dello Stato,

— za rakouskou vládu A. Poschem, jako zmocněncem,

* Jednací jazyk: finština.

— za polskou vládu M. Szpunarem, jako zmocněncem,

— za Evropskou komisi I. Koskinenem a K. Simonssonem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 19. dubna 2012,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 2 písm. j) a článků 4 a 5 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. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi leteckou společností Finnair Oyj (dále jen „Finnair“) a T. Lassooyem v důsledku odmítnutí posledně jmenovanou poskytnout T. Lassooyovi náhradu z důvodu, že mu odepřela nástup na palubu letadla s odletem z Barcelony (Španělsko) do Helsinek (Finsko) dne 30. července 2006.

Právní rámec

Nařízení (EHS) č. 295/91

3 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. L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/001, s. 306), které bylo v platnosti do 16. února 2005, v článku 1 stanovilo:

„Toto nařízení stanoví společná minimální pravidla pro případy, kdy je cestujícím odepřen let, na který bylo rezervováno více míst, než je k dispozici, a na který mají platnou letenku a potvrzenou rezervaci, s odletem z letiště umístěného na území členského státu, na který se vztahuje Smlouva o [ES], bez ohledu na stát, ve kterém je letecký dopravce usazen, na státní příslušnost cestujícího a místo určení.“

Nařízení č. 261/2004

4 První, třetí, čtvrtý, devátý, desátý, čtrnáctý a patnáctý bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 stanoví:

„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy [by] měl[a] mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

[…]

(3) Ačkoli [nařízení č. 295/91] 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.

[…]

(9) Počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, by se měl snížit tím, že namísto odepření cestujícím nástupu na palubu by letečtí dopravci museli vyzvat dobrovolníky k odstoupení od svých rezervací za náhradu, přičemž těm, kterým by byl nakonec odepřen nástup na palubu, by se poskytla úplná náhrada.

(10) Cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, by se mělo umožnit zrušení jejich letů a proplacení jejich letenek nebo pokračování za uspokojivých podmínek, přičemž by o ně mělo být dostatečně postaráno, zatímco čekají na pozdější let.

[…]

(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 [významné] 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.“

5 Článek 2 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[…]

j) ‚odepřením nástupu na palubu‘ rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou [přepravit cestující daným letem], přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2, s výjimkou případu, kdy zde jsou přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady;

[...]“.

6 Článek 3 uvedeného nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odstavci 2 stanoví:

„Odstavec 1 se použije pod podmínkou, že cestující:

a) mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a vyjma případy zrušení podle článku 5 se přihlásí k přepravě:

— jak je předem a písemně (rovněž elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu,

nebo jestliže není uveden čas,

— nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu; nebo

[…]“

7 Článek 4 téhož nařízení, nadepsaný „Odepření nástupu na palubu“, zní takto:

„1. Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že dojde k odepření nástupu na palubu, vyzve nejprve dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervací za náhradu podle podmínek dohodnutých mezi dotčenými cestujícími a provozujícím leteckým dopravcem. Dobrovolníkům je kromě náhrad podle tohoto odstavce poskytnuta pomoc v souladu s článkem 8.

2. Jestliže se nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků k tomu, aby zbývající cestující s rezervacemi mohli nastoupit let, může provozující letecký dopravce odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli.

3. 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.“

8 Článek 5 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Zrušení“, v odstavci 3 stanoví:

„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.“

9 Článek 7 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, v odstavci 1 stanoví:

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

[…]

b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;

[…]“

10 Články 8 a 9 uvedeného nařízení, vykládané ve spojení s článkem 4 tohoto nařízení, stanoví právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování cestujících, jakož i právo na poskytnutí péče cestujícím, kterým bylo odepřeno nastoupit na palubu letadla.

11 Článek 13 téhož nařízení, 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 [od provozujícího leteckého dopravce] podle použitelných právních předpisů.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

12 V důsledku stávky zaměstnanců letiště v Barceloně dne 28. července 2006 musel být zrušen pravidelný let letecké společnosti Finnair z Barcelony do Helsinek v 11:40 hodin. Aby cestující tohoto letu nemuseli čekat nepřiměřeně dlouho, Finnair se rozhodla přeorganizovat lety následující po tomto letu.

13 Cestující uvedeného letu tak byli dopraveni do Helsinek letem následujícího dne, dne 29. července 2006 v tutéž hodinu, a letem mimořádně vypraveným za tímto účelem téhož dne s odletem ve 21:40 hodin. Důsledkem této reorganizace bylo, že část cestujících, kteří si koupili letenky na let dne 29. července 2006 v 11:40 hodin, musela čekat do 30. července 2006 na pravidelný let do Helsinek v 11:40 hodin nebo na let ve 21:40, který byl mimořádně vypravený pro tuto událost. Stejně tak někteří cestující, jako například T. Lassooy, kteří si koupili letenky na let dne 30. července 2006 v 11:40 hodin a kteří se řádně přihlásili k nástupu na palubu, byli dopraveni do Helsinek zvláštním letem téhož dne s odletem ve 21:40 hodin.

14 Jelikož měl T. Lassooy za to, že mu Finnair bez právoplatného důvodu odepřela nástup na palubu ve smyslu článku 4 nařízení č. 261/2004, podal žalobu k Helsingin käräjäoikeus (soud prvního stupně v Helsinkách), kterou se domáhal, aby byla společnosti Finnair uložena povinnost zaplatit mu náhradu škody stanovenou v čl. 7 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení. Rozsudkem ze dne 19. prosince 2008 tento soud jeho žalobu na náhradu škody zamítl, když učinil závěr, že se uvedené nařízení týká pouze odškodnění z důvodu odepření nástupu na palubu souvisejících se situacemi nadměrného počtu rezervací z obchodních důvodů. Uvedený soud měl za to, že se tento článek 4 na projednávaný případ nepoužije, neboť letecká společnost přeorganizovala své lety v důsledku stávky, ke které došlo na letišti v Barceloně, přičemž tato stávka představovala mimořádnou okolnost, vzhledem k níž Finnair přijala všechna opatření, která od ní mohla být vyžadována.

15 Rozsudkem ze dne 31. srpna 2009 Helsingin hovioikeus (odvolací soud v Helsinkách) zrušil rozsudek Helsingin käräjäoikeus a uložil společnosti Finnair povinnost zaplatit T. Lassooyovi 400 eur. Odvolací soud měl v této souvislosti za to, že se nařízení č. 261/2004 vztahuje nejen na případy nadměrného počtu rezervací, nýbrž i na některé případy odepření nástupu na palubu z provozních důvodů, a vyloučil tak, že by letecký dopravce mohl být zproštěn povinnosti nahradit škodu z důvodů souvisejících se stávkou.

16 V rámci kasačního opravného prostředku, který podala Finnair ke Korkein oikeus (Nejvyšší soud), vyjadřuje tento soud pochybnosti týkající se dosahu povinnosti odškodnit cestující, kterým byl „odepřen nástup na palubu“, jak je uvedena v článku 4 nařízení č. 261/2004, důvodů, které mohou odůvodnit „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) tohoto nařízení, jakož i možnosti, že se letecký dopravce bude dovolávat mimořádných okolností uvedených v čl. 5 odst. 3 téhož nařízení, pokud jde o lety následující po letu, který byl zrušen z důvodu takových okolností.

17 V tomto kontextu se Korkein oikeus rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je třeba vykládat [nařízení č. 261/2004], a zejména jeho článek 4, v tom smyslu, že se jeho použití omezuje na odepření nástupu na palubu, které bylo způsobeno překročením kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací z obchodních důvodů provozujícím leteckým dopravcem, nebo se nařízení uplatní též v případě odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody?

2) Má být ustanovení čl. 2 písm. j) [nařízení č. 261/2004] vykládáno v tom smyslu, že se přípustné důvody, které jsou v něm uvedeny, omezují pouze na faktory týkající se cestujících, nebo může být nástup na palubu odepřen z jiných důvodů? Pokud má být nařízení vykládáno v tom smyslu, že nástup na palubu může být právoplatně odepřen i z jiných důvodů, nežli jsou důvody

související s cestujícími, je třeba mít za to, že toto odepření může být odůvodněno též reorganizací letů kvůli mimořádným okolnostem uvedeným ve čtrnáctém a patnáctém bodě odůvodnění nařízení?

3) Je třeba vykládat [nařízení č. 261/2004] v tom smyslu, že letecký dopravce může být zproštěn odpovědnosti podle čl. 5 odst. 3 nejen v případě letu, který byl zrušen kvůli mimořádným okolnostem, ale i ve vztahu k cestujícím pozdějších letů, pokud se snažil rozdělit negativní důsledky mimořádných okolností, kterým je jeho provoz vystaven – jako jsou stávky –, mezi větší skupinu cestujících, než jsou cestující ze zrušeného letu, tím, že pozdější lety přeorganizoval tak, aby odlet žádného z cestujících neměl nepřiměřené zpoždění. Jinými slovy, může se letecký dopravce dovolávat mimořádných okolností též vůči cestujícímu z pozdějšího letu, jehož cesta nebyla takovými okolnostmi přímo dotčena? Byl by v tomto ohledu významný rozdíl v závislosti na tom, zda by postavení cestujícího a právo na náhradu byly posuzovány podle článku 4 nařízení, který se týká odepření nástupu na palubu, nebo podle článku 5 nařízení, který se týká zrušení letu?“

K předběžným otázkám

K první otázce

18 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda pojem „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) a článku 4 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán tak, že se týká výlučně odepření nástupu na palubu, které bylo způsobeno překročením kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nebo se vztahuje i na odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody.

19 Je třeba konstatovat, že znění čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004, které definuje pojem „odepření nástupu na palubu“, neváže takové odepření na situaci „nadměrného počtu rezervací“ dotyčného letu vytvořenou dotčeným leteckým dopravcem z obchodních důvodů.

20 Pokud jde o kontext uvedeného ustanovení a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí, vyplývá nejen ze třetího, čtvrtého, devátého a desátého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004, nýbrž i z přípravných prací vedoucích k přijetí tohoto nařízení, a zejména z návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, předloženého Komisí Evropských společenství dne 21. prosince 2001 [COM(2001) 784 final], že přijetím tohoto nařízení unijní zákonodárce zamýšlel snížit počet cestujících, kterým je odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, jenž byl tehdy příliš vysoký, vyplněním mezer nařízení č. 295/91, které se podle svého článku 1 omezilo na stanovení společných minimálních pravidel použitelných na případy, kdy je cestujícím odepřen nástup na pravidelný let, na který bylo rezervováno více míst, než je k dispozici.

21 Právě v tomto kontextu uvedený zákonodárce článkem 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 odstranil z definice „odepření nástupu na palubu“ každý odkaz na důvod, proč dopravce odmítne dopravit cestujícího.

22 Unijní zákonodárce přitom rozšířil dosah uvedené definice nad rámec jediného případu odepření nástupu na palubu z důvodu nadměrného počtu rezervací dříve uvedeného v článku 1 nařízení č. 295/91 a přiznal jí široký význam vztahující se na všechny případy, ve kterých letecký dopravce odmítne dopravit cestujícího.

23 Tento výklad podporuje zjištění, podle kterého by omezení dosahu pojmu „odepření nástupu na palubu“ pouze na případy nadměrného počtu rezervací mělo v praxi za následek citelné snížení ochrany přiznané cestujícím na základě nařízení č. 261/2004, a bylo by tedy v rozporu s cílem tohoto nařízení uvedeným v prvním bodě odůvodnění, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, což odůvodňuje extenzivní výklad práv přiznaných cestujícím (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 69, a ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061, bod 18).

24 Jak na to poukázal generální advokát v bodě 37 svého stanoviska, připustit, že pojem „odepření nástupu na palubu“ zahrnuje pouze případy nadměrného počtu rezervací, by mělo za následek zbavit jakékoliv ochrany cestující, kteří se jako žalobce v původním řízení nacházejí v situaci, jež jim není podobně jako situace nadměrného počtu rezervací z obchodních důvodů přičitatelná, tím, že by jim nebyla dána možnost dovolávat se článku 4 nařízení č. 261/2004, tedy článku, který v odstavci 3 odkazuje na ustanovení tohoto nařízení týkající se práva na náhradu škody, na proplacení výdajů nebo na přesměrování, jakož i práva na poskytnutí péče, jak jsou stanovena v článcích 7 až 9 téhož nařízení.

25 V důsledku toho musí být odepření nástupu na palubu leteckým dopravcem cestujícímu, který se přihlásil k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 nařízení č. 261/2004, z důvodu reorganizace letů vypravených tímto dopravcem, kvalifikováno jako „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) tohoto nařízení.

26 S ohledem na výše uvedené je třeba na první otázku odpovědět, že pojem „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) a článku 4 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán tak, že se týká nejen odepření nástupu na palubu, které bylo způsobeno překročením kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nýbrž i odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody.

Ke druhé a třetí otázce

27 Podstatou druhé a třetí otázky předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně, je, zda vznik „mimořádných okolností“ vedoucích leteckého dopravce k reorganizaci letů po vzniku mimořádných okolností může odůvodnit „odepření nástupu [cestujícího] na palubu“ jednoho z letadel s pozdějším odletem a zprostit tohoto dopravce jeho povinnosti odškodnit na základě čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 cestujícího, kterému odepřel nástup na jeden z těchto letů vypravených po uvedených okolnostech.

28 Zaprvé se předkládající soud táže, zda lze kvalifikaci jako „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 vyloučit pouze z důvodů souvisejících s cestujícími jako takovými, nebo zda důvody, které s nimi nesouvisejí, a to zejména důvody týkající se reorganizace letů, kterou provedl dopravce v důsledku „mimořádných okolností“, jimiž byl dotčen, mohou rovněž bránit takovéto kvalifikaci.

29 K tomuto je třeba připomenout, že tento čl. 2 písm. j) vylučuje kvalifikaci jako „odepření nástupu na palubu“ pro dvě skupiny důvodů. První se týká nedodržení podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 tohoto nařízení cestujícím, který se přihlásil k nástupu na palubu. Druhá souvisí s případy, kdy jsou pro toto odepření dány přiměřené důvody, „například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady“.

30 První skupina důvodů se věci v původním řízení netýká. Pokud jde o druhou skupinu důvodů, je třeba poukázat na to, že žádný z důvodů výslovně uvedených v uvedeném čl. 2 písm. j) není v původním řízení relevantní. Použitím příslovce „například“ přitom unijní zákonodárce zamýšlel poskytnout demonstrativní výčet případů, kdy může být odepření nástupu na palubu přiměřeně odůvodněno.

31 Z této formulace však nelze vyvodit, že odepření nástupu na palubu z takového provozního důvodu, jako je důvod dotčený v původním řízení, musí být považováno za přiměřeně odůvodněné.

32 Situace dotčená v původním řízení je totiž srovnatelná s odepřením nástupu na palubu z důvodu nadměrného počtu „původních“ rezervací vzhledem k tomu, že letecký dopravce znovu přidělil místo žalobce, aby dopravil jiné cestující, a tedy sám vybral mezi několika cestujícími, kteří měli být dopraveni.

33 K tomuto novému přidělení došlo zajisté z důvodu, aby cestující letů zrušených kvůli mimořádným okolnostem nemuseli čekat nepřiměřeně dlouho. Uvedený důvod není nicméně srovnatelný s důvody výslovně uvedenými v čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004, jelikož tento důvod není nikterak přičitatelný cestujícímu, jemuž byl nástup na palubu odepřen.

34 Nelze připustit, aby letecký dopravce mohl s odvoláním na zájem jiných cestujících, kteří mají být dopraveni v přiměřené lhůtě, podstatně rozšiřovat případy, kdy je oprávněn odůvodněně odepřít nástup cestujícího na palubu. To by mělo nutně za následek, že takový cestující by byl zbaven jakékoliv ochrany, což by bylo v rozporu s cílem nařízení č. 261/2004, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících prostřednictvím extenzivního výkladu práv, která jsou jim přiznána.

35 Zadruhé se předkládající soud táže Soudního dvora na možnost, že bude letecký dopravce zproštěn povinnosti odškodnění za „odepření nástupu na palubu“, stanovené v čl. 4 odst. 3 a článku 7 nařízení č. 261/2004, z důvodu, že uvedené odepření vyplývá z reorganizace letů tohoto dopravce v důsledku vzniku „mimořádných okolností“.

36 V tomto ohledu je třeba uvést, že na rozdíl od čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 nestanoví čl. 2 písm. j) a článek 4 tohoto nařízení, že je v případě „odepření nástupu na palubu“ souvisejícího s „mimořádnými okolnostmi“, kterým nebylo možné zamezit, i když byla přijata všechna přiměřená opatření, letecký dopravce zproštěn povinnosti poskytnout náhradu cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli (obdobně viz výše citovaný rozsudek IATA a ELFAA, bod 37). Z toho plyne, že unijní zákonodárce nezamýšlel, že uvedená náhrada může být odmítnuta z důvodů souvisejících se vznikem „mimořádných okolností“.

37 Kromě toho z patnáctého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004 vyplývá, že se „mimořádné okolnosti“ mohou týkat pouze „jednotlivé[ho] letadl[a] v určitý den“, což nemůže být případ odepření nástupu na palubu cestujícímu z důvodu reorganizace letů následujících po takových okolnostech, které se dotkly dřívějšího letu. Pojem „mimořádné okolnosti“ má totiž za cíl omezit povinnosti leteckého dopravce, a dokonce ho těchto povinností zprostit, pokud dotčené události nebylo možno zamezit, i když byla přijata všechna přiměřená opatření. Jak však poukázal generální advokát v bodě 53 svého stanoviska, i když je takový dopravce povinen zrušit let v den stávky zaměstnanců letiště a následně rozhodne o reorganizaci svých pozdějších letů, nelze mít v žádném případě za to, že tento dopravce byl kvůli uvedené stávce nucen odepřít nástup na palubu cestujícímu, který se řádně přihlásil k nástupu na palubu dva dny po zrušení uvedeného letu.

38 Vzhledem k požadavku restriktivního výkladu výjimek z ustanovení přiznávajících práva cestujícím, jak vyplývá z ustálené judikatury Soudního dvora (v tomto smyslu viz výše citovaný rozsudek Wallentin-Hermann, bod 17 a citovaná judikatura), není tedy namístě připustit, že by se letecký dopravce mohl zprostit své povinnosti poskytnout náhradu v případě „odepření nástupu na palubu“ z důvodu, že toto odepření vyplývá z reorganizace letů tohoto dopravce v důsledku vzniku „mimořádných okolností“.

39 Mimoto je třeba připomenout, že splněním povinností leteckých dopravců na základě nařízení č. 261/2004 není dotčena jejich možnost požadovat po jakékoli osobě, která způsobila „odepření nástupu na palubu“, včetně třetích osob, náhradu škody, jak stanoví článek 13 tohoto nařízení. Taková náhrada tedy může zmírnit či dokonce odstranit finanční zátěž, kterou nesou uvedení dopravci v důsledku těchto povinností (výše citovaný rozsudek IATA a ELFAA, bod 90).

40 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na druhou a třetí otázku odpovědět, že čl. 2 písm. j) a čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány tak, že vznik „mimořádných okolností“ vedoucích leteckého dopravce k reorganizaci letů po vzniku mimořádných okolností nemůže odůvodnit „odepření nástupu na palubu“ letadel s pozdějším odletem, ani zprostit tohoto dopravce povinnosti odškodnit na základě čl. 4 odst. 3 téhož nařízení cestujícího, kterému odepřel nástup na jeden z těchto letů vypravených po uvedených okolnostech.

K nákladům řízení

41 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 (třetí senát) rozhodl takto:

1) **Pojem „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) a článku 4 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 tak, že se týká nejen odepření nástupu na palubu, které bylo způsobeno překročením kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nýbrž i odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody.**

2) **Článek 2 písm. j) a čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány tak, že vznik „mimořádných okolností“ vedoucích leteckého dopravce k reorganizaci letů po vzniku mimořádných okolností nemůže odůvodnit „odepření nástupu na palubu“ letadel s pozdějším odletem, ani zprostit tohoto dopravce povinnosti odškodnit na základě čl. 4 odst. 3 téhož nařízení cestujícího, kterému odepřel nástup na jeden z těchto letů vypravených po uvedených okolnostech.**

Podpisy