Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
PRIITA PIKAMÄEA
přednesené dne 3. prosince 2020[1]

Věc C-826/19

WZ
proti
Austrian Airlines AG

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landesgericht Korneuburg (krajský soud v Korneuburgu, Rakousko)]

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Náhrada škody pro cestující v letecké dopravě v případě zrušení nebo zpoždění letu – Let přesměrovaný na jiné letiště, než které bylo uvedeno v původním knihování – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 2 písm. l) – Pojem ‚zrušení' – Článek 8 odst. 3 – Náhrada nákladů na přepravu – Iniciativa – Porušení povinností stanovených v článcích 8 a 9 nařízení – Právo na náhradu škody"

1. Musí být let přesměrovaný na jiné letiště, než které bylo uvedeno v původním knihování, ale které se nachází v blízkosti posledně uvedeného letiště, vykládán tak, že je zrušený ve smyslu nařízení (ES) č. 261/2004[2], takže vede ke vzniku nároku na náhradu škody ve prospěch cestujících dotčených na základě čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení, nebo jen zpožděný, v jehož případě mají cestující takový nárok jen tehdy, pokud zpoždění dosáhne tří hodin nebo více v souladu s rozsudkem Sturgeon a další[3]?

2. Je letecký dopravce povinen po přistání z vlastní iniciativy nabídnout náhradu nákladů na přepravu na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, nebo na jiné místo určení dohodnuté s cestujícím ve smyslu čl. 8 odst. 3 uvedeného nařízení?

3. Vede porušení povinnosti převzetí nákladů na přepravu uvedené v tomto článku, jakož i v čl. 9 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, ke vzniku nároku na paušální náhradu škody ve smyslu čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení?

4. Toto jsou otázky, které jsou součástí otázek, které jsou předmětem žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podané Landesgericht Korneuburg (krajský soud v Korneuburgu, Rakousko), na které se na žádost Soudního dvora zaměřuje toto stanovisko.

5. V rozsudku, který má vydat, bude mít Soudní dvůr zejména příležitost poprvé rozhodnout o výkladu čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004, a přiznat tak tomuto ustanovení určité místo v logice a struktuře tohoto nařízení.

1 – Původní jazyk: francouzština.

2 – Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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).

3 – Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009 (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716).

I. Právní rámec

6. Body 1, 2 a 4 odůvodnění nařízení č. 261/2004 stanoví:

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

(2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.

[…]

(4) [Unie] by proto měla 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.“

7. Článek 5 tohoto nařízení, nadepsaný „Zrušení“, 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

[…]

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

[…]“

8. Článek 6 uvedeného nařízení, nadepsaný „Zpoždění“, stanoví:

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

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

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

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

nabídne provozující letecký dopravce cestujícím:

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

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

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

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

9. Článek 7 téhož nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, stanoví:

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

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

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

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

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

[…]“

10. Článek 8 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování“, stanoví:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, je cestujícím nabídnuta možnost volby mezi:

a) – náhradou pořizovací ceny letenky do sedmi dní způsobem stanoveným v čl. 7 odst. 3, a to za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným

– zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti;

b) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení; nebo

c) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.

[…]

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

11. Článek 9 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na poskytnutí péče“, stanoví:

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

a) strava a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době;

b) ubytování v hotelu, pokud

– se pobyt na jednu noc nebo více nocí stane nezbytným, nebo

– se nezbytným stane pobyt delší než zamýšlený cestujícím;

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

[…]“

II. Skutkový základ sporu, původní řízení a předběžné otázky

12. WZ provedl společnou rezervaci u společnosti Austrian Airlines pro dva lety dne 21. května 2018, první z nich z Klagenfurtu (Rakousko) do Vídně (Rakousko), s plánovaným odletem v 18:35 a příletem v 19:20, a druhý z Vídně do Berlín Tegel (Německo), s plánovaným odletem ve 21:00 a příletem ve 22:20.

13. Z důvodu povětrnostních podmínek, které nastaly během třetí předcházející rotace letadla ve Vídni, došlo ke zpoždění, které se následně odrazilo u pozdějších letů uskutečněných tímto letadlem na lince mezi Vídní a Berlínem, takže let do letiště Berlín Tegel, na který měl WZ rezervaci, překročil platný zákaz nočních letů na tomto letišti.

14. Společnost Austrian Airlines tedy přesměrovala dotčený let na letiště Berlín Schönefeld, které se nachází mimo oblast města Berlína, ve spolkové zemi Braniborsko. Tento let odstartoval z Vídně ve 22:07 a na letišti Berlín Schönefeld přistál ve 23:18.

15. Podle předkládajícího soudu způsobilo přesměrování letu WZ nejen zpoždění (přistání ve 23:18 namísto původně plánovaného přistání ve 22:20), ale rovněž nepohodlí spojené s místem přistání, které bylo vzdálenější od jeho bydliště (24 km namísto 8 km), což si vyžádalo delší dobu pro přesun WZ (41 minut pro spojení mezi jeho bydlištěm a letištěm Berlín Schönefeld namísto 15 minut pro spojení mezi jeho bydlištěm a letištěm Berlín Tegel). Společnost Austrian Airlines nenabídla WZ náhradní přepravu mezi letišti Berlín Schönefeld a Berlín Tegel.

16. WZ požadoval zaplacení částky 250 eur z titulu náhrady škody na základě článku 5 nařízení č. 261/2004 ve spojení s článkem 7 tohoto nařízení. Tato žádost byla založena jednak na zpoždění letu při přistání a jednak na skutečnosti, že mu společnost Austrian Airlines nenabídla dodatečný přesun z letiště Berlín Schönefeld na letiště Berlín Tegel.

17. Společnost Austrian Airlines s žádostí nesouhlasila a tvrdila, zaprvé že žalobce dosáhl cílového místa určení, Berlín, se zpožděním pouhých 58 minut. Zadruhé WZ mohl snadno dorazit do svého bydliště při využití dalšího dopravního prostředku. Zatřetí byla prokázána existence „mimořádných okolností“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 z důvodu vážných problémů s počasím při třetí předcházející rotaci letu, kvůli které přidělil Eurocontrol této rotaci, prováděné stejným letadlem, pozdější slot (letištní čas), než byl původně plánovaný slot.

18. Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu, Rakousko) zamítl návrhy WZ, když rozhodl, že přesměrování letu nepředstavovalo podstatnou změnu letového řádu, takže nemůže být považováno za zrušení letu. Tento soud rovněž konstatoval, že zpoždění nedosáhlo tří hodin nebo více.

19. WZ podal odvolání u Landesgericht Korneuburg (krajský soud v Korneuburgu). Tento soud si klade otázky, zda zaprvé je třeba skutkový stav vnímat jako zrušení, zpoždění nebo jiný případ; zadruhé zda se letecký dopravce může dovolávat vzniku mimořádných okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, které ovlivnily let předcházející letu, na který si cestující provedl rezervaci, a zatřetí zda je letecký dopravce povinen platit náhradu za porušení povinností pomoci a péče, kterými je vázán.

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

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

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

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

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

5) Musí být čl. 5 odst. 3 [nařízení č. 261/2004] vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce, který uskutečňuje lety formou rotace (série letů), může uplatňovat určitou událost, v daném případě snížení frekvence příletů způsobené bouřkou, která nastala při třetí předcházející rotaci dotčeného letu?

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

7) Musí být čl. 7 odst. 1, čl. 8 odst. 3 a čl. 9 odst. 1 písm. c) [nařízení č. 261/2004] vykládány v tom smyslu, že cestující má nárok na náhradu z důvodu porušení povinností pomoci a péče stanovených v článcích 8 a 9?“

21. WZ, rakouská vláda a Evropská komise předložili písemná vyjádření.

III. Analýza

22. Jak bylo vysvětleno výše, toto stanovisko se bude týkat, v souladu s žádostí Soudního dvora, pouze druhé, třetí, šesté a sedmé otázky.

23. Tyto otázky tedy přezkoumám postupně.

A. K druhé a třetí otázce

24. Podstatou druhé a třetí otázky předkládajícího soudu Soudnímu dvoru, které je třeba přezkoumat společně, je, zda čl. 5 odst. 1 písm. c), čl. 6 odst. 1, čl. 7 odst. 1 a čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že přistání na jiném letišti, než které bylo uvedeno v původním knihování, které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo ve stejném regionu, zakládá ve prospěch cestujícího vznik nároku na náhradu škody z důvodu zrušení letu nebo významného zpoždění letu při příletu [4].

25. Jinými slovy, Soudní dvůr má posoudit, zda může být případ letu přesměrovaného na náhradní letiště, které se nachází v blízkosti letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, kvalifikován jako zrušení letu nebo zda je třeba jej případně považovat za zpoždění na příletu. Odpověď na tuto otázku má významné důsledky, jelikož právo na náhradu škody je automaticky přiznáno cestujícímu v případě zrušení letu [ledaže byl informován o zrušení ve lhůtách stanovených v čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004], zatímco v případě zpoždění má cestující takové právo pouze tehdy, pokud zpoždění dosáhne tří hodin nebo více.

26. Za účelem návrhu odpovědi na tyto otázky se budu nejprve zabývat pojmem „zrušení“ ve smyslu nařízení č. 261/2004, a dospěji k závěru, že tento pojem, tak jak je vykládán v judikatuře Soudního dvora, by v zásadě mohl zahrnovat takovou situaci, jako je situace v projednávané věci, kdy letadlo přistane na náhradním letišti, které se nachází ve stejném regionu jako letiště, které bylo uvedeno v původním knihování (oddíl 1). Následně však uvedu, že takový výklad by nebyl správný, jelikož vložením čl. 8 odst. 3 do nařízení č. 261/2004 unijní normotvůrce zamýšlel vyloučit uvedený případ z uplatnění právního režimu spojeného se zrušením (oddíl 2). Z toho tak vyvodím závěr, že let přesměrovaný na letiště, které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo ve stejném regionu, zakládá vznik nároku na náhradu škody ve prospěch dotčeného cestujícího pouze tehdy, pokud tento cestující dorazí na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování nebo na jiné místo určení dohodnuté s leteckým dopravcem se zpožděním, které dosahuje tří hodin nebo více (oddíl 3).

1. Představuje přesměrování letu na letiště, které obsluhuje stejné místo, město nebo region jako letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, zrušený let?

a) K pojmu „zrušení“ v judikatuře Soudního dvora

27. Pojem „zrušení“ je vymezen v čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“. Tato definice tak spočívá na okolnosti, že *let* nebyl uskutečněn, přičemž pro přesné určení významu pojmu „zrušení“ je třeba učinit několik předběžných upřesnění ve vztahu k pojmu „let“.

4 – Navzdory odkazu na čl. 6 odst. 1 nařízení č. 261/2004 je podle mého názoru zřejmé, že „významné zpoždění“ uvedené v třetí otázce odpovídá případu významného zpoždění při příletu, a sice zpoždění při příletu o tři hodiny a více ve smyslu rozsudku ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716), a nikoliv případu významného zpoždění při odletu. Z předkládacího rozhodnutí totiž vyplývá, že žaloba na zaplacení náhrady podaná žalobcem v původním řízení u vnitrostátních soudů byla zejména založena na zpoždění dotčeného letu při příletu. V každém případě zpoždění při odletu nezakládá jako takové vznik žádného nároku na náhradu škody vzhledem k tomu, že článek 6 nařízení č. 261/2004 neobsahuje odkaz na článek 7 tohoto nařízení.

28. Pojem „let“ není v nařízení č. 261/2004 vymezen. V ustálené judikatuře Soudního dvora je však tento pojem charakterizován tak, že se v zásadě skládá z jedné operace letecké dopravy provedené leteckým dopravcem, který určuje svůj letový řád [5]. Soudní dvůr později upřesnil, že letový řád je tedy „zásadním prvkem“ letu, jelikož let se uskutečňuje podle plánu předem stanoveného leteckým dopravcem [6]. Z toho podle mého názoru vyplývá, že pokud nebyl letový řád obsažený v tomto plánu dodržen, tento let „nebyl uskutečněn“ ve smyslu nařízení č. 261/2004 a je třeba jej tedy kvalifikovat jako „zrušený“.

29. Vyvstává tedy otázka, za jakých podmínek lze dospět k závěru, že letový řád nebyl dodržen.

30. Odpověď podle mého názoru poskytuje Soudní dvůr v rozsudku Sousa Rodríguez a další [7]. Ve věci, ve které byl vydán tento rozsudek, byla Soudnímu dvoru položena otázka, zda skutečnost, že krátce po vzletu se letadlo vrátilo na letiště odletu, takže se cestující ocitli v původním místě odletu, znamená, že let byl zrušen. Při této příležitosti Soudní dvůr rozhodl, že k tomu, aby mohl být let považován za uskutečněný, „nestačí, aby letadlo vzlétlo v souladu se stanoveným letovým řádem, ale je rovněž třeba, aby dosáhlo svého místa určení, tak jak je uvedeno ve zmíněném letovém řádu“, a to na základě zjištění, že „pojem ‚letový řád‘ označuje trasu, kterou má letadlo uskutečnit *z letiště odletu na letiště příletu* podle stanoveného časového plánu“ [8] [9].

31. Z toho podle mého názoru vyplývá, že právě změny týkající se letiště odletu nebo letiště příletu zahrnují v zásadě upuštění od předem stanoveného plánu, a v důsledku toho umožňují použít kvalifikaci „zrušený let“ ve smyslu nařízení č. 261/2004.

32. Tento výklad je podle mého názoru podložen usnesením vydaným Soudním dvorem ve věci Wunderlich [10]. Při této příležitosti byla Soudnímu dvoru předložena otázka, zda je třeba let považovat za zrušený v případě, že místa odletu i příletu tohoto letu byla v souladu se stanoveným plánem, ale v průběhu uvedeného letu došlo k neplánovanému mezipřistání. Soudní dvůr měl za to, že odpověď lze jasně vyvodit z rozsudku Sousa Rodríguez a další [11], a v usnesení ve věci Wunderlich rozhodl, že tato posledně uvedená okolnost neumožňuje, aby byl dotčený let považován za zrušený, „jestliže u tohoto letu byla místa odletu i příletu v souladu se stanoveným plánem“ [12]. Jinými slovy, důvod, proč nelze dospět k závěru o zrušení letu, spočíval podle Soudního dvora ve skutečnosti, že změna letového řádu uvedeného letu se netýkala *ani letiště odletu ani letiště příletu*. Z toho *a contrario* vyvozuji, že jakákoliv změna týkající se některého z těchto dvou prvků v zásadě vyžaduje přijetí závěru, podle kterého je dotčený let zrušeným letem ve smyslu nařízení č. 261/2004.

b) Použití na projednávaný případ

33. Na skutkovém rámci projednávané věci – nepopírám – jsou viditelné meze této judikatury Soudního dvora. I když totiž let, na který měl žalobce v původním řízení rezervaci, nepřistál na letišti cílového místa určení, tak jak bylo obsaženo v letovém plánu, přistál na letišti, které se nacházelo v blízkosti prvně uvedeného letiště, což by mohlo podporovat flexibilnější výklad požadavku na striktní dodržení plánovaného letového řádu, který je podle mého názoru dán výše posuzovanou judikaturou Soudního dvora.

5 – Viz rozsudek ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 40).

6 – Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 30).

7 – Rozsudek ze dne 13. října 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

8 – Rozsudek ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další (C-83/10, EU:C:2011:652, bod 28).

9 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

10 – Usnesení ze dne 5. října 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

11 – Rozsudek ze dne 13. října 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

12 – Usnesení ze dne 5. října 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, bod 18).

34. Lze totiž tvrdit, že jelikož je služba letecké dopravy svou povahou vystavena případnému vzniku obtíží, které mohou vést ke změnám letového řádu letu, jakákoli *malá* změna tohoto řádu, jako je přistání na letišti, které se nachází v blízkosti letiště cílového místa určení, by neměla vést k tomu, že je dotčený let považován za zrušený. Právě toto podle mého názoru tvrdí Komise ve svém písemném vyjádření, když uvádí, že protože let, na který měl žalobce v původním řízení rezervaci, byl pouze přesměrován z letiště Berlín Tegel na letiště Berlín Schönefeld, takže náhradní letiště odpovídalo stejnému místu určení cesty, nebylo upuštěno od letového plánu, ale tento byl pouze přizpůsoben vnějším okolnostem.

35. Domnívám se, že judikaturu Soudního dvora nelze chápat způsobem navrženým Komisí ze dvou druhů důvodů.

36. Zaprvé je třeba upřesnit, že skutečnost, že bod 18 usnesení vydaného Soudním dvorem ve věci Wunderlich [13] používá výraz „*místa* odletu i příletu“ namísto „*letiště* odletu a příletu“, nepodporuje argument Komise, jelikož uvedený bod parafrázuje bod 28 rozsudku ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další (C-83/10, EU:C:2011:652), na který odkazuje, který zmiňuje „letiště odletu a příletu“.

37. Zadruhé a co je důležitější, je třeba mít na paměti, že Soudní dvůr původně uvedl letový řád v rozsudku Sturgeon a další mezi určující prvky za účelem rozlišení mezi pojmem „zrušení“ a pojmem „zpoždění“ letu, což jsou pojmy, se kterými nařízení č. 261/2004 spojuje zcela odlišné právní důsledky [14]. Flexibilní výklad výše posuzované judikatury Soudního dvora, podle kterého malé změny týkající se letiště odletu a letiště místa určení letu nevedou k jeho zrušení, by přitom narušil uvedené rozlišení na úkor požadavků právní jistoty při uplatňování nařízení č. 261/2004.

38. Domnívám se totiž, že let přesměrovaný k přistání na letiště, které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo regionu, jako letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, je možné na první pohled kvalifikovat jako zrušený let na základě judikatury Soudního dvora, která vyložila pojem „zrušení“, uvedený v čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004. Přesměrování letu tak má za následek vznik nároku na náhradu škody na základě čl. 5 odst. 1 písm. c), ve spojení s čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004.

39. Za účelem ověření tohoto návrhu je nicméně třeba jej přezkoumat z hlediska znění čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004, jelikož se tento článek použije na projednávanou věc, neboť upravuje specificky případ letu přesměrovaného na letiště, které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo regionu, jako letiště, které bylo uvedeno v původním knihování.

2. Ke slučitelnosti kvalifikace případu přesměrování v projednávané věci jako „zrušení“ s čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004

a) Úvodní poznámky

40. Je třeba připomenout, že za účelem zaručení vysoké úrovně ochrany cestujících zavedlo nařízení č. 261/2004 normativní systém, ve kterém jsou v něm stanovená práva, a sice právo na náhradu škody, na pomoc a na poskytnutí péče (články 7, 8 a 9), podmíněna vznikem určitých událostí, a sice odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významné zpoždění při odletu (články 4, 5 a 6), ke kterým Soudní dvůr doplnil významné zpoždění při příletu (rozsudek Sturgeon a další) [15]. Zrušení letu má tak za následek přiznání cestujícímu práva na náhradu škody (250, 400 nebo 600 eur v závislosti na

13 – Usnesení ze dne 5. října 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

14 – Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009 (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 29 až 36).

15 – Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009 (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716).

vzdálenosti, kterou měl tento let překonat, pokud by byl uskutečněn), právo na pomoc ve formě náhrady pořizovací ceny letenky nebo přesměrování do cílového místa určení, jakož i právo na poskytnutí péče, které spočívá v nabídce zdarma občerstvení a stravy, komunikace (telefonem, faxem a elektronickou poštou), a případně ubytování.

41. V této souvislosti by bylo možné v souladu s tím, co bylo uvedeno v bodě 39 tohoto stanoviska, mít za to, že případ přesměrování uvedený v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 odpovídá situaci zrušení ve smyslu nařízení č. 261/2004 a zakládá tak ve prospěch cestujících všechna práva, která z tohoto článku vyplývají a která, pokud jde o pomoc, budou mít nezbytně formu náhrady nákladů na přepravu cestujícího z tohoto jiného letiště buď na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, nebo na jiné místo určení dohodnuté s cestujícím. Pokud by tomu tak bylo, návrh předložený na konci předchozího oddílu by byl zjevně správný.

42. Bylo by však rovněž možné se domnívat, že případ přesměrování stanovený v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 neodpovídá situaci zrušení, ale *odlišnému případu nedostatečného plnění* ve srovnání s odepřením nástupu na palubu, zrušením nebo zpožděním, a zakládá tak ve prospěch cestujících jediné právo v tomto článku stanovené, pokud dojde k takovému nedostatečnému plnění. Pokud by tomu tak bylo, musel by být návrh předložený na konci předchozího oddílu zjevně změněn.

43. Pro určení, který ze dvou výkladů čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 je správný, je třeba použít klasické výkladové metody Soudního dvora.

b) Doslovný, systematický, historický a teleologický výklad

44. Doslovný výklad by podle mého názoru mohl odůvodnit *jak* první, *tak* druhou možnost uvedenou v bodech 41 a 42 tohoto stanoviska. Toto ustanovení se totiž omezuje na stanovení práva cestujícího na náhradu nákladů na přepravu cestujícího v případě přesměrování letu na letiště, které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo regionu, z letiště příletu na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, aniž jeho znění obsahuje cokoli, co by umožnilo potvrdit nebo vyloučit kvalifikaci takového přesměrování jako „zrušení“ ve smyslu čl. 2 písm. l nařízení č. 261/2004.

45. Naštěstí systematický a historický výklad čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vedou k jasnějšímu exegetickému výsledku.

46. Ze systematického hlediska je třeba především přihlédnout k článku 8 nařízení č. 261/2004 v plném rozsahu. Připomínám, že odstavec 1 tohoto ustanovení uvádí obsah práva na pomoc, když stanoví, že odkazuje-li se na tento článek, je cestujícím nabídnuta možnost volby mezi náhradou pořizovací ceny letenky (a zpáteční let do jejich místa původního odletu) [písm. a)] a přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení při nejbližší příležitosti [písm. b)] nebo v pozdější době [písm. c)]. Článek 5 nařízení č. 261/2004 („Zrušení“), který na článek 8 odkazuje, stanoví, že zrušení letu zakládá ve prospěch dotčených cestujících právo na využití obou těchto alternativ pomoci. Přitom si lze podle mého názoru rozumně představit, že pokud by právo obsažené v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 bylo pojato stejně jako práva na náhradu pořizovací ceny letenky a na přesměrování tak, že závisí na zrušení letu, bylo by pravděpodobně začleněno do odstavce 1 tohoto ustanovení, případně prostřednictvím doplnění písmene „d)“ do tohoto odstavce.

47. I za předpokladu, že by právo na náhradu nákladů na přepravu z letiště příletu na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo regionu, bylo uvedeno v *samostatném* odstavci, odlišném od odstavce, který vymezuje práva na pomoc přiznaná cestujícím v případě zrušení, je třeba z toho nutně vyvodit, že podmínky, na kterých závisí vznik těchto práv, se na odstavec 1 nepoužijí.

48. Je třeba zejména připomenout, že úvodní slova odstavce 1 („Odkazuje-li se na tento článek, […]“) předpokládají, že práva na pomoc v něm stanovená jsou v zásadě podmíněna vznikem událostí, které jsou taxativně stanovené v nařízení č. 261/2004 a v judikatuře, která jej vyložila, a sice odepření nástupu na palubu (článek 4), zrušení (článek 5), zpoždění při odletu (článek 6) a zpoždění při příletu, které dosahuje tří hodin nebo výše (rozsudek Sturgeon a další) [16]. Přitom pokud čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán *autonomně* ve srovnání s uvedeným odstavcem 1, jak jsem uvedl v předchozím bodě, nelze právo v něm obsažené považovat za závislé na vzniku některé z těchto událostí. Musí tedy být přijat závěr, že čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 přiznává cestujícím právo na náhradu nákladů na přepravu cestujícího z letiště příletu na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, pokud se tato letiště nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo regionu *bez ohledu na to, zda skutečně došlo k některé z uvedených událostí*.

49. Domnívám se, že autonomní výklad čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 je o to více odůvodněný, že se dotčené právo *věcně odlišuje* od práv na poskytnutí péče, která jsou uvedena v odstavci 1 téhož článku, jelikož se nevztahuje k „přesměrování“ leteckého cestujícího do jeho cílového místa určení, ale k případu „přepravy“ mezi dvěma letišti, která se nacházejí blízko sebe. Zatímco první představuje službu letecké dopravy zpravidla poskytnutou dotčeným dopravcem [17], druhé je dopravní službou odlišné povahy zajišťovanou hospodářským subjektem nezávislým na leteckém dopravci, přičemž pouze letecký dopravce je odpovědný za náhradu nákladů vzniklých cestujícím na využití takové služby. V souhrnu mám za to, že skutečnost, že právo obsažené v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 má *odlišnou* povahu, než je povaha práv na poskytnutí péče, může být vysvětlena tím, že je přiznáno cestujícímu z důvodu nedostatečného plnění leteckého dopravce, které je *odlišné* od plnění, která zakládají právo na pomoc v souladu s nařízením č. 261/2004 a judikaturou Soudního dvora, která ho vyložila.

50. Bližší rozbor přípravných prací na dotčeném nařízení, jakož i nařízení, které mu předcházelo, a sice nařízení (EHS) č. 295/91 [18], podle mého názoru potvrzuje, že právo zakotvené v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vyžaduje autonomní výklad ve srovnání s výkladem ostatních práv na pomoc, která jsou obsažena v uvedeném článku 8.

51. Z hlediska nařízení č. 295/91 je totiž třeba podotknout, že toto nařízení obsahovalo v čl. 6 odst. 2 normu s téměř totožným obsahem jako má norma uvedená v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 [19], a že tato norma byla začleněna do ustanovení, které se věnovalo výlučně právům cestujících na poskytnutí péče [20], namísto toho, aby byla obsažena mezi právy na pomoc stanovenými v čl. 4 odst. 1 nařízení č. 295/91 [21]. Z hlediska přípravných prací na nařízení č. 261/2004 uvádím, že i když v návrhu Komise, který byl základem tohoto nařízení [22], byla dotčená norma přesunuta do článku nadepsaného „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování“, nevedlo toto přesunutí k jejímu začlenění do čl. 8 odst. 1 uvedeného nařízení, ale k tomu, že tato norma byla uvedena samostatně v odstavci 3 uvedeného článku 8, kde se nachází v současné době.

16 – Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009 (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716).

17 – To vyplývá obzvláště jasně z výkladu italské znění článku 8 nařízení č. 261/2004, ve které byl výraz „přesměrování“ přeložen jako „imbarco su un *volo* alternativo“ (kurzivou zvýraznil autor stanoviska), tedy „nástup na alternativní let“.

18 – Nařízení Rady ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě (Úř. věst. 1991, L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/01, s. 306).

19 – Článek 6 odst. 2 nařízení č. 295/91 zněl následovně: „Pokud je město nebo region obsluhován více letišti a letecký dopravce nabídne cestujícímu, kterému byl odepřen nástup na palubu, let na jiné letiště, než je letiště místa určení, které měl cestující rezervováno, nese po dohodě s cestujícím náklady na přepravu mezi těmito letišti nebo do nejbližšího náhradního místa určení letecký dopravce“.

20 – Viz čl. 6 odst. 1 nařízení č. 295/91, podle kterého „[k]romě minimálních částek náhrady stanovených v článku 4 nabídne letecký dopravce cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu, bezplatně: a) náhradu nákladů na telefonní hovor nebo telexovou nebo faxovou zprávu do místa určení; b) stravu a občerstvení přiměřené čekací době; c) ubytování v hotelu, pokud je nezbytné jedno nebo více přenocování“.

21 – Toto ustanovení zní následovně: „V případě odepření nástupu na palubu má cestující možnost volby mezi: – plným proplacením ceny letenky beze srážky za část neuskutečněné přepravy, nebo – dopravením do konečného místa určení při nejbližší příležitosti, nebo – pozdějším dopravením podle potřeby cestujícího.“

22 – Návrh 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 (COM/2001/0784 final – COD 2001/0305) (Úř. věst. 2002, C 103 E /17, s. 225).

52. Ze systematického a historického výkladu tedy vyplývá, že čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 byl navržen jako samostatné ustanovení, které stanoví současně své vlastní podmínky použití (návrh leteckého dopravce cestujícímu na přesměrování letu na letiště, které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo regionu jako je letiště, které bylo uvedeno v původním knihování) a právní důsledky, které vyplývají ze splnění těchto podmínek (právo cestujícího na náhradu nákladů vzniklých z důvodu přepravy z letiště příletu buď na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, nebo na jiné místo určení dohodnuté s leteckým dopravcem), aniž je nutné za účelem jejich určení jej vykládat ve spojení s jinými ustanoveními nařízení č. 261/2004, tak jak jsou vykládány judikaturou Soudního dvora.

53. Konečně je třeba pojmout dotčené ustanovení z hlediska teologického, což je nepochybně – jak připomínám – způsob preferovaný Soudním dvorem pro účely výkladu nařízení č. 261/2004[23]. Již nyní přitom uvádím, že tento způsob podle mého názoru umožňuje rozptýlit jakoukoli případnou pochybnost ohledně toho, zda případ přesměrování upravený v čl. 8 odst. 3 tohoto nařízení musí být pokládán za zrušení letu ve smyslu čl. 2 písm. l) uvedeného nařízení.

54. S ohledem na první cíl sledovaný nařízením č. 261/2004 je třeba nejprve připomenout, že cíl tohoto nařízení spočívá, jak vyplývá z bodů 1, 2 a 4 odůvodnění, v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících posílením jejich práv v určitých situacích, které jim způsobují závažné potíže a nepohodlí, jako jsou odepření nástupu na palubu, zrušení a významné zpoždění, a tím, že jim bude poskytnuto standardizované a okamžité odškodnění[24].

55. Kvalifikace letu jako „zrušeného“ tedy implikuje, že nepohodlí, kterému jsou vystaveni cestující z důvodu nedodržení povinnosti přepravy, je *závažné*. Přistání letu na letišti odlišném od letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, ale které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo regionu, přitom podle mého názoru nepředstavuje situaci, která jako taková způsobuje cestujícím natolik závažné nepohodlí, jako je nepohodlí, kterému čelí v případě zrušení (nebo odepření nástupu na palubu nebo významného zpoždění při příletu, které dosahuje tří hodin nebo více).

56. Mimoto nepovažuji za zjevné, že výklad čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004, který staví případ přesměrování na letiště, které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo regionu jako letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, na roveň zrušení, zaručí vyšší ochranu cestujícímu než výklad, který jej kvalifikuje jako nedostatečné plnění, které je odlišné od zrušení, odepření nástupu na palubu nebo významného zpoždění pří příletu. Připomínám totiž, že jedním z prostředků použitých uvedeným nařízením k dosažení jeho primárního cíle zaručit vysokou úroveň ochrany cestujících je prostředek, který spočívá v odrazení leteckých dopravců od rušení letů[25]. V tomto kontextu si lze snadno představit, že pokud by případ přesměrování upravený v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 nebyl chápán tak, že spadá pod pojem „zrušení“, a zakládal by tak ve prospěch cestujícího stejná práva jako zrušení, letečtí dopravci jednali by ve značné řadě případů jakožto obezřetné hospodářské subjekty a rozhodli by se rušit lety, které by mohly být pouze přesměrovány na letiště, které se nachází v blízkosti letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, a poté by navrhovali cestujícím těchto letů přesměrování na toto posledně uvedené letiště, pravděpodobně v pozdější době. Bylo by nakonec hospodářsky rozumné vynakládat často nezanedbatelné organizační úsilí, aby mohli cestující dosáhnout při nejbližší příležitosti cílového místa určení, pokud by byly povinnosti, které pro letecké dopravce vyplývají z důvodu tohoto přesměrování, obdobné povinnostem, které pro ně vyplývají v případě zrušení (náhrada škody, pomoc a poskytnutí péče)?

23 – Mezi mnoha možnými příklady viz odkaz Soudního dvora na cíle nařízení č. 261/2004, když měl vyložit pojem „let“ v rozsudku ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 35), podle kterého „[p]ovažovat ‚let‘ […] za zpáteční cestu by ve skutečnosti mělo za následek snížení ochrany, jež má být poskytována cestujícím na základě tohoto nařízení, což by odporovalo jeho cíli, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících“.

24 – Viz rozsudek ze dne 22. června 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, bod 26 a citovaná judikatura).

25 – V tomto ohledu viz návrh 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 (COM/2001/0784 final – COD 2001/0305), bod 5. Viz rovněž rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, bod 83).

3. Závěry

57. S přihlédnutím k výše uvedeným úvahám se domnívám, že výklad navržený v bodě 41 tohoto stanoviska, podle kterého by let přesměrovaný za účelem přistání na letiště, které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo regionu jako letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, bylo možné kvalifikovat jako zrušený let, nelze přijmout, jelikož čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 pojímá takové přesměrování jako případ nedostatečného plnění, který je odlišný od případu zrušení letu. Z toho vyplývá, že toto přesměrování v zásadě zakládá pouze právo cestujícího na náhradu nákladů na přepravu cestujícího mezi letištěm příletu a letištěm, které bylo uvedeno v původním knihování (nebo jiným místem určení dohodnutým mezi dopravcem a cestujícím) s vyloučením práva na náhradu škody, které by cestující měl v případě zrušení letu.

58. Pro všechny případy dodávám, a to i přesto, že jsem si vědom skutečnosti, že to není případ věci v původním řízení, že nelze s jistotou vyloučit, že z důvodu případu dotčeného přesměrování cestující přistane na letišti, které nebylo uvedeno v původním knihování, nebo dosáhne odlišného místa určení dohodnutého s leteckým dopravcem s alespoň tříhodinovým zpožděním. Je zřejmé, že takové významné zpoždění při příletu zakládá vznik práva cestujícího na náhradu škody na základě společného výkladu článků 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004, jak vyplývá z výše citovaného rozsudku Sturgeon a další [26].

59. Před přijetím závěru je třeba uvést, že výklad, který staví případ přesměrování upravený čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 na roveň zrušení letu, by byl podle mého názoru rovněž v rozporu se zásadou rovného zacházení, na kterou Soudní dvůr mnohokrát odkázal v rámci výkladu ostatních ustanovení tohoto nařízení [27].

60. Tato zásada, jak známo, vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněné. Ohledně nařízení č. 261/2004 Soudní dvůr již uvedl, že otázku, zda jsou situace spadající do působnosti tohoto nařízení srovnatelné, je nutno zodpovědět „v závislosti na *druhu* a *významu* nepohodlí a újmy utrpěných dotčenými cestujícími“ [28] [29]. S ohledem na tato kritéria je podle mého názoru zcela nepochybné, že cestující, který využil letu, který proběhl v souladu s původním plánem, a přistál na letišti, které bylo uvedeno v původním knihování, se zpožděním kratším než tři hodiny, je vystaven nepohodlí stejného druhu a významu jako cestující, stejně jako žalobce v původním řízení, jehož let byl přesměrován na náhradní letiště, které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo regionu, a který přistane na letišti, které je uvedeno v původním knihování, se zpožděním kratším než tři hodiny. Nicméně pokud by bylo shledáno, že tento případ přesměrování je třeba postavit na roveň zrušení, pouze druhý cestující by měl právo na náhradu škody na základě článku 7 nařízení č. 261/2004.

61. S přihlédnutím k výše uvedenému navrhuji Soudnímu dvoru, aby odpověděl na druhou a třetí otázku tak, že čl. 5 odst. 1 písm. c), článek 6, čl. 7 odst. 1 a čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že přistání letu na letišti odlišném od letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo regionu, nezakládá právo cestujícího na náhradu škody z důvodu zrušení letu. Právo na náhradu škody vzniká pouze tehdy, pokud z důvodu tohoto přesměrování cestující přistane na letišti, které je uvedeno v původním knihování, nebo dosáhne odlišného místa určení dohodnutého s leteckým dopravcem s alespoň tříhodinovým zpožděním.

26 – Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009 (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716).

27 – Rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, body 93 až 100); ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, body 38 a 39); ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 48 a násl.); ze dne 23. října 2012, Nelson a další (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, body 33 až 40), a ze dne 7. září 2017, Bossen a další (C-559/16, EU:C:2017:644, bod 19 a násl.), jakož i usnesení ze dne 5. října 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, bod 21 a násl.).

28 – Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 49).

29 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

B. K šesté otázce

62. Podstatou šesté otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce je v případě přistání na jiném letišti, než které je uvedeno v původním knihování, povinen z vlastní iniciativy nabídnout cestujícímu náhradu nákladů na přepravu na toto letiště uvedené v původním knihování nebo na jiné místo určení dohodnuté s cestujícím.

63. Nejprve musím vyjádřit nesouhlas se stanoviskem vyjádřeným Komisí v jejím písemném vyjádření, podle kterého skutečnost, že tento článek stanoví, že letecký dopravce „*nese* […] náklady na přepravu cestujícího z tohoto jiného letiště buď na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, nebo na jiné místo určení dohodnuté s cestujícím“ [30], musí nutně vést k závěru, že tento dopravce není povinen iniciovat kroky proto, aby splnil tuto povinnost. I když je totiž pravda, že výraz „nést“ může činit dojem, že uvedená povinnost zahrnuje výlučně náhradu nákladů na přepravu *na žádost cestujícího*, nezohledňuje nicméně tento výklad skutečnost, že předchozí větný člen dotčeného ustanovení („[j]estliže […] provozující letecký dopravce nabízí cestujícím let do jiného letiště, než které bylo uvedeno v původní rezervaci“) [31] odkazuje na návrh dopravce, který lze spojit s nabídkou náhrady nákladů vzniklých cestujícím z důvodu dotčené přepravy. V důsledku toho se domnívám, že znění čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 neumožňuje na tuto otázku odpovědět jednoznačně.

64. Za těchto podmínek má i zde teleologický aspekt čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 určující význam pro účely jeho výkladu. Je třeba totiž připomenout, že je-li primárním cílem tohoto nařízení, jak stanoví jeho bod 1 odůvodnění, cíl „zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících“, tentýž bod odůvodnění upřesňuje, že „kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany *spotřebitele*“ [32].

65. Jinými slovy, základní filozofie systému norem zavedeného nařízením č. 261/2004 je rovněž založena na zjištění, podle kterého se cestující-spotřebitel nachází v nevýhodné situaci ve vztahu k leteckému dopravci-poskytovateli služby. Za účelem kompenzace této situace a proto, aby mohl cestující-spotřebitel účinně využít práv, která jsou mu přiznána, toto nařízení podle mého názoru vyžaduje, aby cestujícímu-spotřebiteli *aktivně* pomáhal letecký dopravce-poskytovatel služby.

66. Toto vyplývá zejména z ustanovení nařízení č. 261/2004, která upravují práva cestujícího na pomoc. V tomto ohledu lze totiž konstatovat, že i když jednotlivá jazyková znění čl. 8 odst. 1 uvedeného nařízení nejsou jednotná, pokud jde o otázku, zda iniciativa přísluší leteckému dopravci nebo cestujícímu [33], čl. 4 odst. 3 (odepření nástupu na palubu), čl. 5 odst. 1 písm. a) (zrušení) a čl. 6 odst. 1 písm. c) bod iii) (zpoždění alespoň pět hodin) téhož nařízení stanoví, že letecký dopravce „poskytne [dotčeným cestujícím] pomoc“, že „je dotčeným cestujícím nabídnuta […] leteckým dopravcem pomoc“ a že „[…] letecký dopravce nabídne [těmto] cestujícím pomoc stanovenou v čl. 8 odst. 1 písm. a)“.

67. Nezbytnost návrhu pomoci ze strany leteckého dopravce totiž odráží požadavek na ochranu cestujícího-spotřebitele v rozsahu, v němž se cestující-spotřebitel, který „přistál“ na odlišném letišti, než bylo jeho letiště cílového určení, z důvodu vzniku některé z výše uvedených událostí, nachází ve zranitelném postavení ve srovnání s leteckým dopravcem usazeným na tomto letišti. Z tohoto důvodu je letecký dopravce povinen splnit povinnost pomoci, která pro něj vyplývá, bez ohledu na předchozí žádost ze strany tohoto cestujícího.

30 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

31 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

32 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

33 – Německé znění („so können Fluggäste wählen zwischen […]“), finské („matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehdoista […]“), litevské („keleiviams leidžiama rinktis […]“) a polské („pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy […]“) vychází ze skutečnosti, že cestující mohou nebo mají právo vybrat si mezi jednotlivými dostupnými formami pomoci, aniž uvádí, zda má letecký dopravce navrhnout cestujícím pomoc stanovenou tímto ustanovením nebo zda ji mají cestující požadovat, zatímco ostatní jazyková znění stanoví první z těchto dvou možností.

68. Jak bylo uvedeno rakouskou vládou v jejím písemném vyjádření, je podle mého názoru tento výklad zcela v souladu s rozsudkem vydaným Soudním dvorem ve věci Rusu, ve kterém Soudní dvůr rozhodl, že letecký dopravce, který odepřel cestujícím nástup na palubu, musí těmto cestujícím poskytnout pomoc stanovenou v čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004. Konkrétně Soudní dvůr v tomto rozsudku rozhodl, že letecký dopravce je povinen při předložení své nabídky poskytnout cestujícímu nezbytné informace, které mu umožní provést účinnou a informovanou volbu mezi náhradou pořizovací ceny letenky nebo přesměrováním, aniž je tento cestující povinen aktivně se podílet na vyhledávání těchto informací [34]. V souhrnu z tohoto rozsudku podle mého názoru vyplývá, že efektivní využití práva na pomoc ze strany cestujícího je neodlučně spojeno s nutností předchozího kroku ze strany leteckého dopravce.

69. I když přitom musí být právo na náhradu nákladů na přepravu mezi letištěm příletu a letištěm, které bylo uvedeno v původním knihování (nebo jiným místem určení dohodnutým s cestujícím), vykládáno autonomně ve vztahu k právům na pomoc obsaženým v čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004, jak bylo uvedeno v tomto stanovisku, domnívám se, že související povinnost leteckého dopravce musí rovněž zohledňovat požadavek na ochranu cestujícího-spotřebitele, jak je stanovena v prvním bodě odůvodnění tohoto nařízení.

70. Vzhledem k výše uvedenému navrhuji Soudnímu dvoru, aby odpověděl na šestou otázku tak, že čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce je v případě přistání na jiném letišti, než které bylo uvedeno v původním knihování, povinen z vlastní iniciativy nabídnout cestujícímu náhradu nákladů na přepravu na toto letiště uvedené v původním knihování nebo na jiné místo určení dohodnuté s cestujícím.

C. K sedmé otázce

71. Podstatou sedmé otázky předkládajícího soudu je, zda porušení povinností nahradit náklady na přepravu cestujících mezi letištěm příletu a letištěm, které bylo uvedeno v původním knihování (nebo místem určení dohodnutým s cestujícím), a na přepravu z letiště do místa ubytování, které pro leteckého dopravce vyplývají z čl. 8 odst. 3 a z čl. 9 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, může přiznávat cestujícímu právo na paušální náhradu ve smyslu čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení.

72. Především je třeba navrhnout Soudnímu dvoru přeformulování této otázky odkazem pouze na čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004. Ohledně čl. 9 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení mám totiž za to, že relevance jeho výkladu pro účely řešení sporu v původním řízení jasně nevyplývá ze skutkového rámce projednávané věci a že v každém případě výklad čl. 8 odst. 3 uvedeného nařízení jakožto samostatného ustanovení, který zastávám v tomto stanovisku, může takovou relevanci vyloučit, jelikož tento výklad implikuje, že v případě takového přesměrování, jako je přesměrování v projednávané věci, se použije pouze čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

73. Domnívám se, že taková otázka nevyvolává zvláštní obtíže, jelikož judikatura Soudního dvora již poskytla všechna nezbytná vodítka proto, aby na ni bylo možné odpovědět.

74. Nejprve je třeba připomenout, že Soudní dvůr se již výslovně vyjádřil v kladném smyslu, byť ve formě *obiter dictum*, k otázce, která se vztahovala k *existenci* práva na náhradu škody cestujícího z důvodu pochybení leteckého dopravce z hlediska povinností pomoci a poskytnutí péče, které pro něj vyplývají z článků 8 a 9 nařízení č. 261/2004, v rozsudku Sousa Rodríguez a další [35].

34 – Rozsudek ze dne 29. července 2019 (C-354/18, EU:C:2019:637, body 53 až 55).

35 – Rozsudek ze dne 13. října 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652, bod 44).

75. Případně by mohla vyvstat otázka, zda má cestující toto právo rovněž v případě, že letecký dopravce porušil povinnost náhrady nákladů na přepravu cestujícího z letiště příletu na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování (nebo dohodnutým místem určení), stanovenou v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004. Znovu totiž připomínám, že v tomto stanovisku zastávám tezi, že povinnosti pomoci v pravém smyslu slova, jejichž porušení zakládá vznik práva na náhradu škody podle rozsudku Sousa Rodríguez a další[36], jsou stanoveny pouze v čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení, zatímco čl. 8 odst. 3 tohoto nařízení musí být považován za samostatné ustanovení. Domnívám se přitom, že odpověď na tuto otázku musí být nutně kladná, jelikož dotčená povinnost by stejně jako povinnosti pomoci (a poskytnutí péče) „byla bezpředmětná, kdyby ji nebylo možné vynutit“, pokud si vypůjčím slova, která použila generální advokátka E. Sharpston ve svém stanovisku týkajícím se věci Sousa Rodríguez a další[37].

76. Ohledně otázky, zda dotčená náhrada škody může spočívat v *paušální* náhradě škody ve smyslu čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, jak tvrdí žalobce v původním řízení, stačí pro vyloučení takové možnosti podrobněji přezkoumat uvažování rozvinuté Soudním dvorem v rozsudku McDonagh[38] při posouzení otázky platnosti článku 9 nařízení č. 261/2004 ve vztahu k zásadě proporcionality.

77. Podle Soudního dvora není neexistence časového nebo finančního omezení povinnosti poskytnout péči zakotvené v článku 9 tohoto nařízení způsobilá porušit zásadu proporcionality, jelikož i značně negativní finanční důsledky, které má tato povinnost pro letecké dopravce, nejsou nepřiměřené ve vztahu k cíli zvýšené ochrany cestujících a v každém případě jsou letečtí dopravci jakožto informované subjekty oprávněni promítnout náklady, které tato povinnost způsobuje, do cen letenek. V této fázi Soudní dvůr doplnil další bod, aby upřesnil, že cestujícímu však mohou být jakožto náhrada z důvodu, že letecký dopravce nesplnil tuto povinnost poskytnutí péče, vráceny pouze částky, které se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k nahrazení selhání leteckého dopravce při poskytnutí péče dotčenému cestujícímu, přičemž provedení takového posouzení ponechal na vnitrostátním soudu[39]. Soudní dvůr tedy hodlal rozhodnout podle mého názoru tak, že výklad v souladu se zásadou proporcionality předpokládá *soulad* mezi výší náhrady škody dlužnou leteckým dopravcem a výší nákladů vynaložených dotčeným cestujícím, což je požadavek, který již pojmově vylučuje takovou náhradu škody paušální povahy, jako je náhrada škody stanovená v čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004.

78. Bez váhání uznávám, že doplnění tohoto bodu v tomto rozsudku nebylo odůvodněno specificky snahou odmítnout použití paušální náhrady škody, ale pouze nutností stanovit meze u částek požadovaných cestujícími z důvodu pochybení leteckého dopravce z hlediska povinnosti poskytnutí péče, která pro něj vyplývá, v případě, že byl let zrušen v návaznosti na mimořádné okolnosti, které přetrvávají v čase. Nicméně obecná povaha formulace zvolené Soudním dvorem, ve spojení se skutečností, že dotčený bod je uveden rovněž ve výroku uvedeného rozsudku, podle mého názoru ukazuje, že uznání takové paušální náhrady škody cestujícímu, jaká je stanovena v čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, v návaznosti na porušení jakékoli povinnosti poskytnutí péče stanovené v článku 9 tohoto nařízení, by podle Soudního dvora způsobilo natolik značně negativní finanční důsledky pro leteckého dopravce, že tento článek nemůže být takto vykládán, aniž je porušena zásada proporcionality.

79. Na základě toho lze dospět k závěru, že v projednávané věci porušení povinnosti poskytnutí péče stanovené v čl. 9 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 ze strany leteckého dopravce zakládá právo cestujícího na náhradu částek, které se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k nahrazení tohoto selhání leteckého dopravce.

36 – Rozsudek ze dne 13. října 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

37 – Stanovisko generální advokátky E. Sharpston ve věci Sousa Rodríguez a další (C-83/10, EU:C:2011:427, bod 60).

38 – Rozsudek ze dne 31. ledna 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

39 – Viz rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, body 45 až 51).

80. S ohledem na nutnost přijmout výklad v souladu se zásadou proporcionality každého ustanovení nařízení č. 261/2004 je podle mého názoru zjevné, že tento závěr se použije rovněž v případě, kdy je povinností porušenou leteckým dopravcem povinnost uvedená v čl. 8 odst. 3 uvedeného nařízení.

81. S přihlédnutím k výše uvedeným úvahám navrhuji Soudnímu dvoru, aby odpověděl na sedmou předběžnou otázku tak, že porušení povinnosti nahradit náklady na přepravu cestujících mezi letištěm příletu a letištěm, které bylo uvedeno v původním knihování (nebo dohodnutým místem určení), která vyplývá pro leteckého dopravce na základě čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004, nemůže přiznávat cestujícímu nárok na paušální náhradu škody ve smyslu čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení. Naopak zakládá právo cestujícího na náhradu částek, které se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k nahrazení tohoto selhání leteckého dopravce.

IV. Závěry

82. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji Soudnímu dvoru, aby na druhou, třetí, šestou a sedmou předběžnou otázku podané Landesgericht Korneuburg (krajský soud v Korneuburgu, Rakousko) odpověděl následovně:

„1) Článek 5 odst. 1 písm. c), článek 6, čl. 7 odst. 1 a čl. 8 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládány v tom smyslu, že přistání letu na letišti odlišném od letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, které se nachází na stejném místě, ve stejném městě nebo regionu, nezakládá právo cestujícího na náhradu škody z důvodu zrušení letu. Právo na náhradu škody vzniká pouze tehdy, pokud z důvodu tohoto přesměrování cestující přistane na letišti, které bylo uvedeno v původním knihování, nebo dosáhne odlišného místa určení dohodnutého s leteckým dopravcem s alespoň tříhodinovým zpožděním.

2) Článek 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce je v případě přistání na jiném letišti, než které bylo uvedeno v původním knihování, povinen z vlastní iniciativy nabídnout cestujícímu náhradu nákladů na přepravu na letiště uvedené v původním knihování nebo na jiné místo určení dohodnuté s cestujícím.

3) Porušení povinnosti nahradit náklady na přepravu cestujících z letiště příletu na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování (nebo dohodnutým místem určení), která vyplývá pro leteckého dopravce na základě čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004, nemůže přiznávat cestujícímu nárok na paušální náhradu škody ve smyslu čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení. Naproti tomu zakládá právo cestujícího na náhradu částek, které se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k nahrazení tohoto selhání leteckého dopravce.“