



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

8. červen 2023*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 5 odst. 1 písm. a) – Zrušení letu – Článek 8 odst. 1 – Povinnost poskytnout pomoc – Pojem „přesměrování“ – Náhrady cestujícím v letecké dopravě v případě zrušení letu – Pandemie covidu-19 – Repatriční let organizovaný členským státem v rámci konzulární pomoci – Let uskutečněný stejným provozujícím leteckým dopravcem a ve stejnou dobu jako zrušený let – Náklady, které nese cestující a které převyšují čisté náklady na tento let“

Ve věci C-49/22,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) ze dne 4. ledna 2022, došlým Soudnímu dvoru dne 24. ledna 2022, v řízení

Austrian Airlines AG

proti

TW

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení: K. Jürimäe (zpravodajka), předsedkyně senátu, M. Safjan, N. Piçarra, N. Jääskinen a M. Gavalec, soudci,

generální advokát: N. Emiliou,

za soudní kancelář: A. Calot Escobar, vedoucí,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření, která předložili:

- za Austrian Airlines AG: M. Brenner a M. Klemm, Rechtsanwälte,
- za TW: F. Puschkarski, A. Skribe a P. Zwifelhofer, Rechtsanwälte,
- za rakouskou vládu: G. Kunnert, A. Posch a J. Schmoll, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: němčina.

- za německou vládu: J. Möller, P. Busche a M. Hellmann, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi: G. Braun, G. Wilms a N. Yerrell, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 2. března 2023,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10; oprava Úř. věst. 2022, L 199, s. 31).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společnostmi Austrian Airlines AG a TW, jehož předmětem je odmítnutí společnosti Austrian Airlines nahradit TW a jeho manželce částku, kterou museli zaplatit za repatriační let, který organizovala Rakouská republika v rámci svých konzulárních úkolů poté, co byl zrušen jejich let se společností Austrian Airlines z důvodu pandemie covidu-19.

Právní rámec

Unijní právo

Nariadení č. 261/2004

- 3 Body 1 a 4 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádějí:
 - „(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy by měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.
 - [...]
 - (4) Společenství by proto mělo zvýšit úroveň ochrany stanovenou [...] nařízením [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. 1991, L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/01, s. 306),] v zájmu posílení práv cestujících a zajistit, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu.“
- 4 Článek 2 tohoto nařízení je nadepsaný „Definice“. „Provozujícím leteckým dopravcem“ se podle bodu b) tohoto článku rozumí „letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím“.

- 5 Článek 3 uvedeného nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odstavci 3 stanoví:
- „Toto nařízení se nevztahuje na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné. Vztahuje se však na cestující, kterým letecký dopravce nebo provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy vydal letenku na základě programu pro často cestující zákazníky nebo na základě jiných obchodních programů.“
- 6 Článek 5 téhož nařízení, nadepsaný „Zrušení“, zní takto:
- „1. V případě zrušení letu:
- a) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s článkem 8;
- [...]
- c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, ledaže:
- [...]
2. Jestliže jsou cestující informováni o zrušení, musí jim být poskytnuto vysvětlení ohledně možné náhradní dopravy.
3. 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 když byla všechna přiměřená opatření přijata.
- [...]“
- 7 Článek 7 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, stanoví standardizovanou náhradu škody cestujícím, jejíž výše se mění zejména v závislosti na délce letu.
- 8 Článek 8 tohoto nařízení, 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 dnů 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.

2. Ustanovení odst. 1 písm. a) se rovněž použije na cestující, jejichž lety jsou součástí souboru služeb, s výjimkou práva na náhradu škody, pokud toto právo vzniká podle směrnice [směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ze dne 25. listopadu 2015 o souborných cestovních službách a spojených cestovních službách, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU a o zrušení směrnice Rady 90/314/EHS (Úř. věst. 2015, L 326, s. 1)].

[...]“

- 9 Článek 12 uvedeného nařízení je nadepsán „Další náhrady“. V odstavci 1 stanoví:

„Toto nařízení se použije, aniž jsou dotčena práva cestujících požadovat další náhrady. Náhrady poskytnuté podle tohoto nařízení mohou být od dalších náhrad odečteny.“

Směrnice (EU) 2015/637

- 10 Článek 9 směrnice Rady (EU) 2015/637 ze dne 20. dubna 2015 o opatřeních v oblasti koordinace a spolupráce s cílem usnadnit konzulární ochranu nezastoupených občanů Unie ve třetích zemích a o zrušení rozhodnutí 95/553/ES (Úř. věst. 2015, L 106, s. 1) stanoví:

„Konzulární ochrana uvedená v článku 2 může zahrnovat pomoc mimo jiné v těchto situacích:

[...]

e) pomoc a repatriace v případě nouze;

[...]“

Rakouské právo

- 11 Ustanovení § 3 odst. 2 bodu 5 Bundesgesetz über die Wahrnehmung konsularischer Aufgaben (Konsulargesetz) (spolkový zákon o výkonu konzulární služby (konzulární zákon)), BGBl. I, 40/2019, dále jen „konzulární zákon“, stanoví:

„ ‚Konzulární ochranou‘ se rozumí ta část konzulárních úkolů, která zahrnuje poskytování pomoci v oblasti právní ochrany a v nouzových situacích. Patří sem mimo jiné poskytování pomoci [...] při podpoře a repatriaci v nouzových případech.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 12 V rámci souborných služeb pro cesty měli TW a jeho manželka potvrzenou rezervaci na let OS 17 dne 7. března 2020 z Vídně (Rakousko) na Mauricius, jakož i na let OS 18 dne 20. března 2020 z Mauricia do Vídně. Provozovatelem obou těchto letů měla být společnost Austrian Airlines.
- 13 Let OS 17 se uskutečnil. Naproti tomu dne 18. března 2020 společnost Austrian Airlines zrušila let OS 18 v návaznosti na opatření přijatá rakouskou vládou z důvodu pandemie covidu-19.

- 14 Z informací poskytnutých Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko), který je předkládajícím soudem, vyplývá, že i když společnost Austrian Airlines měla k dispozici kontaktní údaje na TW a jeho manželku, neinformovala je o tomto zrušení ani o právech, která mají podle čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004. Až dne 19. března 2020 byli organizátorem jejich cesty upozorněni na to, že jejich zpáteční let je zrušen a rakouské ministerstvo zahraničních věcí organizuje repatriační let, plánovaný na 20. března 2020, kdy se již neměl uskutečnit žádný pravidelný let.
- 15 TW a jeho manželka se na tento repatriační let zaregistrovali na internetových stránkách ministerstva zahraničí. Z tohoto důvodu musel každý z nich zaplatit povinný příspěvek na náklady ve výši 500 eur. Tento repatriační let provozovala společnost Austrian Airlines pod číslem letu OS 1024 v čase původně rezervovaném pro let OS 18.
- 16 Žalobou podanou k Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu, Rakousko) dne 14. září 2020 se TW, který jedná jménem svým i manželčiným, domáhal, aby bylo společnosti Austrian Airlines uloženo zaplatit mu částku 1 000 eur navýšenou o úroky, která odpovídá povinnému příspěvku, kterou musel se svou manželkou zaplatit za repatriační let.
- 17 Na podporu této žaloby TW uvedl, že společnost Austrian Airlines nejen že nenabídla a nezajistila přesměrování, ale v rozporu s tím, co stanoví čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004, si účtovala rovněž náklady na přepravu, kterou si TW zajistil sám. Vzhledem k tomu, že společnost Austrian Airlines tedy nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z unijního práva, je tento letecký dopravce odpovědný za škodu, jež byla způsobena TW a jeho manželce tím, že byli nuceni si zajistit na vlastní náklady náhradní let za zrušený zpáteční let.
- 18 Vzhledem k tomu, že Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu) žalobě TW v původním řízení vyhověl, podala společnost Austrian Airlines proti tomuto rozhodnutí odvolání k předkládajícímu soudu.
- 19 V žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vychází předkládající soud z předpokladu, že pomoc v situaci pomoci a repatriace v případě nouze patří mezi konzulární úkoly Rakouské republiky. Plnění těchto úkolů je svrchovanou činností tohoto členského státu podle čl. 3 odst. 2 bodu 5 konzulárního zákona. Společnost Austrian Airlines byla do této činnosti zapojena jako smluvní partner Rakouské republiky, aniž měla na rozhodnutí tohoto členského státu sebemenší vliv. Uvedený soud má však za to, že i když společnost Austrian Airlines neměla možnost sama přesunout cestující na repatriační let, mohla sama provést jejich registraci na internetových stránkách ministerstva zahraničních věcí a nahradit jim jejich povinný příspěvek na náklady.
- 20 Podle daného soudu tedy výsledek sporu v původním řízení závisí na tom, jak je třeba vykládat výrazy „nabídnutá“ a „přesměrováním“, které jsou uvedeny v čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004.
- 21 Za těchto podmínek se Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) [nařízení č. 261/2004] vykládány v tom smyslu, že za „[přesměrování] za srovnatelných dopravních podmínek [...] na [...] cílové místo určení“, které musí provozující letecký dopravce nabídnout v případě zrušení letu, lze považovat rovněž repatriační let uskutečněný v rámci výkonu veřejné moci státu, jestliže provozující letecký dopravce nemůže založit nárok cestujícího na přepravu, ale mohl

cestujícího na tento let zaregistrovat a rovněž nést jeho náklady a let nakonec uskuteční na základě smluvního ujednání se státem stejným letadlem a ve stejných časech letu, jaké byly naplánovány pro původně zrušený let?

- 2) Musí být čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že cestující, který se sám zaregistruje na repatriační let popsany v první otázce a zaplatí za to státu povinný příspěvek na náklady, má vůči [provozujícímu] leteckému dopravci nárok na náhradu těchto výdajů, který přímo vyplývá z nařízení č. 261/2004, ačkoliv tyto náklady nespočívají výhradně v čistých nákladech letu?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 22 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že repatriační let organizovaný členským státem v rámci konzulární pomoci v návaznosti na zrušení letu představuje „[přesměrování] za srovnatelných dopravních podmínek [...] na [...] cílové místo určení“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení, které musí provozující letecký dopravce nabídnout cestujícímu, jehož let byl zrušen.
- 23 Podle čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 musí provozující letecký dopravce v případě zrušení letu nabídnout dotčeným cestujícím pomoc v souladu s článkem 8 tohoto nařízení.
- 24 Podle čl. 8 odst. 1 uvedeného nařízení mají dotčení cestující možnost volby mezi třemi možnostmi: náhradou pořizovací ceny letenky za určitých podmínek spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu při nejbližší příležitosti, přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení, nebo přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.
- 25 Pojem „přesměrování“ není definován v čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 ani v žádném jiném z jeho ustanovení. Za těchto podmínek musí být význam a dosah tohoto pojmu určen v souladu s jeho obvyklým smyslem v běžném jazyce, s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém je použit, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž je součástí (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 28).
- 26 Pokud jde nejprve o obvyklý smysl pojmu „přesměrování“, tento význam obecně odkazuje na myšlenku alternativní trasy k původně plánované trase, zejména pokud jde o trasu nebo čas, která nicméně vede k témuž cílovému místu určení. V tomto rozsahu tento pojem nevykazuje žádnou zvláštní vlastnost, která by omezovala „přesměrování“ v rámci obchodní nabídky.
- 27 Dále, jak vyplývá z bodů 1 a 4 odůvodnění nařízení č. 261/2004, hlavní cíl sledovaný tímto nařízením spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 69, jakož i ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 44).
- 28 Nabídka „přesměrování“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 se tudíž nemůže pro dotyčného provozujícího leteckého dopravce omezit na to, že cestujícímu v letecké dopravě nabídne, že ho dopraví na jeho cílové místo určení v rámci letu následujícím po letu, který tento

letecký dopravce zrušil. Taková nabídka může zahrnovat jiné lety, včetně letů s přestupy, případně provozované jinými leteckými dopravci, kteří jsou, či nejsou členy téže letecké aliance, a mají na příletu menší zpoždění než let následující po zrušeném letu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, bod 59).

- 29 Konečně, pokud jde o kontext čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004, je třeba nicméně uvést, jak v podstatě konstatoval generální advokát v bodech 23 a 24 svého stanoviska, že nařízení č. 261/2004 vychází z čl. 80 odst. 2 ES, nyní čl. 100 odst. 2 SFEU, který umožňuje normotvůrci Evropské unie přijmout v rámci společné dopravní politiky vhodná ustanovení zejména pro leteckou dopravu. Z toho vyplývá, že působnost tohoto nařízení nemůže být rozšířena na nekomerční lety. Tento výklad je potvrzen zejména v bodě 4 odůvodnění nařízení č. 261/2004, který výslovně odkazuje na činnost leteckých dopravců na liberalizovaném trhu, v čl. 2 písm. b) tohoto nařízení, který definuje pojem „provozující letecký dopravce“ s odkazem na smlouvu uzavřenou s cestujícím, jakož i v čl. 3 odst. 3 uvedeného nařízení, který omezuje osobní působnost tohoto nařízení na cestující, kteří cestují za ceny dostupné veřejnosti.
- 30 Z výše uvedeného vyplývá, že při provádění takového přesměrování se může jednat pouze o komerční lety.
- 31 Repatriační let přitom nemá komerční povahu, jelikož jeho organizace v zásadě spadá do kontextu konzulární pomoci státu, jak o tom svědčí v projednávané věci čl. 3 odst. 2 bod 5 konzulárního zákona, ale rovněž v rámci unijního práva čl. 9 písm. e) směrnice 2015/637.
- 32 Z této okolnosti vyplývá, jak zdůraznil generální advokát v bodech 34, 35 a 38 svého stanoviska, že podmínky repatriačního letu se mohou výrazně lišit od podmínek komerčního letu, pokud jde jak o podmínky nástupu na palubu, tak o služby na palubě. Provozující letečtí dopravci především nemohou cestujícím nabídnout repatriační let jakožto „přesměrování“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004, jelikož nejsou oprávněni přiznat těmto cestujícím právo být přepraveni tímto letem.
- 33 Z výše uvedeného vyplývá, že čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že repatriační let organizovaný členským státem v rámci konzulární pomoci v návaznosti na zrušení letu nepředstavuje „[přesměrování] za srovnatelných dopravních podmínek [...] na [...] cílové místo určení“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení, které musí provozující letecký dopravce nabídnout cestujícímu, jehož let byl zrušen.

K druhé otázce

- 34 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že přiznává cestujícímu, který se musel po zrušení svého zpátečního letu sám zaregistrovat na repatriační let organizovaný členským státem v rámci konzulární pomoci, a z tohoto důvodu zaplatil tomuto státu povinný příspěvek na náklady, nárok na náhradu těchto nákladů ze strany provozujícího leteckého dopravce.
- 35 Úvodem je třeba upřesnit, že z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že TW se svou žalobou domáhá toho, aby bylo společnosti Austrian Airlines uloženo nahradit škodu, která mu údajně vznikla tím, že musel za sebe a svou manželku zaplatit 1 000 eur jako povinný příspěvek na náklady, aby mohl získat dvě místa na repatriační let uvedený v bodě 15 tohoto rozsudku. Tato žaloba směřuje k získání další náhrady ve smyslu čl. 12 odst. 1 nařízení č. 261/2004 v rozsahu, v němž se týká konkrétní škody způsobené TW, kterou je třeba posoudit individuálně

a *a posteriori* a která má původ ve zrušení letu, na který měli TW a jeho manželka potvrzenou rezervaci (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. července 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, body 35 a 36).

- 36 I když ze samotného znění tohoto ustanovení vyplývá, že se toto nařízení použije, aniž jsou dotčena práva cestujících požadovat další náhrady, musí takové další náhrady vycházet z vnitrostátního nebo mezinárodního práva (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. července 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, body 35 a 36).
- 37 Článek 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 tedy nelze vykládat v tom smyslu, že cestující, který se po zrušení svého zpátečního letu sám zaregistroval na repatriační let organizovaný členským státem, má na základě uvedeného nařízení nárok na to, aby mu provozující letecký dopravce nahradil dodatečné náklady, které musel zaplatit za svou registraci na tento let.
- 38 Takový cestující je nicméně oprávněn uplatnit nárok na náhradu škody na základě skutečností uvedených v člácích 8 a 9 nařízení č. 261/2004, pokud provozující letecký dopravce nesplnil povinnosti, které pro něj vyplývají z těchto článků (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další, C-83/10, EU:C:2011:652, body 43 a 44).
- 39 V tomto ohledu je třeba připomenout, že článek 8 tohoto nařízení, nadepsaný „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování“, v odstavci 1 uvádí, že cestujícím je nabídnuta volba mezi třemi možnostmi, a sice v podstatě zaprvé náhradou pořizovací ceny letenky, spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti, zadruhé přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení a zatřetí přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.
- 40 Tento článek tak jako alternativu k přesměrování výslovně stanoví náhradu pořizovací ceny letenky za část nebo části cesty, které nebyly uskutečněny nebo se staly nepotřebnými ve vztahu k původnímu cestovnímu plánu, s výhradou možnosti proplacení této letenky na základě směrnice 2015/2302.
- 41 Jak v podstatě uvedl generální advokát v bodech 62 a 63 svého stanoviska, ukáže-li se, že přesměrování není možné při nejbližší příležitosti nebo v pozdější době podle přání cestujícího, nemůže být provozující letecký dopravce zproštěn své povinnosti, vyplývající z čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004, nahradit letenku za část nebo části cesty, které nebyly uskutečněny nebo se staly nepotřebnými ve vztahu k původnímu cestovnímu plánu, s výhradou již možného proplacení této letenky na základě směrnice 2015/2302. Povinnost poskytnout pomoc stanovená v čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení by totiž byla zbavena účinku, pokud by ji nebylo možné vymáhat, případně prostřednictvím žaloby na náhradu škody podané *a posteriori*.
- 42 Taková povinnost náhrady je kromě toho v souladu s hlavním cílem nařízení č. 261/2004, který spočívá, jak je uvedeno v bodě 27 tohoto rozsudku, v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících.
- 43 Kromě toho povinnost provozujícího leteckého dopravce nabídnout cestujícím, jejichž let byl zrušen, různé možnosti uvedené v čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení, předpokládá, že těmto cestujícím poskytne veškeré informace o právech vyplývajících z tohoto ustanovení, aby mohli účinně uplatnit svá práva v případě zrušení (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 29. července 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, body 53 a 54, jakož i ze dne 21. prosince 2021, Azurair a další, C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, EU:C:2021:1038, body 99 a 100).

- 44 Toto právo cestujících na to, aby jim byly poskytnuty nezbytné informace, které jim umožní provést účinnou a informovanou volbu, vylučuje jakoukoli povinnost cestujících se aktivně podílet na vyhledávání informací, jež musí obsahovat nabídka provozujícího leteckého dopravce (rozsudek ze dne 29. července 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, bod 55). Stejně tak přísluší posledně uvedenému, aby smysluplně informoval cestující v letecké dopravě, není-li přesměrování možné.
- 45 V tomto ohledu je třeba rovněž zdůraznit, že povinnost poskytnout pomoc podle článku 8 nařízení č. 261/2004 se vztahuje na provozujícího leteckého dopravce bez ohledu na událost, která způsobila zrušení letu. I v případě výjimečných okolností totiž čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení osvobozuje provozujícího leteckého dopravce pouze od povinnosti náhrady škody podle článku 7 uvedeného nařízení (obdobně viz rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 31).
- 46 Nařízení č. 261/2004 neobsahuje žádnou skutečnost umožňující dospět k závěru, že nad rámec „mimořádných okolností“ uvedených v čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení uznává odlišnou kategorii „obzvláště mimořádných“ událostí, jako je pandemie covidu-19, která by mohla vést ke zproštění provozujícího leteckého dopravce všech jeho povinností, včetně těch, které má na základě článku 8 uvedeného nařízení (obdobně viz rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 30).
- 47 Opačný výklad by vedl k tomu, že by provozující letecký dopravce byl povinen poskytnout pomoc na základě čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 cestujícím, kteří by se z důvodu zrušení letu nacházeli v situaci omezených potíží a nepohodlí, zatímco takovým cestujícím, jako je žalobce v původním řízení, kteří by se nacházeli v obzvláště nepříjemné situaci z důvodu absence jakéhokoli komerčního letu, by taková péče poskytnuta nebyla (obdobně viz rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 33).
- 48 Cestující, jehož let byl zrušen, je tedy oprávněn získat od provozujícího leteckého dopravce odpovídající náhradu v případě, že tento dopravce nesplní svou povinnost poskytnout pomoc vyplývající z čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004, včetně své informační povinnosti, jak je definována v bodech 43 a 44 tohoto rozsudku.
- 49 Tento cestující se tak může před vnitrostátním soudem dovolávat toho, že provozující letecký dopravce nesplnil ani povinnost nahradit pořizovací cenu letenky za část nebo části cesty, které nebyly uskutečněny nebo se staly nepotřebnými ve vztahu k původnímu cestovnímu plánu, ani povinnost poskytnout pomoc, včetně své informační povinnosti podle čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004, a to za účelem získání náhrady škody od tohoto provozujícího leteckého dopravce (obdobně viz rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 24). Tato náhrada však bude omezena na to, co se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k vynahrazení selhání uvedeného provozujícího leteckého dopravce (obdobně viz rozsudek ze dne 22. dubna 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, bod 73).
- 50 Z výše uvedeného vyplývá, že čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující, který se musel po zrušení svého zpátečního letu sám zaregistrovat na repatriační let organizovaný členským státem v rámci konzulární pomoci, a z tohoto důvodu zaplatil tomuto státu povinný příspěvek na náklady, nemá nárok na náhradu těchto nákladů ze strany provozujícího leteckého dopravce na základě tohoto nařízení. Naproti tomu takový cestující může v řízení před vnitrostátním soudem uplatnit, že provozující letecký dopravce nesplnil ani

povinnost nahradit pořizovací cenu letenky za část nebo části cesty, které nebyly uskutečněny nebo se staly nepotřebnými ve vztahu k původnímu cestovnímu plánu, ani povinnost poskytnout pomoc, včetně své informační povinnosti podle čl. 8 odst. 1 uvedeného nařízení, a to za účelem získání náhrady škody od tohoto provozujícího leteckého dopravce. Taková náhrada však musí být omezena na to, co se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k vynahrazení selhání uvedeného provozujícího leteckého dopravce.

K nákladům řízení

- 51 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) Článek 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) 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

repatriační let organizovaný členským státem v rámci konzulární pomoci v návaznosti na zrušení letu nepředstavuje „[přesměrování] za srovnatelných dopravních podmínek [...] na [...] cílové místo určení“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení, který musí provozující letecký dopravce nabídnout cestujícímu, jehož let byl zrušen.

- 2) Článek 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004

musí být vykládán v tom smyslu, že

cestující, který se musel po zrušení svého zpátečního letu sám zaregistrovat na repatriační let organizovaný členským státem v rámci konzulární pomoci, a z tohoto důvodu zaplatil tomuto státu povinný příspěvek na náklady, nemá nárok na náhradu těchto nákladů ze strany provozujícího leteckého dopravce na základě tohoto nařízení.

Naproti tomu takový cestující může v řízení před vnitrostátním soudem uplatnit, že provozující letecký dopravce nesplnil ani povinnost nahradit pořizovací cenu letenky za část nebo části cesty, které nebyly uskutečněny nebo se staly nepotřebnými ve vztahu k původnímu cestovnímu plánu, ani povinnost poskytnout pomoc, včetně své informační povinnosti podle čl. 8 odst. 1 uvedeného nařízení, a to za účelem získání náhrady škody od tohoto provozujícího leteckého dopravce. Taková náhrada však musí být omezena na to, co se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k vynahrazení selhání uvedeného provozujícího leteckého dopravce.

Podpisy.