



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

26. října 2023 *

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 2 písm. j) – Článek 3 – Článek 4 odst. 3 – Náhrada škody cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu – Cestující, který byl předem informován o odepření nástupu na palubu – Neexistence povinnosti cestujícího dostavit se k nástupu na palubu – Článek 5 odst. 1 písm. c) – Výjimky z práva na náhradu škody v případě zrušení letu – Nepoužitelnost těchto výjimek v případě předem oznámeného odepření nástupu na palubu“

Ve věci C-238/22,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Landgericht Frankfurt am Main (Zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo) ze dne 21. února 2022, došlým Soudnímu dvoru dne 5. dubna 2022, v řízení

FW

proti

Latam Airlines Group SA,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení: N. Piçarra, předseda senátu, M. Safjan a M. Gavalec (zpravodaj), soudci,

generální advokát: A. Rantos,

za soudní kancelář: A. Calot Escobar, vedoucí

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření, která předložili:

- za FW: H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt,
- za LATAM Airlines Group SA: S. Wassmer, Rechtsanwalt,
- za německou vládu: J. Möller, P. Busche a M. Hellmann, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi: G. Braun, G. Wilms a N. Yerrell, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: němčina.

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 2 písm. j), čl. 3 odst. 2, čl. 4 odst. 3, čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu i) a článku 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi FW a společností LATAM Airlines Group SA (dále jen „Latam Airlines“) ve věci návrhu na náhradu škody podaného FW na základě nařízení č. 261/2004 poté, co ji Latam Airlines vyloučila ze zpátečního letu, který měl být uskutečněn z Madridu (Španělsko) do Frankfurtu nad Mohanem (Německo).

Právní rámec

- 3 Podle bodů 1 až 4 a 9 odůvodnění nařízení č. 261/2004:
 - „(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.
 - (2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.
 - (3) Ačkoli 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. 1991, L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/01, s. 306)], 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.“

4 Článek 2 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Definice“, stanoví v písm. j) a l):

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

j) ‚odepřením nástupu na palubu‘ rozumí odmítnutí 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;

[...]

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

5 Článek 3 tohoto nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, stanoví v odstavcích 1 a 2 následující:

„1. Toto nařízení se vztahuje:

a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva;

[...]

2. 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

b) jsou leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy bez ohledu na důvod převedení z letu, který měli rezervovaný, na jiný let.“

6 Článek 4 uvedeného nařízení, nadepsaný „Odepření nástupu na palubu“, stanoví:

„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.“

7 Článek 5 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Zrušení“, v odstavci 1 písm. c) stanoví:

„V případě zrušení letu:

[...]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, ledaže:

- i) jsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
- ii) jsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a je jim nabídnuto přesměrování, které jim umožní odletět nejdříve dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení méně než čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
- iii) jsou o zrušení informováni ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a je jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které jim umožní odletět nejdříve jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení méně než dvě hodiny po plánovaném čase příletu.“

8 Článek 7 tohoto nařízení, nazvaný „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 1 500 kilometrů;
- 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;
- c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

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

[...]

4. Vzdálenosti uvedené v odstavci 1 a 2 se měří metodou ortodromické dráhy letu.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

9 FW si u společnosti Latam Airlines rezervovala lety z Frankfurtu nad Mohanem do Madridu a zpět. Let do místa určení se podle plánu měl uskutečnit dne 22. prosince 2017 a let zpět dne 7. ledna 2018.

- 10 Vzhledem k nemožnosti provést on-line odbavení na letu dne 21. prosince 2017 kontaktovala FW společnost Latam Airlines. Tato společnost jí tedy sdělila, že aniž jí o tom předem informovala, jednostranně změnila její rezervaci tak, že ji převedla na dřívější let, který měl být uskutečněn dne 20. prosince 2017. Během tohoto sdělení společnost Latam Airlines rovněž informovala FW, že byla z důvodu nedostavení se k odletu dne 20. prosince 2017 vyloučena ze zpátečního letu plánovaného na 7. ledna 2018.
- 11 V důsledku toho FW zarezervovala u jiného leteckého dopravce jak let tam, tak zpáteční let a zaplatila za odpovídající letenky 528,23 eura. Před zahájením sporu v původním řízení jí však Latam Airlines vrátila částku 101,55 eura.
- 12 Rozsudkem ze dne 2. září 2021 uložil Amtsgericht Frankfurt am Main (Okresní soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo) společnosti Latam Airlines povinnost zaplatit FW náhradu škody ve výši 426,68 eura, odpovídající zbývajícím nákladům na tyto letenky, jakož i náhradu škody ve výši 250 eur podle článků 5 a 7 nařízení č. 261/2004. Tento soud totiž považoval změnu rezervace letu tam, kterou měla Latam Airlines zajistit, za zrušení letu. V tomto rozsahu vydaný rozsudek nabyl právní moci.
- 13 Uvedený soud naproti tomu zamítl návrh FW, jímž se domáhala dodatečné náhrady škody ve výši 250 eur z důvodu odepření nástupu na palubu zpátečního letu, který si zarezervovala u tohoto leteckého dopravce. Podle téhož soudu byl FW odepřen nástup na palubu ve smyslu článku 4 nařízení č. 261/2004, ačkoli se žalobkyně nepřihlásila k přepravě, resp. k nástupu na palubu, jak je vyžadováno v čl. 2 písm. j) a čl. 3 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení. Nicméně vzhledem k tomu, že pro cestujícího je nerozhodné, zda je odepření jeho přepravy založeno na zrušení letu nebo – v případě zachování letu – na odepření nástupu na palubu, použil soud rozhodující v prvním stupni obdobně čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) uvedeného nařízení. V důsledku toho odmítl přiznat FW nárok na tuto dodatečnou náhradu, neboť FW byla informována o odepření nástupu na palubu dne 21. prosince 2017, tedy více než dva týdny před plánovaným časem odletu původně rezervovaného zpátečního letu.
- 14 FW podala proti rozsudku ze dne 2. září 2021 odvolání k Landgericht Frankfurt am Main (Zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo), který je předkládajícím soudem. FW zpochybňuje analogické použití čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu i) nařízení č. 261/2004 na případy odepření nástupu na palubu.
- 15 Předkládající soud má za to, že projednávaná věc vyvolává dvě otázky ohledně výkladu nařízení č. 261/2004. Tento soud si nejprve klade otázku, zda odepření nástupu na palubu ve smyslu článku 4 tohoto nařízení může být dáno tehdy, když provozující letecký dopravce předem informuje cestujícího, že mu odepře nástup na palubu letu, na který má potvrzenou rezervaci. V případě kladné odpovědi by vyvstala otázka, zda se čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) uvedeného nařízení, který se týká zrušení letu, může obdobně použít v případě odepření nástupu na palubu.
- 16 K prvnímu bodu předkládající soud uvádí, že v rozsudku ze dne 17. března 2015 Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) zejména rozhodl, že nelze po cestujícím požadovat, aby se přihlásil k přepravě nebo nástupu na palubu v případě „očekávaného“ odepření nástupu na palubu, to znamená v případě změny rezervace, která byla předem oznámena cestujícímu, jeho převedením na jiný let, nebo jako v projednávaném případě v případě odstranění jména tohoto cestujícího ze seznamu cestujících oprávněných nastoupit na palubu. S ohledem na vysokou úroveň ochrany práv cestujících požadovanou nařízením č. 261/2004 totiž není namístě od cestujícího vyžadovat, aby se dostavil na letiště a dožadoval se přepravy, pokud je

již jisté, že mu to bude odepřeno. I když se předkládající soud ztotožňuje s výkladem Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr), považuje za nezbytné položit Soudnímu dvoru otázku v tomto bodě.

- 17 Pokud jde o druhý bod a pro případ, že by Soudní dvůr připustil, že v případě předem oznámeného odepření nástupu na palubu může být cestující odškodněn, aniž se přihlásil k přepravě nebo nástupu na palubu, má předkládající soud za to, že i když normotvůrce Evropské unie výslovně neuvedl případ cestujícího, který byl dopředu vyrozuměn o odepření nástupu na palubu, nachází se takový cestující ve stejné situaci jako cestující, jehož let byl zrušen. Proto zásada rovného zacházení vyžaduje, aby byl čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) nařízení č. 261/2004 obdobně použit na cestující, kterým byl odepřen nástup na palubu ve smyslu článku 4 uvedeného nařízení.
- 18 Předkládající soud však připomíná, že v případě zrušení letu nelze uplatnit nárok na náhradu škody, pokud byl cestující o tomto zrušení informován alespoň dva týdny předem. Taková lhůta má cestujícímu umožnit přizpůsobit se nové situaci, takže obtíže a nepohodlí, které má nárok na náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004 kompenzovat, nenastaly. Stejně tak v případě očekávaného odepření nástupu na palubu, které bylo oznámeno více než dva týdny před plánovaným časem odletu, má takto informovaný cestující podle předkládajícího soud dostatek času přizpůsobit se tomuto odepření a zařídit se jinak. Pro cestujícího není žádný rozdíl v tom, zda nebyl přepraven letem, který si rezervoval, protože let byl zcela zrušen nebo protože mu byl odepřen nástup na palubu z jiných důvodů, například z důvodu rezervace více míst, než je k dispozici. Důsledky nepohodlí způsobeného odepřením nástupu na palubu jsou totiž totožné s důsledky zrušení letu. Pokud záměrem zákonodárce bylo, aby právo na náhradu škody zaniklo v případě zrušení letu v případě informování cestujícího s předstihem, mělo by se stejné řešení použít v případě předem oznámeného odepření nástupu na palubu, jinak by se cestující dotčení zrušením letu nacházeli v mnohem méně příznivé situaci než cestující, kterým byl odepřen nástup na palubu, i když se tyto dvě kategorie cestujících nacházejí ve srovnatelné situaci.
- 19 Za těchto podmínek se Landgericht Frankfurt am Main (zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být nařízení [č. 261/2004] vykládáno v tom smyslu, že aby byla dána působnost tohoto nařízení a jednalo se o odepření nástupu na palubu podle čl. 4 odst. 3 ve spojení s článkem 7 [tohoto nařízení], které zakládá povinnost poskytnout náhradu, je nutné, aby se cestující – jak vyžaduje čl. 3 odst. 2, resp. čl. 2 písm. j) [uvedeného nařízení] – ve stanoveném čase, resp. nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu přihlásil k přepravě, resp. k nástupu na palubu, ačkoli provozující letecký dopravce již předtím oznámil, že daného cestujícího nehodlá přepravit?

2. V případě kladné odpovědi na první otázku:

Musí být nařízení [č. 261/2004] vykládáno v tom smyslu, že na základě obdobného použití čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu i) [tohoto] nařízení je vyloučen vznik nároku na náhradu za odepření nástupu na palubu podle článků 4 a 7 [uvedeného nařízení], pokud byl cestující o odepření nástupu na palubu [leteckým dopravcem] informován alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 20 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 2 písm. j) tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že provozující letecký dopravce, který předem informoval cestujícího, že jej proti jeho vůli nenechá nastoupit na palubu letu, na který má tento cestující potvrzenou rezervaci, nemusí uvedenému cestujícímu nahradit škodu, pokud se tento cestující nepřihlásil k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 tohoto nařízení.
- 21 Jak vyplývá z ustálené judikatury Soudního dvora, z požadavků jak jednotného použití unijního práva, tak zásady rovnosti vyplývá, že výrazy ustanovení unijního práva, které výslovně neodkazuje na právo členských států za účelem vymezení svého smyslu a rozsahu, musí být zpravidla vykládány autonomním a jednotným způsobem v celé Unii, přičemž tento výklad je třeba nalézt nejen s ohledem na jeho znění, ale i s přihlédnutím ke kontextu tohoto ustanovení a k cíli sledovanému dotčenou právní úpravou [rozsudky ze dne 18. ledna 1984, Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, bod 11, a ze dne 25. června 2020, Ministerio Fiscal (Orgán, u něhož je pravděpodobné, že bude dostávat žádosti o mezinárodní ochranu), C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, bod 53].
- 22 Rovnou je třeba uvést, že podle čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 platí, že „[j]estliže je nástup na palubu odepřen cestujícím proti jejich vůli, provozující letecký dopravce je neprodleně odškodnit v souladu s článkem 7 a poskytnout jim pomoc v souladu s články 8 a 9 [uvedeného nařízení]“.
- 23 S ohledem na znění tohoto čl. 4 odst. 3 má cestující nárok na náhradu podle tohoto ustanovení pouze tehdy, pokud mu byl „odepřen nástup na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) uvedeného nařízení. Podle posledně uvedeného ustanovení „odepření nástupu na palubu“ označuje „odmítnutí přepravit cestující daným letem“, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 [tohoto nařízení,], s výjimkou případu, kdy zde jsou přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady“.
- 24 S ohledem na odkaz v čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 na čl. 3 odst. 2 tohoto nařízení je třeba uvést, že z odst. 1 písm. a) a z odstavce 2 tohoto článku 3 vyplývá, že v případě, kdy má jako v projednávaném případě cestující potvrzenou rezervaci na let z letiště nacházejícího se na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pojem „odepření nástupu na palubu“ předpokládá buď, že se tento cestující, s výjimkou případu zrušení podle článku 5 uvedeného nařízení, přihlásí k přepravě, jak je předem a písemně stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu, nebo není-li takový údaj uveden, nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu, nebo že tento cestující byl leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy přeměrován z jakéhokoli důvodu z letu, pro který měl rezervaci na jiný let.
- 25 S ohledem na ustanovení uvedená v bodech 22 až 24 tohoto rozsudku je třeba zaprvé určit, zda pojem „odepření nástupu na palubu“ zahrnuje očekávané odepření nástupu na palubu, a sice případ, kdy provozující letecký dopravce předem informuje cestujícího, že jej proti jeho vůli

nenechá nastoupit na palubu letu, na který má tento cestující potvrzenou rezervaci, a zadruhé, zda požadavek, aby se cestující přihlásil k přepravě, platí rovněž v případě takového odepření nástupu na palubu.

- 26 Pokud jde o první bod, je třeba připomenout, že nařízení č. 261/2004 zrušilo nařízení č. 295/91, které zavedlo ochranu proti odepření nástupu na palubu. Přijetím posledně uvedeného nařízení však unijní normotvůrce zamýšlel výlučně zakročit proti nadužívané praxi leteckých dopravců, kteří rezervují více míst, než je k dispozici. Nařízení č. 295/91 se omezilo na to, že na základě svého článku 1 stanovilo „společná minimální pravidla pro případy, kdy je cestujícím odepřen let, na který bylo rezervováno více míst, než je k dispozici“ (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 4. října 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, bod 20, jakož i ze dne 4. října 2012, Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, bod 22).
- 27 Naproti tomu ve výrazu „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 nelze najít jakýkoli odkaz na důvod, ze kterého dopravce odmítne cestujícího přepravit. Znění tohoto ustanovení již takové odmítnutí nespojuje se situací „rezervace více míst, než je k dispozici“ na dotčeném letu, vytvořenou leteckým dopravcem z hospodářských důvodů. Unijní normotvůrce tímto rozšířil působnost pojmu „odepření nástupu na palubu“ tak, aby se vztahoval na všechny případy, kdy letecký dopravce odmítne cestujícího přepravit (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 4. října 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, body 19, 21 a 22, jakož i ze dne 4. října 2012, Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, body 21, 23 a 24).
- 28 Z toho vyplývá, že pojem „odepření nástupu na palubu“ v zásadě zahrnuje předčasné odepření nástupu na palubu s výhradou, že se cestující včas přihlásil k nástupu na palubu v souladu s čl. 2 písm. j) tohoto nařízení.
- 29 Tento výklad je podpořen teleologickými úvahami. Vyloučení předčasného odepření nástupu na palubu z pojmu „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 by totiž citelně snížilo ochranu, kterou cestujícím přiznává toto nařízení. Takové vyloučení by tedy bylo v rozporu s cílem uvedeným v prvním bodě jeho odůvodnění, kterým je zaručit vysokou úroveň ochrany cestujících a který odůvodňuje široký výklad práv, která jim jsou přiznána. Kromě toho by toto vyloučení mělo za následek zbavení cestujících, kteří se nacházejí v situaci, jež jim není, podobně jako situace nadměrného počtu rezervací z hospodářských důvodů, přičitatelná, jakékoli ochrany, a to tím, že by jim bránilo využít článek 4 téhož nařízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. října 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, body 23 a 24).
- 30 Pokud jde o druhý bod uvedený v bodě 25 tohoto rozsudku, doslovný výklad čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 3 odst. 1 písm. a) a odst. 2 tohoto nařízení naznačuje, že o „odepření nástupu na palubu“ cestujícímu může jít pouze tehdy, když se cestující přihlásil k přepravě.
- 31 Tento výklad však nelze přijmout v případě předem oznámeného odepření nástupu na palubu.
- 32 Jak totiž uvedla Komise v písemném vyjádření, z kontextuální analýzy čl. 3 odst. 2 písm. b) ve spojení s čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 vyplývá, že požadavek, podle kterého se cestující musí přihlásit k nástupu na palubu, nemusí být rovněž s ohledem na skutečnost, že k odepření nástupu na palubu může dojít předem, nutně splněn v případě, že tito cestující byli leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy převedeni z letu, na který měli rezervaci, na jiný let. Taková situace se přitom v podstatě neliší od situace, kdy je cestující

předem informován o tom, že mu letecký dopravce odepře nástup na palubu letu, na který má potvrzenou rezervaci, což tedy vyžaduje, aby si tento cestující rezervoval jiný let tímž způsobem, jako kdyby byl předem převeden leteckým dopravcem na jiný let.

- 33 Na druhé straně cíl sledovaný nařízením č. 295/91 připomenutý v bodě 26 tohoto rozsudku umožňuje pochopit, že unijnímu normotvůrci tím, že následně přijal čl. 2 písm. j) a článek 4 nařízení č. 261/2004, šlo především o případy odepření nástupu na palubu, které stejně jako případy způsobené použitím praktiky rezervace více míst, než je k dispozici, vznikají *in extremis*, tedy v okamžiku, kdy cestující dorazí na letiště. V této souvislosti je pochopitelné, že normotvůrce zachoval v nařízení č. 261/2004 požadavek, aby se cestující přihlásil k přepravě, přičemž existenci takových případů lze v zásadě konstatovat až při odbavení.
- 34 Zdá se tedy, že při přípravě nařízení č. 261/2004 unijní normotvůrce neuvažoval o situaci, kdy provozující letecký dopravce informuje cestující před plánovaným letem, na který mají potvrzenou rezervaci, o tom, že je nenechá nastoupit na palubu letadla, které má tento let uskutečnit.
- 35 Článek 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 2 písm. j) a čl. 3 odst. 2 tohoto nařízení však nelze vykládat tak, že vyjadřuje úmysl unijního normotvůrce automaticky vyloučit jakoukoli náhradu škody ve prospěch cestujícího, kterému byl předem odepřen nástup na palubu z důvodu, že se nepřihlásil k přepravě. Je tedy třeba mít za to, že tato ustanovení nepodřizují za všech okolností náhradu škody za odepření nástupu na palubu podmínce, aby se dotčení cestující přihlásili k přepravě.
- 36 Naopak výklad nařízení č. 261/2004, který k tomu, aby umožnil náhradu škody cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu, zprošťuje tyto cestující povinnosti přihlásit se k přepravě a ušetřuje je tak zbytečné formality, přispívá k dosažení cíle tohoto nařízení, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících.
- 37 Z bodů 1 až 4 odůvodnění uvedeného nařízení, a zejména z bodu 2 odůvodnění totiž vyplývá, že cílem tohoto nařízení je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě bez ohledu na to, zda se nacházejí v situaci, kdy je jim odepřen nástup na palubu nebo kdy došlo ke zrušení či zpoždění letu, neboť ve všech těchto případech jsou jim způsobeny podobné závažné potíže a nepohodlí spojené s leteckou dopravou (rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 44, a ze dne 29. července 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, bod 26). Z toho vyplývá, že ustanovení, která cestujícím v letecké dopravě přiznávají práva, včetně ustanovení přiznávajících nárok na náhradu škody, musí být vykládána široce (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 45).
- 38 Z kontextuálního a teleologického výkladu čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 2 písm. j) a čl. 3 odst. 2 tohoto nařízení vyplývá, že cestující není povinen se dostavit k přepravě, pokud mu provozující letecký dopravce předem oznámil, že jej proti jeho vůli nenechá nastoupit na palubu letu, na který má potvrzenou rezervaci.
- 39 Z předcházejících úvah vyplývá, že čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 2 písm. j) tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že provozující letecký dopravce, který předem informoval cestujícího, že jej proti jeho vůli nenechá nastoupit na palubu letu, na který má tento

cestující potvrzenou rezervaci, musí uvedenému cestujícímu poskytnout náhradu škody, i když se tento cestující nepřihlásil k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 tohoto nařízení.

K druhé otázce

- 40 Ačkoli druhá otázka byla položena pouze pro případ kladné odpovědi na první otázku, Soudní dvůr považuje za nezbytné na ni odpovědět s ohledem na vysvětlení předkládajícího soudu shrnutá v bodě 17 tohoto rozsudku. Tento soud totiž uvádí, že odpověď na druhou otázku je nezbytná v případě, že by Soudní dvůr měl v odpovědi na první otázku za to, že cestující, kterému bylo dopředu oznámeno odepření nástupu na palubu, může být odškodněn, aniž se musí přihlásit k přepravě.
- 41 Podstatou této druhé otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že toto ustanovení, které zavádí výjimku z práva cestujících na náhradu škody v případě zrušení letu, upravuje rovněž situaci, kdy byl cestující informován alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, že jej provozující letecký dopravce odmítne přepravit proti jeho vůli, takže cestující nemůže mít nárok na náhradu škody za odepření nástupu na palubu stanovený v článku 4 tohoto nařízení.
- 42 Je třeba připomenout, že podle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu i) nařízení č. 261/2004 mají cestující dotčení zrušením letu právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce v souladu s článkem 7 tohoto nařízení, ledaže jsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu. Kromě toho čl. 4 odst. 3 uvedeného nařízení stanoví, že „[j]estliže je nástup na palubu odepřen cestujícím proti jejich vůli, provozující letecký dopravce je neprodleně odškodní v souladu s článkem 7 [tohoto nařízení] a poskytne jim pomoc v souladu s články 8 a 9 [uvedeného nařízení]“.
- 43 Jak rozhodl Soudní dvůr, cíl nařízení č. 261/2004 uvedený v bodě 1 jeho odůvodnění, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, odůvodňuje široký výklad práv přiznaných cestujícím (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. října 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, bod 23). Naopak výjimka z ustanovení přiznávajících práva cestujícím musí být vykládána restriktivně (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 17, a ze dne 4. října 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, bod 38).
- 44 Je tedy třeba použít restriktivní výklad čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu i) tohoto nařízení, jelikož toto ustanovení osvobozuje provozujícího leteckého dopravce v případě zrušení letu od vyplacení náhrady škody stanovené v článku 7 uvedeného nařízení, pokud informoval cestující o zrušení letu alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu.
- 45 V tomto ohledu je třeba uvést, že čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) nařízení č. 261/2004 se netýká případu odepření nástupu na palubu, ale pouze případu zrušení letu, a sice podle čl. 2 písm. l) tohoto nařízení případu, kdy let, který byl původně plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo, nebyl uskutečněn.
- 46 Kromě toho čl. 4 odst. 3 uvedeného nařízení nestanoví, že by se provozující letecký dopravce mohl zprostit povinnosti poskytnout cestujícím náhradu podle článku 7 téhož nařízení, jestliže informuje cestující alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, že jim bude odepřen nástup na palubu (obdobně viz rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04,

EU:C:2006:10, bod 37, jakož i ze dne 4. října 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, bod 36). Zásada restriktivního výkladu připomenutá v bodě 44 tohoto rozsudku tedy vyžaduje, aby výjimka z práva na náhradu škody stanovená v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě i) nařízení č. 261/2004 zůstala omezena pouze na případy zrušení uvedené v tomto ustanovení a nemohla být rozšířena na případy odepření nástupu na palubu uvedené v článku 4 tohoto nařízení.

- 47 S ohledem na cíl tohoto nařízení uvedený v bodě 1 jeho odůvodnění, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, tudíž nelze čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) uvedeného nařízení použít obdobně v kontextu odepření nástupu na palubu za účelem zmenšení rozsahu práva na náhradu škody uvedeného v čl. 4 odst. 3 téhož nařízení.
- 48 Tento výklad není zpochybněn zásadou rovného zacházení, na kterou poukazuje předkládající soud. Jak totiž uvedla Komise v písemném vyjádření, tuto zásadu, která vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li taková odlišnost objektivně odůvodněna (rozsudek ze dne 14. července 2022, Komise v. VW a další, C-116/21 P až C-118/21 P, C-138/21 P a C-139/21 P, EU:C:2022:557, bod 95 a citovaná judikatura), nelze v projednávané věci použít vzhledem k tomu, že jak vyplývá z bodů 45 a 46 tohoto rozsudku, situace vedoucí k odepření nástupu na palubu nebo ke zrušení letů nejsou srovnatelné, jelikož byly unijním normotvůrcem upraveny odlišně v člancích 4 a 5 nařízení č. 261/2004 a doprovázejí je zčásti odlišná právní pravidla, jako je výjimka z práva na náhradu škody stanovená v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě i), avšak nikoli v čl. 4 odst. 3 tohoto nařízení.
- 49 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na druhou otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že toto ustanovení, které zavádí výjimku z práva cestujících na náhradu škody v případě zrušení letu, neupravuje situaci, kdy byl cestující informován alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, že jej provozující letecký dopravce odmítne přepravit proti jeho vůli, takže tento cestující musí mít nárok na náhradu škody za odepření nástupu na palubu podle článku 4 tohoto nařízení.

K nákladům řízení

- 50 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 (osmý senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 4 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, ve spojení s čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004,**

musí být vykládán v tom smyslu, že

provozující letecký dopravce, který předem informoval cestujícího, že jej proti jeho vůli nenechá nastoupit na palubu letu, na který má tento cestující potvrzenou rezervaci,

musí uvedenému cestujícímu poskytnout náhradu škody, i když se tento cestující nepřihlásil k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 tohoto nařízení.

2) Článek 5 odst. 1 písm. c) bod i) nařízení č. 261/2004

musí být vykládán v tom smyslu, že

toto ustanovení, které zavádí výjimku z práva cestujících na náhradu škody v případě zrušení letu, neupravuje situaci, kdy byl cestující informován alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, že jej provozující letecký dopravce odmítne přepravit proti jeho vůli, takže tento cestující musí mít nárok na náhradu škody za odepření nástupu na palubu podle článku 4 tohoto nařízení.

Podpisy