



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

29. února 2024*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Čl. 5 odst. 1 a 3 – Článek 7 odst. 1 – Náhrady cestujícím v letecké dopravě v případě zrušení letu – Povaha a základ práva na náhradu škody – Postoupení pohledávky cestujících vůči leteckému dopravci na obchodní společnost – Smluvní ujednání zakazující takový převod – Článek 15 – Vyloučení zproštění odpovědnosti“

Ve věci C-11/23,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Palma de Mallorca (obchodní soud č. 1 v Palmě de Mallorca, Španělsko) ze dne 31. října 2022, došlým Soudnímu dvoru dne 12. ledna 2023, v řízení

Eventmedia Soluciones SL

proti

Air Europa Líneas Aéreas SAU,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení K. Jürimäe (zpravodajka), předsedkyně senátu, K. Lenaerts, předseda Soudního dvora vykonávající funkci soudce třetího senátu, N. Piçarra, N. Jääskinen a M. Gavalec, soudci,

generální advokát: M. Szpunar,

za soudní kancelář: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření, která předložili:

- za Eventmedia Soluciones SL: R. M. Jiménez Varela, procuradora, a A. M. Martínez Cuadrose, abogada,
- za Air Europa Líneas Aéreas SAU: N. de Dorremocha Guiot, procurador, a E. Olea Ballesteros, abogado,
- za španělskou vládu: L. Aguilera Ruiz, jako zmocněnec,

* Jednací jazyk: španělština.

- za litevskou vládu: S. Grigonis a V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi: J. L. Buendía Sierra, N. Ruiz García a G. Wilms, jako zmocněnci,

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. 5 odst. 1 písm. c) a odst. 3, čl. 7 odst. 1 a článku 15 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. 15/02, s. 288), jakož i čl. 6 odst. 1 a čl. 7 odst. 1 směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o zneužívajících ujednáních ve spotřebitelských smlouvách (Úř. věst. 1993, L 95, s. 29; Zvl. vyd. 15/02, s. 288).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společnostmi Eventmedia Soluciones SL (dále jen „Eventmedia“), postupníkem pohledávek šesti cestujících v letecké dopravě, a společností Air Europa Líneas Aéreas SAU (dále jen „Air Europa“) ve věci náhrady škody za zrušení letu.

Unijní právo

Nařízení (ES) č. 44/2001

- 3 Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2001, L 12, s. 1; Zvl. vyd. 19/04, s. 42) v čl. 5 bodě 1 písm. a) stanovilo:

„Osoba, která má bydliště na území některého členského státu, může být v jiném členském státě žalována,

1. a) pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy, u soudu místa, kde závazek, o nějž se jedná, byl nebo měl být splněn [...]“

Nařízení č. 261/2004

- 4 Body 1, 7 a 20 odůvodnění nařízení č. 261/2004 zní následovně:

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

[...]

(7) V zájmu zajištění účinného uplatňování tohoto nařízení by měly povinnosti z něj vyplývající spočívat na provozujícím leteckém dopravci, který uskutečňuje nebo má v úmyslu uskutečnit let, ať již vlastním letadlem, nebo letadlem pronajatým s posádkou a s dalšími službami nebo bez posádky a dalších služeb, nebo za jiných podmínek.

[...]

(20) V případě odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významného zpoždění letů by měli být cestující plně informováni o svých právech tak, aby mohli svá práva účinně uplatnit.“

5 Článek 1 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení zní takto:

„Toto nařízení stanoví za podmínek v něm stanovených minimální práva cestujících, jestliže:

[...]

b) je jejich let zrušen [...]“

6 Podle čl. 2 písm. b) tohoto nařízení se pro jeho účely pojmem „provozující letecký dopravce“ 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“.

7 Článek 3 téhož nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odstavci 5 stanoví:

„Toto nařízení se vztahuje na každého provozujícího leteckého dopravce, který přepravuje cestující podle odstavců 1 a 2. Jestliže provozující letecký dopravce nemá smlouvu s cestujícím a plní povinnosti podle tohoto nařízení, má se za to, že jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.“

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

„1. V případě zrušení letu:

[...]

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

[...]

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 kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

[...]“

- 9 Článek 7 tohoto nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, v odstavci 1 stanoví:
„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).“
- 10 Článek 15 uvedeného nařízení, nadepsaný „Vyloučení zproštění odpovědnosti“, stanoví:
- „1. Odpovědnost vůči cestujícím vyplývající z tohoto nařízení nesmí být omezena ani se jí nelze zprostit, zejména odlišným nebo omezujícím ustanovením v přepravní smlouvě.
2. Je-li však takové odlišné nebo omezující ustanovení použito ve vztahu k cestujícímu, nebo jestliže cestující není správně informován o svých právech a z tohoto důvodu přijal náhradu škody, která nedosahuje náhrady stanovené v tomto nařízení, je cestující dále oprávněn k uskutečnění nezbytných úkonů u příslušného soudu nebo příslušných orgánů směřujících k získání dodatečné náhrady.“

Směrnice 93/13

- 11 Článek 6 odst. 1 směrnice 93/13 stanoví:
„Členské státy stanoví, že zneužívající ujednání použitá ve smlouvě uzavřené prodávajícím nebo poskytovatelem se spotřebitelem nejsou podle jejich vnitrostátních právních předpisů pro spotřebitele závazná a že smlouva zůstává pro strany závaznou za stejných podmínek, může-li nadále existovat bez dotyčných zneužívajících ujednání.“
- 12 Článek 7 odst. 1 této směrnice stanoví:
„Členské státy zajistí, aby v zájmu spotřebitelů a soutěžitelů byly k dispozici odpovídající a účinné prostředky zabraňující dalšímu používání zneužívajících ujednání ve smlouvách, které uzavírají prodávající nebo poskytovatelé se spotřebiteli.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 13 Šest cestujících v letecké dopravě dotčených zrušením letu z letiště Viru Viru v Santa Cruz (Bolívie) do Madridu (Španělsko), plánovaného na 24. března 2022, postoupilo své pohledávky na náhradu škody vůči společnosti Air Europa obchodní společnosti Eventmedia.
- 14 Společnost Eventmedia následně podala u Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Palma de Mallorca (obchodní soud č. 1 v Palmě de Mallorca, Španělsko), který je předkládajícím soudem, návrh na zahájení řízení proti společnosti Air Europa, kterým se domáhala náhrady škody ve výši 600 eur pro každého z těchto cestujících na základě nařízení č. 261/2004.

- 15 Společnost Air Europa před předkládajícím soudem zpochybňuje aktivní legitimaci společnosti Eventmedia. Podle názoru Air Europa nedošlo k platnému postoupení pohledávky, jelikož postoupením byl porušen zákaz postoupení práv cestujícího stanovený v ujednání 15.1 jejich všeobecných přepravních podmínek (dále jen „dotčené ujednání“). Podle tohoto ujednání „[o]dpovědnost společnosti Air Europa a jakéhokoli dopravce podle článku 1 [se řídí] přepravními podmínkami dopravce, který letenku vydal, pokud není stanoveno jinak. Práva cestujícího jsou ryze osobní povahy a nelze je postoupit.“
- 16 Předkládající soud vysvětluje, že podle španělského práva se cestující v letecké dopravě může u soudu dovolávat svého práva na náhradu škody vůči provozujícímu leteckému dopravci, jak je stanoveno v nařízení č. 261/2004, v takzvaném „zjednodušeném“ řízení, aniž se musí nechat zastoupit advokátem. V praxi cestující v letecké dopravě zřídka využívají této možnosti z důvodu obrany většiny leteckých dopravců a složitosti procesních pravidel. Kromě toho může cestující v letecké dopravě udělit plnou moc procesnímu zástupci, aby jej u soudu zastupoval jeho jménem a na jeho účet.
- 17 Konečně podle španělského práva může cestující v letecké dopravě postoupit svou pohledávku vůči leteckému dopravci zejména subjektu, který se specializuje na stížnosti podané na základě nařízení č. 261/2004. V takovém případě vystupuje takový subjekt v řízení vlastním jménem a na svůj účet, přičemž hájí svůj zájem jakožto postupníka pohledávky.
- 18 Předkládající soud přitom poznamenává, že dotčené ujednání omezuje možnost cestujících v letecké dopravě postoupit svá práva. Proto si klade otázku ohledně slučitelnosti takového ujednání s unijním právem.
- 19 Předkládající soud považuje nejprve za nezbytné určit, zda ujednání obsažené ve všeobecných smluvních přepravních podmínkách, které zakazuje postoupení práv cestujícího v letecké dopravě, představuje omezení odpovědnosti vůči cestujícím v letecké dopravě spadající do působnosti článku 15 nařízení č. 261/2004. Pokud by tomu tak bylo, dotčené ujednání je absolutně neplatné, neboť je v rozporu s kogentním nebo zákazem stanovícím pravidlem ve smyslu španělského práva.
- 20 Předkládající soud má dále za to, že v kontextu rozdílných přístupů španělských soudů je podstatné určit povahu práva na náhradu škody stanoveného v článku 5 a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004. V tomto ohledu rozsudky ze dne 7. března 2018, *flightright* a další (C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 63), jakož i ze dne 26. března 2020, *Primera Air Scandinavia* (C-215/18, EU:C:2020:235, bod 49), mohou naznačovat, že se jedná o nárok smluvní povahy. Naopak okolnost, že článek 5 nařízení č. 261/2004 ve světle bodu 7 odůvodnění a čl. 2 písm. b) tohoto nařízení stanoví odpovědnost provozujícího leteckého dopravce i tehdy, když neuzavřel smlouvu s cestujícím v letecké dopravě, vyvolává podle předkládajícího soudu dojem, že právo cestujícího v letecké dopravě na náhradu škody vyplývá přímo z uvedeného nařízení.
- 21 Podpůrně v případě, že článek 15 nařízení č. 261/2004 nebrání ujednání, které zakazuje postoupení práv cestujícího v letecké dopravě, nebo v případě, že právo na náhradu škody upravené tímto nařízením má smluvní základ, se předkládající soud v poslední řadě táže na výklad směrnice 93/13. V tomto ohledu si klade otázku, zda a případně za jakých podmínek může ve sporu mezi dvěma prodávajícími nebo poskytovateli i bez návrhu konstatovat, že ujednání obsažené ve smlouvě uzavřené mezi jedním z těchto prodávajících nebo poskytovatelů a spotřebitelem, který postoupil svá práva na jiného prodávajícího nebo poskytovatele, je zneužívající.

22 Právě za těchto okolností se Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Palma de Mallorca (obchodní soud č. 1 v Palmě de Mallorca) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Lze zahrnutí takového ujednání do smlouvy o letecké přepravě, jako je [dotčené ujednání], považovat za nepřijatelné zproštění odpovědnosti ve smyslu článku 15 [nařízení č. 261/2004] z toho důvodu, že omezuje odpovědnost dopravce tím, že znemožňuje cestujícím dosáhnout uspokojení práva na náhradu škody za zrušení letu prostřednictvím postoupení pohledávky?
- 2) Lze čl. 7 odst. 1 ve spojení s [čl.] 5 odst. 1 písm. c) a [čl.] 5 odst. 3 [nařízení č. 261/2004] vykládat v tom smyslu, že zaplacení náhrady škody za zrušení letu provozujícím leteckým dopravcem je povinností uloženou [tímto] nařízením bez ohledu na existenci přepravní smlouvy uzavřené s cestujícím a zaviněné porušení smluvních povinností leteckého dopravce?
[...]
- 3) [Podpůrně, v případě, že bude rozhodnuto, že dotčené ujednání nepředstavuje nepřijatelné omezení odpovědnosti podle článku 15 nařízení č. 261/2004, nebo že bude rozhodnuto, že právo na náhradu škody má smluvní povahu] musí být čl. 6 odst. 1 a [čl.] 7 odst. 1 směrnice [93/13] vykládány v tom smyslu, že vnitrostátní soud, který rozhoduje o žalobě na náhradu škody za zrušení letu podle čl. 7 odst. 1 [nařízení č. 261/2004], je povinen i bez návrhu zkoumat případnou zneužívající povahu ujednání obsaženého ve smlouvě o přepravě, které neumožňuje cestujícímu postoupit svá práva, je-li žaloba podána postupníkem, který na rozdíl od postoupitele nemá postavení spotřebitele a uživatele?
- 4) V případě, že je třeba provést přezkum z úřední povinnosti, lze upustit od povinnosti informovat spotřebitele a zjistit, zda namítá zneužívající povahu ujednání nebo s ním souhlasí, a to s ohledem na úmysl, který projevil při postoupení své pohledávky v rozporu s případně zneužívajícím ujednáním, které neumožňovalo postoupení pohledávky?“

K předběžným otázkám

Ke druhé otázce

- 23 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu, kterou je třeba zkoumat na prvním místě, je, zda ustanovení čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s čl. 5 odst. 3 a s čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládána v tom smyslu, že v případě zrušení letu právo cestujících v letecké dopravě na náhradu škody podle těchto ustanovení od provozujícího leteckého dopravce a tomu odpovídající povinnost tohoto dopravce tuto náhradu zaplatit vyplývá z tohoto nařízení, nebo v tom smyslu, že tato práva a tato povinnost mají základ ve smlouvě, která by mohla být případně uzavřena mezi tímto dopravcem a dotčným cestujícím v letecké dopravě, nebo dokonce že mají základ v zaviněném nesplnění takovéto smlouvy uvedeným dopravcem.
- 24 Podle ustálené judikatury Soudního dvora je pro výklad ustanovení unijního práva třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí [rozsudky ze dne 11. května 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, bod 24 a citovaná judikatura, jakož i ze dne 29. září 2022, LOT (Náhrada uložená správním orgánem), C-597/20, EU:C:2022:735, bod 21].

- 25 Článek 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 stanoví, že v případě zrušení letu mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 tohoto nařízení „právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce“, ledaže jsou o zrušení letu informováni za podmínek stanovených v tomto prvně uvedeném ustanovení (rozsudek ze dne 21. prosince 2021, Airhelp, C-263/20, EU:C:2021:1039, bod 49). Odstavec 3 tohoto článku stanoví podmínky, za kterých není provozující letecký dopravce povinen platit tuto náhradu, jestliže je zrušení způsobeno mimořádnými okolnostmi (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20).
- 26 Článek 7 odst. 1 tohoto nařízení stanoví paušální částku náhrady, na kterou má cestující v letecké dopravě nárok, odkazuje-li se na toto ustanovení v uvedeném nařízení.
- 27 S ohledem na znění těchto ustanovení a v souladu s judikaturou Soudního dvora patří právo na standardizovanou a paušálně vypočítanou náhradu škody vůči provozujícímu leteckému dopravci mezi základní práva, která nařízení č. 261/2004 přiznalo cestujícím v letecké dopravě (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. března 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, bod 37).
- 28 Z toho vyplývá, že v případě zrušení letu právo cestujících v letecké dopravě na náhradu škody uvedené v čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 a tomu odpovídající povinnost provozujícího leteckého dopravce vyplatit náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení vyplývá přímo z tohoto nařízení. Nelze tudíž mít za to, že toto právo a tato povinnost mají základ ve smlouvě, která by mohla být případně uzavřena mezi dotčným cestujícím v letecké dopravě a dotčným provozujícím leteckým dopravcem, a tím spíše ani v zaviněném nesplnění takové smlouvy dotčným provozujícím leteckým dopravcem.
- 29 Tento výklad je podpořen kontextem čl. 5 odst. 1 písm. c) a odst. 3, jakož i čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, jakož i cílem tohoto nařízení.
- 30 Pokud jde na prvním místě o kontext, je třeba uvést, že nařízení č. 261/2004 podle svého čl. 1 odst. 1 písm. b) „stanoví“ za podmínek v něm uvedených minimální práva cestujících v letecké dopravě, jestliže je jejich let zrušen.
- 31 Z ustanovení čl. 2 písm. b) ve spojení s čl. 3 odst. 5 nařízení č. 261/2004 vyplývá, že cestující zrušeného nebo zpožděného letu se může tohoto nařízení dovolávat vůči provozujícímu leteckému dopravci, i když mezi cestujícím a provozujícím leteckým dopravcem nebyla uzavřena smlouva (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. března 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, body 27 až 29).
- 32 Tato ustanovení tak podporují výklad, podle kterého právo cestujících v letecké dopravě v případě zrušení jejich letu na náhradu škody podle článků 5 a 7 nařízení č. 261/2004 vyplývá přímo z tohoto nařízení.
- 33 Pokud jde zadruhé o cíl nařízení č. 261/2004, ten spočívá, jak vyplývá z bodu 1 jeho odůvodnění, v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě, takže práva přiznaná cestujícím v letecké dopravě musí být vykládána široce (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 4. října 2012, Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, bod 25, jakož i ze dne 30. dubna 2020, Blue Air–Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, bod 93).

- 34 Výklad čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 uvedený v bodě 28 tohoto rozsudku je přitom s tímto cílem v souladu, jelikož zaručuje, že každý cestující v letecké dopravě dotčený zrušením letu má za podmínek stanovených těmito ustanoveními právo na náhradu škody bez ohledu na to, zda s provozujícím leteckým dopravcem uzavřel přepravní smlouvu.
- 35 Uvedený výklad kromě toho není nijak neslučitelný s judikaturou Soudního dvora, podle níž žaloby týkající se práva na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004 spadají pod věci týkající se „smlouvy nebo nároku ze smlouvy“ ve smyslu čl. 5 bodu 1 nařízení č. 44/2001 (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 7. března 2018, *flightright* a další, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, body 63 až 65, jakož i ze dne 26. března 2020, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, bod 49). Touto judikaturou týkající se soudní příslušnosti v občanských a obchodních věcech totiž Soudní dvůr hodlal zajistit jednotné uplatňování pojmu „smlouva nebo nároky ze smlouvy“ ve smyslu tohoto ustanovení, když rozhodl, že k tomu, aby smlouva o přepravě spadala pod tento pojem, není rozhodující, že ji cestující v letecké dopravě neuzavřel přímo s dotčeným provozujícím leteckým dopravcem, ale s jiným poskytovatelem služeb, jako je cestovní kancelář. Jak uvedly španělská vláda a Evropská komise, smyslem uvedené judikatury nemělo být vyjádření se k samotnému základu práva na náhradu škody stanoveného v nařízení č. 261/2004.
- 36 V tomto ohledu je třeba uvést, že žaloba, jejíž důvod je smluvní, může směřovat k uplatnění nároku založeného na smluvních ustanoveních nebo právních pravidlech, která jsou na základě této smlouvy použitelná (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 24. listopadu 2020, *Wikingerhof*, C-59/19, EU:C:2020:950, bod 32 a citovaná judikatura). I kdyby v takové věci, jako je věc v původním řízení, důvodem žaloby na náhradu škody cestujícího v letecké dopravě nebo společnosti, která je nabyvatelem pohledávky na náhradu škody uvedeného cestujícího, vůči provozujícímu leteckému dopravci měla být existence smlouvy uzavřené ať již s tímto leteckým dopravcem nebo s jiným poskytovatelem služeb (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. března 2020, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, body 50 až 52), právo na náhradu škody, kterého se cestující nebo společnost, která je postupníkem, může dovolávat v rámci této žaloby, zejména v případě zrušení letu, pro ně vyplývá přímo z čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, jak to vyplývá z bodů 28 a 32 tohoto rozsudku.
- 37 S ohledem na všechny výše uvedené důvody je třeba na druhou otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 1 písm. c) a odst. 3 ve spojení s čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že v případě zrušení letu právo cestujících v letecké dopravě na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce podle těchto ustanovení a tomu odpovídající povinnost tohoto dopravce tuto náhradu vyplatit vyplývá přímo z tohoto nařízení.

K první otázce

- 38 Podstatou první otázky předkládajícího soudu, kterou je třeba zkoumat na druhém místě, je, zda článek 15 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že brání tomu, aby bylo do přepravní smlouvy zahrnuto ujednání zakazující postoupení práv, která má cestující v letecké dopravě vůči provozujícímu leteckému dopravci podle ustanovení tohoto nařízení.
- 39 Článek 15 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Vyloučení zproštění odpovědnosti“, v odstavci 1 stanoví, že odpovědnost vůči cestujícím vyplývající z tohoto nařízení nesmí být omezena ani se jí nelze zprostit, zejména odlišným nebo omezujícím ustanovením v přepravní smlouvě.

- 40 V souladu s tímto ustanovením a s ohledem na odpověď na druhou otázku tak povinnost provozujícího leteckého dopravce vyplatit náhradu stanovenou v čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení v případě zrušení letu nemůže být smluvně omezena ani se jí nelze smluvně zprostit.
- 41 V tomto ohledu je třeba dodat, že s ohledem na cíl vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě, který je mimo jiné základem článku 15 nařízení č. 261/2004, a na široký výklad, který je třeba v souladu s judikaturou uvedenou v bodě 33 tohoto rozsudku uplatnit na práva těchto cestujících, musí být toto ustanovení v rozsahu, v němž stanoví vyloučení zproštění odpovědnosti, rovněž vykládáno široce (obdobně viz rozsudek ze dne 30. dubna 2020, *Blue Air–Airline Management Solutions*, C-584/18, EU:C:2020:324, bod 102).
- 42 S ohledem na použití příslovce „zejména“ v uvedeném ustanovení a s ohledem na tento cíl tak musí být za nepřipustná považována nejen odlišná ustanovení obsažená v přepravní smlouvě, tedy v aktu synalagmatické povahy, jež cestující podepsal, ale i – *a fortiori* – odlišná ustanovení, jež by byla obsažena v jiných dokumentech jednostranné povahy, jejichž autorem by byl provozující letecký dopravce a jichž by se tento dopravce zamýšlel dovolávat vůči dotyčným cestujícím v letecké dopravě (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 30. dubna 2020, *Blue Air–Airline Management Solutions*, C-584/18, EU:C:2020:324, bod 102). Totéž ustanovení se tak může použít na odlišná ustanovení zahrnutá ve všeobecných přepravních podmínkách.
- 43 Kromě toho s ohledem na uvedený cíl a za účelem zajištění účinnosti práva cestujících v letecké dopravě na náhradu škody musí být za nepřipustná ve smyslu článku 15 nařízení č. 261/2004 považována nejen odlišná nebo omezující ustanovení, která se přímo týkají tohoto práva jako takového, ale také odlišná nebo omezující ustanovení, která v neprospěch těchto cestujících omezují podmínky pro výkon uvedeného práva ve srovnání s použitelnými právními předpisy.
- 44 S cílem zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě a umožnit jim účinný výkon jejich práv v souladu s cílem uvedeným v bodě 20 odůvodnění nařízení č. 261/2004 je totiž třeba zaručit cestujícímu dotčenému zrušením letu možnost zvolit si co nejúčinnější prostředek obrany svého práva, zejména tím, že je mu umožněno rozhodnout se, zda se obrátí přímo na provozujícího leteckého dopravce, na příslušné soudy, nebo, stanoví-li tak relevantní vnitrostátní právo, postoupí svou pohledávku třetí osobě, aby si ušetřil obtíže a náklady, které by jej mohly odradit od toho, aby sám podnikl kroky vůči tomuto dopravci, jestliže se jedná o nízké finanční částky.
- 45 Z toho vyplývá, že ujednání obsažené ve všeobecných smluvních přepravních podmínkách, které zakazuje postoupení práv cestujícího v letecké dopravě vůči provozujícímu leteckému dopravci, představuje nepřipustné odlišné ustanovení ve smyslu článku 15 nařízení č. 261/2004.
- 46 S ohledem na všechny výše uvedené důvody je třeba na první otázku odpovědět tak, že článek 15 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že brání tomu, aby bylo do přepravní smlouvy zahrnuto ujednání zakazující postoupení práv, která má cestující v letecké dopravě vůči provozujícímu leteckému dopravci podle ustanovení tohoto nařízení.

K třetí a čtvrté otázce

- 47 Vzhledem k odpovědi na první a druhou otázku není namístě odpovídat na třetí a čtvrtou otázku.

K nákladům řízení

- 48 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. c) a odst. 3 ve spojení s čl. 7 odst. 1 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

v případě zrušení letu právo cestujících v letecké dopravě na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce podle těchto ustanovení a tomu odpovídající povinnost takového dopravce tuto náhradu vyplatit vyplývá přímo z tohoto nařízení.

- 2) Článek 15 nařízení č. 261/2004**

musí být vykládán v tom smyslu, že

brání tomu, aby bylo do přepravní smlouvy zahrnuto ujednání zakazující postoupení práv, která má cestující v letecké dopravě vůči provozujícímu leteckému dopravci podle ustanovení tohoto nařízení.

Podpisy