

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

13. října 2011 *

Ve věci C-83/10,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Pontevedra (Španělsko) ze dne 1. února 2010, došlým Soudnímu dvoru dne 11. února 2010, v řízení

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Jednací jazyk: španělština.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

proti

Air France SA,

SODNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda senátu, J. Malenovský (zpravodaj), R. Silva de Lapuerta, E. Juhász a D. Šváby, soudci,

generální advokátka: E. Sharpston,
vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za A. Sousa Rodríguez, Y. López Sousu, R. M. Puga Lueira, L. Á. Rodríguez González, M. del Mar Pato Barreiro, M. López Alonso a Y. Pato Rodríguez J. Portela Leirosem, Procurador de los Tribunales, ve spolupráci s J. González Pérezem, abogado,

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

- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s M. Russo, avvocato dello Stato,

- za polskou vládu M. Szpunarem, jako zmocněncem,

- za vládu Spojeného království S. Hathawayem, jako zmocněncem, ve spolupráci s D. Beardem, barrister,

- za Evropskou komisi L. Lozano Palacios a K. Simonssonem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 28. června 2011,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 2 písm. l) a článku 12 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. L46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10; oprava v Úř. věst. L 92, 4.4.2009, s. 5).

- 2 Uvedená žádost byla podána ve sporu mezi sedmi cestujícími a společností Air France SA (dále jen „Air France“) ve věci odškodnění za újmu, kterou uvedení cestující podle svého názoru utrpěli v důsledku významného zpoždění a nepříjemností způsobených technickými problémy letadla této letecké společnosti na letu mezi Paříží (Francie) a Vigem (Španělsko).

Právní rámec

Mezinárodní právo

- 3 Evropské společenství se zúčastnilo mezinárodní diplomatické konference o leteckém právu, která se konala v Montrealu od 10. do 28. května 1999 a na které byla dne 28. května 1999 přijata Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (dále jen „Montrealská úmluva“), a Společenství tuto úmluvu podepsalo 9. prosince 1999.
- 4 Dne 5. dubna 2001 přijala Rada Evropské unie rozhodnutí 2001/539/ES o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491). Tato úmluva vstoupila v platnost ve vztahu k Evropské unii dne 28. června 2004.

- 5 Článek 19 Montrealské úmluvy, nadepsaný „Zpoždění“, který je součástí kapitoly III této úmluvy, nadepsané „Odpovědnost dopravce a rozsah náhrad škody“, stanoví:

„Doprovce odpovídá za škody způsobené zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, je-li prokázáno, že on, jeho zaměstnanci a zprostředkovatelé [zástupci] učinili všechna opatření, která lze přiměřeně požadovat, k tomu, aby se předešlo takové škodě, nebo že dopravce, jeho zaměstnanci či zprostředkovatelé [zástupci] nemohli taková opatření učinit.“

- 6 Článek 22 odst. 1 této úmluvy, nadepsaný „Meze odpovědnosti za zpoždění, zavazadla a dopravovaný náklad“, který je součástí též kapitoly III, stanoví:

„V případě škody způsobené zpožděním při přepravě osob, jak je uvedeno v článku 19, je odpovědnost dopravce za každého cestujícího omezena na 4 150 zvláštních práv čerpání.“

- 7 Článek 29 Montrealské úmluvy, nadepsaný „Základ pro uplatnění nároků“, stanoví:

„Náhradu za škodu vzniklou při přepravě cestujících, zavazadel a nákladu na základě této úmluvy, přepravní smlouvy nebo obecné občanskoprávní odpovědnosti nebo jinak lze žádat pouze na základě podmínek a mezí odpovědnosti stanovených v této úmluvě [...]“

Unijní právo

Nařízení (ES) č. 2027/97

- 8 Článek 1 nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (Úř. věst. L285, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 489), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 (Úř. věst. L140, s. 2; Zvl. vyd. 07/06, s. 246, dále jen „nařízení č. 2027/97“), stanoví:

„Toto nařízení provádí příslušná ustanovení Montrealské úmluvy [...]“

- 9 Článek 3 odst. 1 nařízení č. 2027/97 stanoví:

„Odpovědnost leteckého dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost.“

Nařízení č. 261/2004

10 Desátý a sedmnáctý bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí:

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

[...]

(17) O cestující, jejichž lety jsou zpožděné o určitou dobu, by mělo být dostatečně postaráno a měla by jim být poskytnuta možnost zrušení jejich letů a proplacení jejich letenek nebo pokračování za uspokojivých podmínek.“

11 Článek 1 odst. 1 tohoto nařízení, nadepsaný „Předmět“, stanoví:

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

a) je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli;

b) je jejich let zrušen;

c) je jejich let zpožděn.“

12 Článek 2 písm. l) uvedeného nařízení pod nadpisem „Definice“ stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

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

13 Článek 5 odst. 1 až 3 téhož 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 [důvodně] 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
- i) nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
 - ii) nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
 - iii) nejsou informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

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 kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.“

14 Článek 6 odst. 1 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Zpoždění“, stanoví:

„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 1 500 kilometrů, nebo
- b) o tři hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo
- c) o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespádajících 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.“

15 Článek 7 odst. 1 tohoto 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 1 500 kilometrů;

[...]“

16 Článek 8 uvedeného nařízení, nadepsaný „Právo na proplacení výdajů nebo na přeměrování“, 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. [...] [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 [v původní rezervaci], nebo na jiné [nedaleké] místo určení dohodnuté s cestujícím.“

- ¹⁷ Článek 9 odst. 1 a 2 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).

2. Navíc jsou cestujícím zdarma nabídnuty dva telefonní hovory, podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou.“

¹⁸ Článek 12 odst. 1 tohoto nařízení pod nadpisem „Další náhrady“ stanoví:

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

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 19 Žalobci v původním řízení uzavřeli s Air France smlouvu o letecké přepravě, podle níž měli být přepraveni z Paříže (Francie) do Viga (Španělsko) letem č. 5578 uvedené společnosti. Let byl stanoven na den 25. září 2008 s plánovaným časem odletu v 19:40 z letiště Paříž – Charles de Gaulle.
- 20 Několik minut po vzletu letadla v plánovaném čase rozhodl pilot z důvodu technických potíží letadla o návratu do místa odletu, na letiště Paříž – Charles de Gaulle. Žádná okolnost v soudním spise v původním řízení nesvědčí o tom, že by letadlo po návratu na letiště odletu opět vzlétlo a se zpožděním dospělo na své místo určení.
- 21 Tři z cestujících dotčeného letu byli požádáni, aby letěli následující den, dne 26. září 2008, s plánovaným odletem v 7:05 z letiště Paříž – Orly do místa určení v Porto (Portugalsko), z něhož se do Viga přepravili prostřednictvím taxislužby. Jinému cestujícímu bylo nabídnuto, aby letěl tentýž den z Paříže do Viga přes Bilbao. Zbývající cestující umístila Air France na svůj let Paříž – Vigo s odletem rovněž dne 26. září 2008 ve stejný čas, jako byl čas letu, u něhož došlo k potížím (19:40). S výjimkou jednoho nebyl žádný z cestujících z letu z předešlého dne ubytován na náklady společnosti Air France ani nebyla žádnému cestujícímu ze strany této letecké společnosti poskytnuta pomoc.
- 22 Sedm z cestujících na letu č. 5578, totiž žalobci v původním řízení, podalo proti společnosti Air France žalobu na náhradu škody s příslušenstvím k Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Pontevedra (obchodní soud v Pontevedra) z důvodu porušení smlouvy o letecké přepravě.

23 Žalobci v původním řízení se domáhají náhrady škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004 ve výši paušální částky 250 eur pro každého z nich, jak je stanoveno v tomto ustanovení. Jeden z cestujících mimoto požaduje náhradu výdajů, které musel vynaložit za svůj převoz z letiště Porto do Viga prostřednictvím taxislužby. Jiný žalobce požaduje náhradu svých výdajů vynaložených za stravu na letišti v Paříži, jakož i výdajů spojených s péčí o psa, která byla o den delší, než bylo původně předpokládáno. Všichni žalobci se konečně domáhají toho, aby bylo společnosti Air France uloženo zaplacení dodatečné částky z důvodu náhrady nehmotné újmy, kterou podle svého názoru utrpěli.

24 Za těchto okolností se Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Pontevedra rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je třeba pojem ‚zrušení‘ definovaný v čl. 2 písm. l) [nařízení č. 261/2004] vykládat pouze ve smyslu neuskutečnění plánovaného odletu nebo také ve smyslu jakékoli okolnosti, v jejímž důsledku let, na který jsou rezervována místa, odletí, ale nedorazí do cíle, včetně nuceného návratu z technických příčin na letiště odletu?

2) Je třeba pojem ‚další náhrady‘ použitý v článku 12 uvedeného nařízení vykládat v tom smyslu, že vnitrostátní soud může v případě zrušení přiznat náhradu škody, včetně nehmotné újmy, za porušení smlouvy o letecké přepravě v souladu s pravidly stanovenými ve vnitrostátních právních předpisech a judikatuře v oblasti porušení smluvních závazků, nebo se musí taková náhrada naopak týkat jen řádně odůvodněných výdajů vynaložených cestujícími, které nejsou náležitě

nahrazeny leteckým dopravcem v souladu s požadavky podle článků 8 a 9 [nařízení č. 261/2004], i když tato ustanovení nebyla výslovně uplatněna, nebo jsou konečně obě výše zmíněná pojetí pojmu ‚další náhrady‘ vzájemně slučitelná?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- ²⁵ Podstatou otázky předkládajícího soudu, který má pro účely přiznání náhrady škody cestujícím na základě ustanovení článku 5 ve spojení s ustanoveními článku 7 nařízení č. 261/2004 rozhodnout, zda lze dotčený let kvalifikovat jako „zrušený“ ve smyslu čl. 2 písm. l) tohoto nařízení, je, zda se pojem „zrušení“ vztahuje výlučně na případ, v němž dotčené letadlo vůbec nevzlétne, nebo zda rovněž zahrnuje případ, v němž bylo toto letadlo, třebaže vzlétlo, nuceno se vrátit v důsledku technických potíží stroje na letiště odletu.
- ²⁶ Úvodem je třeba připomenout, že čl. 2 písm. l) uvedeného nařízení definuje „zrušení“ jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“. Předtím než bude možné rozhodnout o významu pojmu „zrušení“, je tedy třeba upřesnit význam pojmu „let“ ve smyslu uvedeného článku.
- ²⁷ V tomto ohledu již měl Soudní dvůr za to, že se „let“ v zásadě skládá z jedné operace letecké dopravy, a tak určitým způsobem představuje „jednotku“ této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje její letový řád (rozsudek ze dne 10. července

2008, Emirates Airlines, C-173/07, Sb. rozh. s. I-5237, bod 40). Mimoto Soudní dvůr upřesnil, že letový řád je zásadním prvkem letu, neboť let se uskutečňuje podle plánu předem stanoveného dopravcem (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, Sb. rozh. s. I-10923, bod 30).

- 28 Jelikož pojem „letový řád“ označuje trasu, kterou má letadlo uskutečnit z letiště odletu na letiště příletu podle stanoveného časového plánu, vyplývá z toho, že aby mohl být let považován za uskutečněný, nestačí, aby letadlo vzletlo v souladu se stanoveným letovým řádem, ale je rovněž třeba, aby dosáhlo svého místa určení, tak jak je uvedeno ve zmíněném letovém řádu. V důsledku okolnosti, že byl zajištěn vzlet, ale letadlo se následně vrátilo na letiště odletu, aniž dosáhlo místa určení uvedeného v letovém řádu, přitom nelze mít za to, že by se let, tak jak byl původně plánován, uskutečnil.
- 29 Kromě toho z definice podle čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 nijak nevyplývá, že by „zrušení“ původně plánovaného letu ve smyslu uvedeného článku vyžadovalo nad rámec skutečnosti, že tento let nebyl uskutečněn, přijetí výslovného rozhodnutí o jeho zrušení.
- 30 V tomto ohledu Soudní dvůr upřesnil, že je v zásadě možné dospět k závěru, že ke zrušení došlo i tehdy, pokud je původně plánovaný a zpožděný let přesunut na jiný let, tedy jestliže je upuštěno od původního plánu daného letu a jeho cestující se připojí k cestujícím jiného, rovněž plánovaného letu, a to bez ohledu na let, který si takto transferovaní cestující rezervovali (výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, bod 36).
- 31 V takové situaci není nijak nezbytné, aby všichni cestující, kteří si rezervovali místo na původně plánovaném letu, byli přepraveni jiným letem. V tomto ohledu je relevantní pouze individuální situace každého takto přepravovaného cestujícího, tedy skutečnost, že od původního plánu letu bylo v případě dotyčného cestujícího upuštěno.

- 32 V tomto ohledu je třeba poznamenat, že jak čl. 1 odst. 1 písm. b), tak i desátý a sedmáctý bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 v jeho různých jazykových verzích hovoří o zrušení „jejich“ letu.
- 33 Je nesporné, že všichni žalobci v původním řízení byli převedeni na jiné lety plánované na den následující den stanoveného odletu, což jim umožnilo dosáhnout jejich cílového místa určení, totiž Viga, v případě některých z nich prostřednictvím navazujícího spoje. „Jejich“ původně plánovaný let je tudíž třeba kvalifikovat jako „zrušený“.
- 34 Konečně je třeba uvést, že důvod, proč bylo letadlo nuceno vrátit se na letiště odletu, a tedy nedosáhlo svého cílového místa určení, nemá na kvalifikaci letu jako „zrušeného“ ve smyslu výše uvedené definice podle čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 žádný dopad. Tento důvod je totiž relevantní pouze v rámci rozhodování o náhradě škody způsobené cestujícím v důsledku zrušení jejich letu pro účely určení, zda je uvedené zrušení případně „způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata“, ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, a přitom v takovém případě povinnost k náhradě škody nevzniká.
- 35 S ohledem na předcházející úvahy je třeba na první otázku odpovědět, že pojem „zrušení“, tak jak je definován v čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004, musí být v takové situaci, jako je situace dotčená v původním řízení, vykládán v tom smyslu, že se nevztahuje výlučně na případ, v němž dotčené letadlo vůbec nevzlétne, ale zahrnuje rovněž případ, v němž toto letadlo vzlétlo, ale bylo ať už z jakéhokoli důvodu následně nuceno vrátit se na letiště odletu a cestující z uvedeného letadla byli převedeni na jiné lety.

Ke druhé otázce

- ³⁶ Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda může vnitrostátní soud v rámci „dalších náhrad“ stanovených v článku 12 nařízení č. 261/2004 uložit leteckému dopravci, aby poskytl náhradu za jakýkoli druh újmy, včetně újmy nemotné, způsobené porušením smlouvy o letecké přepravě, a to v souladu s vnitrostátními předpisy. Zejména si klade otázku, zda tyto další náhrady mohou zahrnovat náhrady výdajů, které musel cestující vynaložit z důvodu, že letecký dopravce nesplnil povinnosti poskytnout cestujícím pomoc a postarat se o ně, které pro něj vyplývají z článků 8 a 9 nařízení č. 261/2004.
- ³⁷ Úvodem je třeba připomenout, že článek 1 nařízení č. 261/2004 zdůrazňuje minimální povahu práv, která zakládá ve prospěch cestujících v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu proti jejich vůli, zrušení jejich letu či zpoždění letu. Mimoto článek 12 tohoto nařízení, nadepsaný „Další náhrady“, stanoví, že se uvedené nařízení použije, aniž jsou dotčena práva cestujících požadovat další náhrady. Je v něm rovněž uvedeno, že náhrady poskytnuté podle téhož nařízení mohou být od takových náhrad odečteny.
- ³⁸ Z těchto ustanovení vyplývá, že náhrady poskytnuté cestujícím v letecké dopravě na základě článku 12 nařízení č. 261/2004 mají doplňovat uplatňování opatření stanovených v uvedeném nařízení, tak aby cestující byli odškodněni za veškerou újmu, která jim byla způsobena v důsledku nesplnění smluvních závazků leteckým dopravcem. Toto ustanovení tedy umožňuje vnitrostátnímu soudu uložit leteckému dopravci, aby poskytl náhradu za škodu způsobenou cestujícím porušením smlouvy o letecké přepravě na základě jiného právního základu, než je nařízení č. 261/2004, to znamená zejména za podmínek stanovených v Montrealské úmluvě nebo ve vnitrostátním právu.

- 39 V tomto ohledu je třeba připomenout, že Soudní dvůr již rozhodl, že samotná standardizovaná a okamžitá opatření přijatá na základě nařízení č. 261/2004 nebrání tomu, aby dotyční cestující v případě, že jim totéž nesplnění smluvních závazků leteckým dopravcem způsobí vedle toho i škody zakládající nárok na náhradu škody, mohli kromě toho podat žaloby na náhradu uvedených škod za podmínek stanovených Montrealskou úmluvou (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 47).
- 40 Konkrétně ustanovení článků 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy, která jsou podle čl. 3 odst. 1 nařízení č. 2027/97 použitelná i ve vztahu k odpovědnosti leteckého dopravce usazeného na území členského státu, upřesňují podmínky, za nichž mohou být poté, co došlo ke zpoždění nebo zrušení letu, dotyčnými cestujícími podány žaloby směřující k dosažení individualizované nápravy tím, že jim bude odpovědnými dopravci poskytnuta náhrada škody vyplývající z porušení smlouvy o letecké přepravě spolu s příslušenstvím.
- 41 V tomto ohledu je třeba připomenout, že Soudní dvůr ve svém rozsudku ze dne 6. května 2010, Walz (C-63/09, Sb. rozh. s. I-4239, bod 29), rozhodl, že pojmy „újma“ a „škoda“ uvedené v kapitole III Montrealské úmluvy musejí být chápány tak, že zahrnují jak majetkovou, tak i nemajetkovou složku újmy. Z toho vyplývá, že újmou, která může zakládat nárok na náhrady podle článku 12 nařízení č. 261/2004, může být újma povahy nejen majetkové, ale i nemajetkové.
- 42 Naproti tomu vnitrostátní soud nemůže v rámci „dalších náhrad“ na základě článku 12 nařízení č. 261/2004 leteckému dopravci uložit, aby cestujícím, jejichž let byl zpožděn nebo zrušen, nahradil výdaje, které museli tito cestující vynaložit z důvodu, že tento letecký dopravce nesplnil povinnosti poskytnout cestujícím pomoc (náhrada pořizovací ceny letenky nebo přeměrování na cílové místo určení, převzetí nákladů

na přepravu mezi letištěm příletu a letištěm, které bylo uvedeno v původní rezervaci) a péči (výdaje za stravu, ubytování a komunikaci), které pro něj vyplývají z článků 8 a 9 tohoto nařízení.

- 43 Nároky uplatněné cestujícími v letecké dopravě na základě takových práv, která jsou jim přiznána uvedeným nařízením v jeho člancích 8 a 9, totiž nelze podřadit pod pojem „další“ náhrady ve smyslu, v jakém byly tyto náhrady definovány v bodě 38 tohoto rozsudku.
- 44 Nicméně, pokud dopravce nesplní povinnosti, které pro něj vyplývají z článků 8 a 9 nařízení č. 261/2004, je odůvodněné, aby cestující v letecké dopravě uplatnili nárok na náhradu škody na základě povinností stanovených v uvedených člancích.
- 45 Konečně, jelikož vnitrostátní soud zmínil otázku, zda jsou práva cestujících v letecké dopravě stanovená v člancích 8 a 9 nařízení č. 261/2004 podmíněna skutečností, že se uvedených ustanovení posledně uvedení dovolávali, je důležité zdůraznit, že – jak uvedla generální advokátka v bodě 61 svého stanoviska – nařízení č. 261/2004 neobsahuje nic, co by bránilo přiznání náhrady škody v důsledku nesplnění povinností stanovených v člancích 8 a 9 uvedeného nařízení v případech, kdy tato ustanovení nebyla cestujícími v letecké dopravě uplatněna.
- 46 S ohledem na předcházející úvahy je na druhou otázku třeba odpovědět, že pojem „další náhrady“ uvedený v článku 12 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že vnitrostátnímu soudu umožňuje za podmínek stanovených Montrealskou úmluvou nebo vnitrostátním právem přiznat náhradu škody, včetně nehmotné újmy, způsobené v důsledku porušení smlouvy o letecké dopravě. Naproti tomu nemůže

tento pojem „další náhrady“ vnitrostátnímu soudu sloužit jako právní základ k tomu, aby uložil leteckému dopravci povinnost nahradit cestujícím, jejichž let byl zpožděn nebo zrušen, výdaje, které posledně uvedení museli vynaložit v důsledku nesplnění povinností uvedeného dopravce poskytnout cestujícím pomoc a péči stanovených v člancích 8 a 9 tohoto nařízení.

K nákladům řízení

- ⁴⁷ Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (třetí senát) rozhodl takto:

- 1) Pojem „zrušení“, tak jak je definován v čl. 2 písm. 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 v takové situaci, jako je situace dotčená v původním řízení, vykládán v tom smyslu, že se nevztahuje výlučně na případ, v němž dotčené letadlo vůbec nevzlétne, ale zahrnuje rovněž případ, v němž toto letadlo vzlétlo, ale bylo ať už z jakéhokoli důvodu následně nuceno vrátit se na letiště odletu a cestující z uvedeného letadla byli převedeni na jiné lety.

- 2) Pojem „další náhrady“ uvedený v článku 12 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že vnitrostátnímu soudu umožňuje za podmínek stanovených Montrealskou úmluvou o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu nebo vnitrostátním právem přiznat náhradu škody, včetně nehmotné újmy, způsobené v důsledku porušení smlouvy o letecké přepravě. Naproti tomu nemůže tento pojem „další náhrady“ vnitrostátnímu soudu sloužit jako právní základ k tomu, aby uložil leteckému dopravci povinnost nahradit cestujícím, jejichž let byl zpožděn nebo zrušen, výdaje, které posledně uvedení museli vynaložit v důsledku nesplnění povinností uvedeného dopravce poskytnout cestujícím pomoc a péči stanovených v člácích 8 a 9 tohoto nařízení.

Podpisy.