



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

21. prosince 2021 *

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění letů – Články 2 a 3 – Pojmy ‚provozující letecký dopravce‘, ‚potvrzená rezervace‘ a ‚plánovaný čas příletu‘ – Články 5, 7 a 8 – Posunutí hodiny odletu na dřívější čas oproti původně plánovanému času odletu – Kvalifikace – Snížení částky náhrady škody – Nabídka přesměrování – Článek 14 – Povinnost informovat cestující o jejich právech – Rozsah“

Ve spojených věcech C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20,

jejichž předmětem jsou čtyři žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, z nichž jedna byla podána rozhodnutím Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) ze dne 16. června 2020 (C-270/20), došlým Soudnímu dvoru dne 18. června 2020 (C-270/20), a tři byly podány rozhodnutími Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu, Německo) ze dne 17. února 2020 (C-146/20) a ze dne 6. dubna 2020 (C-188/20 a C-196/20), došlými Soudnímu dvoru ve dnech 20. března 2020 (C-146/20), 30. dubna 2020 (C-188/20) a 6. května 2020 (C-196/20), v řízeních

AD,

BE,

CF

proti

Corendon Airlines (C-146/20),

a

JG,

LH,

MI,

NJ,

proti

* Jednací jazyk: němčina.

OP, jako likvidátorovi společnosti Azurair GmbH,

za účasti:

alltours flugreisen GmbH (C-188/20),

a

Eurowings GmbH

proti

flightright GmbH (C-196/20),

a

AG,

MG,

HG,

proti

Austrian Airlines AG (C-270/20),

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení L. Bay Larsen, místopředseda Soudního dvora vykonávající funkci předsedy prvního senátu, J.-C. Bonichot a M. Safjan (zpravodaj), soudci,

generální advokát: P. Pikamäe,

vedoucí soudní kanceláře: D. Dittert, vedoucí oddělení,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 16. června 2021,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za JG, LH, MI, NJ, zastoupené H. Hopperdietzelem, Rechtsanwalt,
- za Eurowings GmbH Y. Pochylou a W. Blochem, Rechtsanwälte,
- za AG, MG a HG, F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- za Corendon Airlines a OP, jako likvidátora společnosti Azurair GmbH, N. Serfortem, Rechtsanwalt
- za flightright GmbH původně T. Mauserem, poté R. Weistem a M. Michelem, Rechtsanwälte,

- za Austrian Airlines AG C. Kronesem, Rechtsanwalt,
 - za německou vládu J. Möllerem, M. Hellmannem, J. Heitzem, U. Kühnem a U. Bartlem, jako zmocněnci,
 - za rakouskou vládu A. Poschem a Dr G. Kunnertem, jakož i J. Schmoll, jako zmocněnci,
 - za Evropskou komisi K. Simonssonem, R. Pethkem a G. Braunem, jako zmocněnci,
- po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 23. září 2021,
vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce se týkají výkladu čl. 2 písm. b), f), g), h) a l), čl. 3 odst. 2 písm. a), čl. 5 odst. 1, čl. 7 odst. 1 a 2, čl. 8 odst. 1 písm. b), jakož i čl. 14 odst. 2 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).
- 2 Tyto žádosti byly předloženy v rámci sporů mezi cestujícími v letecké dopravě a leteckými společnostmi (C-146/20, C-188/20 a C-270/20), jakož i mezi jednou leteckou společností a společností flightright GmbH, která je právní nástupkyní cestujících v letecké dopravě (C-196/20), ve věci zaplacení náhrady škody těmto cestujícím na základě nařízení č. 261/2004.

Právní rámec

- 3 Body 1 a 20 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí:

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

[...]

(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.“
- 4 Článek 2 tohoto nařízení stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

b) ‚provozujícím leteckým dopravcem‘ 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;

[...]

- f) „letenkou“ rozumí platný doklad opravňující k přepravě nebo jiné rovnocenné oprávnění v elektronické nebo jiné nehmotné formě, vydané nebo schválené leteckým dopravcem nebo jeho pověřeným zástupcem;
- g) „rezervací“ rozumí skutečnost, že cestující má letenku nebo jiný důkaz, který udává, že rezervace byla leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy přijata a evidována;
- h) „cílovým místem určení“ rozumí místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů; jiné dostupné navazující lety nejsou brány v úvahu, jestliže je dodržen původní plánovaný čas příletu;

[...]

- i) „zrušením“ rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo.“

5 Článek 3 uvedeného nařízení stanoví:

„1. Toto nařízení se vztahuje:

- a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva;
- b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem [Unie].

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 5 téhož nařízení v odstavci 1 stanoví:

„V případě zrušení letu:

- a) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s článkem 8;
- b) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a v případě přesměrování, jestliže očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, pomoc stanovená v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c);
- c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže [ledaže]
 - i) nejsou [jsou] o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
 - ii) nejsou [jsou] o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději [méně než] čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
 - iii) nejsou [jsou] informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout [dosáhnout jejich] cílového místa určení nejpozději [méně než] dvě hodiny po plánovaném čase příletu.“

7 Článek 7 nařízení č. 261/2004 zní takto:

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

[...]

- 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;

[...]

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

2. Jestliže je cestujícím v souladu s článkem 8 nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce o 50 % snížit odškodné stanovené podle odstavce 1, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu:

[...]

- b) o tři hodiny 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, [...]

[...]“

8 Článek 8 odst. 1 tohoto nařízení stanoví:

„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.“

9 Článek 13 uvedeného nařízení stanoví:

„Jestliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Zejména nemohou být ustanovení tohoto nařízení vykládána jako omezení práva provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osobě, se kterými uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu. Obdobně nelze ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení práva provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osoby jiné, než je cestující, se kterým uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu, požadovat náhradu škody podle použitelných právních předpisů.“

10 Článek 14 odst. 2 téhož nařízení zní takto:

„Odepře-li provozující letecký dopravce nástup na palubu nebo zruší-li let, předá každému postiženému cestujícímu písemné oznámení, které v souladu s tímto nařízením stanoví pravidla pro náhradu škody a pomoc. Toto oznámení předá rovněž každému cestujícímu postiženému alespoň dvouhodinovým zpožděním. Cestující rovněž dostane v písemné podobě údaje o kontaktu na určený vnitrostátní subjekt zmíněný v článku 16.“

Spory v původním řízení a předběžné otázky

Věc C-146/20

- 11 Cestující v letecké dopravě AD, BE a CF si prostřednictvím cestovní kanceláře zarezervovali zájezd do Antálie (Turecko). V návaznosti na tuto rezervaci letecká společnost Corendon Airlines potvrdila, že let z Düsseldorfu (Německo) do Antálie se uskuteční dne 18. května 2018 s časem odletu v 10:20 hodin. Následně společnost Corendon Airlines přeložila tento let o jednu hodinu a čtyřicet minut na dřívejší čas, tedy na 08:40 hodin dne 18. května 2018, přičemž zachovala stejné číslo letu.

- 12 Tito cestující, kteří takto přeložený let nemohli stihnout, podali proti společnosti Corendon Airlines žalobu k Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu, Německo), v níž se domáhali zejména náhrady škody na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004. Na podporu své žaloby uvedení cestující tvrdili, že nebyli informováni o přeložení letu na dřívější čas a že se toto uspíšení ve výsledku rovná „zrušení“ uvedeného letu ve smyslu čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení. Společnost Corendon Airlines měla naproti tomu za to, že tito cestující byli o přeložení letu na dřívější čas informováni provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy dne 8. května 2018.
- 13 Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) rozhodl, že přeložení letu o jednu hodinu a čtyřicet minut na dřívější čas nepředstavuje „zrušení“ tohoto letu, jelikož takové uspíšení bylo zanedbatelné, a v důsledku toho žalobu uvedených cestujících zamítl.
- 14 Posledně uvedení podali proti rozsudku uvedeného soudu odvolání k Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu, Německo), který je předkládajícím soudem ve věci C-146/20. Předkládající soud si klade otázku, zda jsou úvahy Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) v souladu s nařízením č. 261/2004.
- 15 Za těchto podmínek se Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
 - „1) Jedná se o zrušení letu ve smyslu čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 [nařízení č. 261/2004], pokud provozující letecký dopravce přeloží let zarezervovaný v rámci zájezdu s plánovaným odletem v 10:20 hodin [místního času] na 8:40 hodin [místního času] stejného dne?
 - 2) Představuje oznámení o přeložení letu na dřívější čas z 10:20 hodin [místního času] na 8:40 hodin [místního času] stejného dne zaslané [deset] dnů před začátkem cesty nabídku přesměrování letu ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) uvedeného nařízení?“

Věc C-188/20

- 16 LH si u cestovní kanceláře zarezervovala pro sebe a další cestující v letecké dopravě zájezd do Side (Turecko) zahrnující leteckou dopravu z Düsseldorfu do Antálie a zpět.
- 17 LH byl předán dokument nazvaný „cestovní přihláška“, který uváděl dva lety provozované leteckou společností Azurair GmbH, a to let číslo ARZ 8711, dne 15. července 2018, z Düsseldorfu do Antálie, s odletem stanoveným na 6:00 hodin a příletem na 10:30 hodin a druhý let číslo ARZ 8712, dne 5. srpna 2018, z Antálie do Düsseldorfu, s odletem stanoveným na 12:00 hodin a příletem na 14:45 hodin. Na tomto dokumentu byla vedle těchto údajů velkými písmeny uvedena následující poznámka: „Předběžné letové časy – ověřte si prosím za účelem vlastního ujištění lety na Vašich letenkách“.
- 18 Cestující uskutečnili lety s čísly uvedenými v tomto dokumentu. Při letu tam však dorazili do Antálie v 1:19 hodin dne 16. července 2018 a při letu zpět letadlo vzlétlo v 5:10 hodin dne 5. srpna 2018. Za těchto podmínek se tito cestující u Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) domáhali, aby jim společnost Azurair zaplatila náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004. Na základě údajů uvedených v „cestovní přihlášce“ tvrdili, že let tam byl zpožděn o více než tři hodiny na příletu, zatímco let zpět byl zrušen, jelikož přeložení letu na dřívější čas musí být kvalifikováno jako „zrušení“ ve smyslu čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení.

- 19 Společnost Azurair uvedla, že dotčené lety s časy uvedenými v „cestovní přihlášce“ neplánovala, ale že její časový plán odpovídá údajům uvedeným v „potvrzení o cestě/faktuře“ zaslaném dne 22. ledna 2018 alltours flugreisen GmbH, jakožto provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy.
- 20 Podle tohoto časového plánu mělo letadlo při cestě tam odletět dne 15. července 2018 ve 20:05 hodin a přistát v 0:40 hodin druhého dne, a letadlo při cestě zpět mělo odletět dne 5. srpna 2018 v 8:00 hodin a přistát v 10:50 hodin. Podle údajů uvedených v časovém plánu tedy při letu tam nedošlo ke zpoždění o tři nebo více hodin. Co se týče letu zpět, ačkoli byl odlet i oproti časovému plánu uváděnému společností Azurair skutečně přeložen na dřívější čas, nepředstavuje toto uspíšení podle názoru Azurair „zrušení“ ve smyslu čl. 2 písm. l) uvedeného nařízení. Společnost Azurair mimoto navrhla snížení případné náhrady škody podle čl. 7 odst. 2 písm. b) téhož nařízení z důvodu, že cestující dorazili do cílového místa určení pouze o dvě hodiny a padesát minut před plánovaným časem příletu.
- 21 Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) tuto žalobu zamítl s odůvodněním, že „cestovní přihláška“ nepředstavuje potvrzení o „rezervaci“ ve smyslu čl. 2 písm. g) nařízení č. 261/2004, jelikož z této přihlášky jasně vyplývá, že letový řád je pouze předběžný. Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že neexistuje doklad, který by mohl být označen jako „letenka“ ve smyslu čl. 2 písm. f) tohoto nařízení.
- 22 Cestující v letecké dopravě podali proti rozsudku uvedeného soudu odvolání k Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu), který je předkládajícím soudem ve věci C-188/20. Předkládající soud si klade otázku, zda je stanovisko Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) v souladu s ustanoveními nařízení č. 261/2004.
- 23 Za těchto podmínek se Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
 - „1) Má cestující ‚potvrzenou rezervaci‘ ve smyslu čl. 3 odst. 2 písm. a) [nařízení č. 261/2004], pokud obdržel od provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, se kterým uzavřel smluvní vztah, ‚jiný důkaz‘ ve smyslu čl. 2 písm. g) [tohoto nařízení], kterým mu byla přislíbena přeprava určitým letem, který je individualizován místem odletu a příletu, časem odletu a příletu, jakož i číslem letu, aniž provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy provedl pro tento let rezervaci místa u dotčeného leteckého dopravce a obdržel od něj potvrzení letu?
 - 2) Musí být letecký dopravce považován ve vztahu k cestujícímu za ‚provozujícího leteckého dopravce‘ ve smyslu čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004 tehdy, pokud tento cestující sice uzavřel smluvní vztah s provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, jenž mu přislíbil přepravu určitým letem, který je individualizován místem odletu a příletu, časem odletu a příletu, jakož i číslem letu, avšak provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nezarezoval cestujícímu místo, a tím ohledně tohoto letu nezaložil smluvní vztah s leteckým dopravcem?
 - 3) Může ‚plánovaný čas příletu‘ určitého letu ve smyslu čl. 2 písm. h), čl. 5 odst. 1 písm. c), čl. 7 odst. 1 věty druhé a odst. 2 nařízení č. 261/2004 pro účely náhrady škody z důvodu zrušení nebo významného zpoždění letu vyplývat z ‚jiného důkazu‘, který provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy vystavil cestujícímu, nebo je k tomu zapotřebí letenka podle čl. 2 písm. f) [tohoto nařízení]?

- 4) Představuje zrušení letu ve smyslu článku 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 případ, kdy provozující letecký dopravce přeloží let zarezervovaný v rámci zájezdu na dřívější čas o minimálně dvě hodiny a deset minut v rámci jednoho dne?
- 5) Může provozující letecký dopravce náhradu podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 snížit podle čl. 7 odst. 2 tohoto nařízení, jestliže se čas, na který byl let přeložen, pohybuje v rámci časového rozpětí uvedeného v tomto ustanovení?
- 6) Jedná se v případě oznámení o přeložení letu na dřívější čas, k němuž dojde před začátkem cesty, o nabídku přesměrování ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004?
- 7) Ukládá čl. 14 odst. 2 nařízení č. 261/2004 provozujícímu leteckému dopravci povinnost informovat cestujícího o přesném označení a adrese podniku, u něhož může požadovat tu kterou částku odstupňovanou podle vzdálenosti a případně jaké podklady musí přiložit?“

Věc C-196/20

- 24 Dne 24. října 2017 si dva cestující v letecké dopravě zarezervovali u cestovní kanceláře zájezd zahrnující zpáteční leteckou dopravu mezi Hamburkem (Německo) a Palmou de Mallorca (Španělsko).
- 25 Provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, ITS, těmto cestujícím předal dokument nazvaný „cestovní přihláška“, který uváděl, že let tam bude provozován dne 22. května 2018 leteckou společností Eurowings, s číslem EW 7582, s časem odletu v 7:30 hodin a časem příletu v 10:05 hodin.
- 26 Uvedení cestující uskutečnili let s výše uvedeným číslem. Cílového místa určení však dosáhli nikoli v 10:05 hodin, ale ve 21:08 hodin. Vzhledem k tomu, že tito cestující postoupili své případné nároky na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004 společnosti flightright, podala tato společnost žalobu k Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu), v níž tvrdila, že uvedení cestující měli potvrzenou rezervaci pro dotčený let, jehož přílet byl plánován na 10:05 hodin.
- 27 Společnost Eurowings namítla, že cestující měli potvrzenou rezervaci na let číslo EW 7582, jehož přílet byl plánován na 19:05 hodin. Vzniklé zpoždění tedy trvalo méně než tři hodiny, proto nezakládá nárok na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004.
- 28 Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) návrhu společnosti flightright vyhověl s odůvodněním, že „cestovní přihláška“ vydaná provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, ITS, představuje potvrzení o „rezervaci“ ve smyslu čl. 2 písm. g) nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 2 písm. f) tohoto nařízení. Tento soud totiž konstatoval, že cestovní přihláška předaná dotýčným cestujícím představuje „jiný důkaz“ ve smyslu uvedeného čl. 2 písm. g), přičemž toto ustanovení vyžaduje pouze to, aby provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy tuto rezervaci přijal. Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že neexistuje doklad, který by mohl být označen jako „letenka“ ve smyslu čl. 2 písm. f) tohoto nařízení.

- 29 Společnost Eurowings podala proti rozsudku uvedeného soudu odvolání k Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu), který je předkládajícím soudem ve věci C-196/20. Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda potvrzení o rezervaci vydané provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, které není založeno na rezervaci provedené u leteckého dopravce, jehož se týká žádost o náhradu škody, může být považováno za „potvrzenou rezervaci“ ve smyslu čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004.
- 30 Za těchto podmínek se Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Má cestující ‚potvrzenou rezervaci‘ ve smyslu čl. 3 odst. 2 písm. a) [nařízení č. 261/2004], pokud obdržel od provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, se kterým uzavřel smluvní vztah, ‚jiný důkaz‘ ve smyslu čl. 2 písm. g) [tohoto nařízení], kterým mu byla přislíbena přeprava určitým letem, který je individualizován místem odletu a příletu, časem odletu a příletu, jakož i číslem letu, aniž provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy provedl pro tento let rezervaci místa u dotčeného leteckého dopravce a obdržel od něj potvrzení letu?
- 2) Musí být letecký dopravce považován ve vztahu k cestujícímu za ‚provozujícího leteckého dopravce‘ ve smyslu čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004 tehdy, pokud tento cestující sice uzavřel smluvní vztah s provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, jenž mu přislíbil přepravu určitým letem, který je individualizován místem odletu a příletu, časem odletu a příletu, jakož i číslem letu, avšak provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nezarezoval cestujícímu místo, a tím ohledně tohoto letu nezaložil smluvní vztah s leteckým dopravcem?
- 3) Může ‚původní plánovaný čas příletu‘ určitého letu ve smyslu čl. 2 písm. h), čl. 5 odst. 1 písm. c), čl. 7 odst. 1 věty druhé a odst. 2 nařízení č. 261/2004 pro účely náhrady škody z důvodu zrušení nebo významného zpoždění letu vyplývat z ‚jiného důkazu‘, který provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy vystavil cestujícímu, nebo je k tomu zapotřebí letenka podle čl. 2 písm. f) [tohoto nařízení]?“

Věc C-270/20

- 31 Cestující v letecké dopravě AG, MG a HG si zarezovali let z Vídně (Rakousko) do Káhiry (Egypt) u letecké společnosti Austrian Airlines. Čas odletu byl plánován na 22:15 hodin dne 24. června 2017 a čas příletu na 1:45 hodin následujícího dne. V den letu společnost Austrian Airlines tento let zrušila a nabídla těmto cestujícím let s odletem téhož dne v 10:20 hodin a příletem do Káhiry v 13:50 hodin, což tito cestující přijali. Dorazili tak do cílového místa určení o 11 hodin a 55 minut dříve, než bylo původně plánováno.
- 32 Společnost Austrian Airlines vyplatila každému z těchto cestujících mimosoudní cestou náhradu škody ve výši 200 eur podle čl. 7 odst. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004, který stanoví snížení o 50 % odškodného stanoveného v čl. 7 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení.
- 33 Tito cestující podali proti společnosti Austrian Airlines žalobu k Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu, Rakousko), kterou se domáhali úplné náhrady škody podle čl. 7 odst. 1 písm. b) uvedeného nařízení. Na podporu své žaloby tvrdili, že ačkoli do Káhiry nedorazili se zpožděním, jejich předčasný přílet jim způsobil stejnou újmu, jako v případě významného

zpoždění, přičemž uvedli, že návrh společnosti Austrian Airlines na uskutečnění předčasného letu přijali proto, že druhá z možností navrhovaných touto společností by je připravila o dva dny dovolené.

34. Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu) tuto žalobu zamítl s odůvodněním, že z jasného znění čl. 7 odst. 2 nařízení č. 261/2004 vyplývá, že se toto ustanovení použije rovněž v situacích, kdy cestující přiletí do cílového místa určení s předstihem.
35. Cestující v původním řízení ve věci C-270/20 podali proti rozsudku uvedeného soudu odvolání k Landgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko), který je předkládajícím soudem v této věci. Předkládající soud si klade otázku, zda čl. 7 odst. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004, podle kterého může být náhrada škody snížena o 50 %, pokud zpoždění při přiletu nepřesáhne tři hodiny, může být použito rovněž na přilet s předstihem ve srovnání s původně plánovaným časem přiletu. V tomto ohledu předkládající soud uvádí, že odlet se značným předstihem může cestujícímu způsobit nevýhody, které jsou s ohledem na kritéria uvedená v tomto ustanovení stejně závažné jako přilet opožděný.
36. Za těchto podmínek se Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Má být čl. 7 odst. 2 písm. b) [nařízení č. 261/2004] vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce může nárok na náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení snížit i v případě, kdy cestujícím v letecké dopravě byl v důsledku zrušení rezervovaného letu nabídnut náhradní let, jehož stanovený čas odletu i přiletu byly naplánovány o jedenáct hodin a padesát pět minut dříve, než čas odletu a přiletu zrušeného letu?“

K předběžným otázkám

K prvním otázkám ve věcech C-188/20 a C-196/20

37. Podstatou první otázky Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu) ve věci C-188/20, která je totožná s první otázkou ve věci C-196/20, je, zda čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující má „potvrzenou rezervaci“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy předá tomuto cestujícímu, se kterým uzavřel smluvní vztah, „jiný důkaz“ ve smyslu čl. 2 písm. g) tohoto nařízení, kterým byla uvedenému cestujícímu přislíbena přeprava určitým letem, který je individualizován místem odletu a přiletu, časem odletu a přiletu, jakož i číslem letu, třebaže tento provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy neobdržel od dotčeného leteckého dopravce potvrzení o času odletu a přiletu tohoto letu.
38. V projednávané věci z předkládacích rozhodnutí ve věcech C-188/20 a C-196/20 vyplývá, že dokument předaný cestujícím v letecké dopravě provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy obsahoval informace o letovém řádu, které se lišily od posledních informací, které letecký dopravce předal provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy. Posledně uvedené informace přitom těmto cestujícím nebyly předány, takže uvedení cestujících měli k dispozici pouze informace obsažené v dokumentu provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy.

- 39 V tomto ohledu je třeba připomenout, že článek 3 nařízení č. 261/2004 upravuje působnost tohoto nařízení tak, že na základě jeho odst. 2 písm. a) vyžaduje, aby měl cestující potvrzenou rezervaci pro dotčený let.
- 40 Nařízení č. 261/2004 pojem „potvrzená rezervace“ nedefinuje. Pojem „rezervace“ je však definován v čl. 2 písm. g) tohoto nařízení jako „skutečnost, že cestující má letenku nebo jiný důkaz, který udává, že rezervace byla leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy přijata a evidována“.
- 41 Z této definice vyplývá, že rezervace může být tvořena „jiným důkazem“ nasvědčujícím tomu, že rezervace byla přijata a evidována leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy. Z toho vyplývá, že rezervace přijatá a evidovaná tímto provozovatelem má stejnou hodnotu jako rezervace přijatá a evidovaná leteckým dopravcem.
- 42 Pokud má proto cestující v letecké dopravě „jiný důkaz“ ve smyslu čl. 2 písm. g) nařízení č. 261/2004 vydaný provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, představuje tento jiný důkaz „rezervaci“ ve smyslu téhož ustanovení.
- 43 V projednávaném případě vychází předkládající soud ve věcech C-188/20 a C-196/20 z předpokladu, že cestovní přihlášky předané provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy cestujícím v původním řízení v uvedených věcech představují „jiný důkaz“ ve smyslu čl. 2 písm. g) nařízení č. 261/2004. Je však třeba poukázat na to, že zejména v situaci dotčené ve věci C-188/20 tato přihláška výslovně zmiňuje prozatímní povahu letového řádu. Za těchto podmínek přísluší tomuto soudu, aby určil, zda uvedené přihlášky skutečně představují přijatou a evidovanou rezervaci ve smyslu tohoto čl. 2 písm. g).
- 44 V případě kladné odpovědi se předkládající soud konkrétně táže, zda rezervace může být rovněž „potvrzena“ ve smyslu čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004 provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, a nikoli pouze leteckým dopravcem.
- 45 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že čl. 3 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení neuvádí, zda provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy může potvrdit rezervaci.
- 46 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 (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 41, jakož i citovaná judikatura).
- 47 Pokud jde o kontext, do kterého toto ustanovení zapadá, je třeba podotknout, že vícero ustanovení nařízení č. 261/2004 neodlišuje provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy a leteckého dopravce pro účely svého použití. Tak je tomu zejména v případě čl. 3 odst. 2 písm. a) první odrážky tohoto nařízení, který stanoví, že čas, kdy je třeba se přihlásit k přepravě, může být oznámen leteckým dopravcem, oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy. Tak je tomu i v případě čl. 3 odst. 2 písm. b) uvedeného nařízení, podle něhož cestující může být převeden na jiný let jak leteckým dopravcem, tak provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy.

- 48 Mimoto by bylo v rozporu s cílem spočívajícím v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě, zakotveným v bodě 1 odůvodnění téhož nařízení, učinit závěr, že rezervace může být potvrzena pouze leteckým dopravcem, a klást tak na cestujícího povinnost ověřit informace poskytnuté provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy.
- 49 Cílem nařízení č. 261/2004 je totiž zajistit, aby riziko, že provozovatelé souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy poskytnou cestujícím nesprávné informace v rámci jejich vymezených činností, převzal letecký dopravce. V tomto kontextu se cestující neúčastní vztahů mezi leteckým dopravcem a provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy a nelze po něm požadovat, aby si v tomto ohledu opatřil informace.
- 50 Z posledně uvedených úvah rovněž vyplývá, že okolnost, že provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy neobdržel od dotyčného leteckého dopravce potvrzení o času odletu a příletu daného letu, nemůže ovlivnit posouzení uvedené v bodě 43 tohoto rozsudku, které přísluší provést předkládajícímu soudu.
- 51 S ohledem na výše uvedené je třeba na první otázky ve věcech C-188/20 a C-196/20 odpovědět tak, že čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující má „potvrzenou rezervaci“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy předá tomuto cestujícímu, se kterým uzavřel smluvní vztah, „jiný důkaz“ ve smyslu čl. 2 písm. g) tohoto nařízení, kterým byla uvedenému cestujícímu přislíbena přeprava určitým letem, který je individualizován místem odletu a příletu, časem odletu a příletu, jakož i číslem letu, a to i v případě, že tento provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy neobdržel od dotyčného leteckého dopravce potvrzení o času odletu a příletu tohoto letu.

Ke druhým otázkám ve věcech C-188/20 a C-196/20

- 52 Podstatou druhé otázky Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu) ve věci C-188/20, která je totožná s druhou otázkou ve věci C-196/20, je, zda čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce může být považován ve vztahu k cestujícímu za „provozujícího leteckého dopravce“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud tento cestující uzavřel smluvní vztah s provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy na určitý let provozovaný tímto leteckým dopravcem, aniž by uvedený letecký dopravce potvrdil letový řád či provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy provedl rezervaci pro tohoto cestujícího u téhož leteckého dopravce.
- 53 V tomto ohledu je třeba připomenout, že pojem „provozující letecký dopravce“ je definován v čl. 2 písm. b) tohoto nařízení jako pojem označující leteckého dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let nejen na základě smlouvy s cestujícím, ale rovněž v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.
- 54 Tato definice tedy stanoví dvě kumulativní podmínky, aby mohl být letecký dopravce kvalifikován jako „provozující letecký dopravce“, a to uskutečnění příslušného letu a existenci smlouvy uzavřené s cestujícím (rozsudek ze dne 4. července 2018, Wirth a další, C-532/17, EU:C:2018:527, bod 18).

- 55 První podmínka se váže k pojmu „let“, který je ústředním prvkem této kvalifikace. Soudní dvůr již přitom rozhodl, že tento pojem musí být chápán jako operace letecké dopravy, která tak určitým způsobem představuje „jednotku“ této dopravy uskutečňovanou leteckým dopravcem, který určuje její letový řád (rozsudek ze dne 4. července 2018, Wirth a další, C-532/17, EU:C:2018:527, bod 19, jakož i citovaná judikatura).
- 56 Z toho vyplývá, že za provozujícího leteckého dopravce musí být považován dopravce, který v rámci činnosti přepravy cestujících přijme rozhodnutí o uskutečnění konkrétního letu, včetně stanovení jeho letového řádu, a tím vytvoří pro zájemce nabídku letecké dopravy. Přijetí takového rozhodnutí totiž znamená, že tento dopravce na sebe bere odpovědnost za uskutečnění uvedeného letu, včetně mimo jiné jeho případného zrušení nebo významného zpoždění na přiletu (rozsudek ze dne 4. července 2018, Wirth a další, C-532/17, EU:C:2018:527, bod 20).
- 57 V projednávaném případě je nesporné, že v situacích dotčených ve věcech C-188/20 a C-196/20 se jediná změna, kterou letecký dopravce provedl ve vztahu k cestovní přihlášce předané dotčeným cestujícím, týkala letového řádu.
- 58 Jak přitom uvedl generální advokát v bodě 66 svého stanoviska, pouhá okolnost, že rezervace cestujícího u provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy obsahuje letový řád, který letecký dopravce v rámci vnitřní rezervace mezi tímto dopravcem a tímto provozovatelem nepotvrdil, nemůže postačovat k závěru, že podmínky stanovené v článku 2 písm. b) nařízení č. 261/2004 nejsou splněny.
- 59 Letecký dopravce, který učinil nabídku letecké dopravy, která odpovídá nabídce učiněné provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy v rámci jeho vztahu s cestujícím, musí být považován za dopravce, který zamýšlí provést let ve smyslu čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004, i když tato nabídka může dostát pozdějších změn.
- 60 Takové řešení je podepřeno i cílem zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě, uvedeným v bodě 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004, neboť umožňuje zaručit, že přepravovaní cestující budou odškodněni nebo o ně bude postaráno, aniž je nutné zohledňovat dohody, které uzavřel za účelem uskutečnění konkrétně tohoto letu letecký dopravce, jenž se rozhodl uskutečnit dotčený let v jiném čase, než bylo původně plánováno (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. července 2018, Wirth a další, C-532/17, EU:C:2018:527, bod 23).
- 61 Je třeba rovněž upřesnit, že v případě, že by provozující letecký dopravce byl povinen zaplatit cestujícím náhradu škody na základě nařízení č. 261/2004 z důvodu jednání provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, má tento dopravce možnost požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy v souladu s článkem 13 tohoto nařízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. května 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, bod 29 a citovaná judikatura).
- 62 S ohledem na výše uvedené je třeba na druhé otázky ve věcech C-188/20 a C-196/20 odpovědět tak, že čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce může být považován ve vztahu k cestujícímu za „provozujícího leteckého dopravce“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud tento cestující uzavřel smluvní vztah s provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy na určitý let provozovaný tímto leteckým dopravcem, aniž by uvedený letecký dopravce potvrdil letový řád či provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy provedl rezervaci pro tohoto cestujícího u téhož leteckého dopravce.

Ke třetí otázce ve věcech C-188/20 a C-196/20

- 63 Podstatou třetí otázky Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu) ve věci C-188/20, která je totožná s třetí otázkou ve věci C-196/20, je, zda čl. 2 písm. h), čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 druhá věta a odst. 2 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že „plánovaný čas příletu“ určitého letu ve smyslu těchto ustanovení může pro účely náhrady škody, která má být zaplacená podle článku 7 tohoto nařízení, vyplývat z „jiného důkazu“ ve smyslu čl. 2 písm. g) uvedeného nařízení, který provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy vystavil cestujícímu, nebo zda je zapotřebí, aby byl uveden na letence podle čl. 2 písm. f) uvedeného nařízení.
- 64 Úvodem je třeba podotknout, že čl. 2 písm. h), čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 druhá věta a odst. 2 nařízení č. 261/2004, které v zásadě obsahují výraz „plánovaný čas příletu“, se týkají podmínek, za nichž může dojít k paušální náhradě škody v souladu s článkem 7 tohoto nařízení. Uvedené nařízení však neobsahuje definici pojmu „plánovaný čas příletu“.
- 65 V projednávaném případě je v situacích dotčených ve věcech C-188/20 a C-196/20 nesporné, že cestující v letecké dopravě měli k dispozici jediný doklad nazvaný „cestovní přihláška“, aniž měli doklad, který by mohl být kvalifikován jako „letenka“ ve smyslu čl. 2 písm. f) uvedeného nařízení.
- 66 Nicméně, jak bylo uvedeno v rámci zkoumání prvních otázek ve věcech C-188/20 a C-196/20, cestující mohou mít rezervaci nejen tehdy, když mají letenku, ale i tehdy, když mají „jiný důkaz“ ve smyslu čl. 2 písm. g) téhož nařízení. V projednávané věci tedy v případě, že dokument poskytnutý cestujícím dotčeným v původním řízení v těchto věcech představuje „jiný důkaz“, je třeba mít za to, že tito cestující měli „rezervaci“ ve smyslu tohoto ustanovení, která uváděla letový řád. Tito cestující tedy mohli mít legitimně za to, že jelikož nebyli provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo leteckým dopravcem informováni o žádné změně, čas uvedený na této rezervaci uváděl plánovaný čas odletu a příletu ve smyslu ustanovení uvedených v bodě 64 tohoto rozsudku.
- 67 Mimoto je třeba ještě upřesnit, že rozsudek ze dne 26. února 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106), nevyvrací výklad, že plánovaný čas příletu může vyplývat z „jiného důkazu“ ve smyslu čl. 2 písm. g) nařízení č. 261/2004. Na rozdíl od okolností zakládajících situace dotčené ve věcech C-188/20 a C-196/20, je třeba konstatovat, že ve věci, v níž byl vydán uvedený rozsudek, se nejednalo o zásah provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, a cestující měl „letenku“ ve smyslu čl. 2 písm. f) tohoto nařízení.
- 68 S ohledem na výše uvedené je třeba na třetí otázku ve věcech C-188/20 a C-196/20 odpovědět tak, že čl. 2 písm. h), čl. 5 odst. 1 písm. c), jakož i čl. 7 odst. 1 druhá věta a odst. 2 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že plánovaný čas příletu určitého letu ve smyslu těchto ustanovení může pro účely náhrady škody, která má být zaplacená podle článku 7 tohoto nařízení, vyplývat z „jiného důkazu“ ve smyslu čl. 2 písm. g) uvedeného nařízení, který provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy vystavil cestujícímu.

Ke čtvrté otázce ve věci C-188/20 a první otázce ve věci C-146/20

- 69 Podstatou čtvrté otázky Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu) ve věci C-188/20, která je obdobná první otázce ve věci C-146/20, je, zda čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že let je považován za „zrušený“, pokud provozující letecký dopravce uspíší čas odletu o několik hodin.

- 70 V této souvislosti je třeba poukázat na to, že pojem „zrušení“ je definován v čl. 2 písm. l) tohoto nařízení jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“.
- 71 Pojem „let“ není v uvedeném nařízení definován. Jak však bylo připomenuto v bodě 55 tohoto rozsudku, let v zásadě spočívá v „operaci letecké dopravy, která tak určitým způsobem představuje ‚jednotku‘ této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje její letový řád“ (rozsudek ze dne 4. července 2018, Wirth a další, C-532/17, EU:C:2018:527, bod 19, jakož i citovaná judikatura).
- 72 Mimoto Soudní dvůr upřesnil, že letový řád je zásadním prvkem letu, neboť let se uskutečňuje podle plánu předem stanoveného leteckým dopravcem (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 30).
- 73 Kromě toho z definice uvedené v čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 nijak nevyplývá, že by „zrušení“ původně plánovaného letu ve smyslu tohoto ustanovení vyžadovalo nad rámec skutečnosti, že tento let nebyl uskutečněn, přijetí výslovného rozhodnutí o jeho zrušení (rozsudek ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další, C-83/10, EU:C:2011:652, bod 29).
- 74 Je pravda, že čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení výslovně neupřesňují, jak má být postupováno v případě posunutí hodiny odletu na dřívější čas. Nicméně v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 46 tohoto rozsudku musí vzít výklad ustanovení unijního práva v úvahu jeho znění, jakož i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí.
- 75 Pokud jde v tomto ohledu o kontext, do kterého zapadá čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004, je třeba poznamenat, že toto nařízení odkazuje na případy posunutí hodiny odletu na dřívější čas v rámci přesměrování podle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodů ii) a iii) uvedeného nařízení. Posledně uvedené ustanovení totiž stanoví, že provozující letecký dopravce je povinen vyplatit cestujícímu náhradu škody, jehož let byl zrušen, ledaže jej tento dopravce informuje o zrušení ve lhůtách stanovených v tomto ustanovení, a nabídne přesměrování, které cestujícímu umožní odletět podle daného případu nejdříve jednu nebo dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jeho cílového místa určení podle daného případu méně než čtyři nebo případně dvě hodiny po původně plánovaném čase příletu.
- 76 Z toho vyplývá, že unijní normotvůrce uznal, že významné přesunutí letu na dřívější čas může způsobit cestujícím závažné nepohodlí stejně jako zpoždění letu, pokud v důsledku takového uspořádání tito cestující ztratí možnost volně nakládat se svým časem, jakož i organizovat cestu nebo pobyt v závislosti na svých očekáváních.
- 77 Tak je tomu zejména v případě, kdy cestující, který učinil všechna požadovaná opatření, není s to nastoupit do letadla z důvodu uspořádání letu, který si rezervoval. Tak je tomu i v případě, kdy je cestující nucen se značně přizpůsobit novému času odletu, aby mohl tento let stihnout.
- 78 Kromě toho je třeba připomenout, že hlavní cíl sledovaný nařízením č. 261/2004 spočívá, jak vyplývá zejména z bodu 1 jeho odůvodnění, v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících (rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 26 a citovaná judikatura).
- 79 Soudní dvůr tak rozhodl, že v souladu s tímto cílem musí být ustanovení, která cestujícím v letecké dopravě přiznávají práva, vykládána extenzivně (rozsudek ze dne 22. dubna 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, bod 61 a citovaná judikatura).

- 80 Vzhledem k tomu, že cílem nařízení č. 261/2004 je zajistit standardizovanou a okamžitou nápravu újmy různé povahy, kterou představuje závažné nepohodlí způsobené cestujícím v letecké dopravě (rozsudek ze dne 3. září 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, bod 25 a citovaná judikatura), a s ohledem na závažné nepohodlí, které může být způsobeno cestujícím za takových okolností, jako jsou okolnosti uvedené v bodě 76 tohoto rozsudku, je třeba pojem „zrušení“ vykládat v tom smyslu, že zahrnuje situaci, kdy je hodina odletu významně posunuta na dřívější čas.
- 81 V tomto ohledu je třeba rozlišovat mezi situacemi, v nichž uspíšení letu nemá žádný dopad nebo zanedbatelný dopad na možnost cestujících v letecké dopravě volně nakládat se svým časem, a situacemi, které způsobují závažné nepohodlí z důvodu významného posunutí hodiny odletu na dřívější čas, jak je popsáno v bodech 76 a 77 tohoto rozsudku.
- 82 Za účelem rozlišení významného posunutí hodiny odletu na dřívější čas a zanedbatelného posunutí hodiny odletu na dřívější čas je třeba vycházet z prahových hodnot stanovených v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodech ii) a iii) nařízení č. 261/2004.
- 83 Je třeba zdůraznit, že případ uspíšení letu se liší od případu zpoždění, v jehož případě Soudní dvůr rozhodl, že cestující nabývají nárok na náhradu škody, jestliže utrpí časovou ztrátu nejméně tři hodiny ve srovnání s dobou původně stanovenou dopravcem (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 57), jelikož se cestující musí pohotově zorganizovat, aby byli s to nastoupit do letadla z důvodu uspíšení rezervovaného letu. Tento rozdíl vyplývá rovněž z okolnosti, že unijní normotvůrce v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) nařízení č. 261/2004 připouští zpoždění méně než dvě hodiny, zatímco v případě uspíšení letu nesmí toto uspíšení přesáhnout jednu hodinu.
- 84 Z článku 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) tohoto nařízení vyplývá, že jakékoli uspíšení letu kratší o jednu hodinu či méně může provozujícího leteckého dopravce zprostit povinnosti poskytnout cestujícímu náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení. Je tedy třeba učinit závěr, že uspíšení letu o více než jednu hodinu nebo o jednu hodinu či méně představuje referenční hodnotu pro určení, zda je uspíšení letu pro účely použití článku 5 téhož nařízení významné nebo zanedbatelné.
- 85 Tento výklad odpovídá vyvážení zájmů cestujících v letecké dopravě a zájmů provozujících leteckých dopravců, které unijní normotvůrce přijetím nařízení č. 261/2004 zamýšlel (obdobně viz rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 39, jakož i citovaná judikatura).
- 86 I když totiž tento výklad umožňuje cestujícím, aby jim byla poskytnuta náhrada škody za závažné nepohodlí při významném uspíšení letu, zprošťuje provozující letecké dopravce povinnosti zaplatit náhradu, pokud tito dopravci informují cestující v letecké dopravě o uspíšení letu za podmínek stanovených v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodech i) až iii) uvedeného nařízení.
- 87 S ohledem na výše uvedené je třeba na čtvrtou otázku ve věci C-188/20 a na první otázku ve věci C-146/20 odpovědět tak, že čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že let je považován za „zrušený“, pokud provozující letecký dopravce uspíší tento let o více než jednu hodinu.

K páté otázce ve věci C-188/20 a jediné otázce ve věci C-270/20

- 88 Podstatou páté otázky Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu) ve věci C-188/20 a jediné otázky Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu) ve věci C-270/20 je, zda se čl. 7 odst. 2 nařízení č. 261/2004 použije na situaci, kdy se čas příletu uspíšeného letu nachází v mezích stanovených tímto ustanovením.
- 89 V tomto ohledu je třeba připomenout, že čl. 7 odst. 2 tohoto nařízení stanoví, že jestliže je cestujícím v souladu s článkem 8 uvedeného nařízení nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, má provozující letecký dopravce právo o 50 % snížit paušální náhradu škody stanovenou podle odstavce 1 tohoto článku 7, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu o dvě až čtyři hodiny v závislosti na délce letu.
- 90 Jak uvedl generální advokát v bodě 105 svého stanoviska, z čl. 7 odst. 2 nařízení č. 261/2004 výslovně vyplývá, že právo snížit náhradu škody se týká případu, kdy provozující letecký dopravce nabídne přesměrování, které omezí zpoždění v cílovém místě určení. Toto ustanovení naproti tomu nijak nezmiňuje situaci, kdy cestující z důvodu posunutí hodiny odletu na dřívější čas přicestuje do cílového místa určení před původně plánovaným časem příletu.
- 91 V této souvislosti je třeba dodat, že unijní normotvůrce zohlednil jak uspíšení, tak zpoždění letu v rámci nabídky přesměrování podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004. I když si byl tento normotvůrce vědom nepohodlí spojeného s uspíšením letu, nestanovil, že přesměrování nabídnuté provozujícím leteckým dopravcem umožňující omezit rozsah nepříznivých následků předčasného odletu může vést ke snížení náhrady škody.
- 92 Kdyby taková možnost měla být přiznána provozujícímu leteckému dopravci, který nabídne přesměrování vedoucí k předčasnému příletu, měla by za následek systematicky povolovat snížení náhrady škody, pokud tento dopravce významně posune hodinu odletu na dřívější čas.
- 93 Podobně jako je uvedeno v rámci čtvrté otázky ve věci C-188/20 a první otázky ve věci C-146/20, přitom významné posunutí hodiny odletu na dřívější čas způsobuje závažné nepohodlí, které odůvodňuje náhradu škody. Okolnost, že by v takové situaci mělo být vždy připuštěno snížení náhrady škody pouze z toho důvodu, že cestující neutrpí zpoždění na příletu do cílového místa určení, a nachází se tedy v mezích stanovených v čl. 7 odst. 2 nařízení č. 261/2004, by byla v rozporu s cílem tohoto nařízení, kterým je posílit práva cestujících, kteří se potýkají se závažným nepohodlím.
- 94 S ohledem na výše uvedené je třeba na pátou otázku ve věci C-188/20 a na jedinou otázku ve věci C-270/20 odpovědět tak, že čl. 7 odst. 2 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že se nepoužije na situaci, kdy se čas příletu uspíšeného letu nachází v mezích stanovených v tomto ustanovení.

K šesté otázce ve věci C-188/20 a druhé otázce ve věci C-146/20

- 95 Podstatou šesté otázky Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu) ve věci C-188/20, která je obdobná druhé otázce ve věci C-146/20, je, zda čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že informace o uspíšení letu sdělená cestujícímu před začátkem cesty může představovat „nabídku přesměrování“ ve smyslu tohoto posledně uvedeného ustanovení.

- 96 V tomto ohledu ze čtení čl. 5 odst. 1 písm. a) ve spojení s čl. 8 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení vyplývá, že cestujícím dotčeným zrušením letu musí provozující letecký dopravce nabídnout přesměrování na jejich cílové místo určení za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti.
- 97 Je přitom třeba poukázat na to, že takové uspíšení letu, ke kterému došlo v situacích dotčených ve věcech C-188/20 a C-146/20, může představovat přesměrování „za srovnatelných dopravních podmínek“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) uvedeného nařízení, jelikož byly změněny pouze časy letů.
- 98 Mimoto nabídka přesměrování nabízející let, jehož čas odletu je uspíšen oproti zrušenému času odletu, může představovat přesměrování uskutečněné „při nejbližší příležitosti“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004, jelikož tato nabídka umožňuje cestujícímu dosáhnout jeho cílového místa určení co nejrychleji.
- 99 Je třeba dodat, že provozující letecký dopravce je povinen nabídnout cestujícímu, jehož let byl zrušen, různé možnosti uvedené v čl. 8 odst. 1 písm. a) až c) tohoto nařízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. července 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, bod 58).
- 100 Aby tak mohl cestující účinně vykonat svá práva v případě zrušení ve smyslu bodu 20 odůvodnění tohoto nařízení, je na provozujícím leteckém dopravci, aby mu poskytl veškeré informace o právech vyplývajících z čl. 8 odst. 1 uvedeného nařízení.
- 101 S ohledem na výše uvedené je třeba na šestou otázku ve věci C-188/20 a na druhou otázku ve věci C-146/20 odpovědět tak, 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 informace o uspíšení letu sdělená cestujícímu před začátkem cesty může představovat „nabídku přesměrování“ ve smyslu tohoto posledně uvedeného ustanovení.

K sedmé otázce ve věci C-188/20

- 102 Podstatou sedmé otázky Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu) ve věci C-188/20 je, zda čl. 14 odst. 2 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že ukládá provozujícímu leteckému dopravci povinnost informovat cestujícího v letecké dopravě o přesném označení a adrese podniku, u něhož může požadovat náhradu škody podle článku 7 tohoto nařízení, jakož i o přesné částce této náhrady, a případně jaké podklady musí ke své žádosti o náhradu škody přiložit.
- 103 V této souvislosti je třeba připomenout, že podle čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení musí provozující letecký dopravce, který odepře nástup na palubu nebo zruší let, předat každému dotčenému cestujícímu písemné oznámení, které v souladu s tímto nařízením stanoví pravidla pro náhradu škody a pomoc. Podle tohoto ustanovení předá provozující letecký dopravce toto oznámení rovněž každému cestujícímu stíženému alespoň dvouhodinovým zpožděním.
- 104 Uvedené ustanovení je třeba vykládat ve světle bodu 20 odůvodnění nařízení č. 261/2004, z něhož vyplývá, že cestující musí být plně informováni o svých právech, zejména v případě zrušení letu, aby mohli tato práva účinně vykonat.

- 105 Účinný výkon práv vyplývajících z tohoto nařízení totiž předpokládá, že cestujícímu bude umožněno užitečně se obrátit na podnik, u něhož může požadovat náhradu škody na základě článku 7 tohoto nařízení, takže za tímto účelem musí mít k dispozici přesný název tohoto podniku a jeho adresu.
- 106 Mimoto informace o pravidlech náhrady škody, které musí provozující letecký dopravce poskytnout v souladu s čl. 14 odst. 2 nařízení č. 261/2004, s sebou nese, že cestující je rovněž informován o postupu, který je třeba dodržet při uplatnění svých práv. V tomto ohledu provozujícímu leteckému dopravci přísluší, aby cestujícího informoval o dokumentech, které musí případně přiložit ke své žádosti o náhradu škody.
- 107 Provozující letecký dopravce naproti tomu není povinen informovat cestujícího o přesné výši náhrady, kterou může cestující případně obdržet na základě článku 7 tohoto nařízení. Taková informace se totiž netýká „pravid[el] pro náhradu škody a pomoc [v souladu s tímto nařízením]“ ve smyslu čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení, nýbrž jejich použití v konkrétním případě.
- 108 S ohledem na výše uvedené je třeba na sedmou otázku ve věci C-188/20 odpovědět tak, že čl. 14 odst. 2 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že ukládá provozujícímu leteckému dopravci povinnost informovat cestujícího v letecké dopravě o přesném označení a adrese podniku, od něhož může požadovat náhradu škody podle článku 7 tohoto nařízení, jakož i případně jaké podklady musí ke své žádosti o náhradu škody přiložit, aniž tomuto dopravci ukládá povinnost informovat cestujícího v letecké dopravě o přesné výši náhrady, kterou může tento cestující případně obdržet na základě článku 7 uvedeného nařízení.

K nákladům řízení

- 109 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původních řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporům probíhajícím před předkládajícími soudy, jsou k rozhodnutí o nákladech řízení příslušné uvedené soudy. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

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

- 1) Článek 3 odst. 2 písm. a) 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 vykládán v tom smyslu, že cestující má „potvrzenou rezervaci“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy předá tomuto cestujícímu, se kterým uzavřel smluvní vztah, „jiný důkaz“ ve smyslu čl. 2 písm. g) tohoto nařízení, kterým byla uvedenému cestujícímu přislíbena přeprava určitým letem, který je individualizován místem odletu a příletu, časem odletu a příletu, jakož i číslem letu, a to i v případě, že tento provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy neobdržel od dotyčného leteckého dopravce potvrzení o času odletu a příletu tohoto letu.
- 2) Článek 2 písm. b) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce může být považován ve vztahu k cestujícímu za „provozujícího leteckého dopravce“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud tento cestující uzavřel smluvní vztah s provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy na určitý let

provozovaný tímto leteckým dopravcem, aniž by uvedený letecký dopravce potvrdil letový řád či provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy provedl rezervaci pro tohoto cestujícího u téhož leteckého dopravce.

- 3) Článek 2 písm. h), čl. 5 odst. 1 písm. c), jakož i čl. 7 odst. 1 druhá věta a odst. 2 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že plánovaný čas příletu určitého letu ve smyslu těchto ustanovení může pro účely náhrady škody, která má být zaplacená podle článku 7 tohoto nařízení, vyplývat z „jiného důkazu“ ve smyslu čl. 2 písm. g) uvedeného nařízení, který provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy vystavil cestujícímu.**
- 4) Článek 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že let je považován za „zrušený“, pokud provozující letecký dopravce uspíší tento let o více než jednu hodinu.**
- 5) Článek 7 odst. 2 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že se nepoužije na situaci, kdy se čas příletu uspišeného letu nachází v mezích stanovených v tomto ustanovení.**
- 6) Článek 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že informace o uspíšení letu sdělená cestujícímu před začátkem cesty může představovat „nabídku přesměrování“ ve smyslu tohoto posledně uvedeného ustanovení.**
- 7) Článek 14 odst. 2 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že ukládá provozujícímu leteckému dopravci povinnost informovat cestujícího v letecké dopravě o přesném označení a adrese podniku, od něhož může požadovat náhradu škody podle článku 7 tohoto nařízení, jakož i případně jaké podklady musí ke své žádosti o náhradu škody přiložit, aniž tomuto dopravci ukládá povinnost informovat cestujícího v letecké dopravě o přesné výši náhrady, kterou může tento cestující případně obdržet na základě článku 7 uvedeného nařízení.**

Podpisy.