

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

10. července 2008^{*}

Ve věci C-173/07,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Německo) ze dne 7. března 2007, došlým Soudnímu dvoru dne 2. dubna 2007, v řízení

Emirates Airlines – Direktion für Deutschland

proti

Diether Schenkel,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda senátu, G. Arestis, R. Silva de Lapuerta, J. Malenovský (zpravodaj) a T. von Danwitz, soudci,

^{*} Jednací jazyk: němčina.

generální advokátka: E. Sharpston,
vedoucí soudní kanceláře: R. Grass,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Emirates Airlines – Direktion für Deutschland C. Leffers, Rechtsanwältin,
- za D. Schenkel M. Scheffelsem, Rechtsanwalt,
- za řeckou vládu M. Apressoem, jakož i O. Patsopoulou a V. Karra, jako zmocněnci,
- za francouzskou vládu G. de Berguesem a A. Hare, jako zmocněnci,
- za polskou vládu E. Ośnieckou-Tameckou, jako zmocněnkyní,
- za švédskou vládu A. Falk, jako zmocněnkyní,

– za Komisi Evropských společenství R. Vidal Puigem a G. Braunem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 6. března 2008,

vydává tento

Rozsudek

- ¹ Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 odst. 1 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 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).
- ² Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi leteckou společností Emirates Airlines – Direktion für Deutschland (dále jen „Emirates“) a D. Schenkelem ohledně toho, že Emirates odmítla D. Schenkelovi poskytnout náhradu za zrušení letu z Manily (Filipíny).

Právní rámec

Mezinárodní právní předpisy

- 3 Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva), uzavřená Evropským společenstvím, byla schválena rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491, dále jen „Montrealská úmluva“).
- 4 Účelem této úmluvy je zejména zajistit ochranu zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a poskytnutí spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění.
- 5 Článek 1 odst. 2 a 3 této úmluvy týkající se její oblasti působnosti stanoví:

„2. Pro účely této úmluvy se výrazem ‚mezinárodní doprava‘ rozumí jakákoliv doprava, jejíž místo odeslání a místo určení podle smlouvy uzavřené mezi dvěma stranami – bez ohledu na to, zda dojde k přerušení dopravy nebo k překládce – leží buď na území smluvních států této úmluvy, anebo na území jednoho ze smluvních států této úmluvy, pokud při přepravě dojde dle dohody k zastávce na území jiného státu, a to i tehdy, není-li tento stát smluvním státem této úmluvy. Doprava mezi dvěma body na území jednoho smluvního státu této úmluvy bez dohodnuté zastávky v určitém místě na území jiného státu se pro účely této úmluvy nepovažuje za mezinárodní dopravu.

3. Doprava, kterou uskutečňuje několik po sobě následujících dopravců, je pro účely této úmluvy považována za jednu nerozdělenou dopravu, pokud ji obě strany považují

za jednu operaci, bez ohledu na to, byla-li sjednána na základě jedné smlouvy nebo řady smluv, a neztrácí mezinárodní povahu pouze tím, že doprava na základě jedné smlouvy nebo řady smluv se uskutečnila výhradně na území jednoho státu.“

Právní úprava Společenství

6 Nařízení č. 261/2004 stanoví v článku 2, nazvaném „Definice“:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

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;

[...]“

7 Uvedené nařízení dále stanoví v článku 3, nazvaném „Oblast působnosti“:

„1. Toto nařízení se vztahuje:

- a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva [o ES];
- 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 Společenství.

[...]“

8 Podle svého článku 4, nazvaného „Odepření nástupu na palubu“, nařízení č. 261/2004 stanoví:

„1. Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že dojde k odepření nástupu na palubu, vyzve nejprve dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervací za náhradu podle podmínek dohodnutých mezi dotčenými cestujícími a provozujícím leteckým dopravcem. Dobrovolníkům je kromě náhrad podle tohoto odstavce poskytnuta pomoc v souladu s článkem 8.

[...]“

- 9 V článku 5 nařízení č. 261/2004, nazvaném „Zrušení“, se uvádí:

„1. V případě zrušení letu:

[...]

- c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce [...]

[...]“

- 10 Článek 7 nařízení č. 261/2004, nazvaný „Právo na náhradu škody“, stanoví:

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

- a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;

c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

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

[...]“

11 Článek 8 nařízení č. 261/2004, nazvaný „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.

2. Ustanovení odst. 1 písm. a) se rovněž použije na cestující, jejichž lety jsou součástí souboru služeb, s výjimkou práva na náhradu škody, pokud toto právo vzniká podle směrnice [Rady] 90/314/EHS [ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy (Úř. věst. L 158, s. 59; Zvl. vyd. 13/10, s. 132)].

[...]“

¹² Podle článku 17 nařízení č. 261/2004, nazvaného „Zpráva“:

„Do 1. ledna 2007 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování a výsledcích tohoto nařízení, zejména pokud jde o:

– [...]

- možné rozšíření rozsahu působnosti tohoto nařízení na cestující, kteří mají smlouvu s dopravcem Společenství nebo mají letovou rezervaci tvořící součást „souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy“, pro které je použitelná směrnice

90/314/EHS, přičemž jde o cestující, kteří nastupují na lety z letiště v třetí zemi na letiště v členském státě, a tyto lety nejsou provozovány leteckými dopravci Společenství,

[...]"

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 13 Diether Schenkel si v Německu zarezervoval u společnosti Emirates cestu z Düsseldorfu (Německo) přes Dubaj (Spojené arabské emiráty) do Manily a zpět.
- 14 Zpáteční let D. Schenkela z Manily byl rezervován na 12. března 2006. Tento let byl zrušen z důvodu technických problémů. Diether Schenkel nakonec odletěl z Manily dne 14. března 2006 a téhož dne přiletěl do Düsseldorfu.
- 15 Diether Schenkel podal proti Emirates žalobu u Amtsgericht Frankfurt am Main, kterou se na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 domáhal náhrady škody ve výši 600 EUR.
- 16 Poukazoval na to, že v projednávané věci se v případě zrušení letu použijí zmíněná ustanovení, podle nichž mu má být přiznána náhrada škody. Tvrdil totiž, že let tam i let zpáteční jsou vzájemně závislými součástmi téhož letu. Jelikož výchozím místem tohoto jediného letu byl Düsseldorf, byl „cestující[m] odlétající[m] z letiště umístěného na území členského státu“ Evropského společenství ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení č. 261/2004.

- 17 Emirates tvrdila, že let tam a let zpáteční musí být považovány za dva odlišné lety. Emirates mimoto není držitelem licence udělené členským státem podle čl. 2 písm. c) nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, s. 1; Zvl. vyd. 06/02, s. 3).
- 18 S odvoláním na skutečnost, že není „dopravce[m] Společenství“ podle čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004, dospěla tato společnost k závěru, že není povinna nahradit D. Schenkelovi škodu vzniklou z důvodu zrušeného letu.
- 19 Amtsgericht Frankfurt am Main vyhověl žalobě D. Schenkela. Emirates se odvolala k Oberlandesgericht Frankfurt am Main.
- 20 Třebaže se Oberlandesgericht Frankfurt am Main přiklání k závěru, že let tam a let zpáteční let představují pro účely nařízení č. 261/2004 jeden a týž let, klade si otázku ohledně opodstatněnosti tohoto výkladu pojmu „let“.
- 21 Za těchto podmínek se Oberlandesgericht Frankfurt am Main rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být ustanovení čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení [...] č. 261/2004 [...] vykládáno v tom smyslu, že ‚let‘ zahrnuje v každém případě cestu letadlem z původního místa odletu do místa určení a zpět tehdy, jsou-li let tam a zpáteční let rezervovány současně?“

K předběžné otázce

- 22 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda má být čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 vykládán tak, že se použije na případ zpáteční cesty, kdy cestující, kteří původně odletěli z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, se vrátí na toto letiště letadlem, které odletělo z letiště umístěného ve třetí zemi. Předkládající soud se rovněž táže, zda okolnost, že let tam i let zpáteční jsou rezervovány současně, má vliv na výklad tohoto ustanovení.
- 23 Ve své otázce odkazuje předkládající soud na pojmy „let“ a „cesta“ použité v nařízení č. 261/2004 a požaduje odpověď, zda pojem „let“ zahrnuje zpáteční cestu letadlem.
- 24 Pojem „let“ je pro zodpovězení položené otázky určující navzdory skutečnosti, že ačkoli je ho použito v německém znění čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004, výrazná většina ostatních jazykových verzí téhož ustanovení jej buďto nezmiňuje, anebo užívá termínu odvozeného od slova „let“.
- 25 Jak totiž uvedla generální advokátka v bodě 8 svého stanoviska, cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu nebo třetí země jsou nutně cestujícími nastupujícími let na takovémto letišti. Tyto rozdíly mezi různými jazykovými zněními jsou tudíž bezvýznamné pro skutečný smysl, jenž musí být přikládán daným ustanovením, která určují oblast působnosti uvedeného nařízení.
- 26 Úvodem je tudíž třeba podat výklad pojmu „let“.

- 27 V tomto ohledu je nutno konstatovat, že vymezení tohoto pojmu není podáno v článku 2 nařízení č. 261/2004, nazvaném „Definice“. Není definován ani v ostatních částech tohoto nařízení.
- 28 Za těchto okolností je důležité vyložit pojem „let“ ve světle všech ustanovení nařízení č. 261/2004, jakož i účelu sledovaného uvedeným nařízením.
- 29 Před přistoupením k této analýze je však třeba uvést, že čl. 3 odst. 1 bod a) nařízení č. 261/2004, na který odkazuje předkládající soud, je nutno chápat ve spojení s bodem b) téhož čl. 3 odst. 1.
- 30 Z celkového znění tohoto odstavce vyplývá, že zmiňované nařízení se uplatní v situacích, kdy cestující nastoupí let buďto na letišti umístěném na území členského státu [bod a)], anebo na letišti umístěném na území třetí země a směřují na letiště umístěné na území členského státu, za podmínky, že letecký dopravce provozující tento let je dopravcem Společenství [bod b)].
- 31 Z toho plyne, že situace, kdy cestující odlétají z letiště umístěného v třetí zemi, nemůže být považována za situaci spadající pod čl. 3 odst. 1 bodu a) nařízení č. 261/2004, a že tudíž do oblasti působnosti zmiňovaného nařízení spadá pouze při splnění podmínky stanovené v samotném čl. 3 odst. 1 bodě b), to znamená tehdy, je-li provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.
- 32 Co se týče dále výkladu relevantních ustanovení uvedeného nařízení, je nejprve zapotřebí uvést, že čl. 8 odst. 2 nařízení č. 261/2004 odkazuje na let, který je součástí souborné cesty, což implikuje, že let není totožný s cestou a že se cesta může skládat z několika letů. V tomto ohledu odstavec 1 uvedeného článku výslovně zmiňuje

pojem „zpáteční let“, čímž naznačuje existenci letu tam uskutečněného v průběhu téže cesty.

- 33 Platnost tohoto tvrzení je podpořena čl. 2 písm. h) nařízení č. 261/2004 podávajícím definici pojmu „cílové místo určení“, jímž se rozumí místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů.
- 34 Dále čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 rozlišuje mezi původním místem odletu a cílovým místem určení cestujících, a zmiňuje tak dvě různá místa. Přitom předpokládá, že „letem“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení se rozumí zpáteční cesta, by se rovnal úvaze, že cílové místo určení je totožné s původním místem odletu. V takovém případě by uvedené ustanovení pozbylo smyslu.
- 35 Konečně považovat „let“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 za zpáteční cestu by ve skutečnosti mělo za následek snížení ochrany, jež má být poskytována cestujícím na základě tohoto nařízení, což by odporovalo jeho cíli, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 69).
- 36 Krom toho čl. 4 odst. 1, čl. 5 odst. 1 a čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 vyžadují náhradu různých škod, k nimž může dojít u příležitosti letu, ale nepředpokládají, že by k některé z těchto škod mohlo dojít několikrát během téhož letu. Za těchto podmínek by cestující, kteří původně odletěli z letiště umístěného v členském státě, mohli tuto ochranu v případě, že by stejnou škodu utrpěli na cestě tam i na cestě zpět, nárokovat pouze jednou.

- 37 Nadto výklad čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 v tom smyslu, že let zahrnuje zpáteční cestu, by vedl rovněž k tomu, že by cestující pozbyli odpovídajících práv v situaci, kdy let z letiště umístěného na území členského státu není zajišťován dopravcem Společenství.
- 38 V tomto ohledu by cestující takového letu, kteří původně odletěli z letiště umístěného v třetí zemi, nemohli požívat ochrany zajišťované nařízením č. 261/2004. Naopak cestující, kteří by svou cestu zahájili tímž letem, by této ochrany požívat mohli, jelikož by byli považováni za cestující, kteří odletěli z letiště umístěného na území členského státu. Cestující téhož letu, jejichž ochrana ohledně důsledků škodných událostí vyplývajících z tohoto letu musí být stejná, by tudíž byli vystaveni různému zacházení.
- 39 Podle ustálené judikatury však zásada rovného zacházení nebo zákazu diskriminace vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněné (viz výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA, bod 95; viz též rozsudky ze dne 12. září 2006, Eman a Sevinger, C-300/04, Sb. rozh. s. I-8055, bod 57, a ze dne 11. září 2007, Lindorfer v. Rada, C-227/04 P, Sb. rozh. s. I-6767, bod 63).
- 40 Ve světle všech těchto prvků je třeba pojem „let“ ve smyslu nařízení č. 261/2004 vykládat tak, že se v zásadě skládá z jedné operace letecké dopravy, a tak určitým způsobem představuje „jednotku“ této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje svůj letový řád.
- 41 Naopak pojem „cesta“ se váže k osobě cestujícího, který si zvolí místo určení a přepraví se tam s použitím leteckých spojů zajišťovaných leteckými dopravci. Cesta, která obvykle zahrnuje části „cesta tam“ a „zpáteční cesta“, je určována především osobním a individuálním cílem přemístění se. Pojem „cesta“, jenž se neobjevuje ve znění čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004, je pro výklad tohoto ustanovení v zásadě nepodstatný.

- 42 Za těchto podmínek je třeba posoudit, mohou-li mít jiné právní nástroje, jež jsou relevantní v dané záležitosti, význam pro výklad pojmu „let“. V této souvislosti je třeba zkoumat, zda – jak se zdá konstatoval předkládající soud – je rozhodující Montrealská úmluva. Tato úmluva vymezuje povinnosti leteckých dopravců vůči cestujícím, s nimiž uzavřeli smlouvu o přepravě, a zejména stanovuje podmínky, za nichž může být cestujícím přiznána individualizovaná náprava ve formě náhrady škody, jestliže utrpěné škody byly důsledkem zpoždění.
- 43 Skutečností je, že Montrealská úmluva představuje nedílnou součást právního řádu Společenství (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA body 35 a 36). Krom toho z čl. 300 odst. 7 ES vyplývá, že orgány Společenství jsou vázány dohodami, které Společenství uzavřelo, a že v důsledku toho mají tyto dohody přednost před akty sekundárního práva Společenství (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 10. září 1996, Komise v. Německo, C-61/94, Recueil, s. I-3989, bod 52).
- 44 Montrealská úmluva však žádným způsobem neurčuje rozsah zmíněných povinností jakoukoli zmínkou o pojmu „let“, který se ostatně v textu této úmluvy nevyskytuje.
- 45 Krom toho jsou, jak správně uvádí předkládající soud, následné přepravy považovány podle Montrealské úmluvy za „jedinou přepravu“, zejména byly-li sjednány formou jediné smlouvy. Jelikož se však tento pojem „jediná přeprava“ odvolává na posloupnou řadu několika spojů zvolených cestujícím, blíží se spíše pojmu „cesta“, jak je vymezen v bodě 41 tohoto rozsudku.
- 46 Montrealská úmluva tudíž není určující pro výklad pojmu „let“ ve smyslu nařízení č. 261/2004.

- 47 Z bodů 32 až 41 tohoto rozsudku vyplývá, že zpáteční cesta nemůže být považována za jeden a tentýž let. Článek 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 nelze tudíž použít na případ zpáteční cesty odpovídající cestě ve věci projednávané v původním řízení, kdy cestující, kteří původně odletěli z letiště umístěného na území členského státu, se vrátí na toto letiště letadlem, které odletělo z letiště umístěného ve třetí zemi.
- 48 Takovýto výklad potvrzuje rovněž čl. 17 druhá odrážka nařízení č. 261/2004 vysvětlená ve dvacátém třetím bodě odůvodnění tohoto nařízení, podle něžž zákonodárce Společenství v budoucnu zamýšlí případné rozšíření oblasti působnosti zmíněného nařízení na cestující, kteří nastupují lety z letiště v třetí zemi s místem určení v členském státě, jež nejsou provozovány dopravci Společenství.
- 49 Jestliže by se čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 týkal též případů zpáteční cesty, kdy cestující, kteří původně odletěli z letiště umístěného na území členského státu nastoupí let z letiště v třetí zemi, spadali by cestující podle čl. 17 druhé odrážky uvedeného nařízení již do jeho oblasti působnosti. Toto ustanovení by tudíž pozbýlo smyslu.
- 50 Otázka týkající se okolnosti, že let tam a let zpáteční jsou předmětem jedné jediné rezervace, není relevantní pro závěr uvedený v bodě 47 tohoto rozsudku.
- 51 Definice pojmu „rezervace“ podaná v čl. 2 písm. g) nařízení č. 261/2004 totiž neobsahuje žádný prvek, jenž by umožnil upřesnit rozsah oblasti působnosti čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004. Skutečnost, že cestující provedou jedinou rezervaci, nemá vliv na samostatnost obou letů.

52 Způsob rezervace tudíž nelze považovat za prvek relevantní pro určení dosahu čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004.

53 Vzhledem k výše uvedeným úvahám je na položenou otázku třeba odpovědět tak, že čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že se nepoužije na případ zpáteční cesty, kdy cestující, kteří původně odletěli z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahují ustanovení Smlouvy, se vrátí na toto letiště letadlem, které odletělo z letiště umístěného ve třetí zemi. Okolnost, že let tam i let zpáteční jsou rezervovány současně, nemá vliv na výklad tohoto ustanovení.

K nákladům řízení

54 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 (čtvrtý senát) rozhodl takto:

Článek 3 odst. 1 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 se nepoužije na případ zpáteční cesty, kdy cestující, kteří původně odletěli z letiště umístěného na území členského státu,

na které se vztahují ustanovení Smlouvy, se vrátí na toto letiště letadlem, které odletělo z letiště umístěného ve třetí zemi. Okolnost, že let tam i let zpáteční jsou rezervovány současně, nemá vliv na výklad tohoto ustanovení.

Podpisy.