



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØE
přednesené dne 6. října 2021¹

Věc C-451/20

Airhelp Limited
proti
Austrian Airlines AG

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu, Rakousko)]

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Odškodňování cestujících v případě zrušení nebo významného zpoždění letů – Jediná rezervace u leteckého dopravce Společenství – Letecké spojení složené ze dvou letů s původním místem odletu a cílovým místem určení umístěnými ve třetí zemi – Místo příletu prvního letu a místo odletu druhého letu umístěné na území členského státu – Článek 3 odst. 1 písm. a) a b) – Oblast působnosti – Článek 5 odst. 1 písm. c) – Nabídka přesměrování – Zpožděný přesměrovaný let – Skutečný čas příletu do cílového místa určení – Povinnosti provozujícího leteckého dopravce – Článek 7 odst. 1 – Právo na náhradu škody“

I. Úvod

1. Tato žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu několika ustanovení nařízení (ES) č. 261/2004 o náhradách cestujícím v letecké dopravě².
2. Tato žádost o rozhodnutí o předběžné otázce byla předložena v rámci sporu mezi společností Airhelp Ltd (Hongkong), právním nástupcem cestujícího, a leteckou společností Austrian Airlines AG (Rakousko) ohledně žádosti o náhradu škody za zrušený let, a to z toho důvodu, že přesměrovaný let nabídnutý touto leteckou společností dotčenému cestujícímu neumožnil dosáhnout cílového místa určení do dvou hodin od plánovaného času příletu zrušeného letu.
3. Věc, o kterou jde v původním řízení, dává Soudnímu dvoru příležitost vyslovit se k použitelnosti nařízení č. 261/2004 na let s odletem a s cílovým místem určení ve třetí zemi s mezipřistáním ve členském státě. Soudní dvůr bude muset určit, zda se náhrada škody

¹ – Původní jazyk: francouzština.

² – Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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).

stanovená tímto nařízením pro dva lety s místem odletu nebo příletu ve členském státě v rámci dvou samostatných rezervací vztahuje na letecké spojení jako celek, jsou-li tyto dva lety rezervovány prostřednictvím jediné rezervace.

4. Soudní dvůr je vyzván rovněž k tomu, aby upřesnil pojem „skutečný čas příletu“, pokud jde o povinnosti provozujícího leteckého dopravce v rámci nabídky přesměrování, a aby určil, zda je tento dopravce odpovědný za přesměrovaný let provozovaný jiným leteckým dopravcem, takže případné zpoždění tohoto letu je přičitatelné tomuto na prvním místě uvedenému dopravci.

5. Na závěr své analýzy navrhuje Soudnímu dvoru, aby na tyto otázky odpověděl v tom smyslu, že nařízení č. 261/2004 se použije na situaci, ve které se na dva lety, jež byly předmětem jediné rezervace, toto nařízení vztahuje samostatně, a že provozující letecký dopravce, který uzavřel s cestujícím smlouvu o přepravě, se může povinnosti k náhradě škody zprostit pouze tehdy, nabídl-li cestujícímu přesměrování umožňující mu do cílového místa určení skutečně přiletět do dvou hodin po plánovaném času příletu zrušeného letu.

II. Unijní právo

6. Body 1, 2, 6, 12 a 13 nařízení č. 261/2004 stanoví, že:

„(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.

(2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.

[...]

(6) Ochrana poskytnutá cestujícím odlétajícím z letiště umístěného v členském státě by se měla rozšířit na ty cestující, kteří z letiště umístěného ve třetí zemi odlétají na letiště umístěné v členském státě, pokud let provozuje dopravce Společenství.

[...]

(12) Obtíže a nepohodlí způsobené cestujícím zrušením jejich letů by se měly rovněž zmírnit. Toho by mělo být dosaženo povinností dopravců informovat cestující o zrušení letu před plánovaným časem odletu a navíc jim nabídnout přiměřené přesměrování tak, aby cestující mohli provést jiná opatření. Pokud tak neučiní, měli by letečtí dopravci cestující odškodnit s výjimkou případu, kdy ke zrušení letu dojde za mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

(13) Cestujícím, jejichž lety jsou zrušeny, by mělo být umožněno proplacení jejich letenek nebo využití přesměrování za uspokojivých podmínek a mělo by být o ně v průběhu čekání na pozdější let dostatečně postaráno.“

7. Článek 2 tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, stanoví, že:

„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;

[...]

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;

[...]“

8. Článek 3 uvedeného nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, zakotvuje, že:

„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 provozujícím leteckým dopravcem Společenství.

[...]

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

9. Článek 5 odst. 1 písm. c) bod iii) téhož nařízení, nadepsaný „Zrušení“, stanoví, že:

„1. V případě zrušení letu:

[...]

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

[...]

- 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 jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.“

10. Článek 7 odst. 1 a 2 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, zakotvuje, že:

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

- a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů;
- b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů;
- c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí 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:

[...]

c) o čtyři hodiny v případě všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).“

11. Článek 8 odst. 1 tohoto nařízení, nadepsaný „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování“, stanoví, že:

„Odkazuje-li se na tento článek, je cestujícím nabídnuta možnost volby mezi:

[...]

b) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti [...].“

12. Článek 13 uvedeného nařízení, nadepsaný „Právo na následný postih“, zakotvuje, že:

„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. [...]“

III. Spor v původním řízení, předběžné otázky a řízení před Soudním dvorem

13. Cestující získal potvrzenou rezervaci na letecké spojení provozované společností Austrian Airlines, leteckým dopravcem Společenství, mezi Kišiněvem (Moldavsko) a Bangkokem (Thajsko) a zahrnující dva navazující lety plánované na den 29. května 2019: první let byl z Kišiněva (Moldavsko) do Vídně (Rakousko) a druhý let, jehož odlet byl naplánován několik hodin po příletu prvního letu, byl z Vídně (Rakousko) do Bangkoku (Thajsko) s plánovaným příletem do místa určení dne 30. května 2019 ve 14:20.

14. Let z Kišiněva do Vídně byl necelých sedm dní před plánovaným odletem zrušen. Společnost Austrian Airlines změnila rezervaci cestujícího na přesměrovaný let z Istanbulu (Turecko) do Bangkoku (Thajsko), jehož plánovaný přílet byl rovněž v den 30. května 2019, ale v 15:00³. Přesměrovaný let měl být tedy zpožděn jen o 40 minut oproti plánovanému času příletu původně rezervovaného letu. Tento přesměrovaný let však dorazil do Bangkoku v 16:47 hod., tedy se zpožděním 2 hodiny a 27 minut oproti plánovanému času příletu původně rezervovaného letu.

15. Společnost Airhelp, které dotčený cestující postoupil své právo na náhradu škody, které měl podle článku 7 nařízení č. 261/2004, se domáhá náhrady škody ve výši 300 eur a tvrdí, že společnost Austrian Airlines cestujícímu nenabídla přesměrování tak, aby se dostal do cílového místa určení, jímž byl Bangkok, do dvou hodin po původně plánovaném příletu. Tato částka zohledňuje skutečnost, že společnost Austrian Airlines je podle společnosti Airhelp oprávněna v souladu s čl. 7 odst. 2 písm. c) tohoto nařízení požadovat snížení výše náhrady škody, a to vzhledem k tomu, že cestující dorazil do cílového místa určení ve lhůtě nepřesahující čtyři hodiny po původně plánovaném čase. Společnost Austrian Airlines však takový požadavek zpochybňuje a tvrdí, že cestující nemá na takovou náhradu škody právo, neboť plánovaný čas příletu přesměrovaného letu byl 15:00 hod., a zpoždění tedy činilo pouze 40 minut oproti plánovanému času příletu původně rezervovaného letu, tj. 14:20 hod.

16. Soud rozhodující v prvním stupni, Bezirksgericht Schwechat (Okresní soud ve Schwechatu, Rakousko), žalobě vyhověl, přičemž konstatoval, že ze znění nařízení č. 261/2004 plyne, že v rámci výpočtu zpoždění letu je třeba porovnat plánovaný čas příletu původního letu s časem, kdy přesměrovaný let skutečně dorazil do cílového místa určení. Tento soud z toho dovodil, že letecký dopravce je z povinnosti zaplatit náhradu škody vyňat pouze tehdy, dosáhne-li cestující skutečně cílového místa určení přesměrovaným letem se zpožděním nejvýše dvě hodiny oproti původně plánovanému času.

17. Týž soud poznamenal, že v projednávaném případě bylo plánováno, že cestující dorazí do Bangkoku původně plánovaným letem ve 14:20 hod., avšak ve skutečnosti se do cílového místa určení přesměrovaným letem dostal až v 16:47 hod., tedy o 2 hodiny a 27 minut později. Uvedený soud dospěl k závěru, že žádost o náhradu škody je ve výši snižena o 50 % opodstatněná, avšak nezabýval se otázkou, zda okolnosti projednávaného případu skutečně spadají do působnosti ustanovení nařízení č. 261/2004.

18. Společnost Austrian Airlines podala proti rozhodnutí v prvním stupni odvolání k Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu, Rakousko).

³ – Z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že nebylo možné určit, jakým způsobem a v jakém čase byl cestující přepraven z Kišiněva do Istanbulu.

19. Tento soud uvádí, že z judikatury Soudního dvora podle všeho vyplývá, že mezipřistání na území Unie nemá za následek použití nařízení č. 261/2004 na lety, které byly předmětem jediné rezervace a jejichž počáteční místo odletu nebo jejichž cílové místo určení se nenachází na území Unie. Je-li tomu tak, domnívá se, že se toto nařízení na původně rezervovaný let z Kišiněva (Moldavsko) do Bangkoku (Thajsko) přes Vídeň (Rakousko) nevztahuje, neboť původní místo odletu a cílové místo určení jsou umístěny ve třetí zemi. Klade si však otázku, zda je takový výsledek v souladu s cílem uvedeného nařízení, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, a zdůrazňuje, že nebyly-li oba lety předmětem jediné rezervace, každý z nich spadá do oblasti působnosti téhož nařízení, a to v souladu se zněním čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení.

20. Tento soud dále poznamenává, že za předpokladu, že se nařízení č. 261/2004 použije, vyvstává otázka, zda čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii) tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že se časové meze, které stanoví, mají zakládat na *plánovaných* časech odletu a příletu nebo na *skutečných* časech odletu a příletu přesměrovaného letu. Zdůrazňuje, že ve věci, o kterou jde v původním řízení, závisí právo na náhradu škody v podstatě na odpovědi na otázku, zda je třeba porovnat plánovaný čas příletu do cílového místa určení s *plánovaným* časem příletu přesměrovaného letu (což je situace, která by nezakládala právo na náhradu škody, neboť zpoždění by bylo kratší než dvě hodiny), nebo spíše se *skutečným* časem příletu přesměrovaného letu (což je situace, která by zakládala právo na náhradu škody, neboť zpoždění by bylo delší než dvě hodiny).

21. Předkládající soud podotýká, že znění čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení č. 261/2004 nedává žádnou odpověď. Klade si otázku, zda formulace „je jim nabídnuto“, obsažená v tomto ustanovení, musí být vykládána v tom smyslu, že letecký dopravce je pouze povinen učinit cestujícím nabídku přesměrování, ale není povinen zajistit, že let dorazí v plánovaném čase nebo v určitém časovém úseku oproti tomuto času, takže případné zpoždění přesměrovaného letu provozovaného jiným dopravcem mu není třeba přičítat.

22. Za těchto okolností Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu) se rozhodl přerušit řízení a předložit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1. Musí být čl. 3 odst. 1 [nařízení č. 261/2004] vykládán v tom smyslu, že toto nařízení se má použít rovněž na letecké spojení, které je předmětem jediné rezervace a sestává ze dvou úseků letu, jež mají být provozovány (jediným) leteckým dopravcem Společenství, je-li jak místo odletu prvního úseku letu, tak místo příletu druhého úseku letu umístěno ve třetí zemi a je-li pouze místo příletu prvního úseku letu a místo odletu druhého úseku letu umístěno na území členského státu?

V případě kladné odpovědi na první otázku:

2. Musí být čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii) [nařízení č. 261/2004] vykládán v tom smyslu, že cestující má právo na náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení rovněž tehdy, má-li sice přesměrovaným letem, který mu byl nabídnut, dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu zrušeného letu, ve skutečnosti však do tohoto místa určení v této lhůtě nedorazil?“

23. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce byla zaevidována kanceláří Soudního dvora dne 23. září 2020. Písemná vyjádření předložili účastníci původního řízení, rakouská a dánská vláda, jakož i Evropská komise. Ústní jednání se nekonalo, ale strany a dotčené osoby s výjimkou dánské vlády odpověděly na otázky Soudního dvora ze dne 18. května 2021 písemně.

IV. Analýza

A. K použitelnosti nařízení č. 261/2004 na letecké spojení s původním odletem a cílovým místem určení ve třetí zemi, avšak zahrnující dva lety s místem odletu nebo příletu ve členském státě (první předběžná otázka)

24. První předběžnou otázkou se předkládající soud snaží zjistit, zda se nařízení č. 261/2004 použije na letecké spojení provozované leteckým dopravcem Společenství a složené ze dvou letů, které byly předmětem jediné rezervace, jsou-li místo původního odletu a cílové místo určení umístěny ve třetí zemi, v projednávaném případě v Moldavsku a Thajsku, a jsou-li místo příletu prvního letu a místo odletu druhého letu umístěny na území členského státu.

25. Předně konstatuji, že první let, Kišiněv – Vídeň, provozovaný leteckým dopravcem Společenství ze třetí země (Moldavsko) do členského státu (Rakousko), spadá na základě článku 3 odst. 1 písm. b)⁴ nařízení č. 261/2004 do oblasti působnosti tohoto nařízení, zatímco druhý let, Vídeň – Bangkok, z členského státu (Rakouska) do třetí země (Thajska), do oblasti působnosti tohoto nařízení spadá rovněž, a to podle čl. 3 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení.

26. I když se na každý z těchto dvou letů, posuzovaných samostatně, nařízení č. 261/2004 vztahuje, má okolnost, že byly předmětem jediné rezervace s místem původního odletu a cílovým místem určení umístěnými ve třetích zemích, za následek, že se toto nařízení nepoužije?

27. Zatímco společnost Austrian Airlines a dánská vláda zastávají názor, že na tuto otázku je třeba odpovědět kladně, a to s odůvodněním, že toto nařízení se nevztahuje na letecké spojení mezi třetí zemí a jinou třetí zemí, společnost Airhelp, rakouská vláda, jakož i Komise zastávají názor opačný.

28. V následující analýze vysvětluji, proč sdílím názor posledně uvedených.

29. *Zaprvé* ze znění čl. 3 odst. 1 písm. a) a b) nařízení č. 261/2004 ve spojení s bodem 6 odůvodnění tohoto nařízení nevyplývá, že by územní působnost tohoto nařízení měla, pokud jde o letecké spojení zahrnující dva nebo více letů, záviset na místě původního odletu a cílovém místě určení.

30. Článek 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004 totiž neupřesňuje, že by výrazy „odlétající z letiště umístěného na území členského státu“, obsažené v písm. a) tohoto nařízení, odkazovaly k *původnímu* místu odletu cestujícího, ani to, že by výrazy „na letiště umístěné na území členského státu“, obsažené v písmenu b) tohoto nařízení, činily odkaz na *cílové* místo určení⁵.

31. Použitelnost nařízení č. 261/2004 kromě toho podle všeho nezávisí na pojmech „původní odlet“ a „cílové místo určení“. Tato použitelnost je naopak spojena s existencí letu s odletem z letiště umístěného na území členského státu nebo s odletem z letiště umístěného ve třetí zemi a s příletem na letiště umístěné na území členského státu za podmínky, že letecký dopravce provozující tento let je dopravcem Společenství⁶. Relevantní je tedy pojem „letu“, jak byl vyložen

⁴ – S ohledem na spis předložený Soudnímu dvoru se domnívám, že podmínka stanovená v tomto ustanovení, podle něhož dotčený cestující neobdržel ve třetí zemi náhradu, odškodnění nebo pomoc, je splněna, což však bude muset ověřit předkládající soud.

⁵ – Jelikož pojem „cílové místo určení“ je v rámci přímo navazujících letů definován v čl. 2 písm. h) nařízení č. 261/2004 jako místo určení posledního letu, mohl normotvůrce na tento pojem v čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení odkázat.

⁶ – Viz rozsudek ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines, (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 30).

Soudním dvorem⁷, tedy jedna operace letecké dopravy představující „jednotku“ a provedená leteckým dopravcem, který určuje svůj letový řád⁸. Podle mého názoru zejména z pojmu „jednotka“ plyne, že za let lze považovat jednu operaci letecké dopravy mezi dvěma letišti⁹.

32. Vzhledem k tomu, že místo určení prvního letu je umístěno na území členského státu a odpovídá místu odletu druhého letu, vyplývá podle mého názoru ze samotných výrazů použitých v čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004 to, že toto místo může být pro účely použitelnosti tohoto nařízení zohledněno.

33. *Zadruhé* se po vzoru rakouské vlády a Komise domnívám, že úvahy o rovnosti zacházení svědčí ve prospěch použití nařízení č. 261/2004 na takové letecké spojení, jako je spojení, o které jde v původním řízení a které zahrnuje dva lety, a to nezávisle na použitém způsobu rezervace.

34. V tomto ohledu zdůrazňuji, že oblast působnosti nařízení č. 261/2004 se vztahuje na lety, které mají určitou vazbu na území Unie, tj. lety, které mají buď místo odletu [čl. 3 odst. 1 písm. a)], nebo místo určení [čl. 3 odst. 1 písm. b)] na letišti umístěném na území členského státu. Pokud každý ze dvou letů takovou vazbu má, neměla by okolnost, že tyto lety byly zakoupeny společně nebo samostatně, tuto vazbu narušit a mít za následek rozdílné zacházení s cestujícími na uvedených letech.

35. Tuto úvahu budu ilustrovat na příkladu dvou cestujících. Cestující A, jako je cestující, o kterého jde v původním řízení, si prostřednictvím jediné rezervace rezervoval dva lety, první let Kišinev (Moldavsko) – Vídeň (Rakousko) a druhý let Vídeň (Rakousko) – Bangkok (Thajsko). Cestující B, který cestuje po stejné trase jako cestující A, si rezervoval tytéž dva lety prostřednictvím dvou samostatných rezervací. Cestující B jako cestující na letu jednak ze třetí země do členského státu provozovaném dopravcem Společenství [čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004] a jednak z členského státu do třetí země [čl. 3 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení] jednoznačně požívá ochrany poskytované uvedeným nařízením. Měla by být cestujícímu A tato ochrana odeprána jen proto, že provedl jedinou rezervaci?

36. I když jsou cestující A a B v objektivně totožné situaci jakožto cestující na týchž letech, odmítnutí použití nařízení č. 261/2004 na cestujícího A by mělo za následek, že by se s těmito cestujícími zacházelo odlišně, neboť by nepožívali stejné ochrany ohledně škodlivých následků, které mohou být vyvolány zpožděními letu¹⁰.

37. Podle ustálené judikatury Soudního dvora přitom zásada rovného zacházení neboli zákaz diskriminace vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněné¹¹.

⁷ – Viz zejména rozsudky ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines, (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 40); ze dne 22. června 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, bod 20), jakož i ze dne 22. dubna 2021, Austrian Airlines (C-826/19, EU:C:2021:318, bod 34).

⁸ – Přičemž pojem „letový řád“ označuje trasu, kterou má letadlo uskutečnit z letiště odletu na letiště příletu [viz rozsudek ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další (C-83/10, EU:C:2011:652, bod 28)]. Uvádím ostatně, že pojem „cílového místa určení“ nepřipadá v úvahu, jelikož se používají pouze výrazy „letiště příletu“.

⁹ – I když pojem „let“ nebyl v nařízení č. 261/2004 definován, normotvůrce ve svém návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, jasně navrhl definovat pojem „let“ jako provoz letecké dopravy mezi dvěma letišti [COM (2013) 130 final, bod 4 odůvodnění, jakož i čl. 1 odst. 1 písm. e) bod n)].

¹⁰ – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 38).

¹¹ – Viz zejména rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA et ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, bod 95) a ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 39).

38. Cestující, kteří zažívají zpoždění letu, jako jsou cestující, o které jde v původním řízení, je proto podle mého názoru třeba považovat za cestující nacházející se ve srovnatelné situaci a nelze s nimi zacházet odlišně pouze proto, že se liší použitý způsob rezervace.

39. *Zatřetí* tuto analýzu potvrzuje cíl sledovaný normotvůrcem.

40. Připomínám, že nařízení č. 261/2004 má zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících.

41. Spadá-li každý let do působnosti tohoto nařízení a posuzován samostatně zakládá právo na náhradu škody, bylo by proto podle mého názoru v rozporu s tímto cílem ochrany cestujících, kdyby se mělo za to, že cestující této ochrany nepožívají, byly-li tyto lety předmětem jediné rezervace.

42. Nedávná judikatura Soudního dvora týkající se jediné rezervace¹² tento výklad nepopírá.

43. Tato judikatura se totiž týká přímo navazujících letů, kdy na rozdíl od skutkových okolností ve věci v původním řízení jeden z letů, posuzovaný samostatně, nespadá do oblasti působnosti nařízení č. 261/2004.

44. To plyne předně z rozsudku Wegener. Věc, která vedla k vydání tohoto rozsudku, se týkala letu s jedinou rezervací z Berlína (Německo), a tedy z členského státu, do Agadiru (Maroko), který se nachází ve třetí zemi, s navazujícím letem v Casablance (Maroko), která se nachází v téže třetí zemi. Cestující zmeškal druhý let z Casablanky do Agadiru a při příletu do cílového místa určení měl více než čtyřhodinové zpoždění, a to kvůli pozdnímu startu na odletu prvního letu v Německu. Na druhý let s odletem a příletem z letiště umístěného ve třetí zemi se nařízení 261/2004 nevztahovalo.

45. Soudní dvůr měl s odkazem na rozsudek Folkerts¹³ za to, že pro účely náhrady škody musí být zpoždění posuzováno oproti době příletu do cílového místa určení, tj. době příletu posledního letu¹⁴. Rozhodl, že ze slovního spojení „poslední let“ vyplývá, že pojem „přímo navazující lety“ musí být chápán tak, že se jím označují dva nebo více letů, které pro účely nároku cestujících na náhradu podle nařízení č. 261/2004 představují jeden celek¹⁵. Pokud jde o přepravu s jedinou rezervací, jako je ta, která vedla k vydání rozsudku Wegener, rozhodl Soudní dvůr, že musí být jako celek považována za přímo navazující lety a spadá do působnosti čl. 3 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení¹⁶.

46. Podotýkám, že zohlednění letů z letiště umístěného v jednom členském státě, v dotčeném případě v Německu, do cílového místa určení na letišti umístěném ve třetí zemi, v dotčeném případě v Maroku, jako celku umožnilo mít za to, že cestující má právo na náhradu škody, i když druhý let z letiště a na letiště umístěné v této třetí zemi, posuzovaný samostatně, nezakládal právo na náhradu škody. Toto řešení zjevně přispělo k zajištění vysoké úrovně ochrany, kterou normotvůrce zakotvil.

¹² – Viz rozsudky ze dne 31. května 2018, Wegener (C-537/17, dále jen „rozsudek Wegener“, EU:C:2018:361) a ze dne 11. července 2019, České aerolinie (C-502/18, dále jen „rozsudek České aerolinie“, EU:C:2019:604), jakož i usnesení ze dne 12. listopadu 2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, dále jen „usnesení KLM“, EU:C:2020:909).

¹³ – Rozsudek ze dne 26. února 2013 (C-11/11, EU:C:2013:106, body 33 a 34).

¹⁴ – Rozsudek Wegener, body 16 a 17.

¹⁵ – Rozsudek Wegener, bod 18.

¹⁶ – Rozsudek Wegener, body 24 a 25.

47. Obdobné řešení bylo následně zvoleno v rozsudku České aerolinie a v usnesení KLM.

48. Věc, která vedla k vydání rozsudku i České aerolinie, se týkala letu z členského státu s cílovým místem určení ve třetí zemi a s navazujícím letem ve třetí zemi¹⁷. Byla provedena jediná rezervace u leteckého dopravce Společenství, který zajistil první let. Soudní dvůr rozhodl, že cestující může svou žalobu na náhradu škody směřovat proti tomuto dopravci, přestože to nebyl dopravce, který provozoval druhý let, jenž způsobil zpoždění a tento let, posuzovaný samostatně, nezakládal právo na náhradu škody, neboť šlo o let mezi dvěma třetími zeměmi.

49. Konečně věc, která vedla k vydání usnesení KLM, se týkala letu ze třetí země do Unie s navazujícím letem v Unii¹⁸. Byla provedena jediná rezervace u dopravce Společenství. I když první let ze třetí země do Unie byl zajištěn dopravcem ze země mimo Společenství a nespadal tedy do oblasti působnosti čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004, a i když zpoždění v cílovém místě určení bylo způsobeno leteckým dopravcem tohoto prvního letu, připomněl Soudní dvůr, že takové navazující lety musí být chápány jako celek, na který se toto nařízení vztahuje¹⁹. Plynulo z toho, že cestující, který do cílového místa určení dorazil se zpožděním v rozsahu tří hodin nebo více, může vůči leteckému dopravci Společenství uplatnit svůj nárok na náhradu podle uvedeného nařízení²⁰.

50. Soudní dvůr zdůraznil, že toto řešení je odůvodněno cílem spočívajícím v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, aby se zaručilo, že přepravovaní cestující obdrží náhradu od provozujícího leteckého dopravce, který s nimi uzavřel smlouvu o přepravě, aniž jsou nuceni ohlížet se na opatření, která tento dopravce přijal k provedení jiných úseků letu s mezipřistáním, který uvedl na trh²¹.

51. Po vzoru Komise se tedy domnívám, že tato judikatura přispívá k naplnění cíle nařízení č. 261/2004, spočívajícího v zajištění vysoké úrovně ochrany tím, že toto nařízení vykládá tak, že se použije *rovněž* tehdy, zahrnuje-li celý let s mezipřistáními let, na který by se nařízení nevztahovalo, byl-li by tento let posuzován samostatně.

52. Naopak mám stejně jako tento orgán za to, že není na místě použít tuto judikaturu analogicky na letecké spojení zahrnující dva lety, jako je spojení, o které jde v původním řízení. Takové použití by podle mého názoru nebylo v souladu ani se smyslem, ani s cílem nařízení č. 261/2004, jelikož toto nařízení se již na oba lety, posuzované samostatně, vztahuje, a jelikož toto použití by vedlo k výsledku, který by byl v rozporu s výsledkem sledovaným normotvůrcem. Kdyby se v takových případech zohledňovaly lety jako celek, s přihlédnutím k původnímu místu odletu a cílovému místu určení, z nichž obě jsou umístěna ve třetí zemi, omezilo by to ochranu poskytovanou tímto nařízením tím, že by to cestujícího připravilo o veškerou ochranu podle tohoto nařízení, i když tyto lety provozované dopravcem Společenství zahrnují místo odletu nebo místo příletu v Unii, a spadají tedy do oblasti působnosti nařízení č. 261/2004.

¹⁷ – Místa odletu a příletu byla tato: původní odlet Praha (Česká republika, Evropská unie) – přímo navazující let Abú Dhabí (Spojené arabské emiráty, třetí země) – cílové místo určení Bangkok (Thajsko, třetí země).

¹⁸ – Místa odletu a příletu byla tato: původní odlet New York (Spojené státy, třetí země) – přímo navazující let Amsterdam (Nizozemsko, Evropská unie) – cílové místo určení Hamburk (Německo, Evropská unie).

¹⁹ – Viz usnesení KLM, bod 29.

²⁰ – Viz usnesení KLM, bod 33.

²¹ – Viz rozsudek České aerolinie, bod 30 a usnesení KLM, bod 31.

53. Jinak řečeno, mám za to, že výše analyzovaná judikatura týkající se jediné rezervace nemůže mít za následek, že z působnosti nařízení č. 261/2004 bude unikat situace, na kterou se toto nařízení jasně vztahuje²².

54. Mimo toho, že takové analogické použití by bylo v rozporu se zněním čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004, mělo by přinejmenším paradoxní důsledky.

55. Výsledkem by bylo, že kombinace letu, na který se toto nařízení vztahuje, a letu, na který se toto nařízení nevztahuje, jako ve věcech, ve kterých byly vydány rozsudky Wegener a České aerolinie, jakož i usnesení KLM, by umožnila cestujícímu být chráněn na obou letech jako celku, kdežto kombinace dvou letů, na které se uvedené nařízení vztahuje samostatně, jako ve věci v původním řízení, by vedla k tomu, že cestující by byl zcela zbaven ochrany.

56. To by konkrétně znamenalo, že cestující na letu, na který se nařízení č. 261/2004 nevztahuje, jako byli cestující na letu Agadir – Casablanca ve věci, která vedla k vydání rozsudku Wegener, nebo cestující na letu Abú Zabí – Bangkok ve věci, ve které byl vydán rozsudek České aerolinie, by požívali lepší ochrany před následky zrušení nebo zpoždění, než by byla ochrana, které by se těšili cestující dvou letů, z nichž každý spadá do působnosti tohoto nařízení, jako jsou cestující na letech Kišiněv – Vídeň a Vídeň – Bangkok, v takovém případě, jako je případ v původním řízení.

57. Doplním, že z rozsudků Wegener a České aerolinie, jakož i z usnesení KLM neplyne, že by přímo navazující lety měly být pro účely náhrady škody podle nařízení č. 261/2004 ve všech případech považovány za jediný let, nýbrž že tomu tak může být v rámci takových konfigurací letů, jako jsou ty, o které šlo ve věcech, které vedly k vydání těchto rozsudků.

58. Mám konečně za to, že rozsudek Emirates Airlines²³ týkající se letu tam a zpět svědčí ve prospěch výkladu, podle něhož musí být dva lety, stejně jako ve věci v původním řízení, přezkoumány samostatně, i když byly předmětem jediné rezervace. Soudní dvůr totiž rozhodl, že let tam a let zpět zakoupené v rámci jediné rezervace musí být posuzovány samostatně²⁴, takže takový let tam a zpět nespadá do působnosti čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004. Výklad Soudního dvora v tomto rozsudku vychází zejména z nutnosti neohrozit užitečný účinek tohoto ustanovení a nesnížit ochranu, která má být cestujícím podle tohoto nařízení přiznána²⁵.

59. Ze všech výše uvedených důvodů se domnívám, že čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že se toto nařízení použije na letecké spojení provozované dopravcem Společenství, které zahrnuje dva lety a bylo předmětem jediné rezervace, jsou-li původní místo odletu a cílové místo určení umístěny ve třetí zemi, avšak místo příletu prvního letu a místo odletu druhého letu je umístěno na území členského státu, takže každý let posuzovaný samostatně spadá do působnosti tohoto ustanovení.

²² – Buď podle čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004, což je případ letu Vídeň – Bangkok, nebo podle čl. 3 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení, což je případ letu Kišiněv – Vídeň, provozovaného dopravcem Společenství.

²³ – Rozsudek ze dne 10. července 2008 (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 52).

²⁴ – Viz rozsudek ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines, (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 51).

²⁵ – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines, (C-173/07, EU:C:2008:400, body 34 a 35).

60. S ohledem na odpověď, kterou navrhuji dát na první předběžnou otázku, mám za to, že není třeba vyjádřit se k použitelnosti dohody EU-Moldavsko o vytvoření společného leteckého prostoru na situaci sporu v původním řízení²⁶.

B. K zohlednění plánovaného nebo skutečného času příletu do cílového místa určení pro účely náhrady škody (druhá předběžná otázka)

61. Druhou předběžnou otázkou se předkládající soud snaží zjistit, zda má cestující podle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení č. 261/2004 právo na odškodnění, měl-li sice přesměrovaný let, který mu byl nabídnut, dorazit do cílového místa určení nejpozději do dvou hodin po plánovaném čase příletu zrušeného letu, avšak ve skutečnosti do cílového místa určení v této lhůtě nedorazil.

62. Tato otázka se v podstatě týká toho, zda je provozující letecký dopravce, který učinil nabídku přesměrování, jež původně odpovídá časovým požadavkům stanoveným v tomto ustanovení, odpovědný rovněž za zpoždění přesměrovaného letu provozovaného jiným provozujícím leteckým dopravcem, pokud tento let již těmto požadavkům neodpovídá.

63. Podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 mají cestující v případě zrušení letu v zásadě právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jak je definována v článku 7 uvedeného nařízení.

64. Provozující letecký dopravce se této povinnosti k náhradě škody může zprostit pouze v ojedinělých případech stanovených v bodech i) až iii) prvního ustanovení²⁷.

65. Byl-li cestující podle bodu iii) prvního ustanovení informován o zrušení letu méně než sedm dní před plánovaným odletem, má právo na náhradu škody pouze, jsou-li splněny dvě kumulativní podmínky. Cestujícímu musí být zaprvé nabídnuto přesměrování, které by mu umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu. Zadruhé, toto přesměrování musí cestujícímu umožnit *dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu*²⁸.

²⁶ – Otázka použití dohody EU-Moldavsko byla vznesena Komisí, aniž by se však tento orgán v tomto ohledu jasně vyjádřil a aniž by Soudní dvůr byl v tomto ohledu předkládajícím soudem dotázán. Podpůrně však podotýkám, že tato dohoda na rozdíl od jiných dohod uzavřených Uníí, které uvádím níže, neobsahuje žádné ustanovení, které by podobně jako tyto dohody stanovilo, že ve všech případech, kdy akty Unie zmíněné v této dohodě, zejména nařízení č. 261/2004, odkazují na „členský/é stát/y“, má se za to, že tyto zmínky mají odkazovat nejen na členské státy Unie, nýbrž rovněž na Moldavskou republiku. Z toho podle mého názoru plyne, že uplatňování dohody EU – Moldavsko nemá za následek, že by se s Moldavskou republikou muselo nakládat jako se členským státem. Tento stát zůstává ve smyslu nařízení č. 261/2004 třetí zemí. Z toho dovozují, že původní odlet z Moldavska s cílovým místem určení v Thajsku neumožňuje mít za to, že let posuzovaný jako celek spadá do oblasti působnosti tohoto nařízení. Další dohody uzavřené Uníí zahrnují například Dohodu o Evropském hospodářském prostoru ze dne 2. května 1992 (Úř. věst. 1994, L 1, s. 3; Zvl. vyd. 11/52, s. 3), ve znění Dohody o účasti Bulharské republiky a Rumunska v Evropském hospodářském prostoru (Úř. věst. 2007, L 221, s. 15) [viz zejména čl. 47 odst. 2, čl. 126 odst. 1 bod 8 Protokolu č. 1 a přílohu XIII, jakož i rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:2020: 460, bod 32)], nebo Mnohostrannou dohodu mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy a Albánskou republikou, Bosnou a Hercegovinou, Bulharskou republikou, Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií, Republikou Černá Hora, Chorvatskou republikou, Islandskou republikou, Prozatímní správní misí Organizace spojených národů v Kosovu, Norským královstvím, Rumunskem a Republikou Srbsko o vytvoření společného evropského leteckého prostoru ze dne 16. října 2006 (Úř. věst. L 285, s. 3, viz zejména bod 3 přílohy II).

²⁷ – Tyto výjimky musejí být vykládány doslovně. Viz zejména rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20) a usnesení ze dne 27. června 2018, flightright (C-130/18, nezveřejněno, EU:C:2018:496, bod 14).

²⁸ – Upřesňuji, že „plánovaný čas příletu“ obsažený v tomto bodě iii) odkazuje na čas příletu *původně* rezervovaného letu.

66. Znění čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení č. 261/2004, stejně jako znění čl. 7 odst. 2 uvedeného nařízení, zmiňující „čas příletu“, neposkytují jasnou odpověď, pokud jde o otázku, zda je to *plánovaný* čas příletu přesměrovaného letu nebo *skutečný* čas příletu přesměrovaného letu, který je třeba zohlednit pro účely stanovení, zda je tato podmínka splněna.

67. Soudní dvůr nicméně uvedl, že pro účely náhrady škody za zpoždění na základě článku 7 nařízení č. 261/2004 je důležité pouze zpoždění zjištěné oproti plánovanému času příletu do cílového místa určení²⁹.

68. Přesněji Soudní dvůr rozhodl, že články 2, 5 a 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že pojem „čas příletu“ používaný k určení rozsahu zpoždění, které postihlo cestující v letecké dopravě, označuje okamžik, kdy se otevřou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit³⁰, a tedy označuje okamžik, kdy letadlo skutečně přiletělo na letiště určení.

69. Mimoto uvádím, že Soudní dvůr přiznal cestujícímu právo na náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení č. 261/2004, přičemž zohlednil čas, kdy letadlo provádějící přesměrování letu přistálo, a tedy skutečný čas jeho příletu do cílového místa určení³¹.

70. Z toho jsem dovodil závěr, že dosáhl-li přesměrovaný let skutečně cílového místa určení se zpožděním větším než dvě hodiny oproti plánovanému času příletu původně rezervovaného letu, jako je tomu v projednávaném případě, kde došlo ke zpoždění o 2 hodiny a 27 minut, není ve skutečnosti splněna druhá podmínka stanovená v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) nařízení č. 261/2004, takže dotčený cestující by měl mít právo na náhradu škody uvedené v článku 7 tohoto nařízení.

71. Zaprvé po vzoru Komise se domnívám, že tento výklad je jediný, který je s to v souladu s cílem nařízení č. 261/2004 napravit škodu, která cestujícímu v konečném důsledku vznikla v důsledku zpoždění a která spočívá ve ztrátě času, jež má nezvratnou povahu³².

72. Jelikož nepohodlí, které představuje tato ztráta času v rámci přímo navazujících letů, je konkretizováno teprve při příletu cestujícího do cílového místa určení³³, lze zpoždění přesměrovaného letu posoudit pouze s ohledem na skutečný čas příletu cestujícího.

73. Takový výklad nelze zadruhé zpochybnit tím, že provozující letecký dopravce učinil nabídku na přesměrování, která na papíře splňovala časové podmínky nutné pro takové přesměrování.

²⁹ – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. února 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, bod 35). Pojem „zjištěný“ užitý Soudním dvorem svědčí o skutečné povaze času, kdy cestující skutečně dosáhne cílového místa určení.

³⁰ – Viz rozsudky ze dne 4. září 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141, bod 27) a usnesení ze dne 1. října 2020, FP Passenger Service (C-654/19, EU:C:2020:770, body 28 a 29).

³¹ – Viz usnesení ze dne 27. června 2018, flightright (C-130/18, nezveřejněno, EU:C:2018:496, body 6 až 8 a 23). Skutkové okolnosti věci, která vedla k vydání tohoto usnesení, neumožňují určit, zda se skutečný čas příletu shodoval s plánovaným časem příletu přesměrovaného letu. Skutečnost, že Soudní dvůr vzal dobu přistání v úvahu, je nicméně velmi výmluvným důkazem.

³² – Viz zejména rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 52), jakož i ze dne 23. října 2012, Nelson a další (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 48).

³³ – Viz rozsudek Wegener, bod 16.

74. Formulace čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení č. 261/2004, podle něhož jim musí být provozujícím leteckým dopravcem nabídnuto „přesměrování jejich letu [...] které by jim umožnilo dosáhnout“ cílového místa určení, by totiž sice mohla znamenat, že jakmile dotčený cestující přijme nabídku přesměrování, která splňuje v ní stanovené podmínky, nebude za řádné provedení této nabídky tento dopravce odpovídat.

75. Aby se však omezily závažné potíže a nepohodlí³⁴ způsobené zrušením letu, musí být ustanovení zakládající práva cestujícím v letecké dopravě vykládána široce³⁵.

76. V tomto ohledu z čl. 8 odst. 1 písm. b) ve spojení s bodem 12 a 13 odůvodnění nařízení č. 261/2004 předně plyne, že tento provozující letecký dopravce se může zprostit povinnosti zaplatit náhradu škody pouze tehdy, pokud *využil* všech prostředků, které měl k dispozici, aby zajistil přiměřené, uspokojivé a včasné přesměrování³⁶.

77. Mimoto má povinnost náhrady škody pro provozujícího leteckého dopravce motivační účinky nesoucí s sebou, že právo cestujícího na přesměrování musí být účinně uplatňováno, jinak může být ohroženo³⁷.

78. Z toho podle mého názoru plyne, že provozující letecký dopravce, který je povinen cestujícímu nabídnout přesměrování, musí zajistit, aby tato nabídka byla řádně naplněna tak, aby cestující skutečně dosáhl cílového místa určení za podmínek, které jsou při dodržení letových řádů srovnatelné s podmínkami zrušeného letu.

79. Toto účinné provádění přesměrování podle mého názoru dále implicitně plyne ze smluvní povahy vztahu, který pojí cestujícího s provozujícím leteckým dopravcem, s ohledem na definici tohoto posledně uvedeného pojmu v čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004. Uzavření smlouvy mezi těmito stranami je totiž pro cestující zárukou, že se dostanou do cílového místa určení v souladu se stanoveným letovým řádem³⁸.

80. Pokud tudíž podle čl. 3 odst. 5 druhé věty nařízení č. 261/2004 provozující letecký dopravce, který s dotčeným cestujícím neuzavřel smlouvu, plní povinnosti plynoucí z tohoto nařízení, *má se za to, že jedná jménem osoby, která s tímto cestujícím uzavřela smlouvu*. To v projednávaném případě znamená, že provozující letecký dopravce, který provedl přesměrování, je považován za osobu jednající jménem společnosti Austrian Airlines, která mu svěřila provedení tohoto přesměrování.

81. Toto řešení tak umožňuje zabránit tomu, aby se letecký dopravce, s nímž cestující uzavřel přepravní smlouvu, neschovával za leteckého dopravce, který stojí za vadným provedením přesměrovaného letu³⁹.

³⁴ – Viz bod 2 odůvodnění nařízení č. 261/2004 a rozsudek ze dne 12. března 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204, bod 30).

³⁵ – Viz zejména rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 44 a 45), jakož i ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 17). V tomto smyslu viz rovněž cíl ochrany spotřebitelů, včetně cestujících v letecké dopravě, rozsudek ze dne 23. března 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, bod 50).

³⁶ – Viz rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, body 58 a 59).

³⁷ – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. března 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204, bod 32).

³⁸ – V tomto smyslu viz sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě ze dne 11. dubna 2011 o uplatňování nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů [COM(2011) 174 final, s. 8].

³⁹ – Obdobně v rámci dohody o rozdělení mezi dvěma provozujícími leteckými dopravci viz rozsudek České aerolinie, body 27, 29 a 30, a usnesení KLM, body 29 až 31.

82. Konečně není podle všeho nepřiměřené, aby povinnosti stanovené nařízením č. 261/2004 byly neneseny leteckými dopravci, s nimiž dotčení cestující uzavřeli smlouvu o přepravě, a to vzhledem k tomu, že tato smlouva jim zakládá právo na let, který by neměl být ani zrušen ani zpožděn⁴⁰, a to aniž je dotčeno právo těchto dopravců dosáhnout úlev v oblasti náhrady škody⁴¹ nebo domáhat se náhrady vůči jakékoli osobě, která zpoždění způsobila⁴².

83. Na základě výše uvedených úvah jsem toho názoru, že přesměrování nabídnuté leteckým dopravcem, jenž s cestujícím uzavřel smlouvu o přepravě, musí být tímto dopravcem skutečně provedeno, takže cestující má právo na náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, překročí-li skutečný čas příletu tohoto přesměrování do cílového místa určení plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu o více než dvě hodiny.

V. Závěry

84. S ohledem na výše uvedenou analýzu navrhuji, aby Soudní dvůr na otázky předložené Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburg, Rakousko) odpověděl takto:

- „1) Článek 3 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládán v tom smyslu, že se toto nařízení použije na letecké spojení provozované dopravcem Společenství, které zahrnuje dva lety a bylo předmětem jediné rezervace, jsou-li původní místo odletu a cílové místo určení umístěny ve třetí zemi, avšak místo příletu prvního letu a místo odletu druhého letu je umístěno na území členského státu, takže každý let posuzovaný samostatně spadá do působnosti tohoto ustanovení.
- 2) Článek 5 odst. 1 písm. c) bod iii) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že přesměrování nabídnuté leteckým dopravcem, jenž s cestujícím uzavřel smlouvu o přepravě, musí být tímto dopravcem skutečně provedeno, takže cestující má právo na náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení, překročí-li skutečný čas příletu tohoto přesměrování do cílového místa určení plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu o více než dvě hodiny.“

⁴⁰ – Viz zejména rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon a další* (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 68), jakož i ze dne 23. října 2012, *Nelson a další* (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 80).

⁴¹ – Viz čl. 7 odst. 2 nařízení č. 261/2004.

⁴² – Viz článek 13 nařízení č. 261/2004, na jehož základě by se provozovatel, jako je společnost Austrian Airlines, mohl domáhat náhrady na provozujícím leteckém dopravci, který způsobil zpoždění přesměrovaného letu.