



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

24. února 2022*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 3 odst. 1 – Rozsah působnosti – Přímo navazující let s odletem ze třetí země a místem určení ve třetí zemi – Jediná rezervace u leteckého dopravce Společenství – Přímo navazující let na území členského státu – Článek 5 odst. 1 písm. c) bod iii) a článek 7 – Zpožděný přeměrovaný let – Zohlednění hodiny skutečného příletu pro účely náhrady škody“

Ve věci C-451/20,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) ze dne 25. srpna 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 23. září 2020, v řízení

Airhelp Ltd

proti

Austrian Airlines AG,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení K. Jürimäe, předsedkyně třetího senátu vykonávající funkci předsedy čtvrtého senátu, S. Rodin (zpravodaj) a N. Piçarra, soudci,

generální advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Airhelp Ltd E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin,
- za Austrian Airlines AG par M. Klemmem, Rechtsanwalt,
- za rakouskou vládu J. Schmoll a G. Kunnertem, jako zmocněnci,
- za dánskou vládu M. Wolff, jakož i J. Nymann-Lindegrenem a M. Jespersenem, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: němčina.

– za Evropskou komisi G. Braunem a K. Simonssonem, jako zmocněnci,
po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 6. října 2021,
vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 odst. 1, čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) a čl. 7 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společnostmi Airhelp Ltd a Austrian Airlines AG ve věci odmítnutí posledně uvedené nahradit škodu NT, cestujícímu v letecké dopravě, jehož právní nástupkyní je společnost Airhelp, z důvodu zrušení jeho letu.

Právní rámec

- 3 Článek 2 písm. h) nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Definice“, stanoví:
„Pro účely tohoto nařízení se:
[...]
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;
[...]“
- 4 Článek 3 tohoto nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odstavcích 1 a 5 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 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.“

5 Článek 5 uvedeného nařízení, nadepsaný „Zrušení“, ve svém odst. 1 písm. c) bod iii) stanoví:

„V případě zrušení letu:

[...]

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

[...]

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.“

6 Článek 7 téhož nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, v odstavcích 1, 2 a 4 stanoví:

„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:

a) o dvě hodiny v případě všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, nebo

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

[...]

4. Vzdálenosti uvedené v odstavci 1 a 2 se měří metodou ortodromické dráhy letu.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 7 NT měl rezervaci na přímo navazující let na trase z Kišiněva (Moldavsko) do Bangkoku (Thajsko) přes Vídeň (Rakousko). Bylo naplánováno, že letecký dopravce provozuje oba lety, které tvořily tento přímo navazující let, u něhož byla provedena jediná rezervace. První úsek letu byl z Kišiněva do Vídně s plánovaným časem odletu a příletu dne 29. května 2019 v 15:55 hod. a v 16:40 hod. Druhý úsek letu byl následně z Vídně do Bangkoku s plánovaným časem odletu a příletu dne 29. května 2019 ve 23:20 hod. a 30. května 2019 ve 14:20 hod. Podle metody ortodormické dráhy letu činí vzdálenost mezi Kišiněvem a Bangkokem více než 3 500 km.
- 8 Let z Kišiněva do Vídně byl necelých sedm dní před plánovaným odletem zrušen. Společnost Austrian Airlines tedy změnila tuto rezervaci NT a přesměřovala jej na jiný let s číslem TK 68 z Istanbulu (Turecko) do Bangkoku s plánovaným časem odletu a příletu 30. května 2019 v 01:25 hod. a v 15:00 hod. Ze žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že nebylo možné určit, jakým způsobem a v jakém čase byl NT přepraven z Kišiněva do Istanbulu. Let z Istanbulu do Bangkoku dosáhl tohoto cílového místa určení v 16:47 hodin, tedy se zpožděním o 1 hodinu a 47 minut oproti plánovanému času tohoto přesměřovaného letu.
- 9 V případě, že by let z Istanbulu do Bangkoku nebyl zpožděn, byl by NT dopraven do cílového místa určení, Bangkoku, 40 minut později, než kdyby mohl cestovat v souladu se svým původním plánem přes Vídeň. Vzhledem k tomu, že tento let Istanbul-Bangkok byl zpožděn o 1 hodinu a 47 minut, se však NT ve skutečnosti dostal do cílového místa určení se zpožděním 2 hodiny a 27 minut oproti plánovanému času příletu původně rezervovaného přímo navazujícího letu.
- 10 NT postoupil společnosti Airhelp právo, které měl vůči společnosti Austrian Airlines na základě článku 7 nařízení č. 261/2004.
- 11 Společnost Airhelp podala k Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu, Rakousko) žalobu na náhradu škody ve výši 300 eur z důvodu, že Austrian Airlines nenavrhlá NT přesměrování, které by mu umožnilo dosáhnout jeho cílového místa určení do dvou hodin od původně rezervovaného přímo navazujícího letu, přičemž připustila, že skupina Austrian Airlines byla oprávněna uplatnit snížení výše náhrady škody stanovené v čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 podle odstavce 2 tohoto článku o polovinu.
- 12 Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu) žalobě společnosti Airhelp vyhověl s odůvodněním, že ze znění nařízení č. 261/2004 jasně vyplývá, že v kontextu čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) tohoto nařízení je třeba porovnat plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu a čas, kdy přesměřovaný let skutečně dosáhl cílového místa určení. Tento soud z toho vyvodil, že letecký dopravce je osvobozen od povinnosti platit náhradu podle článku 7 tohoto nařízení pouze tehdy, dosáhne-li cestující ve skutečnosti svého cílového místa určení přesměřovaným letem se zpožděním nejvýše dvě hodiny oproti plánovanému času příletu původně rezervovaného letu. Uvedený soud se však nezabýval otázkou, zda byla ustanovení nařízení č. 261/2004 použitelná na věc, která mu byla předložena.
- 13 Společnost Austrian Airlines podala proti tomuto rozhodnutí odvolání k předkládajícímu soudu, Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko), přičemž zpochybnila význam časových omezení stanovených soudem prvního stupně. Podle společnosti Austrian Airlines je v případě zrušení letu pro účely použití čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení č. 261/2004 třeba zohlednit nikoli skutečný čas příletu přesměřovaného letu na místo cílového místa určení, ale čas příletu obvykle plánovaný pro tento let.

- 14 Předkládající soud si nicméně klade otázku, zda je nařízení č. 261/2004 použitelné na věc, která mu byla předložena, s ohledem na judikaturu Soudního dvora, z níž vyplývá, že mezipřistání na území Unie nemá za následek použití nařízení č. 261/2004 na přímo navazující lety, jejichž místo odletu nebo jejichž cílové místo určení se nenachází na území Unie. Právě tak je tomu přítom v případě přímo navazujícího letu dotčeného v projednávané věci. Tento soud si klade otázku, zda je takové řešení v souladu s cílem uvedeného nařízení, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících. V tomto ohledu předkládající soud poznamenává, že pokud by oba úseky letu nebyly předmětem jediné rezervace, každý z nich by skutečně spadl do působnosti nařízení č. 261/2004 v souladu s jasným zněním jeho čl. 3 odst. 1.
- 15 Kromě toho v případě, že by nařízení č. 261/2004 bylo použitelné, bylo by třeba určit, zda se čas odletu a příletu uvedený v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) tohoto nařízení vztahují k původně plánovanému času přesměrovaného letu nebo ke skutečnému času odletu a příletu tohoto letu. Pouze v tomto posledně uvedeném případě by se totiž NT mohl domáhat náhrady škody vůči společnosti Austrian Airlines.
- 16 Předkládající soud, který vychází z analýzy jednotlivých jazykových znění nařízení č. 261/2004, jakož i z vnitrostátní judikatury, má za to, že uvedené ustanovení musí být vykládáno v tom smyslu, že je třeba porovnat plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu a čas skutečného příletu přesměrovaného letu. Má za to, že takový výklad je podle všeho podpořen i usnesením ze dne 27. června 2018, flihtright (C-130/18, nezveřejněné, EU:C:2018:496).
- 17 Předkládající soud má však za to, že argumentace společnosti Austrian Airlines, podle níž takový výklad může vést k výsledkům, které jsou v rozporu s cílem vysoké úrovně ochrany cestujících, není irelevantní, jelikož zohlednění okamžiku skutečného příletu přesměrovaného letu by mohlo mít odlišné právní následky pro totožné situace.
- 18 Konečně si předkládající soud klade otázku, zda článek 5 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce je pouze povinen dotčenému cestujícímu nabídnout přesměrování a následně nemá žádnou odpovědnost v případě zpoždění přesměrovaného letu, jelikož tento dopravce nemusí uvedený let provozovat. V tomto ohledu z rozsudku ze dne 12. března 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), vyplývá, že nepohodlí způsobené cestujícímu z důvodu zrušení rezervovaného letu a významného zpoždění přesměrovaného letu musí být předmětem odlišného posouzení a může případně vést ke vzniku dvou nároků na náhradu škody.
- 19 Za těchto okolností se Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu) 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 bylo předmětem jediné rezervace a které sestává ze dvou úseků letu, jež mají být provozovány (jediným) leteckým dopravcem Společenství, je-li jak místo odletu prvního úseku letu, tak i 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, měl-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 svého místa určení v této lhůtě nedorazil?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 20 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že se toto nařízení použije na přímo navazující let, který byl předmětem jediné rezervace a který se skládá ze dvou úseků letu, které mají být provozovány leteckým dopravcem Společenství, pokud se letiště odletu prvního úseku letu i letiště příletu druhého úseku letu nacházejí ve třetí zemi, přičemž na území členského státu se nachází pouze letiště, kde se uskutečňuje mezipřistání.
- 21 Podle čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 se toto nařízení vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu. Podle čl. 3 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení se toto nařízení vztahuje rovněž na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva EU, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.
- 22 Podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že při výkladu ustanovení unijního práva je třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (rozsudek ze dne 2. prosince 2021, Vodafone Kabel Deutschland, C-484/20, EU:C:2021:975, bod 19 a citovaná judikatura).
- 23 V tomto ohledu zaprvé ze znění čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004 vyplývá, že se toto nařízení použije za podmínek, které stanoví na cestující, a nikoli na lety, kterými cestují, takže relevantní jsou pouze místo letiště odletu a místo příletu dotčeného cestujícího, a nikoli letiště používaná jako místa mezipřistání letadly, která tento cestující využil, aby dosáhl svého místa příletu. Z toho vyplývá, že v případě přímo navazujících letů, které jsou předmětem jediné rezervace, nelze pro účely použití tohoto článku zohlednit místo letiště mezipřistání, jelikož toto místo nelze považovat za místo letiště odletu nebo příletu dotčeného cestujícího.
- 24 Zadruhé je tento výklad potvrzen analýzou kontextu, v němž se nachází čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004. Pojem „cílové místo určení“ je v čl. 2 písm. h) nařízení č. 261/2004 definován jako místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů.
- 25 Soudní dvůr přitom rozhodl, že z výrazu „poslední let“ vyplývá, že pojem „přímo navazující lety“ musí být chápán tak, že se jím označují dva nebo více letů, které představují jeden celek pro účely nároku cestujících na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004 (rozsudek ze dne 31. května 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, bod 18 a citovaná judikatura). Tak je tomu v případě, kdy dva nebo více letů, stejně jako v situaci dotčené ve věci v původním řízení, byly předmětem jediné rezervace (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 31. května 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, bod 19 a citovaná judikatura).

- 26 V tomto smyslu Soudní dvůr rozhodl, že let s jedním nebo více navazujícími lety, který byl předmětem jediné rezervace, představuje jeden celek pro účely nároku cestujících na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004, což znamená, že použitelnost nařízení č. 261/2004 musí být posuzována s ohledem na původní místo odletu a cílové místo určení tohoto letu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. července 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, bod 16 a citovaná judikatura, jakož i usnesení ze dne 12. listopadu 2020, KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, EU:C:2020:909, bod 19 a citovaná judikatura).
- 27 Tento výklad je rovněž podpořen judikaturou Soudního dvora, podle níž pro účely paušální náhrady škody stanovené v článku 7 nařízení č. 261/2004 záleží pouze na zpoždění zjištěném oproti plánovanému času příletu do cílového místa určení, které je chápáno jako místo určení posledního letu dotčeného cestujícího, a dále na vzdálenosti mezi místem prvního odletu a cílovým místem určení bez ohledu na případné navazující lety (viz zejména rozsudek ze dne 26. února 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, bod 35 a usnesení ze dne 22. dubna 2021, British Airways, C-592/20, nezveřejněno, EU:C:2021:312, bod 33 a citovaná judikatura).
- 28 Nelze totiž mít za to, že přímo navazující let musí být chápán jako celek pro účely náhrady škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004, když by takový let musel být uměle rozdělen pro účely určení oblasti působnosti uvedeného nařízení.
- 29 Zatřetí cíl nařízení č. 261/2004 nebrání tomu, aby byl takový výklad čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení odmítnut. Cíl spočívající v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě totiž sice vyžaduje, aby nařízení č. 261/2004 bylo vykládáno v souladu s uvedeným cílem, avšak nemůže vést k nepřiměřenému rozšíření působnosti uvedeného nařízení na situace, které do něj nespádají.
- 30 Z toho vyplývá, že čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004 nelze vykládat v tom smyslu, že cestující přímo navazujícího letu, jehož původní místo odletu a cílové místo určení se nacházejí ve třetích zemích, se může dovolávat ustanovení tohoto nařízení pouze z toho důvodu, že se jeden nebo více úseků tohoto letu nacházejí na území Unie.
- 31 V každém případě výklad, podle kterého v kontextu přímo navazujících letů postačuje mezipřistání na letišti nacházejícím se na území Unie k tomu, aby se použilo nařízení č. 261/2004, by byl nejen v rozporu s ustálenou judikaturou Soudního dvora připomenutou v bodech 25 a 26 tohoto rozsudku, ale byl by rovněž v rozporu s požadavky čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení a se zásadou právní jistoty.
- 32 V tomto ohledu je třeba připomenout, že čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004 jasně stanoví dva odlišné případy, ve kterých se toto nařízení použije na dotčené cestující. Jak vyplývá z bodu 21 tohoto rozsudku, první případ uvedený v písm. a) tohoto ustanovení, které se týká všech cestujících odlétajících z letiště umístěného na území Unie, nepodléhá žádné podmínce nebo důvodu nepoužitelnosti, zatímco druhý případ uvedený v písm. b) téhož ustanovení, které se týká všech cestujících odlétajících z letiště umístěného ve třetí zemi na letišti umístěné na území Unie a za podmínky, že jejich let byl uskutečněn leteckým dopravcem Společenství, nicméně vylučuje použitelnost uvedeného nařízení na takové cestující, pokud obdrželi náhradu nebo odškodnění a byla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi.
- 33 Výklad, podle kterého se cestující může dovolávat ustanovení nařízení č. 261/2004 pouze z toho důvodu, že se letiště mezipřistání jeho přímo navazujícího letu nachází na území Unie, je přitom neslučitelný s druhým případem uvedeným v čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004.

- 34 Zprvč by takový výklad vedl k tomu, že na cestující, jejichž původní místo odletu ani cílové místo určení neodpovídají letišti umístěnému na území Unie, by se nutně vztahoval přinejmenším první případ uvedený v čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004, zatímco na cestující, na které se vztahuje druhý případ uvedený v odst. 1) písm. b) uvedeného článku, i když jejich cílovým místem určení je letiště umístěné na území Unie, by se toto nařízení vztahovalo pouze tehdy, pokud byl jejich let uskutečněn leteckým dopravcem Společenství a pokud se na ně nevztahuje důvod nepoužitelnosti uvedený v bodě 32 tohoto rozsudku.
- 35 Zadruhé by takový výklad zbavil čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 části jeho smyslu, jelikož jeho použitelnost by byla omezena pouze na cestující přímých letů do Unie, a to i v případech, kdy konečné místo určení dotčeného cestujícího odpovídá letišti umístěnému na území Unie.
- 36 Na cestujícího letu s odletem ze třetí země do Unie s cílovým místem určení na území Unie s přestupem na letišti umístěném na území Unie by se tedy automaticky vztahoval čl. 3 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení, zatímco pro cestujícího přímého letu spojujícího přesně totéž letiště odletu a totéž cílové místo určení by neplatilo totéž, pokud by jeho let nebyl provozován leteckým dopravcem Společenství nebo pokud by se na něj vztahoval důvod nepoužitelnosti rovněž uvedený v čl. 3 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení.
- 37 V některých situacích, jako je situace dotčená ve věci v původním řízení, by totiž takový výklad vedl k tomu, že by oba případy uvedené v čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004 byly současně použitelné na tentýž případ.
- 38 V projednávaném případě se místo přistání prvního úseku letu nachází na území Unie a je totožné s místem odletu druhého úseku letu, přeprava je provozována leteckým dopravcem Společenství a ze spisu předloženého Soudnímu dvoru nevyplývá, že NT obdržel náhradu nebo odškodnění či mu byla poskytnuta pomoc ve třetí zemi, kde se nacházelo letiště odletu. NT by se tedy mohl *a priori* dovolávat ustanovení nařízení č. 261/2004 na základě jeho čl. 3 odst. 1 písm. b).
- 39 Kromě toho, pokud by čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musel být vykládán v tom smyslu, že místo mezipřistání na letišti umístěném na území Unie postačuje k tomu, aby bylo toto nařízení použitelné na dotčeného cestujícího, by NT rovněž mohl mít za to, že jeho situace spadá pod případ uvedený v odst. 1) písm. a) uvedeného článku. Z toho by vyplývalo, že v takové situaci, jako je situace dotčená ve věci v původním řízení, by nebylo možné s jistotou určit, do kterého z obou případů uvedených v čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení náleží dotčený cestující.
- 40 Zatřetí a konečně, takový výklad by měl za následek, že pokud jde o pojem „přímo navazující lety“, by tento pojem měl být chápán někdy jako „jednotka“ sestávající ze dvou nebo více letů tvořících jeden celek a někdy jako ze dvou nebo více různých letů. Takový nesoulad v rozsahu tohoto pojmu by porušoval zásadu právní jistoty, která podle ustálené judikatury vyžaduje, aby unijní právní předpisy byly určité a aby jejich použití bylo pro procesní subjekty předvídatelné (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. října 2010, Nuova Agricast a Cofra v. Komise, C-67/09 P, EU:C:2010:607, bod 77, jakož i citovaná judikatura).
- 41 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět tak, že čl. 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že se toto nařízení nepoužije na přímo navazující let, který byl předmětem jediné rezervace a který se skládá ze dvou úseků letu, které mají být provozovány leteckým dopravcem Společenství, pokud se letiště odletu prvního úseku letu i letiště příletu druhého úseku letu nacházejí ve třetí zemi, přičemž na území členského státu se nachází pouze letiště, kde se uskutečňuje mezipřistání.

K druhé otázce

- 42 Ve světle odpovědi na první otázku není namístě odpovídat na druhou otázku.

K nákladům řízení

- 43 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 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 nepoužije na přímo navazující let, který byl předmětem jediné rezervace a který se skládá ze dvou úseků letu, které mají být provozovány leteckým dopravcem Společenství, pokud se letiště odletu prvního úseku letu i letiště příletu druhého úseku letu nacházejí ve třetí zemi, přičemž na území členského státu se nachází pouze letiště, kde se uskutečňuje mezipřistání.

Podpisy.