



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
NICHOLASE EMILIOUA
přednesené dne 2. března 2023¹

Věc C-49/22

Austrian Airlines AG
proti
TW

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

„Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce – Letecká doprava – Práva cestujících – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 5 odst. 1 písm. a) – Článek 8 odst. 1 – Článek 9 – Zrušení letu – Pandemie nemoci covid-19 – Repatriační let organizovaný členským státem – Konzulární funkce – Let uskutečněný stejnou leteckou společností ve stejném čase jako zrušený let – Povinnost cestujícího podílet se na nákladech repatriačního letu – Pojem ‚přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek‘ – Právo na proplacení výdajů – Povinnost poskytnout péči – Směrnice (EU) 2015/2302 – Souborné služby pro cesty – Článek 14 odst. 1 – Sleva“

I. Úvod

1. Dopad pandemie nemoci covid-19, který měla a do určité míry stále má na každodenní život jednotlivců a podniků, nelze podceňovat. Mimo jiné se odhaduje, že tato pandemie způsobila jednu z největších globálních recesí od velké hospodářské krize ve 30. letech 20. století, kdy miliony lidí upadly do chudoby a miliony podniků zkrachovaly². Mezi nejvážněji postižená odvětví lze počítat letectví a cestovní ruch³. Pokud jde o odvětví letectví, náhlý a bezprecedentní pokles poptávky ze strany cestujících, uzavření vzdušného prostoru a zákazy letů⁴ – spolu s opatřeními v podobě zákazu vycházení přijatými některými zeměmi – způsobily úplné nebo částečné zastavení provozu většiny leteckých společností, v důsledku čehož některé aerolinky odstavily celé své flotily a jiné operovaly s minimem personálu, který se střídal dle přísných rozvrhů⁵.

¹ – Původní jazyk: angličtina.

² – V obecné rovině viz zprávy o dopadu nemoci covid-19 na ekonomiku a trh práce zveřejněné mimo jiné Světovou bankou, Mezinárodním měnovým fondem a Mezinárodní organizací práce (dostupné online).

³ – Obdobně, pokud jde o cestovní ruch, viz stanovisko generální advokátky L. Medina ve věci FTI Touristik (Souborné služby pro cestu na Kanárské ostrovy) (C-396/21, EU:C:2022:688, bod 2).

⁴ – Seznam opatření týkajících se letů viz „COVID-19 Travel Regulations Map“, kterou zveřejňuje (a pravidelně aktualizuje) Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) na svých webových stránkách.

⁵ – K tomu podrobně včetně dalších odkazů viz Sun, X., Wandelt, S., Zheng, C., Zhang, A., „COVID-19 pandemic and air transportation: Successfully navigating the paper hurricane“, *Journal of Air Transport Management*, sv. 94, 2021, s. 94.

2. Naše právní předpisy bývají však jen zřídka kdy koncipovány a navrženy tak, aby upravovaly takto mimořádný a téměř nepředstavitelný soubor okolností. Pro soudce i právníky tak může být náročné „napasovat“ neobvyklé situace, které mohou z těchto mimořádných okolností vyplynout, na poměrně běžné scénáře předpokládané v našich právních předpisech. Na první pohled se jeví, že projednávaná věc představuje takový případ: podstatou otázky, na kterou si předkládající soud přeje zjistit odpověď Soudního dvora, je, zda lze za „přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek na cílové místo určení“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě (nařízení (ES) č. 261/2004)⁶, které musí letecký dopravce nabídnout v případě zrušení letu, považovat repatriační let uskutečněný v rámci činnosti státu při výkonu veřejné moci.

3. Odpověď na tuto otázku je podle mého názoru poměrně jednoduchá: nikoli, repatriační let nelze pro účely nařízení č. 261/2004 považovat za přesměrování. To však neznamená, že osoby dotčené v původním řízení – které byly na dovolené na Mauriciu, v jejímž průběhu došlo v důsledku rozšíření nemoci covid-19 ke zrušení jejich zpátečního letu, a které proto musely využít repatriační let organizovaný členským státem, jehož jsou státními příslušníky, za který musely zaplatit příspěvek – jsou, pokud jde o jejich nároky, ponechány bez ochrany.

4. Jak tomu totiž bývá, na skutkový stav dotčený v původním řízení lze bez ohledu na neobvyklé okolnosti této situace použít jiná ustanovení unijního práva (a případně i vnitrostátního práva) a dospět tak ke spravedlivému a vyváženému výsledku, aniž by bylo nutné provádět originální výklad práva.

II. Právní rámec

A. *Právo Evropské unie*

5. V bodech 1, 5, 12, 13, 16 a 20 odůvodnění nařízení č. 261/2004 se uvádí:

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

[...]

(5) Protože se rozdíl mezi pravidelnou a nepravidelnou leteckou dopravou zmenšuje, ochrana cestujících by se měla uplatnit nejen na pravidelných, ale také na nepravidelných letech, včetně těch, které tvoří součást souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy.

[...]

⁶ – 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, oprava Úř. věst. 2022, L 199, s. 31).

- (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.

[...]

- (16) Toto nařízení by nemělo být použitelné v případech, kdy jsou souborné služby pro cesty, pobyty a zájezdy zrušeny z jiných důvodů, než z důvodu zrušení letu.

[...]

- (20) V případě odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významného zpoždění letů by měli být cestující plně informováni o svých právech tak, aby mohli svá práva účinně uplatnit.“

6. Článek 5 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Zrušení“, stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

- a) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s článkem 8;
- b) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a v případě přesměrování, jestliže očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, pomoc stanovená v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c);
- c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, ledaže

[...]

2. Jestliže jsou cestující informováni o zrušení, musí jim být poskytnuto vysvětlení ohledně možné náhradní dopravy.

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

[...]“

7. Článek 8 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování“, 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 [...], 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. 1990, L 158, s. 59; Zvl. vyd. 13/10, s. 132)].

[...]“

8. Článek 14 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ze dne 25. listopadu 2015 o souborných cestovních službách a spojených cestovních službách, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU a o zrušení směrnice Rady 90/314/EHS⁷, stanoví:

„Členské státy zajistí, aby měl cestující nárok na přiměřenou slevu za dobu neplnění smluvních podmínek, ledaže pořadatel prokáže, že lze toto neplnění přičíst cestujícímu.“

B. Rakouské právo

9. Ustanovení § 3 odst. 2 Bundesgesetz über die Wahrnehmung konsularischer Aufgaben (Konsulargesetz)⁸ (federální zákon o výkonu konzulárních funkcí) stanoví:

„Konzulární ochranou se rozumí ta část konzulárních povinností, která zahrnuje poskytování pomoci v oblasti právní ochrany a v nouzových situacích. Patří sem mimo jiné poskytování pomoci:

[...]

5. při podpoře a repatriaci v nouzových případech.“

⁷ – Úř. věst. 2015, L 326, s. 1.

⁸ – BGBl. I č. 40/2019.

III. Skutkový stav, vnitrostátní řízení a předběžné otázky

10. TW – žalobce v původním řízení – a jeho manželka měli potvrzenou rezervaci na let OS17 dne 7. března 2020 z Vídně (Rakousko) na Mauricius, jakož i na let OS18 dne 20. března 2020 z Mauricia do Vídně. Tyto lety měly být provozovány společností Austrian Airlines a byly součástí souborných služeb pro cesty.

11. Zatímco první let proběhl podle plánu, zpáteční let společnost Austrian Airlines zrušila kvůli zdravotní situaci a opatřením, která v souvislosti s ní přijala rakouská spolková vláda. Přestože společnost Austrian Airlines měla k dispozici kontaktní údaje cestujících, nekontaktovala je, aby je informovala o zrušení zpátečního letu a o jejich právech vyplývajících z nařízení č. 261/2004.

12. Dne 19. března 2020 poskytovatel souborných služeb pro cesty telefonicky kontaktoval cestující, aby je informoval o zrušení zpátečního letu a o tom, že rakouské ministerstvo zahraničí (dále jen „ministerstvo“) zorganizovalo repatriační let, který je naplánován na následující den. Repatriační let provozovala společnost Austrian Airlines na základě smluvního ujednání s ministerstvem pod číslem letu OS1024 ve stejný čas jako původně rezervovaný let. Žalobce a jeho manželka museli každý z nich zaplatit povinný příspěvek na náklady ve výši 500 eur. Společnost Austrian Airlines obdržela od ministerstva za tento let určitou náhradu.

13. Žalobce podal proti společnosti Austrian Airlines žalobu k Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu, Rakousko), kterou se domáhal náhrady pro sebe a svou manželku v celkové výši 1 000 eur, přičemž v podstatě tvrdil, že žalovaná tím, že nenabídla přesměrování, porušila příslušná ustanovení nařízení č. 261/2004. Podle jeho názoru jim měla společnost Austrian Airlines uhradit náklady na repatriační let. Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu) rozhodl ve prospěch žalobce rozsudkem ze dne 13. dubna 2021.

14. Společnost Austrian Airlines podala proti tomuto rozsudku odvolání k Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) s tím, že repatriační let nelze považovat za přesměrování podle nařízení č. 261/2004. V tomto ohledu společnost Austrian Airlines zdůraznila, že nemohla žalobce přesměrovat na tento let, neboť rozhodnutí o tom, kdo bude tímto letem přepraven, a o částce, kterou mají cestující zaplatit, příslušelo výhradně ministerstvu.

15. Vzhledem k tomu, že měl Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu) pochybnosti o výkladu příslušných ustanovení nařízení č. 261/2004, rozhodl se přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Musí být čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) [nařízení č. 261/2004] vykládány v tom smyslu, že za přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek na cílové místo určení, které musí provozující letecký dopravce nabídnout v případě zrušení letu, lze považovat rovněž repatriační let uskutečněný v rámci výkonu svrchovaných funkcí státu, jestliže provozující letecký dopravce nemůže založit právní nárok na přepravu cestujícího, ale mohl cestujícího na tento let přihlásit a rovněž nést jeho náklady a let nakonec uskutečnit na základě smluvního ujednání se státem stejným letadlem a ve stejných časech letu, jaké byly naplánovány pro původně zrušený let?
- 2) Musí být čl. 8 odst. 1 písm. a) [nařízení č. 261/2004] vykládán v tom smyslu, že cestující, který se sám přihlásí na repatriační let popsáný v první otázce a zaplatí za to státu povinný příspěvek na náklady, má vůči leteckému dopravci nárok na náhradu těchto výdajů, který přímo vyplývá z [uvedeného nařízení], ačkoliv náklady přesahují čisté náklady letu?“

16. Písemná vyjádření v projednávané věci předložili TW, společnost Austrian Airlines, německá a rakouská vláda a Evropská komise.

IV. Analýza

17. Spor v původním řízení se týká rakouského páru, TW a jeho manželky, kteří cestovali jako turisté na Mauricius v rámci souborných služeb, které zahrnovaly leteckou dopravu. Během jejich pobytu na Mauriciu však byl kvůli opatřením přijatým rakouskými orgány v reakci na pandemii nemoci covid-19 zrušen zpáteční let. Manželé proto nastoupili na repatriační let provozovaný ministerstvem, který uskutečnil stejný letecký dopravce (společnost Austrian Airlines), přičemž k odletu došlo ve stejný den a ve stejný čas, na který byl naplánován původní let. Za repatriační let musel každý cestující zaplatit ministerstvu příspěvek ve výši 500 eur. Vzhledem k tomu, že se TW domnívá, že repatriační let představoval „přesměrování“ ve smyslu nařízení č. 261/2004, tvrdí, že takový let měla společnost Austrian Airlines nabídnout bezplatně.

18. Podstatou obou předběžných otázek předkládajícího soudu tak je, zda se TW může právoplatně domáhat částky, kterou on a jeho manželka zaplatili, od společnosti Austrian Airlines, a to z toho důvodu, že tato letecká společnost v rozporu s povinnostmi, které pro ni vyplývají z nařízení č. 261/2004, „nenabídla“ repatriační let.

19. Dříve než se budu zabývat těmito otázkami, musím uvést, že jsem poněkud zmaten jejich zněním a rozsahem. Tyto otázky jsou totiž zaměřeny pouze na dva (jistě důležité, ale poměrně úzce vymezené) problémy vyplývající z výkladu čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004. Avšak na dotčenou situaci se podle mého názoru patrně vztahují i další ustanovení unijního práva, která by vzhledem ke konkrétním okolnostem mohla tomuto soudu poskytnout poměrně jasný a pevný rámec pro řešení sporu.

20. S cílem poskytnout předkládajícímu soudu plnohodnotnou pomoc proto přeformuluji druhou předběžnou otázku a rozšířím její rozsah a na konec tohoto stanoviska připojím několik závěrečných poznámek.

A. K první předběžné otázce: pojem „přesměrování“

21. Podstatou první předběžné otázky předkládajícího soudu je pojem „přesměrování“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004. Tento soud si zejména přeje zjistit, zda se uvedený pojem vztahuje na repatriační let organizovaný členským státem v rámci výkonu jeho svrchovaných funkcí.

22. Jak bylo uvedeno výše, jsem toho názoru, že odpověď na tuto otázku by měla být záporná. K tomuto názoru mne vede několik důvodů.

23. Zaprvé oblast působnosti nařízení č. 261/2004 podle mého názoru nelze vykládat tak, že do ní spadají i neobchodní lety, jako jsou repatriační lety organizované členskými státy EU. K tomuto závěru vede několik pasáží v odůvodnění a v ustanoveních tohoto nařízení. Zejména nelze přehlédnout, že i) repatriační lety nejsou nabízeny „na trhu“⁹; ii) povinný příspěvek, který

⁹ – Viz bod 4 odůvodnění nařízení č. 261/2004, který odkazuje na „lete[cké] dopravc[e] působ[ící] v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu“.

cestující platí orgánům veřejné moci, není cenou dostupnou „veřejnosti“¹⁰; iii) přepravní službu neposkytují letečtí dopravci, kteří provádí nebo zamýšlí provést „let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné [...] osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím“¹¹; a iv) cestující repatriačních letů nejsou, přinejmenším v tomto kontextu, „spotřebiteli“¹², neboť nejednají s „obchodníkem“ ani s „hospodářským subjektem“¹³ a v souvislosti s těmito lety nemají vůči jejich organizátorovi žádné zvláštní „právo“ (zákonné či smluvní)¹⁴.

24. Zadruhé nařízení č. 261/2004 vychází z (nynějšího) čl. 100 odst. 2 SFEU, který umožňuje unijnímu normotvůrci přijmout v rámci *společné dopravní politiky* „vhodná ustanovení pro *dopravu* námořní a *leteckou*“¹⁵. V tomto ohledu je pravda, že Smlouvy ponechávají unijnímu normotvůrci široký prostor pro uvážení, pokud jde o cíl a prostředky společné dopravní politiky¹⁶. Stejně tak je však pravda, že opatření, která má unijní normotvůrce podle článku 91 SFEU stanovit za účelem provádění společné dopravní politiky, nemají zjevně nic společného s repatriačními lety¹⁷.

25. Repatriační lety organizované členskými státy za účelem co nejrychlejšího návratu jejich občanů, kteří uvízli ve třetí zemi v nebezpečných situacích, nemají sledovat „společný“ zájem Unie. Pokud nejsou organizovány v rámci opatření prováděného podle ustanovení upravujících společnou zahraniční a bezpečnostní politiku Evropské unie, jsou tyto lety uskutečňovány v rámci diplomatických a konzulárních funkcí členských států.

26. Sporný repatriační let byl totiž zorganizován ministerstvem na základě federálního zákona o výkonu konzulárních funkcí. Mezi konzulární funkce podle tohoto zákona patří konzulární ochrana a pomoc, které zahrnují zejména opatření „podpo[ry] a repatriac[e] v nouzových případech“.

27. Dotčená vnitrostátní ustanovení jsou podle všeho plně v souladu s čl. 5 písm. e) Vídeňské úmluvy o konzulárních stycích, podle něhož konzulární funkce záleží mimo jiné „v poskytování pomoci a podpory státním příslušníkům vysílajícího státu, a to jak fyzickým, tak i právnickým osobám“¹⁸. To je obecně považováno za jeden z nejdůležitějších úkolů konzulárních úřadů, přičemž některé státy se domnívají, že jejich státní příslušníci mají na takovou pomoc nárok¹⁹.

¹⁰ – Článek 3 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vylučuje z oblasti působnosti tohoto nařízení „cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné“.

¹¹ – Viz čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004, podle něhož se „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“.

¹² – Viz bod 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004, který odkazuje na cíl spočívající v „zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících“ a na „obecně [...] požadavky ochrany spotřebitele“.

¹³ – Obdobně viz rozsudek ze dne 10. prosince 2020, *Personal Exchange International* (C-774/19, EU:C:2020:1015, bod 38 a citovaná judikatura).

¹⁴ – Viz opět bod 4 odůvodnění nařízení č. 261/2004, v němž se uvádí, že cílem tohoto nařízení je mimo jiné „posílení práv cestujících“.

¹⁵ – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

¹⁶ – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. května 1985, *Parlament v. Rada* (C-13/83, EU:C:1985:220, body 49 a 50).

¹⁷ – Toto ustanovení odkazuje zejména na „společná pravidla pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států“, „podmínky, za nichž mohou dopravci, kteří nejsou rezidenty tohoto státu, provozovat dopravu uvnitř některého členského státu“ a „opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy“.

¹⁸ – Úmluva, která byla uzavřena ve Vídni dne 24. dubna 1963 a vstoupila v platnost dne 19. března 1967 (*Sbírka smluv Organizace spojených národů*, sv. 596, s. 261).

¹⁹ – V tomto ohledu včetně dalších odkazů viz Lee, L. T. a Quigley, L., *Consular Law and Practice*, 3. vydání, Oxford University Press, 2008, s. 131.

28. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že diplomatické a konzulární funkce členských států jsou záležitosti, které nepatří mezi pravomoci, jež Smlouvy svěřují Evropské unii. Ve Smlouvách je upraven pouze jeden zvláštní aspekt diplomatické a konzulární ochrany a pomoci osobám, které mají občanství Unie²⁰, konkrétně uplatňování zásady zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti²¹. V ostatních případech Smlouvy stanoví pouze některé povinnosti koordinace a vzájemné pomoci mezi (orgány, které ve skutečnosti tvoří) diplomatickou a konzulární službu Evropské unie (Evropská služba pro vnější činnost) a misemi (delegacemi) Evropské unie na straně jedné a diplomatickými a konzulárními službami a misemi členských států na straně druhé²². Celkově vzato, jak uvedl generální advokát Y. Bot ve svém stanovisku ve věci Sólýom, „oblast diplomatických vztahů zůstává [...] v pravomoci členských států“²³, a řídí se tedy především zásadami a pravidly mezinárodního práva veřejného²⁴.

29. Repatriační lety nelze považovat ani za „dopravní služby“ ve smyslu ustanovení Smlouvy týkajících se vnitřního trhu²⁵. Podle ustálené judikatury Soudního dvora totiž musí být pojem „služby“ ve smyslu těchto ustanovení „vykládán ve světle volného pohybu služeb zakotveného v článku 56 SFEU, jehož působnost je omezena na *hospodářské činnosti*“²⁶.

30. Zatřetí doslovný a systematický výklad čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 potvrzuje, že pojem „přesměrování“ nelze rozšířit tak, aby se vztahoval i na repatriační lety. Na první pohled se může jevit jako pravdivé, že uvedený pojem není nikde v nařízení definován. Tento pojem však nelze vykládat bez přihlídnutí k oblasti působnosti a předmětu nařízení č. 261/2004, ani jej nelze nekriticky extrapolovat z jeho čl. 8 odst. 1.

31. Pojem „repatriační let“ je dostatečně široký na to, aby zahrnoval jak přímé, tak nepřímé lety se stejnou nebo odlišnou trasou, uskutečňované stejným leteckým dopravcem nebo jinými leteckými dopravci (bez ohledu na to, zda jsou členy téže letecké aliance či nikoli)²⁷ a dost možná i jiné druhy přepravy²⁸. Bez ohledu na to nelze z důvodů, o nichž již bylo pojednáno, pojem „přesměrování“ příliš rozšiřovat tak, aby zahrnoval i *neobchodní* lety provozované v rámci diplomatických funkcí členského státu.

32. V nařízení č. 261/2004 je předpokládána v zásadě taková situace, kdy se letecký dopravce, který musí z jakéhokoli důvodu zrušit let, a není tudíž schopen splnit své smluvní závazky vůči cestujícím, může rozhodnout, že „pověří“ plněním smlouvy jiného leteckého dopravce, který tak učiní jménem (a na náklady) původního leteckého dopravce. Je pro mě nemyslitelné, aby stát při uskutečňování přepravy související s bezpečností mohl být považován za toho, kdo „nahrazuje“ leteckého dopravce při plnění jeho smluvních závazků.

²⁰ – Viz čl. 20 odst. 2 písm. c) SFEU, článek 23 SFEU. V tomto ohledu viz rovněž článek 46 Listiny základních práv Evropské unie a směrnici Rady (EU) 2015/637 ze dne 20. dubna 2015 o opatřeních v oblasti koordinace a spolupráce s cílem usnadnit konzulární ochranu nezastoupených občanů Unie ve třetích zemích a o zrušení rozhodnutí 95/553/ES (Úř. věst. 2015, L 106, s. 1).

²¹ – Obdobně viz rozsudek ze dne 12. září 2006, Španělsko v. Spojené království (C-145/04, EU:C:2006:543, bod 66).

²² – Viz článek 35 SEU a čl. 221 odst. 2 SFEU.

²³ – Stanovisko ve věci Maďarsko v. Slovensko (C-364/10, EU:C:2012:124, bod 52 a citovaná judikatura).

²⁴ – Viz zejména Vídeňská úmluva o diplomatických stycích, která byla uzavřena ve Vídni dne 18. dubna 1961 a vstoupila v platnost dne 24. dubna 1964 (*Sbírka smluv Organizace spojených národů*, sv. 500, s. 95); a Vídeňská úmluva o konzulárních stycích zmíněná v poznámce pod čarou č. 17 výše.

²⁵ – Podle čl. 58 odst. 1 SFEU je „[v]olný pohyb služeb v oblasti dopravy upraven ustanoveními [o společné dopravní politice]“.

²⁶ – Viz mimo jiné rozsudek ze dne 14. července 2022, ASADE (C-436/20, EU:C:2022:559, bod 59 a citovaná judikatura). Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

²⁷ – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, bod 59).

²⁸ – Obdobně viz rozsudek ze dne 2. září 2021, Irish Ferries (C-570/19, EU:C:2021:664, bod 64).

33. Tento výklad pojmu „přesměrování“ potvrzuje samotný text čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004: písmena b) a c) tohoto ustanovení odkazují na „[přesměrování] *za srovnatelných dopravních podmínek*“²⁹. Odkaz na „srovnatelné dopravní podmínky“ je zjevně zásadní pro pochopení toho, jaké dopravní prostředky a podmínky lze pro účely nařízení č. 261/2004 považovat za přesměrování³⁰.

34. Nemusím snad zdůrazňovat, že obchodní a repatriační lety jsou v tomto ohledu jen velmi obtížně srovnatelné. Posledně uvedené lety jsou – jak již bylo zdůrazněno – organizovány vnitrostátními orgány (ministerstvem zahraničí, velvyslanectvími, konzuláty atd.), které rozhodují zejména o tom, kdy, jak a v čí prospěch mají být uskutečňovány a jak (pokud vůbec) mají být prováděny rezervace. Uskutečňování těchto letů může být svěřeno obchodním leteckým společností, ale mohou být uskutečňovány rovněž letadly ve vlastnictví státu, včetně vojenských letadel nebo jiných letadel, která nejsou určena pro přepravu civilních cestujících. Mohou létat z civilních či vojenských letišť nebo na tato letiště a mohou vyžadovat posádku, která prošla speciálním výcvikem nebo získala zvláštní osvědčení.

35. Služby poskytované před letem, během letu a po něm se z pohledu cestujících mohou výrazně lišit. Nemohou očekávat, že v rámci repatriačních letů budou nabízeny stejné služby jako ty, které jsou typické pro obchodní lety, mimo jiné pokud jde o pomoc při nástupu a výstupu, zavazadla, přidělování sedadel, třídy a vyšší třídy, jídlo a občerstvení, bonusové míle, zábavu během letu a podobně.

36. Vzhledem k tomu, že jsem se během své kariéry diplomata před nástupem k Soudnímu dvoru podílel na organizování takových letů, mohu potvrdit, že tyto lety jsou organizovány za odlišných podmínek než běžné obchodní lety.

37. Začtvrté odlišný výklad čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 by vedl k absurdním důsledkům. Argumentace TW patrně vychází z předpokladu, že všichni cestující, kteří si zarezervovali původní let, mohli, a v každém případě měli, být leteckým dopravcem automaticky přesměrováni na nový let. Tvrdí totiž, že repatriační lety by měly být považovány za lety, které lze využít pro přesměrování, v důsledku čehož by měly patřit mezi lety, které letečtí dopravci nabízejí cestujícím, kterým je odepřen nástup na palubu³¹ nebo se jich týká zrušení letů³².

38. Nelze však zpochybnit, že letečtí dopravci nemají možnost „nabídnout“³³ tyto lety svým zákazníkům, neboť i když je náhodou uskutečňují, konečné rozhodnutí o tom, kterým osobám bude umožněn nástup na palubu, zůstává na orgánech veřejné moci. Tyto orgány totiž mohou v tomto ohledu rozhodovat na základě různých kritérií, kterými jsou například zdravotní stav, věk, zranitelnost nebo v neposlední řadě státní příslušnost cestujících³⁴.

²⁹ – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

³⁰ – Obdobně k tomuto pojmu viz rozsudek ze dne 2. září 2021, Irish Ferries (C-570/19, EU:C:2021:664, body 68 a 69).

³¹ – Viz článek 4 nařízení č. 261/2004.

³² – Viz článek 5 nařízení č. 261/2004.

³³ – Srovnej znění čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004.

³⁴ – Pokud jde o tento posledně uvedený prvek, v obecné rovině viz Curti Gialdino, C., *Diritto Diplomatico-Consolare Internazionale ed Europeo*, 5. vydání, Giappichelli, 2020, s. 521.

39. Pouze na okraj dodávám, že v žádném případě není zřejmé, zda všichni cestující, kteří si zarezervovali původní let, mohli být skutečně přesměrováni na nový let. U repatriačních letů mohou být totiž zavedena přísnější bezpečnostní a zdravotnická opatření, aby byla zajištěna ochrana posádky a cestujících, což by mohlo vést ke snížení počtu dostupných míst³⁵.

40. Výklad čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 navrhovaný TW by tedy byl v rozporu se známou právní zásadou *ad impossibilia nemo tenetur* (nikdo není povinen činit nemožné)³⁶.

41. Chápu, že z pohledu TW patrně neexistuje žádný zásadní rozdíl mezi původně rezervovaným letem a repatriačním letem, na který nakonec s manželkou nastoupili: oba uskutečnil stejný letecký dopravce (společnost Austrian Airlines), k odletu došlo ve stejný čas a za použití stejného letadla. V tomto ohledu je však z právního hlediska rozdíl v tom, co TW může považovat za „drobné formality“: původní let byl civilním letem, který měla společnost Austrian Airlines uskutečnit samostatně v rámci svých obchodních činností a měli jím být přepravováni cestující, kteří měli letenku „vydan[ou] nebo schválen[ou] leteckým dopravcem nebo jeho pověřeným[i] zástupc[i]“³⁷, zatímco let, na který skutečně nastoupili, byl repatriačním letem, jehož specifické vlastnosti jsem již uvedl. Skutečnost, že repatriačnímu letu byl přidělen jiný identifikační kód, tedy není pouhou „kosmetickou změnou“, ale jasným důkazem toho, že let, na který nastoupil TW a jeho manželka, měl jiný právní status než let, který měli původně rezervovaný.

42. Zapáté je irelevantní, že výklad navrhovaný TW by přispěl k ochraně spotřebitelů, která je jedním z cílů sledovaných nařízením č. 261/2004. Jakkoli může být tento cíl chválný, nelze jej použít k výkladu ustanovení tohoto nařízení takovým způsobem, který by rozšířil jejich dosah nad rámec zamýšlený unijním normotvůrcem a možná i nad rámec povolený platnými pravidly obsaženými ve Smlouvě.

43. Vyvážení zájmů mezi i) potřebou chránit spotřebitele, protože jsou slabšími stranami obchodních transakcí, ii) oprávněnými finančními a obchodními zájmy leteckých dopravců na tom, aby nesli odpovědnost pouze za takové události, které mohli předvídat nebo na které mohli mít určitý vliv, a iii) zájmem členských států na výkonu jejich diplomatických funkcí bez toho, aby byl tento výkon ovlivňován unijním vnitřním trhem a společnými pravidly v oblasti dopravy, bylo dosaženo unijním normotvůrcem v rámci vymezení předmětu a věcné působnosti nařízení č. 261/2004. Soudnímu dvoru nepřísluší tuto rovnováhu měnit kreativním výkladem jeho pravidel.

44. Výrok „zoufalá doba si žádá zoufalá opatření“ může platit v medicíně³⁸, avšak podle mých skromných zkušeností není nutně *mutatis mutandis* použitelný, pokud jde o právo.

45. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji Soudnímu dvoru, aby na první předběžnou otázku odpověděl v tom smyslu, že repatriační let uskutečněný v rámci výkonu svrchovaných funkcí ze strany členského státu nelze považovat za „přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek“ ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004.

³⁵ – Například je možné, že počet cestujících musel být omezen, aby byla zajištěna minimální vzdálenost jejich sedadel.

³⁶ – Pokud jde o tuto zásadu, viz stanovisko generálního advokáta H. Mayrase ve věci Komise v. Itálie (39/72, EU:C:1973:5, s. 123), a stanovisko generálního advokáta N. Wahla ve věci Buzzi Unicem v. Komise (C-267/14 P, EU:C:2015:696, bod 70).

³⁷ – Viz čl. 2 písm. f) nařízení č. 261/2004.

³⁸ – Tento výrok je odvozen od výroku obsaženého v aforismech starověkého řeckého lékaře Hippokrata z Kosu (cca460 – cca370 př. n. l.).

B. Ke druhé předběžné otázce: povinnosti leteckých dopravců v případě zrušení letu

46. Podstatou druhé předběžné otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující, který se sám přihlásí na repatriační let a zaplatí za to státu povinný příspěvek na náklady, má vůči leteckému dopravci nárok na náhradu těchto výdajů, který přímo vyplývá z uvedeného nařízení, ačkoliv náklady nespočívají výhradně v čistých nákladech letu.

47. Odpověď na tuto otázku podle mého názoru zcela logicky vyplývá z toho, co jsem vysvětlil výše: jelikož repatriační let organizovaný vnitrostátními orgány nepředstavuje „přesměrování“, jeho náklady by neměl nést letecký dopravce. Ustanovení čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 tedy neposkytuje žádný důvod k domněnce, že TW se může vůči společnosti Austrian Airlines domáhat proplacení povinného příspěvku zaplaceného ministerstvu za repatriační let.

48. Jak však již bylo uvedeno v bodě 20 výše, abych předkládajícímu soudu poskytl plnohodnotnou pomoc, budu druhou předběžnou otázku považovat za takovou otázku, která se v širším měřítku týká povinností, které leteckým dopravcům vyplývají z článků 5 a 7 až 9 nařízení č. 261/2004 za situace, kdy musí být zpáteční let zrušen z důvodů souvisejících s takovou pandemií, jako je pandemie nemoci covid-19, a cestující se musí přihlásit na repatriační let.

49. Je třeba připomenout, že v případě zrušení letů stanoví články 5 a 7 až 9 nařízení č. 261/2004 leteckým dopravcům v zásadě trojí povinnost: i) nabídnout cestujícímu možnost volby mezi proplacením letenky a přesměrováním, ii) poskytnout pomoc a iii) poskytnout náhradu škody.

50. Postupně teď ve stručnosti pojednám o každé z těchto povinností.

1. Náhrada škody

51. Podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení č. 261/2004 mají cestující v případě zrušení letu až na výjimky právo na náhradu škody ve formě pevné částky, jejíž výše se liší v závislosti na řadě proměnných.

52. Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 stanoví, že „[p]rovozující letecký dopravce není povinen platit náhradu [...], jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata“³⁹.

53. Je pravděpodobné, že zrušení, k němuž došlo v projednávané věci, by mohlo být považováno za zrušení způsobené mimořádnými okolnostmi, které tedy vylučují jakoukoli náhradu škody. Jak uvedla generální advokátka L. Medina ve věci UFC – Que choisir a CLCV, taková pandemie, jako je pandemie nemoci covid-19, „obecně naplňuje prvky definice ‚nevyhnutelných a mimořádných okolností‘. Jedná se totiž o situaci, kterou nikdo nemůže ovlivnit a jejímž důsledkům nelze zabránit ani přijetím veškerých přiměřených opatření“⁴⁰.

54. Pravděpodobně z tohoto důvodu není v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce zmíněna žádná otázka týkající se případné náhrady škody, kterou TW požaduje vůči leteckému dopravci podle článku 7 nařízení č. 261/2004. O tom by v každém případě měl rozhodnout předkládající soud.

³⁹ – Viz rovněž bod 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004.

⁴⁰ – Stanovisko ve věci C-407/21, EU:C:2022:690, bod 44.

2. Pomoc (a péče)

55. Podle čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004 by v případě zrušení letu měly být cestujícím nabídnuty strava a občerstvení, ubytování v hotelu, přeprava mezi letištěm a místem ubytování a „zdarma [...] dva telefonní hovory, podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou“. Tato ustanovení jsou však jednoznačná v tom, že v takové situaci, jako je situace dotčená v původním řízení, kdy zrušení zpátečního letu nevede ke zpoždění odletu dotčeného cestujícího, by měl být nabídnut pouze posledně uvedený typ pomoci⁴¹.

56. Existuje však další forma pomoci, kterou jsou letečtí dopravci povinni poskytnout v případě zrušení letů, přestože jako taková není výslovně uvedena v článku 9 nařízení č. 261/2004: a sice povinnost *informovat* cestujícího o zrušení letu a o jeho právech. Ze znění čl. 5 odst. 1 písm. c) a odst. 2 a 4 nařízení č. 261/2004 ve spojení s jeho body 12 a 20 odůvodnění vyplývá, že letečtí dopravci musí informovat cestujícího o zrušení letu. Tuto povinnost je třeba chápat tak, že vyžaduje, aby letecký dopravce informoval cestující *neprodleně* po zrušení letu, aby mohli učinit jiná opatření a *účinně* uplatnit svá práva⁴². Tato povinnost může zahrnovat například potřebu upozornit cestující na to, že je organizován jeden nebo několik repatriačních letů (i když letecký dopravce nemůže cestujícím nabídnout místa na těchto letech).

57. Jak potvrdil Soudní dvůr v rozsudku ve věci McDonagh, nelze mít za to, že letečtí dopravci jsou zproštěni plnění jejich povinností týkajících se pomoci cestujícím a péče o ně v případě mimořádných okolností⁴³. Právě v těchto situacích mohou cestující nejvíce potřebovat to, aby letečtí dopravci dostali svým povinnostem v oblasti pomoci a péče.

58. Mám za to, že TW a jeho manželka nebyli o zrušení letu informováni společností Austrian Airlines, ale poskytovatelem souborných služeb pro cesty. Není však známo, zda bylo sdělení poskytovatele souborných služeb pro cesty učiněno v přiměřené době od zrušení letu, nebo se zpožděním, které mohlo TW zabránit v uskutečnění náhradního řešení.

59. Provedení příslušného šetření ohledně tohoto aspektu opět přísluší předkládajícímu soudu. V obecné rovině tomuto soudu přísluší ověřit, zda TW prokázal, že mu v důsledku toho, že jej společnost Austrian Airlines neinformovala o zrušení letu, vznikla nějaká škoda, a pokud tomu tak je, aby určil výši náhrady škody⁴⁴. Jak uvedla generální advokátka E. Sharpston ve věci Sousa Rodríguez a další, „[i] když taková náhrada není výslovně upravena, je jasné, že povinnost poskytnutí péče a pomoci by byla bezpředmětná, kdyby ji nebylo možné vynutit“⁴⁵.

60. V této souvislosti – s ohledem na formulaci druhé předběžné otázky předkládajícím soudem – pouze na okraj dodávám, že nelze mít za to, že platba uskutečněná TW a jeho manželkou ve prospěch ministerstva za repatriační let byla zapříčiněna tím, že letecký dopravce neposkytl odpovídající péči.

⁴¹ – Viz rovněž bod 13 odůvodnění nařízení č. 261/2004 („v průběhu čekání na pozdější let“).

⁴² – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. července 2019, Rusu (C-354/18, EU:C:2019:637, body 54 a 55).

⁴³ – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 31. ledna 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 30). Je třeba poznamenat, že situace dotčená v uvedené věci vykazovala řadu podobností se situací, která nastala v projednávané věci. Let byl v této věci zrušen kvůli erupci islandské sopky Eyjafjallajökull: mimořádné a nepředvídatelné události s dalekosáhlými důsledky pro letectví v Evropské unii (uzavření části evropského vzdušného prostoru, zrušení mnoha letů atd.) i mimo její hranice.

⁴⁴ – Při neexistenci unijních pravidel v této věci přísluší vnitrostátnímu soudu, aby tak učinil na základě zásady procesní autonomie vnitrostátních právních řádů. V tomto smyslu viz mimo jiné rozsudek ze dne 24. října 2018, XC a další (C-234/17, EU:C:2018:853, body 21 a 22, jakož i citovaná judikatura).

⁴⁵ – Stanovisko ve věci C-83/10, EU:C:2011:427, bod 60.

3. *Proplacení letenky nebo přesměrování*

61. Podle čl. 5 odst. 1 písm. a) a článku 9 nařízení č. 261/2004 by v případě zrušení letu měla být cestujícím v zásadě nabídnuta možnost volby mezi náhradou plné ceny letenky za část neuskutečněné cesty a přesměrování „za srovnatelných dopravních podmínek“ při nejbližší příležitosti nebo podle přání cestujícího.

62. Ze žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce jsem vyrozuměl, že vzhledem k veřejným opatřením přijatým v rozhodné době za účelem boje s pandemií neexistovaly přinejmenším v blízké budoucnosti žádné alternativy k přesměrování TW a jeho manželky „za srovnatelných dopravních podmínek“. Přesměrování tedy bylo buď nemožné, nebo v přiměřené době velmi nepravděpodobné⁴⁶. V každém případě povinnost navrhnout přesměrování zřejmě zaniká, pokud se cestující rozhodne využít repatriační let⁴⁷.

63. Povinnost leteckého dopravce nahradit cestujícím plné „pořizovací“ náklady na zrušenou cestu, však stále trvá. Tato povinnost nejenže nepodléhá žádné podmínce (na rozdíl od povinnosti poskytnout určité formy pomoci) ani výjimce (na rozdíl od povinnosti poskytnout náhradu škody), ale použije se rovněž – jak je výslovně uvedeno v čl. 8 odst. 2 nařízení č. 261/2004 – „na cestující, jejichž lety jsou součástí souboru služeb, s výjimkou práva na náhradu škody, pokud toto právo vzniká“ podle nynější směrnice 2015/2302.

64. Rozumím-li tomu správně, to je podle všeho případ TW a jeho manželky.

65. Ve světle všech výše uvedených skutečností navrhuji Soudnímu dvoru, aby na druhou předběžnou otázku odpověděl tak, že články 5 a 7 až 9 nařízení č. 261/2004 ukládají leteckému dopravci, aby v případě, že zpáteční let musel být zrušen z důvodů souvisejících s takovou pandemií, jako je pandemie nemoci covid-19, a cestující se musel přihlásit na repatriační let: i) poskytl cestujícímu náhradu škody, která mu vznikla v důsledku toho, že ho letecký dopravce neinformoval o zrušení letu a o jeho právech, a ii) nahradil cestujícímu plnou cenu letenky za část neuskutečněné cesty.

C. *Závěrečné poznámky*

66. Nakonec bych rád připojil několik závěrečných poznámek, které snad mohou předkládajícímu soudu poskytnout další pomoc při rozhodování sporu, který mu byl předložen. TW má totiž podle všeho k dispozici *alternativu* k výše nastíněnému postupu, kterou je možnost požadovat určitou formu náhrady částky zaplacené navíc v souvislosti s jeho zpátečním letem⁴⁸.

⁴⁶ – Obdobně viz doporučení Komise (EU) 2020/648 ze dne 13. května 2020 o poukazech nabízených cestujícím jako alternativa k vrácení peněz za zrušené souborné cestovní a přepravní služby a v souvislosti s pandemií covid-19 (C/2020/3125) (Úř. věst. 2020, L 151, s. 10), v jehož bodě 7 odůvodnění se uvádí: „Vzhledem k tomu, že přesměrování je za stávajících okolností stěžejí uplatnitelné, *de facto* zůstává volba především mezi různými možnostmi náhrady výdajů.“ Viz rovněž *mutatis mutandis* sdělení Komise, pokyny pro výklad nařízení EU o právech cestujících v souvislosti s vývojem situace nákazy covid-19 (Úř. věst. 2020, C 89 I, s. 1), bod 2.1.

⁴⁷ – K tomu viz právní věda Erotokritou, C., Grigorieff, C.-Y., „EU Regulation No 261/2004 on Air Passenger Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances“, *Air & Space Law*, zvláštní vydání, 2020, s. 123 až 142, na s. 130.

⁴⁸ – Tyto dvě formy náhrady škody samozřejmě nelze kombinovat, protože by to vedlo k duplicitnímu odškodnění. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že podle čl. 14 odst. 5 směrnice 2015/2302 „[p]rávem na náhradu škody nebo slevu podle této směrnice nejsou dotčena práva cestujících podle [nařízení č. 261/2004] [...] Náhrada škody nebo sleva poskytnuté podle [uvedeného nařízení] se navzájem *odečítají*, aby se *zabránilo nadměrné náhradě škody*“ (kurzivou zvýraznil autor stanoviska). Kromě toho čl. 8 odst. 2 nařízení č. 261/2004 stanoví, že povinnost leteckého dopravce nahradit cestujícím plnou cenu letenky za část neuskutečněné cesty se použije rovněž na cestující, jejichž lety jsou součástí souboru služeb, s *výjimkou případů*, kdy takové právo vzniká podle nynější směrnice 2015/2302.

67. Jak již bylo uvedeno, TW a jeho manželka patrně zakoupili letenku v rámci souborných cestovních služeb. To znamená, že se použijí ustanovení směrnice 2015/2302. Jak nedávno konstatoval Soudní dvůr v rozsudku ve věci FTI Touristik (Souborné služby pro cestu na Kanárské ostrovy)⁴⁹, čl. 14 odst. 1 uvedené směrnice přiznává cestujícím nárok na slevu z důvodu neplnění podmínek smlouvy o souborných službách⁵⁰, a to i za okolností, kdy je toto neplnění podmínek způsobeno omezeními uloženými za účelem zabránění šíření takové infekční nemoci, jako je covid-19. Právo na slevu totiž podléhá pouze podmínce, že došlo k neplnění smluvních podmínek, které nelze přičíst cestujícímu. Existence mimořádných okolností, které mohly vyvolat neplnění smluvních podmínek, v tomto ohledu nezprošťuje pořadatele odpovědnosti.

68. Podle mého názoru by sleva, na níž mají TW a jeho manželka nárok, měla v zásadě odpovídat ceně zpátečního letu, který byl zrušen.

69. Nakonec pouze na okraj připomínám, že čl. 12 odst. 1 nařízení č. 261/2004 stanoví, že toto nařízení se použije „aniž jsou dotčena práva cestujících požadovat další náhrady“, a že „[n]áhrady poskytnuté podle tohoto nařízení mohou být od dalších náhrad odečteny“. Jak konstatoval Soudní dvůr v rozsudku ve věci Sousa Rodríguez a další, pojem „další náhrady“ v tomto ustanovení „vnitrostátnímu soudu umožňuje za podmínek stanovených *Montrealskou úmluvou* nebo *vnitrostátním právem* přiznat náhradu škody, včetně nehmotné újmy, způsobené v důsledku porušení smlouvy o letecké přepravě“. Soudní dvůr však rovněž vysvětlil, že článek 12 nařízení č. 261/2004 nestanoví, „vnitrostátnímu soudu [...] právní základ k tomu, aby uložil leteckému dopravci povinnost nahradit cestujícím, jejichž let byl zpožděn nebo zrušen, výdaje, které posledně uvedení museli vynaložit v důsledku nesplnění povinností uvedeného dopravce poskytnout cestujícím pomoc a péči stanovených v člancích 8 a 9 nařízení č. 261/2004“⁵¹.

70. Jinými slovy, pokud by TW a jeho manželce kromě škody, která jim vznikla v důsledku toho, že společnost Austrian Airlines nesplnila povinnosti stanovené v nařízení č. 261/2004, vznikla nějaká *další* škoda *odlišné* povahy, bylo by možné požadovat další náhradu škody podle vnitrostátního práva.

71. Konečně, TW má patrně dobrý důvod k tvrzení, že – zjednodušeně řečeno – nakonec zaplatil za zpáteční let pro sebe a svou manželku dvakrát: jednou leteckému dopravci a jednou ministerstvu. V ustanoveních nařízení č. 261/2004 však nespátřují žádný základ pro nárok TW vůči leteckému dopravci na proplacení částky, kterou zaplatil ministerstvu jako povinný příspěvek za repatriační let. Naopak čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 mu přiznávají nárok požadovat proplacení plné ceny letenky za zpáteční let. Alternativně může mít podle čl. 14 odst. 1 směrnice 2015/2302 nárok požadovat od poskytovatele souborných služeb pro cesty slevu z důvodu neplnění podmínek smlouvy o souborných službách v důsledku nedostupnosti zpátečního letu.

⁴⁹ – Rozsudek ze dne 12. ledna 2023 (C-396/21, EU:C:2023:10).

⁵⁰ – Pojem „neplnění smluvních podmínek“ je definován v čl. 3 bod 13 směrnice 2015/2302 jako „neposkytnutí nebo nesprávné poskytnutí cestovních služeb, které jsou součástí souborných služeb“.

⁵¹ – Rozsudek ze dne 13. října 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652, bod 46).

V. Závěry

72. S ohledem na všechny výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžné otázky položené Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) následovně:

- repatriační let uskutečněný v rámci výkonu svrchovaných funkcí ze strany členského státu nelze považovat za „přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek“ ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 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, a
- články 5 a 7 až 9 nařízení č. 261/2004 ukládají leteckému dopravci, aby v případě, že zpáteční let musel být zrušen z důvodů souvisejících s takovou pandemií, jako je pandemie nemoci covid-19, a cestující se musel přihlásit na repatriační let: i) poskytl cestujícímu náhradu škody, která mu vznikla v důsledku toho, že ho letecký dopravce neinformoval o zrušení letu a o jeho právech, a ii) nahradil cestujícímu plnou cenu letenky za část neuskutečněné cesty.