



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
prednesené 28. marca 2019¹

Vec C-163/18

**HQ,
IP, zastúpený zákonným zástupcom HQ,
JO
proti
Aegean Airlines SA**

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Rechtbank Noord-Nederland (súd pre severné Holandsko, Holandsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov – Článok 8 ods. 2 – Právo na náhradu – Smernica Rady 90/314/EHS – Balík cestovných služieb – Zrušenie letu – Konkurz cestovnej kancelárie – Právo na náhradu nákladov na letenku leteckým dopravcom“

I. Úvod

1. Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Rechtbank Noord-Nederland (súd pre severné Holandsko, Holandsko), sa týka výkladu článku 8 ods. 2 nariadenia (ES) č. 261/2004², ktorý priznáva harmonizované práva cestujúcim v prípade zrušenia ich letu, v spojení s ustanoveniami smernice 90/314/EHS³ týkajúcej sa práv spotrebiteľov, ktorí si zakúpili balík cestovných služieb.

2. Tento návrh bol predložený v rámci sporu medzi viacerými cestujúcimi a leteckým dopravcom vo veci náhrady nákladov na letenky, o ktorú dotknuté osoby požiadali v nadväznosti na zrušenie letu, ktorý bol súčasťou balíka cestovných služieb zakúpeného od inej spoločnosti. Keďže sa nemohli domôcť tejto náhrady od uvedenej cestovnej kancelárie z dôvodu jej konkurzu, žalobcovia vo veci samej tvrdia, že letecký dopravca zodpovedný za zrušený let je v takomto prípade povinný poskytnúť im náhradu.

¹ Jazyk prednesu: francúzština.

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

³ Smernica Rady z 13. júna 1990, o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb (Ú. v. ES L 158, 1990, s. 59; Mim. vyd. 13/010, s. 132).

3. Z dôvodov uvedených v týchto návrhoch sa domnievam, že článok 8 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že cestujúci, ktorý má na základe vnútroštátnych ustanovení, ktorými sa prebrala smernica 90/314, právo na náhradu nákladov na letenku voči cestovnej kancelárii, od ktorej zakúpil svoj balík cestovných služieb, nemá možnosť požadovať takúto náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu na základe predmetného nariadenia, a to ani vtedy, keď je uvedená cestovná kancelária v takej finančnej situácii, že nie je schopná nahradiť náklady na letenku, a nesplnila svoju povinnosť prijať všetky záruky na zabezpečenie tejto náhrady stanovené uvedenou smernicou.

II. Právny rámec

A. Smernica 90/314

4. Podľa článku 1 smernice 90/314 jej účelom „je aproximácia zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov vzťahujúcich sa na balík služieb, ktoré sa predávajú alebo sú ponúkané na predaj v teritóriu spoločenstva [na území Spoločenstva – *neoficiálny preklad*]“.

5. Článok 4 ods. 6 písm. b) tejto smernice stanovuje, že „ak... z akejkoľvek príčiny, inej ako je chyba spotrebiteľa, organizátor zruší balík služieb pred dohovoreným termínom odchodu, spotrebiteľ bude oprávnený... dostať preplatené v čo najkratšom termíne všetky čiastky, ktoré zaplatil v súvislosti so zmluvou“.

6. Podľa článku 5 ods. 1 uvedenej smernice „členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia, aby zabezpečili, že organizátor a/alebo maloobchodník ako zmluvná strana je zodpovedný spotrebiteľovi za riadne vysporiadanie záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy, bez ohľadu na to, či tieto záväzky majú byť splnené organizátorom a/alebo maloobchodníkom, či iným dodávateľom služieb, bez ujmy na právach organizátora a/alebo maloobchodníka sťahovať týchto ďalších dodávateľov služieb“.

7. Článok 7 tejto smernice stanovuje, že „organizátor a/alebo maloobchodník, ako zmluvná strana, musí zabezpečiť dostatočný dôkaz záruky refundácie peňazí, ktoré boli zaplatené za a pre repatriáciu spotrebiteľa v prípade platobnej neschopnosti“.

8. Smernica 90/314 bola s účinnosťou od 1. júla 2018 zrušená smernicou (EÚ) 2015/2302⁴ v súlade s článkom 29 tejto smernice. V prejednávanej veci sa však vzhľadom na dátum vzniku skutkových okolností sporu vo veci samej uplatňuje prvá uvedená smernica.

B. Nariadenie č. 261/2004

9. Podľa odôvodnení 1, 2 a 16 nariadenia č. 261/2004:

„(1) konanie spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa;

(2) odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie alebo veľké meškanie letov spôsobuje cestujúcim vážne problémy a nepohodlie;

...

4 Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa mení nariadenie (ES) č. 2006/2004 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ a ktorou sa zrušuje smernica Rady 90/314/EHS (Ú. v. EÚ L 326, 2015, s.1).

(16) v prípadoch zrušenia dovolenkovej cesty zahrnutej do balíka služieb z dôvodov iných než je zrušenie letu, by sa toto nariadenie nemalo uplatňovať;

10. Článok 1 tohto nariadenia, nazvaný „Predmet“, v odseku 1 písm. b) stanovuje, že tento nástroj „za podmienok špecifikovaných nižšie ustanovuje minimálne práva cestujúcich [najmä] keď bol ich let zrušený“.

11. Článok 3 uvedeného nariadenia, nazvaný „Pôsobnosť“, v odseku 6 stanovuje, že tento nástroj „nemá vplyv na práva cestujúcich podľa smernice 90/314“ a že „sa neuplatňuje v prípadoch, keď je dovolenková cesta zahrnutá do balíka služieb, zrušená z dôvodov iných než je zrušenie letu“.

12. Článok 5 tohto nariadenia, nazvaný „Zrušenie“, v odseku 1 písm. a) stanovuje, že „v prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim... prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 8“.

13. Článok 8 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Právo na náhradu alebo presmerovanie“, v odsekoch 1 a 2 stanovuje:

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúcim sa ponúkne možnosť vybrať si medzi:

a)

- úhradou úplných nákladov na letenku v cene, za ktorú bola kúpená, za časť alebo časti nevykonanej cesty a za časť alebo časti už vykonanej cesty, ak let už naďalej neslúži účelu vo vzťahu k pôvodnému cestovnému plánu cestujúceho alebo v spojení s ním, do siedmich dní prostriedkami uvedenými v článku 7 ods. 3,
- spiatočným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti;

b) presmerovaním... na ich konečné cieľové miesto pri najbližšej príležitosti; alebo

c) presmerovaním... na ich konečné cieľové miesto v neskoršom dátume podľa želania cestujúceho...

2. Odsek 1 písmeno a) sa uplatňuje aj pri cestujúcich, ktorých lety tvoria časť balíka služieb, s výnimkou práva na náhradu, ak také práva vzniknú podľa smernice 90/314/EHS.“

14. Článok 13 tohto nariadenia, nazvaný „Právo na odškodnenie“, stanovuje, že „v prípadoch keď prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu alebo plní iné záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, nemôže sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia vykladať tak, ako by obmedzovalo jeho právo na uplatňovanie nároku na náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade s platným právom. Toto nariadenie nesmie najmä v žiadnom prípade obmedzovať právo prevádzkujúceho leteckého dopravcu v jeho snahe o dosiahnutie náhrady od cestovnej kancelárie alebo inej osoby, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu. Podobne sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia nemôže vykladať tak, ako by obmedzovalo právo cestovnej kancelárie alebo tretej osoby, inej než je cestujúci, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu, v ich snahe o dosiahnutie odškodnenia alebo náhrady od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s použiteľným príslušným právom“.

III. Spor vo veci samej, prejudiciálne otázky a konanie pred Súdny dvorom

15. Aegean Airlines SA, letecká spoločnosť so sídlom v Grécku, uzavrela charterovú zmluvu o prenájme so spoločnosťou G.S. Charter Aviation Services Ltd (ďalej len „G.S. Charter“), spoločnosťou so sídlom na Cypre, na základe ktorej bola povinná poskytnúť tejto spoločnosti k dispozícii určitý počet sedadiel výmenou za úhradu ceny za prenájom. Spoločnosť G.S. Charter následne ďalej predala sedadlá, a to najmä spoločnosti Hellas Travel BV (ďalej len „Hellas“), ktorá je cestovnou kanceláriou so sídlom v Holandsku.

16. G.S. Charter a Hellas uzavreli zmluvu, podľa ktorej mal byť od 1. mája do 24. septembra 2015 každý piatok prevádzkovaný spiatočný let na linke Korfu (Grécko) – Eelde (Holandsko), záloha mala byť zaplatená spoločnosti Aegean Airlines a platba za spiatočný let plánovaný na nasledujúci piatok mala byť uhradená vždy v pondelok.

17. Dňa 19. marca 2015 si HQ, IP (právne zastúpený HQ) a JO (ďalej len „HQ a i.“) zarezervovali v spoločnosti Hellas spiatočné lety na linke Eelde – Korfu. Tieto lety boli súčasťou balíka cestovných služieb v zmysle smernice 90/314, ktorých cena bola zaplatená spoločnosti Hellas.

18. HQ a i. boli doručené elektronické letenky s logom spoločnosti Aegean Airlines, vystavené na tieto lety plánované na 17. a 24. júla 2015, ako aj dokumenty, v ktorých bola ako nájomca lietadla uvedená Hellas.

19. Dňa 13. júla 2015 Hellas zaslala HQ a i. list, v ktorom ich informovala, že uvedené lety, ako aj všetky lety z a na Korfu boli zrušené z dôvodu tak nízkeho počtu rezervácií, ako aj zrušených rezervácií vyplývajúcich z „neistoty v súvislosti so situáciou v Grécku“ v tom období. Okrem toho uviedla, že v rámci intenzívnych rokovaní s Aegean Airlines sa im nepodarilo nájsť riešenie pre cestujúcich/zákazníkov spoločnosti Hellas.

20. V nedatovanom e-maile Hellas spresnila HQ a i., že vzhľadom na to, že už nie je viac schopná dodržiavať cenu dohodnutú so spoločnosťou Aegean Airlines, táto letecká spoločnosť sa rozhodla ďalej už nezabezpečovať lety od 17. júla 2015.

21. Dňa 3. augusta 2016 bol vyhlásený konkurz na majetok spoločnosti Hellas. Uvedená spoločnosť nevrátila HQ a i. cenu ich leteniek.

22. Tieto osoby podali na holandský súd návrhy na uloženie povinnosti spoločnosti Aegean Airlines zaplatiť im náhradu škody za zrušenie letu zo 17. júla 2015, ako aj poskytnúť im náhradu nákladov na súvisiace letenky na základe jednak článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004 a jednak článku 8 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia.

23. Aegean Airlines vznesla námietku proti týmto návrhom s tvrdením, že nariadenie č. 261/2004 sa za takýchto okolností neuplatňuje, a to najmä so zreteľom na jeho článok 3 ods. 6.

24. Súd, ktorému bola vec predložená, však medzitýmnym rozhodnutím zo 14. novembra 2017 zamietol túto námietku z dôvodov, že uplatniteľnosť nariadenia č. 261/2004 v prospech cestujúcich, ktorí si zakúpili balík cestovných služieb, je na základe uvedeného ustanovenia vylúčená iba v prípade, ak zrušenie letu nezávisí od vôle leteckého dopravcu zabezpečiť alebo nezabezpečiť lety, ktoré sú súčasťou tohto balíka, pričom v prejednávanej veci nejde o tento prípad.⁵

⁵ Súd sa v tejto súvislosti domnieval, že jednak iniciatívu smerom k zrušeniu letu vyvinula Aegean Airlines, ktorá bola zjavne ochotná zabezpečiť let iba v prípade, ak jej zaň Hellas vopred zaplatí stanovenú cenu, a jednak nebolo predložené nijaké tvrdenie ani dôkaz o tom, že Hellas oznámila zrušenie balíka cestovných služieb z dôvodov iných, než je toto rozhodnutie spoločnosti Aegean Airlines. Zdôrazňujem, že keďže ide o posúdenie skutkového stavu, budem vychádzať z predpokladu prijatého vnútroštátnym súdom, podľa ktorého je nariadenie č. 261/2004 uplatniteľné na spor vo veci samej.

25. Tento súd preto na základe uvedeného nariadenia priznal HQ a i. paušálnu náhradu škody, ktorej sa domáhali z dôvodu zrušenia predmetného letu.⁶ Nerozhodol však o návrhu na náhradu nákladov na letenky.

26. V tejto súvislosti Aegean Airlines na svoju obranu tvrdila, že aj keby bolo nariadenie č. 261/2004 uplatniteľné v prejednávanej veci, nič to nemení na skutočnosti, že v tomto prípade ide o balík cestovných služieb, takže podľa článku 8 ods. 2 tohto nariadenia nie je povinná nahradiť HQ a i. sumu, ktorú zaplatili spoločnosti Hellas ako organizátorovi uvedeného zájazdu za nákup leteniek.

27. V tomto kontexte Rechtbank Noord-Nederland (súd pre severné Holandsko) rozhodnutím z 21. februára 2018, ktoré bolo doručené Súdnemu dvoru 1. marca 2018, rozhodol prerušiť konanie a predložiť tieto prejudiciálne otázky:

- „1. Má sa článok 8 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že cestujúci, ktorý má podľa smernice 90/[314] o balíku cestovných služieb (prebratej do vnútroštátneho práva) právo obrátiť sa na svoju cestovnú kanceláriu so žiadosťou o náhradu nákladov na letenku, už nemôže žiadať nijakú náhradu od leteckého dopravcu?
2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku, môže cestujúci napriek tomu žiadať od leteckého dopravcu náhradu svojich nákladov na letenku, ak sa má vychádzať z toho, že jeho cestovná kancelária, pokiaľ by niesla zodpovednosť, je platobne neschopná nahradiť náklady na letenku a neprijala ani nijaké záručné opatrenia na zabezpečenie náhrady?“

28. Písomné pripomienky predložili Súdnemu dvoru HQ a i., Aegean Airlines, česká a nemecká vláda, ako aj Európska komisia. Na pojednávaní, ktoré sa konalo 16. januára 2019, boli vypočutí účastníci konania vo veci samej, nemecká vláda a Komisia.

IV. Analýza

A. O predmete prejudiciálnych otázok

29. Vnútroštátny súd sa svojimi dvomi prejudiciálnymi otázkami, ktorými sa podľa mňa treba zaoberať spoločne vzhľadom na úzke prepojenie medzi nimi,⁷ v podstate pýta na vzťah medzi nariadením č. 261/2004, ktoré stanovuje minimálny súbor práv v prospech cestujúcich osobitne v prípade zrušenia letu,⁸ a smernicou 90/314, ktorou sa aproximujú ustanovenia členských štátov uplatniteľné na spotrebiteľov, ktorí si zakúpili balík cestovných služieb.⁹

6 Spresňujem, že na základe uplatnenia uvedeného článku 5 ods. 1 písm. c) v spojení s článkom 7 ods. 1 písm. b) dotknutí cestujúci musia v prípade zrušenia letu, pokiaľ neboli o tomto zrušení informovaní za podmienok stanovených v tomto písmene c), získať od prevádzkujúceho leteckého dopravcu paušálnu náhradu, ktorej výška je stanovená na 400 eur pre všetky lety v rámci Spoločenstva nad 1 500 kilometrov.

7 Česká vláda a Komisia vo svojich písomných pripomienkach a Aegean Airlines vo svojom prednese na pojednávaní tiež navrhli odpovedať na ne spoločne.

8 Zdôrazňujem, že predmetom uvedených otázok sú výlučne len návrhy na *náhradu nákladov* na letenky, keďže v rámci sporu vo veci samej sa už vyhovel návrhom na *paušálnu náhradu škody* založeným na článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004, t. j. na ustanoveniach, o ktorých súd konajúci vo veci rozhodol, že sú uplatniteľné v prejednávanej veci (pozri body 22 až 25 vyššie).

9 Príslušné predmety vyplývajúce najmä z článku 1 každého z týchto dvoch nástrojov.

30. Konkrétnejšie tento súd žiada, aby Súdny dvor po prvýkrát poskytol výklad článku 8 ods. 2 uvedeného nariadenia, ktorý stanovuje, že *pravidlo* uvedené v odseku 1 písm. a) tohto článku – podľa ktorého cestujúci, ktorého let bol zrušený, musí mať možnosť získať od prevádzkujúceho leteckého dopravcu¹⁰ náhradu nákladov na letenku¹¹ a zároveň v prípade potreby aj let do prvého miesta odletu – „*sa uplatňuje aj pri cestujúcich, ktorých lety tvoria časť balíka služieb[,] s výnimkou práva na náhradu*“¹²], ak také práva vzniknú podľa smernice 90/314“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

31. Súdny dvor má predovšetkým určiť, či toto ustanovenie znamená, že cestujúci, ktorý si zarezervoval let, ktorý je súčasťou zrušeného balíka cestovných služieb, a ktorý má teda právo žiadať od organizátora svojho zájazdu¹³ úplnú náhradu podľa smernice 90/314¹⁴, ako je prebratá do vnútroštátneho práva¹⁵, nemá teda možnosť žiadať náhradu svojich nákladov na letenku od leteckého dopravcu na základe nariadenia č. 261/2004.

32. Ak Súdny dvor prijme takýto výklad, v odpovedi na druhú položenú otázku bude tiež musieť spresniť, v akom rozsahu to však neplatí za okolností, akými sú okolnosti sporu vo veci samej, t. j. v osobitnom prípade, keď dotknutý organizátor prakticky nie je finančne schopný¹⁶ nahradiť náklady na letenku¹⁷ a neprijal nijaké opatrenie na zabezpečenie takejto náhrady.

33. So zreteľom na pripomienky predložené v tejto veci existujú v tomto prípade dva protichodné názory na túto otázku. Podľa prvého názoru, ktorý podporujú HQ a i., ako aj Komisia, cestujúci, ktorý si zakúpil let, ktorý je súčasťou zrušeného balíka cestovných služieb, má možnosť žiadať od prevádzkujúceho leteckého dopravcu náhradu svojich nákladov na letenku na základe nariadenia č. 261/2004, ak skutočne nemohol získať túto náhradu od organizátora svojho zájazdu na základe vnútroštátneho práva, ktorým sa preberá smernica 90/314.

34. Naopak podľa druhého názoru, ktorý podporujú Aegean Airlines, ako aj česká a nemecká vláda, takýto cestujúci nemá uvedenú možnosť, keďže má voči organizátorovi zájazdu právo na náhradu vyplývajúce zo smernice 90/314, a to aj v prípade, keď uplatnenie tohto práva nemá konkrétne účinky z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov organizátora. Ja osobne súhlasím s týmto druhým stanoviskom, a to z ďalej uvedených dôvodov.

10 Pojem „prevádzkujúci letecký dopravca“, ako je definovaný v článku 2 písm. b) tohto nariadenia. Pozri tiež rozsudok zo 4. júla 2018, Wirth a i. (C-532/17, EU:C:2018:527, bod 17 a nasl.).

11 Náhrada, ktorá sa má vykonať za podmienok stanovených v uvedenom písmene a) a v článku 7 ods. 3 tohto nariadenia.

12 Vzhľadom na tieto podmienky považujem za zrejmé, že na rozdiel od „práva na náhradu nákladov“ na letenku (ktoré jediné je dotknuté v prejednávanej veci), právo na „spiatočný let do [svojho] prvého miesta odletu“, ktoré je doplnkovo stanovené v druhej zarážke tohto článku 8 ods. 1 písm. a), nie je dotknuté výnimkou stanovenou na konci odseku 2 tohto článku. To isté platí aj pre práva na „presmerovanie na konečné cieľové miesto“ alternatívne upravené v písmenách b) a c) uvedeného odseku 1.

13 Pojmy „balík služieb“ a „organizátor“, ako sú definované v článku 2 bodoch 1 a 2 smernice 90/314, na ktorý odkazuje článok 2 písm. d) a e) nariadenia č. 261/2004.

14 Podľa článku 4 ods. 6 písm. b) tejto smernice.

15 Smernica 90/314 bola prebratá do holandského práva v hlave 7A, nazvanej „Zmluva o zájazde“, knihy 7 Burgerlijk Wetboek (Občiansky zákonník). § 7:504 ods. 3 tohto zákonníka umožňuje cestujúcemu v prípade odstúpenia od zmluvy o zájazde zo strany cestovnej kancelárie požadovať od nej najmä náhradu nákladov na letenky.

16 V prejednávanej veci konkrétne z dôvodu konkurzu tohto organizátora.

17 Napriek tomu, že uvedený organizátor „nesie zodpovednosť“ podľa predpokladu, z ktorého vychádza vnútroštátny súd v znení svojej druhej prejudiciálnej otázky.

B. O navrhovanom výklade článku 8 ods. 2 nariadenia č. 261/2004

35. Výklad článku 8 ods. 2 nariadenia č. 261/2004, ktorý navrhujem prijať a ktorý by viedol ku kladnej odpovedi na prvú položenú otázku a k zápornej odpovedi na druhú položenú otázku, je podľa môjho názoru v súlade so všetkými kritériami posudzovania, ktoré Súdny dvor zvyčajne používa¹⁸ a ktoré uplatním nižšie.

1. O znení dotknutých ustanovení

36. Podľa môjho názoru zo znenia uvedeného odseku 2 vyplýva, že *samotná existencia* „práva na náhradu[, ktoré vyplýva] zo smernice 90/314“, sama osebe *stačí* na to, aby cestujúci, ktorý si zakúpil balík cestovných služieb následne zrušený z dôvodu zrušenia letu,¹⁹ nemal možnosť požadovať náhradu svojich nákladov na letenku od prevádzkujúceho leteckého dopravcu podľa tohto nariadenia.

37. Vzhľadom na rôzne jazykové verzie nariadenia č. 261/2004 existujúce popri francúzskej verzii²⁰ považujem za dostatočne jasné, že vyššie uvedený výraz treba chápať v tom zmysle, že stačí, aby dotknutá osoba mala predmetné právo na základe smernice 90/314, ako bola prebratá do právneho poriadku členských štátov, a nie je rozhodujúce, či uplatnenie tohto práva vedie v praxi k získaniu požadovanej náhrady.²¹ Domnievam sa, že keby mal normotvorca Únie v úmysle dať tomuto odseku 2 iný význam, pravdepodobne by sa vyjadril jasnejšie a spresnil by, že nariadenie č. 261/2004 má vyvolávať účinky, pokiaľ v praxi nedôjde k realizácii práva na náhradu vyplývajúceho z ustanovení smernice 90/314. Normotvorca pritom vôbec nevyžaduje, aby uvedenú *náhradu nebolo možné získať* podľa tejto smernice, ale naopak, obmedzuje sa len na zmienku o existencii *práva na náhradu, ktoré prípadne vzniká* podľa tejto smernice, ak sú splnené všetky v nej stanovené podmienky.

38. Navyše nič v znení článku 8 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 ani v znení iných ustanovení tohto nariadenia nenaznačuje,²² že by jeho autori chceli vyňať prípad takých okolností, aké sú spomenuté v druhej prejudiciálnej otázke,²³ tak, aby bolo možné požadovať náhradu nákladov na letenku od leteckého dopravcu v prípade, ak cestovná kancelária organizujúca balík cestovných služieb nie je finančne schopná prevziať zodpovednosť za túto náhradu podľa smernice 90/314 a neprijala nijaké záručné opatrenia.²⁴ Súdny dvor však nemôže doplniť ustanovenie práva Únie o právne kritériá, ktoré nestanovil a dokonca ani nezamýšľal²⁵ normotvorca Únie, inak by poskytol príliš široký výklad *contra legem*.

18 Z ustálenej judikatúry vyplýva, že ustanovenie práva Únie sa má vykladať autonómne a jednotne v celej Únii, s prihliadnutím na *znenie* tohto ustanovenia, jeho *kontext*, *ciele* sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou, ako aj na jej *vývoj* (pozri najmä rozsudky z 15. novembra 2018, Verbraucherzentrale Baden-Württemberg, C-330/17, EU:C:2018:916, bod 23, ako aj zo 17. januára 2019, Brisch, C-102/18, EU:C:2019:34, bod 22).

19 Vzhľadom na to, že ako sa uvádza tak v odôvodnení 16, ako aj v článku 3 ods. 6 nariadenia č. 261/2004, toto nariadenie sa vôbec neuplatňuje v prípadoch, keď je dovolenková cesta zahrnutá do balíka služieb zrušená „z dôvodov iných než je zrušenie letu“.

20 Najmä verzie v španielčine („cuando ese derecho se derive de la Directiva 90/314“), dánčine („medmindre retten til refusion følger af direktiv 90/314“), nemčine („sofern dieser [Anspruch auf Erstattung] sich aus der Richtlinie 90/314 ergibt“), angličtine („where such right arises under Directive 90/314“), taliančine („ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva 90/314“), holandčine („indien dit recht bestaat krachtens Richtlijn 90/314“), portugalcine („salvo quanto ao direito a reembolso quando este se constitua ao abrigo da Directiva 90/314“) a švédčine („om denna rättighet regleras i direktiv 90/314“).

21 Aegean Airlines a nemecká vláda sa tiež domnievajú, že znenie článku 8 ods. 2 uvedeného nariadenia neponecháva veľký priestor pre odlišný výklad. Podľa Komisie „doslovný výklad znenia [tohto] odseku 2 by viedol k záveru, že samotná existencia práva na náhradu nákladov na letenku podľa smernice 90/314 stačí na zrušenie práva na náhradu nákladov na letenku podľa nariadenia [č.] 261/2004“, teleologický prístup však nutne vedie k prijatiu opačného záveru.

22 Vzhľadom na to, že v nijakom ustanovení tohto nariadenia sa nespomína prípadná finančná neschopnosť sprostredkovateľov cestujúceho, ktorými sú letecký dopravca a cestovná kancelária. Pokiaľ ide o kontext jeho článku 8 ods. 2, pozri bod 48 a nasl. nižšie.

23 Podotýkam, že HQ a i., ako aj Komisia tvrdia, podľa môjho názoru nesprávne, že cestujúci by nemal „vyššf naprázdno“, keď mu v prejednávanej veci nemožno (zjavne) nič vytýkať, a že „za výnimočných okolností, akými sú okolnosti tejto veci, nemožno pripustiť, aby cestujúci v konečnom dôsledku vôbec nič nedostal“.

24 Konštatujem, že autori smernice 90/314 sa naopak výslovne zaoberali prípadom, v ktorom je organizátor v konkurze (v tejto súvislosti pozri bod 55 nižšie).

25 V tejto súvislosti pozri bod 47 nižšie.

39. Ako uviedli Aegean Airlines a nemecká vláda vo svojich prednesoch na pojednávaní, hoci sa už Súdny dvor rozhodol prijať v prípade iných ustanovení nariadenia č. 261/2004 širší výklad, než *a priori* naznačuje ich doslovný význam²⁶, extenzívny výklad, ktorý v tejto veci navrhujú HQ a i. a Komisia, by bol predsa len v rozpore so znením článku 8 ods. 2 tohto nariadenia, ktoré je podľa mňa úplne jasné. Okrem toho takýto výklad by nemal nijaký potenciálne chvályhodný účinok spočívajúci vo vyplnení prípadnej medzery uvedeného nariadenia v spojení so smernicou 90/314, a to vzhľadom na nasledujúce úvahy.

2. O legislatívnom vývoji dotknutých ustanovení

40. Výklad, ktorý navrhujem Súdnemu dvoru prijať, je podľa môjho názoru podporený poznatkami vyplývajúcimi z legislatívneho vývoja nariadenia č. 261/2004.

41. Predovšetkým pripomínam, že týmto nariadením bolo nahradené *nariadenie (EHS) č. 295/91*²⁷ týkajúce sa iba odmietnutia nástupu do lietadla, ktoré už obsahovalo ustanovenia upravujúce vzťah so smernicou 90/314 – prijatou krátko pred týmto nariadením – podľa ktorých v prípade odmietnutia nástupu do lietadla cestovnej kancelárii organizujúcej balík cestovných služieb prináležalo, aby odškodnila svojich klientov za nevykonanie ich zmluvy podľa tejto smernice, avšak s tým, že letecký dopravca jej vyplatí prípadné odškodnenie.²⁸

42. Ďalej zdôrazňujem, že následný vývoj *prípravných prác k nariadeniu č. 261/2004* svedčí podľa môjho názoru o úmysle normotvorcu, pokiaľ ide o obsah článku 8 ods. 2 tohto nástroja.

43. Ako uvádza Aegean Airlines, prvý návrh nariadenia predložený Komisiou totiž smeroval k úplnému uplatňovaniu tohto nariadenia na cestujúcich, ktorých let je súčasťou balíka cestovných služieb.²⁹ Európsky parlament namietal proti zahrnutiu týchto cestujúcich do pôsobnosti budúceho nariadenia, a to z dôvodu, že sa na nich už vzťahuje primeraná ochrana podľa smernice 90/314, ktorá zakladá zodpovednosť cestovných kancelárií za riadny výkon balíka služieb,³⁰ vrátane leteckej dopravy.³¹ Komisia však vo svojom pozmenenom návrhu zachovala svoj pôvodný postoj, pričom tvrdila, že ochrana poskytovaná touto smernicou nie je zodpovedajúca, keďže nepriznáva cestujúcim práva

26 Najmä v rozsudku z 19. novembra 2009, Sturgeon a i. (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 40 až 69), ktorého obsah bol niektorými komentátormi spochybnený. K tomuto rozsudku a naň nadväzujúcej judikatúre pozri okrem iného CACHARD, O.: *Le transport international aérien des passagers*. Académie de droit international de La Haye. La Haye: Adi-Poche, 2015, body 283 a nasl., ako aj MALENOVSKÝ, J.: Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU. In: BOBEK, M., PRASSL, J. (eds.): *Air Passenger Rights – Ten Years On*. Oxford: Hart Publishing, 2016, s. 27 a nasl.

27 Nariadenie Rady zo 4. februára 1991 stanovujúce spoločné pravidlá systému náhrad pri odmietnutí nástupu do lietadla v pravidelnej leteckej doprave (Ú. v. ES L 36, 1991, s. 5; Mim. vyd. 07/001, s. 306).

28 Článok 5 nariadenia č. 295/91 stanovoval vo svojom odseku 1, že „v prípade odmietnutia nástupu do lietadla pri lete predanom ako súčasť turistického zájazdu (balík služieb) je letecký dopravca povinný odškodniť cestovnú kanceláriu [organizujúcu zájazd], ktorá uzavrela zmluvu s cestujúcim a je voči nemu zodpovedná za správne vykonanie zmluvy na vyššie uvedený zájazd podľa smernice 90/314“ a vo svojom odseku 2, že „bez toho, aby boli dotknuté práva a záväzky ustanovené na základe [tejto smernice], cestovná kancelária je povinná odovzdať cestujúcemu čiastky obdržané podľa odseku 1“.

29 Pozri návrh z 21. decembra 2001, KOM(2001) 784 v konečnom znení, bod 19 dôvodovej správy, odôvodnenia 10 a 11 (podľa ktorého „vzhľadom na to, že cestovné kancelárie sú vo všeobecnosti zodpovedné za obchodné rozhodnutia týkajúce sa balíkov cestovných služieb..., práve im musí prislúchať povinnosť odškodniť... cestujúcich letov, ktoré sú súčasťou týchto balíkov služieb...v prípade... zrušenia... letu“), ako aj článok 3 ods. 1.

30 Spresňujem, že podľa článku 5 ods. 1 smernice 90/314 majú však organizátori právo žalovať ďalších dodávateľov služieb zodpovedných za plnenie zmluvy. Pozri tiež odôvodnenie 36 *in fine* a článok 22 smernice 2015/2302.

31 Osobitne pozri pozmeňujúce návrhy 2, 3 a 15, ako aj ich odôvodnenia uvedené v správe z 12. septembra 2002 k vyššie uvedenému návrhu (A5-0298/2002), prijaté Parlamentom 24. októbra 2002 (pozícia v prvom čítaní, Ú. v. ES C 300, 2003, s. 557).

kvalifikované ako „automatické“.³² Rada Európskej únie sa rozhodla pre kompromis medzi riešeniami navrhovanými Komisiou a Parlamentom³³ a obe tieto inštitúcie súhlasili, že sa pripoja k tomuto kompromisu, pričom sa domnievali, že toto riešenie umožňuje dosiahnuť ciele sledované ich príslušnými návrhmi.³⁴

44. Z týchto skutočností podľa môjho názoru vyplýva, že autori konečného znenia nariadenia č. 261/2004 nemali v úmysle úplne vylúčiť z jeho pôsobnosti cestujúcich, ktorí cestujú v rámci balíka služieb, ale zachovať vo vzťahu k nim účinky systému, ktorý ich dostatočne chráni a ktorý bol už skôr zavedený smernicou 90/314. V tejto súvislosti sa stotožňujem s názorom spoločnosti Aegean Airlines, že námietky uvedené v zmenenom návrhu Komisie³⁵ neboli odôvodnené. Táto smernica totiž, rovnako ako nariadenie č. 261/2004, stanovuje práva, ktoré sa musia uplatňovať tak, aby v záujme požiadavky na ich dodržiavanie nebolo nutné obrátiť sa na súd, s výnimkou prípadu, ak dlžník odmieta plniť svoje povinnosti.

45. Pokiaľ ide konkrétne o zrušenie balíka cestovných služieb v dôsledku zrušenia letu a právo na náhradu nákladov na letenku, ktoré z toho môže vyplývať, konečné znenie hovorí podľa mňa v prospech návrhu Parlamentu, lebo normotvorca sa domnieval, že záujmy cestujúcich, ktorí si zakúpili takýto balík služieb, sú dostatočne chránené smernicou 90/314, keďže ochranné mechanizmy v nej stanovené majú správne fungovať v členských štátoch.³⁶ Podľa mňa teda z článku 8 ods. 2 uvedeného nariadenia vyplýva, že odsek 1 písm. a) tohto článku sa uplatňuje na týchto cestujúcich v rozsahu, v akom im umožňuje získať jednak let, ktorý ich v prípade potreby dopraví do pôvodného miesta odletu, a jednak náhradu ich nákladov na letenku, avšak len za predpokladu, že právo na náhradu už nevyplýva zo smernice 90/314, teda iba v prípade, že nie sú splnené podmienky pre vznik tohto práva stanovené touto smernicou.

46. Okrem toho sa domnievam, že navrhovaný prístup nie je v rozpore so zásadou rovnosti zaobchádzania,³⁷ na ktorú, samozrejme, Súdny dvor odkázal vo svojich rozhodnutiach týkajúcich sa výkladu iných ustanovení nariadenia č. 261/2004,³⁸ a to so zreteľom na rozhodnutia, ktoré si normotvorca Únie legitímne zvolil v otázke vzťahu medzi týmto nariadením a smernicou 90/314. Tento normotvorca rozhodol, že na osoby, ktoré si zakúpili balík cestovných služieb, sa musí v zásade vzťahovať pôsobnosť uvedeného nariadenia, avšak napriek tomu musia byť predmetom osobitných úprav.³⁹ V tomto prípade navyše podľa mňa nie sú splnené podmienky na uplatnenie zásady rovnosti zaobchádzania, keďže cestujúci, ktorí si zakúpili let v rámci balíka cestovných služieb, sa objektívne nenachádzajú v situácii porovnateľnej so situáciou, v akej sa nachádzajú cestujúci, ktorí si zakúpili let mimo takéhoto balíka, ktorý je zo svojej podstaty kombináciou viacerých služieb.

32 Návrh zo 4. decembra 2002, KOM(2002) 717 v konečnom znení, dôvodová správa, bod 2, podľa ktorého „navrhované nariadenie poskytuje cestujúcim riadne vymedzené ‚automatické‘ práva, ktoré môžu uplatniť okamžite bez toho, aby sa ich museli domáhať na súde. Neexistuje nijaký dôvod, aby bola cestujúcim, ktorí čelia podobným problémom, poskytnutá odlišná ochrana“.

33 Pozri spoločnú pozíciu prijatú 18. marca 2003 a dôvodovú správu (Ú. v. EÚ C 125 E, 2003, s. 63).

34 Pozri oznámenie Komisie z 25. marca 2003, SEC(2003) 361 final, s. 3, 6 a 7, ako aj pozíciu Parlamentu v druhom čítaní z 3. júla 2003 (Ú. v. EÚ C 74 E, 2004, s. 807), ktorý nepreberá vylúčenie cestujúcich, ktorí cestujú v rámci balíka služieb, znova odporúčané jeho spravodajcom 13. júna 2003 (správa A5-0221/2003, pozmeňujúce návrhy 1 a 9).

35 Pozri poznámku pod čiarou 32.

36 V súvislosti s právom na náhradu nákladov na balík cestovných služieb a systémom záruk, ktoré boli zavedené touto smernicou, pozri bod 54 a nasl. nižšie.

37 Zásada implicitne uvedená v uvedenom zmenenom návrhu Komisie (poznámka pod čiarou 32) a explicitne spomenutá HQ a i. tak pred vnútroštátnym súdom, ako aj pred Súdnym dvorom, podľa ktorej sa s porovnateľnými situáciami nesmie zaobchádzať rozdielne a s rozdielnymi situáciami sa nesmie zaobchádzať rovnako, pokiaľ takéto zaobchádzanie nie je objektívne odôvodnené.

38 Pozri rozsudky z 19. novembra 2009, Sturgeon a i. (C-402/07 a C-432/07, EÚ:C:2009:716, bod 58 a nasl.); z 23. októbra 2012, Nelson a i. (C-581/10 a C-629/10, EÚ:C:2012:657, bod 33 a nasl.), ako aj zo 7. septembra 2017, Bossen a i. (C-559/16, EÚ:C:2017:644, bod 19 a nasl.), ako aj uznesenie z 5. októbra 2016, Wunderlich (C-32/16, EÚ:C:2016:753, bod 21 a nasl.).

39 V tejto súvislosti pozri bod 52 nižšie.

47. Napokon podotýkam, že počas uvedených prípravných prác sa vôbec neuvažovalo o stanovení výnimky v skúmanom nariadení, pokiaľ ide o prípady – spomenuté v druhej prejudiciálnej otázke – v ktorých cestovná kancelária nie je finančne schopná vyplatiť svojmu klientovi náhradu a neprijala na tento účel nijaké záručné opatrenia.

3. O kontexte dotknutých ustanovení

48. Článok 8 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 patrí do osobitného kontextu, a to tak v rámci tohto nariadenia, ako aj s ohľadom na ustanovenia a predpisy s ním súvisiace, čo potvrdzuje mnou navrhovaný výklad.

49. Po prvé Komisia uvádza, že tento článok 8 ods. 2 sa odchyľuje od zásady, podľa ktorej je letecký dopravca povinný poskytnúť cestujúcim náhradu a pomoc za podmienok stanovených v *nariadení* č. 261/2004, takže sa má vykladať reštriktívne, ako už Súdny dvor rozhodol v súvislosti s inými ustanoveniami tohto nástroja.⁴⁰

50. Treba však konštatovať, že už sám normotvorca Únie sformuloval toto ustanovenie spôsobom úzko vymedzujúcim jeho rozsah pôsobnosti, keďže výnimka v ňom uvedená sa obmedzuje iba na právo na náhradu stanovené v odseku 1 písm. a) prvej zarážke tohto článku.⁴¹ Navyše uvedený článok 8 ods. 2 sa vyznačuje špecifickým predmetom, podľa mňa odlišným od ostatných ustanovení nariadenia č. 261/2004, ktorých výklad už Súdny dvor poskytol, keďže jeho cieľom je zabezpečiť primerané prepojenie tohto nariadenia so smernicou 90/314 a konkrétnejšie stanoviť, že zodpovednosť za náhradu nesie v závislosti od daného prípadu buď letecký dopravca alebo cestovná kancelária. Napokon reštriktívny výklad ustanovenia nemôže zahŕňať zohľadnenie podmienok, ktoré v ňom nie sú stanovené.

51. Podľa môjho názoru preto z odchyľnej povahy tohto odseku 2 nemožno priamo vyvodiť záver, že letecký dopravca musí poskytnúť náhradu cestujúcemu, ktorý si zakúpil balík cestovných služieb, v prípade, ak tak neurobila cestovná kancelária podľa smernice 90/314. Práve naopak, keby normotvorca chcel uložiť takúto povinnosť záruky na ťarchu leteckého dopravcu navyše k povinnostiam, ktoré už táto smernica uložila cestovnej kancelárii, určite by to v uvedenom nariadení výslovne uviedol.

52. Toto stanovisko je podľa mňa podporené obsahom ďalšieho ustanovenia nariadenia č. 261/2004, ktoré sa týka spojenia medzi týmto nástrojom a smernicou 90/314, a to článkom 3 ods. 6 uvedeného nariadenia.⁴² Tento odsek totiž stanovuje jednak, že nariadenie č. 261/2004 nemá vplyv na práva vyplývajúce z tejto smernice cestujúcim, ktorí si zakúpili balík cestovných služieb, ako aj že toto nariadenie sa nesmie uplatňovať v prípadoch, keď bol predmetný zájazd zrušený z dôvodov iných, než je zrušenie dotknutého letu.⁴³ Mám dojem, že normotvorca Únie chcel priznať určitú prednosť smernici 90/314, aj keď sa nariadenie č. 261/2004 súběžne uplatňuje na takýchto cestujúcich v takto vymedzenom rozsahu.

40 Pozri rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20), citovaný Komisiou, ako aj uznesenie zo 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, bod 17), a rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, body 35 a 45), ktoré sa všetky týkajú výkladu článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.

41 Pozri tiež poznámku pod čiarou 12.

42 Podotýkam, že HQ a i. okrem toho zakladajú tvrdenie na článku 13 nariadenia č. 261/2004, ktorý stanovuje, že v prípadoch, keď letecký dopravca platí náhradu (akou je paušálna náhrada na základe jeho článku 7) alebo plní iné záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, môže si následne uplatniť nárok na náhradu najmä voči cestovnej kancelárii, s ktorou mal uzavretú zmluvu. Domnievam sa však, že toto ustanovenie nemá vplyv na vzťah medzi týmto nariadením a smernicou 90/314.

43 Pripomínam, že toto druhé pravidlo sa spomína aj v odôvodnení 16 uvedeného nariadenia.

53. Po druhé podľa môjho názoru článok 8 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 sa z hľadiska kontextu musí vzhľadom na jeho špecifický predmet vykladať nielen s obmedzením sa na posúdenie ostatných ustanovení tohto nariadenia, ale tiež so zreteľom na obsah druhého nástroja uvedeného v tomto ustanovení, teda inými slovami s náležitým zohľadnením *obsahu smernice 90/314*.

54. Táto smernica totiž vo svojom článku 4 ods. 6 písm. b) upravuje vlastný režim, v rámci ktorého v prípade, ak cestovná kancelária organizujúca balík cestovných služieb z akéhokoľvek dôvodu zruší tento balík pred dohodnutým termínom odchodu, spotrebiteľ, ktorý si zakúpil dotknutý balík, má právo „dostať preplatené v čo najkratšom termíne všetky čiastky, ktoré zaplatil v súvislosti so zmluvou“ uzavretou s týmto obchodníkom.⁴⁴ Táto náhrada zahŕňa okrem iného aj cenu leteniek.

55. Okrem toho a predovšetkým smernica 90/314 už vo svojom článku 7 obsahuje osobitné požiadavky s cieľom zabezpečiť, aby náhrada stanovená touto smernicou bola zaručená aj v prípade, ak je cestovná kancelária v platobnej neschopnosti alebo v konkurze.⁴⁵ V prípade, ak si cestovná kancelária nesplní povinnosti, ktoré jej vyplývajú z uvedeného článku 7, nie je ničím odôvodnené, aby takto stanovené záruky prešli fakticky na leteckého dopravcu tým, že sa mu uloží povinnosť nahradiť klientom dotknutej cestovnej kancelárie ich náklady na letenky. Zdôrazňujem, že ak sa takto stanovený systém záruk vykonáva v členských štátoch správne, poskytuje cestujúcim mimoriadnu ochranu.⁴⁶ Tieto ustanovenia majú záväzný charakter, hoci sa nespájajú so sankciami, a cestovné kancelárie ich musia podľa mňa dodržiavať pod dohľadom príslušných vnútroštátnych orgánov.⁴⁷ Keby sa ukázalo, že orgány členského štátu neprijali všetky opatrenia požadované touto smernicou na to, aby bolo právo na náhradu skutočne účinné,⁴⁸ nemožno vylúčiť možnosť vzniku zodpovednosti tohto štátu.⁴⁹

56. S prihliadnutím na smernicu 90/314 sa domnievam, že otázka prípadnej platobnej neschopnosti alebo konkurzu cestovnej kancelárie spadá výlučne do pôsobnosti tejto smernice a nie do pôsobnosti nariadenia č.261/2004, čo navyše výslovne potvrdzuje aj nová smernica o balíkoch cestovných služieb.⁵⁰ Okolnosti spomenuté v druhej prejudiciálnej otázke teda nemôžu odôvodniť, aby v konkrétnom prípade uvedenom vnútroštátnym súdom bol letecký dopravca povinný nahradiť náklady na letenku cestujúcemu, ktorý si zakúpil balík cestovných služieb a ktorý nezískal túto náhradu od cestovnej kancelárie organizujúcej tento zájazd.

4. O cieľoch dotknutých ustanovení

57. Bez ohľadu na výhrady, ktoré v tomto smere vzniesli HQ a i. a Komisia, sa domnievam, že navrhovaný výklad nie je v rozpore s cieľmi sledovanými príslušnými ustanoveniami, a to tak s ohľadom na všeobecné ciele nariadenia č. 261/2004, ako aj na osobitné ciele jeho článku 8 ods. 2.

44 S výnimkou prípadu, keď k zrušeniu dôjde v dôsledku pochybenia na strane spotrebiteľa.

45 Dvadsať prvé odôvodnenie a článok 7 tejto smernice stanovujú, že cestovná kancelária musí preukázať dostatočné vlastné záruky na zabezpečenie refundácie zaplatených finančných prostriedkov v prípade platobnej neschopnosti alebo konkurzu. Rovnako tak § 7:512 ods. 1 holandského Občianskeho zákonníka ukladá každej cestovnej kancelárii povinnosť vopred prijať opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, že ak v prípade platobnej neschopnosti už viac nebude môcť plniť svoje záväzky voči cestujúcim, tieto záväzky prevezme tretia osoba alebo cena za zájazd bude vrátená.

46 Vzhľadom na to, že tento systém nemá ekvivalent v iných oblastiach spotrebiteľského práva.

47 Zdôrazňujem, že situácia, v akej sa ocitli spotrebiteľia v prejednávanej veci, nebola spôsobená medzerou v systéme zavedenom smernicou 90/314, ktorú by bolo potrebné napraviť prostredníctvom nariadenia č. 261/2004, ale skutočnosťou, že cestovná kancelária si nespĺnila svoje zákonné povinnosti, ktorých dodržiavanie musia zabezpečiť členské štáty.

48 Pripomínam, že Súdny dvor vyložil článok 7 smernice 90/314 v tom zmysle, že bráni vnútroštátnej právnej úprave, ktorej podmienky neposkytujú spotrebiteľovi efektívne zabezpečenie refundácie všetkých finančných prostriedkov, ktoré zaplatil, v prípade platobnej neschopnosti alebo konkurzu cestovnej kancelárie (pozri najmä rozsudok z 15. júna 1999, Rechberger a i., C-140/97, EU:C:1999:306, body 64 až 66 a 74 až 77, ako aj uznesenie zo 16. januára 2014, Baradics a i., C-430/13, EU:C:2014:32, body 32 až 38).

49 Pokiaľ ide o žaloby o zodpovednosť členského štátu, ktoré môžu podávať jednotlivci, pozri najmä rozsudky zo 14. marca 2013, Leth (C-420/11, EU:C:2013:166, bod 41 a nasl.); z 3. septembra 2014, X (C-318/13, EU:C:2014:2133, bod 42 a nasl.), ako aj zo 4. októbra 2018, Kantarev (C-571/16, EU:C:2018:807, bod 92 a nasl.).

50 Pozri odôvodnenia 1 a 38 až 44, ako aj články 17 až 18 smernice 2015/2302, ktorých obsah poskytuje zaujímavé objasnenie, aj keď táto smernica nie je uplatniteľná vo veci samej.

58. Je nesporné, že *všeobecným účelom* tohto nariadenia je, ako sa uvádza v jeho preambule,⁵¹ zabezpečiť cestujúcim, na ktorých sa vzťahuje, vysokú úroveň ochrany riešením vážnych problémov, ktorým tieto osoby čelia najmä v nadväznosti na zrušenie letu. Súdny dvor opakovane vychádzal z tohto cieľa, najmä na účely odôvodnenia extenzívneho výkladu práv priznaných uvedeným cestujúcim.⁵²

59. Ako však už Súdny dvor rozhodol, nariadenie č. 261/2004 plní aj iný cieľ, ktorý treba tiež náležite zohľadniť, a to cieľ spočívajúci vo vyvážení záujmov chránených cestujúcich so záujmami leteckých dopravcov.⁵³ Hoci normotvorca Únie rozhodol, že prevádzkujúci letecký dopravca zohráva hlavnú úlohu pri náhrade škody a pomoci, na ktorú majú cestujúci právo najmä v prípade zrušenia letu,⁵⁴ neznamená to, že tento dopravca musí v každom prípade sám znášať súvisiace finančné náklady.

60. Pokiaľ ide konkrétne o zrušenie letu, ktorý je súčasťou balíka cestovných služieb, domnievam sa, že zodpovednosť za toto zrušenie a náklady s ním spojené by sa mali rozdeliť medzi cestovnú kanceláriu a leteckého dopravcu v závislosti od ich príslušných povinností, ktoré vyplývajú nielen z uplatniteľných ustanovení smernice 90/314 alebo nariadenia č. 261/2004, ale aj zo záväzkov prijatých v zmluvách uzatvorených na jednej strane medzi cestovnou kanceláriou a jej klientom a na druhej strane medzi touto cestovnou kanceláriou a leteckým dopravcom.⁵⁵

61. V každom prípade podľa môjho názoru neexistuje nijaký právny základ ani objektívny dôvod na to, aby záruku pre prípad konkurzu uvedenej cestovnej kancelárie znášal v praxi letecký dopravca tým, že sa mu v takomto prípade uloží povinnosť náhrady škody voči cestujúcemu, ktorý si zakúpil balík cestovných služieb, a to o to menej, že smernica 90/314, ako som už zdôraznil, obsahuje ustanovenia, ktoré za predpokladu ich dodržania umožňujú riešiť práve problémy tohto druhu.⁵⁶

62. Okrem toho zohľadnenie cieľa ochrany cestujúcich všeobecne sledovaného nariadením č. 261/2004 nemôže viesť Súdny dvor k tomu, aby zvolil taký výklad článku 8 ods. 2 tohto nariadenia, ktorý by nebol v súlade so znením a *osobitným cieľom* tohto ustanovenia.

63. V tejto súvislosti sa domnievam, že konkrétnym cieľom uvedeného článku 8 ods. 2 je zabezpečiť primerané prepojenie medzi nariadením č. 261/2004 a smernicou 90/314 smerujúce k zachovaniu rozsahu pôsobnosti každého z týchto nástrojov a zároveň zabrániť tomu, aby spotrebiteľia mohli využívať práva, ktoré by v dôsledku prípadnej kumulácie predpisov mohli byť neprimerané.

51 Pozri odôvodnenia 1 až 6 nariadenia č. 261/2004.

52 Pozri najmä rozsudky zo 4. októbra 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, body 23 a 34); zo 4. októbra 2012, Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor (C-321/11, EU:C:2012:609, body 25 a 33); z 23. októbra 2012, Nelson a i. (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, body 37 a 38, ako aj bod 74 a nasl.); z 31. januára 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 47 a nasl.), ako aj z 22. júna 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, bod 26 a nasl.).

53 Pozri najmä rozsudky z 19. novembra 2009, Sturgeon a i. (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 67); z 23. októbra 2012, Nelson a i. (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 39), ako aj z 12. septembra 2018, Harms (C-601/17, EU:C:2018:702, bod 15).

54 V súlade s článkami 5 a 8 nariadenia č. 261/2004. Komisia vo svojom vyššie uvedenom oznámení (poznámka pod čiarou 34) na s. 3 uviedla, že „ide o praktické riešenie, lebo dopravca, ktorý skutočne prevádzkuje let, má vo všeobecnosti najlepšie predpoklady na to, aby zabezpečil uskutočnenie letov podľa plánu, a má k dispozícii zamestnancov a personál na letiskách, ktorí poskytujú pomoc cestujúcim. Tento systém je priamy a jednoduchý, a teda ľahko pochopiteľný pre cestujúcich“.

55 Pozri analogicky rozsudok z 11. mája 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, bod 25 a nasl.), v ktorom bolo rozhodnuté, že prevádzkujúci letecký dopravca musí poskytnúť náhradu škody cestujúcim, ktorí si zakúpili let prostredníctvom cestovného agenta, aj keď dopravca včas informoval tohto agenta o zmene časového plánu tohto letu a tento agent o tom informoval cestujúcich po uplynutí stanovenej lehoty, ale v ktorom sa tiež pripomína, že podľa článku 13 nariadenia č. 261/2004 dopravca môže žiadať náhradu od akejkoľvek osoby, s ktorou uzavrel zmluvu.

56 Pozri bod 55 vyššie. Aegean Airlines na pojednávaní správne zdôraznila, že výklad navrhovaný HQ a i. a Komisiou by dokonca mohol byť v rozpore so záujmom spotrebiteľov, lebo cestovné kancelárie by už viac neboli motivované prijímať záruky vyžadované smernicou 90/314, ak by vedeli, že letecké spoločnosti budú povinné napraviť ich nečinnosť na základe nariadenia č. 261/2004.

64. Snaha zabrániť tomu, aby bol poškodený cestujúci nadmerne chránený v dôsledku kumulatívneho uplatnenia práv poskytovaných týmto nariadením a touto smernicou, vyplýva aj z oznámenia Komisie, ktorá poukazuje najmä na vhodný spôsob prepojenia uvedeného nariadenia s novou smernicou o balíku cestovných služieb,⁵⁷ pričom poznamenáva, že táto smernica výslovne vylučuje „akúkoľvek nadmernú kompenzáciu“ v prípade odškodnenia cestujúceho.⁵⁸

65. V rovnakom duchu sa domnievam, že cestujúci by nikdy nemal mať možnosť získať dvojitú náhradu nákladov na letenku v prípade zrušenia jeho balíka cestovných služieb, pričom má možnosť vybrať si, či sa bude odvolávať na smernicu 90/314 a/alebo na nariadenie č. 261/2004. Ak teda dotknutá osoba spĺňa podmienky potrebné na vznik práva na náhradu podľa uvedenej smernice, nemôže sa podľa môjho názoru domáhať tejto náhrady aj na základe tohto nariadenia, aj keby uplatnenie tohto práva nemalo konkrétny účinok, ako v prejednávanej veci, z dôvodu nečinnosti jediného dlžníka, ktorým je cestovná kancelária, pričom treba poznamenať, že možnosť takéhoto hospodárskeho rizika vždy existuje,⁵⁹ a pripomenúť, že článok 7 uvedenej smernice už má za cieľ zabrániť tomu, aby spotrebiteľ nezískal v uvedených prípadoch nijakú náhradu.

66. Napokon pre úplnosť dodávam, že navrhovaný výklad je v súlade s praktickými úvahami, ktoré nemožno úplne ignorovať. Ako tvrdili Aegean Airlines a nemecká vláda, keby sa rozhodlo, že prevádzkujúci letecký dopravca je povinný nahradiť cestujúcemu jeho náklady na letenku, ktorú si zakúpil u tretej osoby v rámci balíka cestovných služieb, bolo by vo všeobecnosti veľmi zložité, ba dokonca nemožné zistiť, akú sumu mu musí vyplatiť. Vzhľadom na to, že cena letu je súčasťou celkovej ceny, ktorá v podstate zahŕňa cenu viacerých služieb, ktorých zložky pozná spravidla iba cestovná kancelária, dopravca⁶⁰ ani samotný kupujúci nevedia, aká časť z tejto ceny zodpovedá predmetnému letu. Inými slovami, považujem za nereálne myslieť si, že dopravca by mohol vždy vyčíslieť presnú sumu náhrady,⁶¹ ktorú má za takýchto okolností zaplatiť tomuto cestujúcemu.

67. Vzhľadom na všetky tieto skutočnosti sa článok 8 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 má podľa môjho názoru vykladať v tom zmysle, že cestujúci, ktorému smernica 90/314 prebratá do vnútroštátneho práva priznáva právo žiadať od svojej cestovnej kancelárie v prípade zrušenia balíka cestovných služieb náhradu všetkých súm, ktoré tejto kancelárii zaplatil podľa zmluvy, nemá možnosť žiadať náhradu svojich nákladov na letenku od prevádzkujúceho leteckého dopravcu na základe tohto nariadenia, a to ani v prípade, ak uvedená cestovná kancelária nie je finančne schopná nahradiť náklady na letenku a neprijala záručné opatrenia na zabezpečenie tejto náhrady.

57 Pozri výkladové usmernenia k nariadeniu č. 261/2004 (Ú. v. EÚ C 214, 2016, s. 5), oddiel 2.2.6, nazvaný „Rozsah pôsobnosti nariadenia v súvislosti so smernicou o balíku cestovných služieb“. Tento nezáväzný dokument je spomenutý aj vnútroštátnym súdom, ktorý správne poukazuje na to, že oddiel 4.2 tohto dokumentu sa zaoberá právom na náhradu v prípade zrušenia letu, avšak bez toho, aby spomenul obsah článku 8 ods. 2 uvedeného nariadenia.

58 V odôvodnení 36 a v článku 14 ods. 5 smernice 2015/2302 sa totiž spresňuje, že „s cieľom zabrániť príliš veľkej náhrade“ sa náhrada poskytnutá podľa tejto smernice v prípade neadekvátneho poskytnutia cestovných služieb a náhrada poskytnutá podľa iných právnych predpisov Únie, medzi ktoré patrí nariadenie č. 261/2004, musia „od seba odpočítať“. Hoci táto smernica, ktorá nahradila smernicu 90/314, nie je uplatniteľná v prejednávanej veci (pozri bod 8 vyššie), takéto spresnenie poskytnuté normotvorcom Únie nie je podľa mňa v tejto veci vôbec bezvýznamné.

59 Nie je, žiaľ, neobvyklé, že spotrebiteľ čelí platobnej neschopnosti alebo konkurzu obchodníka, s ktorým uzavrel zmluvu, pričom nemôže nikdy získať náhradu škody alebo kompenzáciu za neplnenie zmluvy.

60 Podľa mňa nemožno predpokladať, že cena, ktorú treba vrátiť takýmto cestujúcim, je rovnaká ako cena dohodnutá medzi cestovnou kanceláriou a dopravcom za nákup sedadiel v lietadle, keďže táto cestovná kancelária mohla pri predaji leteniek svojim klientom zvoliť inú cenu.

61 Pripomínam, že článok 8 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 stanovuje „úhradu úplných nákladov na letenku v cene, za ktorú bola kúpená“, a nie približnú cenu tejto letenky.

V. Návrh

68. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky, ktoré mu položil Rechtbank Noord-Nederland (súd pre severné Holandsko, Holandsko), takto:

Článok 8 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91, sa má vykladať v tom zmysle, že cestujúci, ktorému smernica Rady 90/314/EHS z 13. júna 1990 o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb, prebratá do vnútroštátneho práva, priznáva právo žiadať od svojej cestovnej kancelárie v prípade zrušenia balíka cestovných služieb náhradu všetkých súm, ktoré tejto kancelárii zaplatil podľa zmluvy, nemá možnosť žiadať náhradu svojich nákladov na letenku od prevádzkujúceho leteckého dopravcu na základe tohto nariadenia, a to ani v prípade, ak uvedená cestovná kancelária nie je finančne schopná nahradiť náklady na letenku a neprijala záručné opatrenia na zabezpečenie tejto náhrady.