

Vec C-918/19

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

16. december 2019

Vnútroštátny súd:

Landgericht Hamburg

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

9. december 2019

Žalobkyňa a odvolateľka:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Žalovaná a odporkyňa v odvolacom konaní:

Swiss International Air Lines AG

PRACOVNÝ DOKUMENT

Landgericht Hamburg (Krajinský súd Hamburg, Nemecko)

[*omissis*]

uznesenie

vo veci

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [*omissis*] 90402 Norimberg, Nemecko,

– žalobkyne a odvolateľky –

[*omissis*]

proti

SWISS International Air Lines AG, [*omissis*] 4052 Basel, Švajčiarsko

– žalovanej a odporkyni v odvolacom konaní –

[*omissis*]

Landgericht Hamburg (Krajinský súd Hamburg) [*omissis*] 9. decembra 2019 rozhodol:

- I. Konanie sa prerušuje.
- II. Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ZFEÚ predkladajú nasledujúce otázky týkajúce sa výkladu 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 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10), a Dohody medzi Švajčiarskou konfederáciou a Európskym spoločenstvom o leteckej doprave z 21. júna 1999 v znení rozhodnutia Spoločného výboru Spoločenstva a Švajčiarska pre leteckú dopravu č. 2/2010 z 26. novembra 2010:
 1. Má sa Dohoda medzi Švajčiarskou konfederáciou a Európskym spoločenstvom o leteckej doprave z 21. júna 1999 v znení rozhodnutia Spoločného výboru Spoločenstva a Švajčiarska pre leteckú dopravu č. 2/2010 z 26. novembra 2010 vykladať v tom zmysle, že nariadenie 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 v súlade s článkom 3 ods. 1 písm. [b]) tohto nariadenia vzťahuje aj na

cestujúcich, ktorí pricestujú lietadlom na letisko vo Švajčiarsku z tretej krajiny, aby potom nastúpili na let do členského štátu?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku: pokiaľ sa nariadenie 261/2004 uplatní, sú súdy členského štátu viazané aj judikatúrou Súdneho dvora, podľa ktorej sa na účely uplatnenia práva na náhradu cestujúci, ktorých let má meškanie, môžu považovať za cestujúcich, ktorých let bol zrušený (rozsudok Súdneho dvora z 19. novembra 2009 vo veciach C-402/07 a C-432/07)?

3. Môže právo na náhradu podľa článku 7 nariadenia 261/2004 vzniknúť aj vtedy, ak cestujúci pre relatívne nepatrné meškanie letu na prilete nestihne priamy prípojný let, čo má za následok meškanie v konečnom cieľovom mieste v dĺžke troch a viac hodín, avšak oba lety boli prevádzkované rozdielnymi leteckými dopravcami a rezerváciu potvrdila cestovná kancelária, ktorá lety pre svojich zákazníkov skombinovala?

Odôvodnenie:

1. A. Žalobkyňa si uplatňuje nárok voči žalovanej na základe postúpeného práva na dve náhrady, pričom výška každej z nich je 600 eur, podľa 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 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10; ďalej len „nariadenie o právach cestujúcich v leteckej doprave“). Podľa predbežného výsledku dokazovania je žalobkyňa aktívne legitimovaná.
2. Obaja postupcovia si zarezervovali prostredníctvom cestovnej kancelárie lety z Bangkoku Suvarnabhumi Intl. cez Zürich do Hamburgu na 14. mája 2016. Let z Bangkoku do Zürichu, ktorý uskutočnila žalovaná, mal pristáť v Zürichu o 19:30 hod. Následne mali postupcovia o 20:20 hod. letieť lietadlom leteckej spoločnosti Eurowings do Hamburgu. Je nesporné, že let pristál v Zürichu až o 20:20 hod. Podľa predbežného výsledku dokazovania postupcovia zmeškali svoj prípojný let do Hamburgu a pricestovali do Hamburgu v nasledujúci deň o 10:30 hod., teda s meškaním v dĺžke 12 hodín a 45 minút. Žalovaná, ktorá má sídlo v Švajčiarskej konfederácii, zarezervovala postupcom let v nasledujúci deň a zabezpečila im starostlivosť na mieste a ubytovanie v hoteli.
3. Amtsgericht (okresný súd) žalobu zamietol. Žalobkyňa svojím odvolaním ďalej uplatňuje svoj žalobný návrh. Žalovaná s týmto opravným prostriedkom nesúhlasí.
4. B. Rozhodnutie o odvolaní si vyžaduje, aby Súdny dvor Európskej únie odpovedal na tri prejudiciálne otázky.
5. Amtsgericht (okresný súd) predpokladal, že judikatúra Súdneho dvora, podľa ktorej sa meškanie môže považovať za zrušenie (rozsudok Súdneho dvora

z 19. novembra 2009 vo veciach C-402/07 a C-432/07), sa voči Švajčiarskej konfederácii neuplatní, keďže Súdny dvor v nej nielen podal výklad nariadenia, ale vymedzil novú situáciu.

6. Úspešnosť odvolania preto závisí od uplatniteľnosti nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave a výkladu článku 7 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave.
7. I. Uplatniteľnosť nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave závisí od výkladu Dohody medzi Švajčiarskou konfederáciou a Európskym spoločenstvom o leteckej doprave z 21. júna 1999 v znení rozhodnutia Spoločného výboru Spoločenstva a Švajčiarska pre leteckú dopravu č. 2/2010 z 26. novembra 2010 (ďalej len „dohoda o leteckej doprave“).
8. 1. Medzinárodná právomoc nemeckých súdov vyplýva z miesta hlavného plnenia zmluvy, týkajúcej sa predmetného letu.
9. a) Právomoc nemeckých súdov je daná podľa článku 5 bodu 1 písm. b) druhej zarážky Dohovoru o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach z 30. októbra 2007 (ďalej len „Lugánsky dohovor“), ktorý začal platiť pre Švajčiarsko 1. januára 2011 [Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts (Úradná zbierka švajčiarskeho spolkového práva) 2010, s. 5609].
10. b) Za miesto plnenia charakteristických plnení, ktoré je rozhodujúce na účely článku 5 bodu 1 Lugánskeho dohovoru, sa v prípade letu má považovať aj miesto priletu. V prejednávanom prípade je pritom rozhodujúce miesto priletu posledného letu, keďže lety boli plánované bez relevantného pobytu na prestupnom letisku (pokiaľ ide o opačný prípad týkajúci sa miesta odletu, pozri podrobne s ďalšími odkazmi návrh [Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko; ďalej aj ako „BGH“)] na začatie prejudiciálneho konania na Súdnom dvore z 9. apríla 2013 [C-259/13] [omissis], bod 9 a nasl.).
11. 2. Právo žalobkyne na náhradu závisí od toho, či sa nariadenie o právach cestujúcich v leteckej doprave uplatní na let z Bangkoku do Zürichu, ktorý uskutočnila žalovaná.
12. a) Ani miesto odletu, ani cieľ tohto letu sa nenachádzajú v členskom štáte Európskej únie. Žalovaná tiež nie je leteckým dopravcom Európskej únie. Podľa dohody o leteckej doprave a rozhodnutia č. 1/2006, ktoré prijal Spoločný výbor Spoločenstva a Švajčiarska pre leteckú dopravu zriadený podľa článku 23 ods. 4 tejto dohody (Ú. v. EÚ L 298, 2006, s. 23), ako aj nadväzujúceho rozhodnutia č. 2/2010 (Ú. v. EÚ L 347, 2010, s. 54; švajčiarska úradná zbierka 2011, s. 205) sa však nariadenie o právach cestujúcich v leteckej doprave od 1. decembra 2006 uplatňuje aj na územie Švajčiarska. V oboch rozhodnutiach sa nariadenie o právach cestujúcich v leteckej doprave uvádza ako súčasť prílohy dohody z 21. júna 1999. Podľa článku 2 dohody ustanovenia tejto dohody a jej prílohy platia v rozsahu, v akom sa dotýkajú leteckej dopravy alebo záležitostí súvisiacich s leteckou dopravou, ako je to uvedené v prílohe tejto dohody.

13. b) Zatiaľ sa však nerozhodlo, či sa toto uplatnenie vzťahuje aj na také prípady, v ktorých let odlieta z tretej krajiny, má cieľ vo Švajčiarsku a prevádzkuje ho švajčiarska letecká spoločnosť.
14. c) Senát sa – tak ako Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) v opačnom prípade letu, ktorý odlietal z územia Švajčiarska a mal cieľ v tretej krajine – prikláňa k názoru, že sa to týka aj takých letov. Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) v tejto súvislosti uviedol (návrh BGH na začatie prejudiciálneho konania na Súdnom dvore z 9. apríla 2013 [C-259/13] [omissis], bod 23 a nasl.):
15. „V novom znení prílohy k dohode o leteckej doprave, ktoré bolo prijaté na základe rozhodnutia Spoločného výboru Spoločenstva a Švajčiarska pre leteckú dopravu č. 2/2010, sa v druhej zarážke stanovuje, že na účely právnych aktov uvedených v prílohe treba odkazy na členské štáty Európskeho spoločenstva, nahradeného Európskou úniou, na účely dohody chápať tak, že odkazujú aj na Švajčiarsko. Z toho vyplýva, že článok 3 ods. 1 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave by sa mohol uplatniť takým spôsobom, že pokiaľ ide o nároky podľa tohto nariadenia, postačuje, že vo Švajčiarsku sa nachádza miesto odletu, alebo ak sa sídlo leteckého dopravcu nachádza v Európskej únii alebo vo Švajčiarsku, miesto priletu sa nachádza vo Švajčiarsku.
16. Taký výklad dohody o leteckej doprave vrátane prílohy by bol v súlade nielen s jej znením, ale aj s cieľom formulovaným v preambule tejto dohody, ktorým je vzájomne zosúladiť predpisy pre leteckú dopravu v rámci Európy so zapojením územia Švajčiarska. Podľa toho by leteckí dopravcovia vo Švajčiarsku mali byť schopní a povinní pôsobiť za rovnakých podmienok ako dopravcovia v členských štátoch Európskej únie. Spotrebitelia a klienti leteckých dopravcov by mali vo Švajčiarsku nachádzať rovnakú úroveň ochrany a vo vzťahu k týmto dopravcom by aj vo Švajčiarsku mali mať možnosť uplatňovať rovnaké práva ako v členských štátoch Európskej únie a leteckí dopravcovia by mali podliehať rovnakým podmienkam hospodárskej súťaže. Bolo by s tým ťažko zlučiteľné, ak by sa nariadenie o právach cestujúcich v leteckej doprave uplatňovalo len na cestujúcich, ktorí na území Švajčiarska nastúpia na let smerujúci na letisko na území členského štátu Európskej únie. Podľa článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave sa totiž toto nariadenie má uplatniť aj pri cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území Európskej únie do tretej krajiny.“
17. Navyše často – ako je to aj v prejednávanej veci – existuje úzka súvislosť s Európskou úniou. V tomto prípade chceli postupcovia priamo po lete, ktorý mal meškanie, nastúpiť na prípojný let do Európskej únie, konkrétne do Hamburgu. Samotné nariadenie spája – najmä pri určovaní náhrady podľa článku 7 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave, ktorá je rozhodujúca aj v prejednávanej veci – viaceré lety tak, že vychádza z konečného cieľového miesta. Ak by sa mala v týchto prípadoch pôsobnosť nariadenia, ako to čiastočne tvrdí právna doktrína vo Švajčiarsku, obmedziť len na také lety, ktoré by smerovali zo Švajčiarska do Európskej únie, viedlo by to k nežiaducemu rozdielnemu zaobchádzaniu

s cestujúcimi podľa toho, či potom nastúpia na priamy prípojný let do členského štátu (pozri v súvislosti s týmto argumentom podrobne návrh BGH na začatie prejudiciálneho konania na Súdnom dvore z 9. apríla 2013 [C-259/13][*omissis*], bod 28 a nasl.).

18. II. Právo žalobkyne na náhradu navyše závisí od toho, či – v prípade, ak bude odpoveď na prvú prejudiciálnu otázku kladná – uplatniteľnosť nariadenia 261/2004 zahŕňa aj judikatúru Súdneho dvora Európskej únie, podľa ktorej sa na účely uplatnenia práva na náhradu cestujúci, ktorých let má meškanie, môžu považovať za cestujúcich, ktorých let bol zrušený, ak dorazia do svojho konečného cieľového miesta po troch alebo viac hodinách po čase priletu, ktorý pôvodne stanovil letecký dopravca.
19. 1. Nemecká judikatúra [*omissis*], s ktorou sa žalovaná stotožňuje, odpovedá na túto otázku sčasti záporne. Podľa článku 1 ods. 2 dohody o leteckej doprave musia byť rozsudky a uznesenia, ktoré budú vydané po rozhodujúcom dátume, ktorým je 2. jún 1999, oznámené Švajčiarskej konfederácii, aby tam boli uznané a schválené spoločným výborom. V prípade rozsudku Súdneho dvora Európskej únie z 19. novembra 2009 vo veciach C-402/07 a C-432/07, ako aj nadväzujúcich rozsudkov k tomu nedošlo. Z toho teraz vyššie uvedené súdy vyvodzujú, že v prípadoch, v ktorých je žalovaný švajčiarsky letecký dopravca, nemôžu použiť túto judikatúru na odôvodnenie práva, ale môžu vychádzať len zo znenia nariadenia. Uplatnenie judikatúry Súdneho dvora, ktorá v každom prípade spočíva na analógii so stanovenými právami, podľa ich názoru predstavuje podstatný zásah do štátnej zvrchovanosti Švajčiarskej konfederácie [*omissis*].
20. 2. Súd sa prikláňa k diferencovanejšiemu názoru. Je možné, že citovaná judikatúra Súdneho dvora Európskej únie týkajúca sa takzvaného veľkého meškania skutočne neplatí pre švajčiarske súdy [*omissis*]. Vnútroštátny súd však nie je švajčiarskym súdom, ale súdom členského štátu, a preto je viazaný judikatúrou vydanou v súvislosti s nariadením, pokiaľ sa toto nariadenie uplatní na švajčiarskych leteckých dopravcov. V opačnom prípade by museli súdy členských štátov rozdielne uplatňovať to isté nariadenie na situácie, ktoré sú inak porovnateľné, podľa toho, či je žalovaným letecký dopravca so sídlom v Švajčiarskej konfederácii alebo letecký dopravca so sídlom v EÚ. To by však odporovalo druhej zarážke prílohy, ktorej znenie bolo aktualizované rozhodnutím Výboru pre leteckú dopravu č. 2/2010, podľa ktorej sa odkazy na členské štáty EÚ v nariadení uplatňujú (aj) na Švajčiarsku konfederáciu.
21. III. Právo na náhradu napokon závisí od výkladu článku 7 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave, konkrétne od toho, či toto právo vzniká aj vtedy, keď oba lety skombinovala cestovná kancelária a prevádzkovali ich rozdielni leteckí dopravcovia.
22. 1. Právo žalobcov na náhradu nie je vylúčené preto, lebo oba lety sa začali v plánovanom čase a len prvý let mal meškanie a toto meškanie bolo kratšie ako tri hodiny.

23. Je pravda, že lety Bangkok – Zürich a Zürich – Hamburg predstavujú v zmysle nariadenia dva samostatné lety (pozri v tejto súvislosti podrobne návrh BGH na začatie prejudiciálneho konania na Súdnom dvore z 19. júla 2016 [C-479/16] [omissis], bod 17). Ak však samostatné lety predstavujú priame prípojné lety a meškanie prvého letu – tak ako v prejednávanej veci – vedie k tomu, že cestujúci zmeškajú prípojný let, môže tiež vzniknúť právo na náhradu. To podľa judikatúry Súdneho dvora Európskej únie (rozsudky Súdneho dvora z 19. novembra 2009, *Sturgeon a i.*, C-402/07 a C-432/07, Zb. s. I-10923, [omissis] bod 40 a nasl.; z 23. októbra 2012, *Nelson a i.*, C-581/10 a C-629/10, [omissis] bod 28 a nasl.) a Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) ([omissis] návrh na začatie prejudiciálneho konania na Súdnom dvore z 19. júla 2016 [C-479/16] [omissis], bod 14) vyžaduje, aby v konečnom cieľovom mieste v zmysle článku 2 písmena h) nariadenia vznikla časová strata dlhšia než tri hodiny. Toto právo nie je podmienené dodržaním požiadaviek týkajúcich sa meškania pri odlete v zmysle článku 6 ods. 1 písm. a) až c) nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave (rozsudok Súdneho dvora z 26. februára 2013, *Folkerts*, C-11/11, [omissis] bod 37).
24. V prejednávanej veci ide o taký prípad; medzi oboma letmi sa nachádzal najmä len krátky plánovaný pobyt v Zürichu.
25. 2. V prejednávanej veci však žalovaná neskombinovala lety sama a navyše uskutočnila len prvý čiastkový let, ktorý mal meškanie. Lety naopak skombinovala cestovná kancelária.
26. O podobnom prípade rozhodoval aj BGH v rámci konania o opravnom prostriedku „Revision“ proti rozsudku Landgericht Hamburg (Krajinský súd Hamburg) [omissis]. BGH prerušil konanie a položil Súdnemu dvoru v podstate rovnakú otázku týkajúcu sa výkladu nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave. Túto otázku ale vzal späť, keď žalovaný uznal nárok v uvedenej veci. BGH (návrh na začatie prejudiciálneho konania na Súdnom dvore z 19. júla 2016 [omissis], bod 27 a nasl.) v tejto súvislosti uviedol:
27. „d) Zo zmyslu a účelu článku 7 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave by mohlo vyplývať, že právo na náhradu vzniká len vtedy, ak letecký dopravca, ktorý spôsobil meškanie na konečnom cieľovom mieste, odsúhlasil skombinovanie po sebe nasledujúcich letov vydaním alebo potvrdením rezervácie. Táto otázka ešte nebola Súdnym dvorom Európskej únie dostatočne objasnená.
28. aa) Z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že právo na náhradu vzniká v každom prípade vtedy, ak viaceré, po sebe nasledujúce lety boli zarezervované u leteckého dopravcu, voči ktorému sa uplatňuje právo na náhradu.
29. V rozhodnutiach, v ktorých právo na náhradu vyplývalo z neskorého priletu do cieľového miesta priameho prípojného letu, boli po sebe nasledujúce lety zarezervované u leteckého dopravcu, voči ktorému sa v konaní vo veci samej právo uplatnilo (rozsudok Súdneho dvora [omissis] vo veci *Folkerts* [omissis], bod

18; rozsudok zo 4. októbra 2012, Rodríguez Cachafeiro a i., C-321/11, [omissis] body 10 a 34). Iné rozhodnutia Súdneho dvora, v rámci ktorých mal význam pojem let v zmysle nariadenia, sa tiež týkajú prípadov, v ktorých si cestujúci všetky relevantné lety rezervoval u toho istého leteckého dopravcu, voči ktorému si neskôr uplatnil právo na náhradu (pozri rozsudky Súdneho dvora vo veciach Emirates Airlines, [omissis] bod 13; Sturgeon a i., [omissis] bod 11; Nelson a i., [omissis] bod 15).

30. bb) O takúto situáciu vo veci samej nejde.
31. Podľa zistení odvolacieho súdu boli obidva lety prevádzkované rozličnými leteckými dopravcami. Rezervácia nebola urobená ani u jedného z týchto dopravcov, ale v cestovnej kancelárii. Táto cestovná kancelária vystavila aj potvrdenie rezervácie predložené ako príloha K1. Pre absenciu zodpovedajúcich zistení nie je možné vychádzať z toho, že žalovaná sama vydala alebo potvrdila letenku na obidva lety.
32. cc) Pre túto situáciu nevyplývajú z nariadenia a uvedenej judikatúry Súdneho dvora žiadne dostatočne jasné závery.
33. Podľa článku 3 ods. 2 písm. a) nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave je nariadenie uplatniteľné len vtedy, keď cestujúci majú potvrdenú rezerváciu na príslušný let. To podľa článku 2 písm. g) nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave predpokladá, že rezervácia bola potvrdená a zaregistrovaná leteckým dopravcom alebo cestovnou kanceláriou. To sa môže uskutočniť prostredníctvom letenky v zmysle článku 2 písm. f) nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave, ktorú vydal alebo povolil letecký dopravca alebo jeho splnomocnený zástupca, alebo iného dokladu.
34. Z tejto právnej úpravy nepochybne vyplýva, že cestujúci tiež môže mať právo na náhradu voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, ak sa tento síce nepodieľal na jednotlivých rezerváciách a jej potvrdení, avšak splnomocnenému zástupcovi alebo cestovnej kancelárii umožnil takéto rezervácie prijímať a potvrdzovať. Letecký dopravca musí v takýchto prípadoch za potvrdenie splnomocneného zástupcu alebo cestovnej kancelárie o rezervácii zodpovedať ako za svoje vlastné.
35. Z toho však nemožno jednoznačne odvodiť, že letecký dopravca musí zodpovedať za potvrdenie splnomocneného zástupcu alebo cestovnej kancelárie o rezervácii aj vtedy, ak sa týka iného letu, ktorý uskutočňuje iný letecký dopravca. V prípade takého letu splnomocnený zástupca alebo cestovná kancelária primárne vstupuje do postavenia leteckého dopravcu, ktorý tento let prevádzkuje. Z pohľadu zúčastnených leteckých dopravcov sa tak situácia javí podobne tej, keď cestujúci uskutoční viacero samostatných rezervácií vzájomne navzájomných letov u rozličných leteckých dopravcov. V tejto poslednej uvedenej situácii vychádza Komisia vo svojich usmerneniach k výkladu nariadenia z toho, že právo na náhradu nevzniká [usmernenia Komisie z 10. júna 2016, C(2016) 3502 final, s. 18 bod 4 písm. d) A ii].

36. dd) Podľa názoru senátu však viaceré skutočnosti hovoria v prospech toho, aby bolo právo na náhradu priznané aj vtedy, ak bolo potvrdenie rezervácie po sebe nasledujúcich letov vydané cestovnou kanceláriou.
37. (1) Nariadenie spája s rozličnými formami potvrdenia o rezervácii v zásade rovnaké právne následky. V odôvodnení 5 sa navyše zdôrazňuje, že ochrana by sa mala uplatňovať aj na cestujúcich využívajúcich balíky dovolenkových služieb. Povinnosť poskytnúť náhradu za lety, ktoré skombinovala cestovná kancelária, by ďalej bola v súlade s cieľom definovaným v odôvodneniach 1 až 4, ktorým je zabezpečiť vysokú mieru ochrany cestujúcich a zohľadniť požiadavky ochrany spotrebiteľa, a so zásadou, ktorú z uvedeného odvodil Súdny dvor, že ustanovenia nariadenia, ktoré priznávajú cestujúcim v leteckej doprave práva, sa majú vykladať v širšom zmysle (pozri rozsudok Súdneho dvora [omissis] vo veci Sturgeon a i., bod 45), zatiaľ čo pojmy v ustanovení, ktoré predstavuje výnimku zo zásady alebo konkrétnejšie z predpisov práva Únie o ochrane spotrebiteľa sa majú v zásade vykladať striktnie (pozri v tejto súvislosti rozsudok Súdneho dvora z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/09, Zb. s I-11061, [omissis] bod 17).
38. (2) Priznanie práva na náhradu je podľa názoru senátu aj v súlade s pohľadom zdôrazňovaným Súdnym dvorom, ktorý sa týka zodpovednosti za povinnosti plnenia prevzaté spolu s potvrdením o rezervácii.
39. V prípade, že letecký dopravca, u ktorého boli zarezervované dva na seba nadväzujúce lety, odmietne prepravu na druhom lete v domnienke, že cestujúci už nemôže tento let pre meškanie prvého letu stihnúť, Súdny dvor priznal právo na náhradu. Za rozhodujúce v tomto zmysle považoval, že toto právo má kompenzovať nepríjemnosti, ktoré vznikajú v dôsledku nezvratnej straty troch a viac hodín, a že prevádzkujúci letecký dopravca musí za tieto nepríjemnosti zodpovedať v každom prípade vtedy, keď je zrejme, že sú mu pripísateľné – či už preto, že spôsobil meškanie prvého letu, ktorý sám prevádzkoval, alebo sa nesprávne domnieval, že dotknutí cestujúci nebudú schopní dostaviť sa včas na nástup do lietadla na nasledujúci let, alebo predal letenky na nadväzujúce lety, pri ktorých bol čas na dostavenie sa na nástup do lietadla na nasledujúci let nedostatočný (rozsudok Súdneho dvora [omissis] vo veci Rodriguez Cachafeiro a i., bod 34).
40. V každom prípade z pohľadu cestujúceho, na ktorého ochranu slúži právo na náhradu, ide o podobnú situáciu, keď letecký dopravca letenky na po sebe nasledujúce lety síce sám nevydá ani nepotvrdí, ale umožní cestovnej kancelárii, aby takéto letenky vydala a v tej súvislosti aj skombinovala lety, ktoré sú prevádzkované rozdielnymi leteckými dopravcami.
41. ee) Napriek tomu senát vidí prekážky pre svoje rozhodnutie vo veci samej.

42. Z uvedených dôvodov sa zdá, že zásady zakotvené Súdny dvorom sú uplatniteľné na túto situáciu. Z doterajších rozhodnutí Súdneho dvora to však nie je jednoznačné.“
43. C. Podľa názoru tohto senátu preto o odvolaní žalobkyne nemožno rozhodnúť bez zodpovedania prejudiciálnych otázok.

[*omissis*]

PRACOVNÝ DOKUMENT