Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØE
přednesené dne 28. března 2019[1]

Věc C-163/18

HQ,
IP, právně zastoupený HQ,
JO
proti
Aegean Airlines S. A.

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná rechtbank Noord-Nederland (soud pro severní Nizozemsko, Nizozemsko)]

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu – Článek 8 odst. 2 – Právo na proplacení výdajů – Směrnice 90/314/EHS – Souborná služba pro cesty – Zrušení letu – Úpadek organizátora cesty – Právo na vrácení ceny letenky od leteckého dopravce“

I. Úvod

1. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Rechtbank Noord-Nederland (soud pro severní Nizozemsko, Nizozemsko) se týká výkladu čl. 8 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004[2], který poskytuje harmonizovaná práva cestujícím v případě zrušení jejich letu, ve spojení s ustanoveními směrnice 90/314/EHS[3], která se týká práv spotřebitele, kteří si zakoupili soubornou službu pro cesty.

2. Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi několika cestujícími a leteckým dopravcem ve věci vrácení ceny letenek, o které dotčené osoby požádaly v důsledku zrušení letu, který byl součástí souborné služby pro cesty, kterou si zakoupily od jiné společnosti. Jelikož nemohly získat náhradu od tohoto organizátora cesty z důvodu jeho úpadku, žalobci v původním řízení tvrdí, že letecký dopravce odpovědný za zrušený let je povinen je v takovém případě odškodnit.

3. Z důvodů uvedených v tomto stanovisku mám za to, že čl. 8 odst. 2 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující, který má nárok proplacení ceny letenky vůči organizátorovi souborných služeb pro cesty na základě ustanovení vnitrostátního práva, kterými byla provedena směrnice 90/314, nemá možnost požadovat vrácení ceny po provozujícím leteckém dopravci na základě dotčeného nařízení, i když tento organizátor je v takové finanční situaci, že není schopen poskytnout vrácení ceny letenky, a nesplnil svou povinnost přijmout záruky stanovené touto směrnicí za účelem zajištění náhrady.

1 – Původní jazyk: francouzština.

2 – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1).

3 – Směrnice Rady ze dne 13. června 1990 o soubornych službách pro cesty, pobyty a zájezdy (Úř. věst. 1990, L 158, s. 59).

II. Právní rámec

A. Směrnice 90/314

4. Podle článku 1 směrnice 90/314 je jejím předmětem „sblížení právních a správních předpisů členských států o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy prodávaných nebo nabízených k prodeji na území Společenství“.

5. Článek 4 odst. 6 písm. b) této směrnice stanoví, že „[p]okud […] organizátor z jakéhokoli důvodu, s výjimkou porušení povinností spotřebitelem, soubor služeb před sjednaným dnem odjezdu zruší, má spotřebitel právo […] na vrácení celé částky uhrazené na základě smlouvy v co nejkratší době“.

6. Podle čl. 5 odst. 1 uvedené směrnice „[č]lenské státy přijmou nezbytná opatření zajišťující, aby organizátor nebo prodejce, který je stranou smlouvy, odpovídali spotřebiteli za řádné plnění závazků vyplývajících ze smlouvy bez ohledu na to, zda tyto závazky má splnit organizátor nebo prodejce anebo jiný poskytovatel služeb, aniž je dotčeno právo organizátora nebo prodejce tyto jiné poskytovatele služeb postihnout“.

7. Článek 7 téže směrnice stanoví, že „[o]rganizátor nebo prodejce, který je stranou smlouvy, předloží dostatečné záruky pro zajištění vrácení vložených prostředků a pro návrat spotřebitele v případě platební neschopnosti nebo úpadku“.

8. Směrnice 90/314 byla zrušena dne 1. července 2018 směrnicí (EU) 2015/2302 [4] v souladu s jejím článkem 29. V projednávaném případě je však použitelná první z nich, a to s ohledem na dobu rozhodnou z hlediska skutečností sporu v původním řízení.

B. Nařízení č. 261/2004

9. Podle bodů 1, 2 a 16 odůvodnění nařízení č. 261/2004:

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

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

[…]

(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.“

10. Článek 1 tohoto nařízení, nadepsaný „Předmět“, stanoví v odstavci 1 písm. b), že tento nástroj „stanoví za podmínek v něm stanovených minimální práva cestujících, [zejména] jestliže je jejich let zrušen“.

4 – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 25. listopadu 2015 o souborných cestovních službách a spojených cestovních službách, kterou se mění nařízení (ES) č. 2006/2004 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU a kterou se zrušuje směrnice Rady 90/314/EHS (Úř. věst. 2015, L 326, s. 1).

11. Článek 3 uvedeného nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, ve svém odstavci 6 stanoví, že tímto nástrojem „nejsou dotčena práva cestujících podle směrnice 90/314/EHS“ a že se tento nástroj „nepoužije v případech, kdy jsou souborné služby pro cesty, pobyty a zájezdy zrušeny z důvodů jiných než zrušení letu“.

12. Článek 5 téhož nařízení, nadepsaný „Zrušení“, stanoví ve svém odst. 1 písm. a), že „[v] že v případě zrušení letu je dotčeným cestujícím […] nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s článkem 8“.

13. Článek 8 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování“, v odstavcích 1 a 2 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, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným

– zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti;

b) přesměrováním […] při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení; nebo

c) přesměrováním […] na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího […].

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 90/314/EHS.“

14. Článek 13 tohoto nařízení, nadepsaný „Právo na následný postih“, stanoví, že „[j]estliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Zejména nemohou být ustanovení tohoto nařízení vykládána jako omezení práva provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osobě, se kterými uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu. Obdobně nelze ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení práva provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osoby jiné, než je cestující, se kterým uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu, požadovat náhradu škody podle použitelných právních předpisů.“

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

15. Společnost Aegean Airlines SA, letecká společnost založená v Řecku, uzavřela dopravní nájemní (charterovou) smlouvu se společností G. S. Charter Aviation Services Ltd (dále jen „G. S. Charter“), společností založenou na Kypru, na základě které bylo její povinností dát této druhé společnosti k dispozici určitý počet sedadel oproti zaplacení ceny za pronájem. Společnost G. S. Charter následně dále prodala sedadla, a to zejména společnosti Hellas Travel BV (dále jen „Hellas“), která je cestovní kanceláří usazenou v Nizozemí.

16. Společnost G. S. Charter a společnost Hellas uzavřely smlouvu, podle níž od 1. května do 24. září 2015 měl být každý pátek provozován zpáteční let mezi Korfu (Řecko) a Eelde (Nizozemsko), záloha měla být vyplacena společnosti Aegean Airlines a cena za zpáteční let na následující pátek měla být placena každé pondělí.

17. Dne 19. března 2015 si HQ, IP (právně zastoupený HQ) a JO (dále jen HQ a další“) zarezervovali u společnosti Hellas zpáteční lety mezi Eelde a Korfu. Tyto lety byly součástí souborné služby pro cesty ve smyslu směrnice 90/314, jejíž cena byla zaplacena společnosti Hellas.

18. HQ a další obdrželi elektronické letenky, které měly logo společnosti Aegean Airlines a byly vystaveny na lety dne 17. a 24. července 2015, jakož i dokumenty zmiňující společnost Hellas jako nájemce letadla.

19. Dne 13. července 2015 společnost Hellas zaslala HQ a dalším dopis, v němž je informovala, že tyto lety, stejně jako všechny lety z nebo na Korfu, byly zrušeny z důvodu jak nízkého počtu rezervací, tak zrušení rezervací, což vyplynulo z „nejistoty ohledně situace v Řecku“ v té době. Kromě toho uvedla, že se v rámci intenzivních jednání se společností Aegean Airlines nepodařilo nalézt řešení pro cestující/zákazníky společnosti Hellas.

20. V nedatovaném e-mailu společnost Hellas upřesnila HQ a dalším, že vzhledem k tomu, že již nebyla schopna dodržovat cenu sjednanou se společností Aegean Airlines, tato společnost se rozhodla již dále nezajišťovat lety, a to ode dne 17. července 2015.

21. Dne 3. srpna 2016 bylo rozhodnuto o insolvenci společnosti Hellas. Tato společnost nevrátila cenu letenek HQ a dalším.

22. Ti se pak obrátili na nizozemský soud s cílem, aby společnosti Aegean Airlines bylo uloženo zaplatit jim náhradu škody za zrušení letu ze dne 17. července 2015 a proplatit jim cenu souvisejících letenek, a to jednak na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 a jednak na základě čl. 8 odst. 1 písm. a).

23. Společnost Aegean Airlines tyto návrhy napadla a uvedla, že nařízení č. 261/2004 není za takových okolností použitelné, zejména s ohledem na jeho čl. 3 odst. 6.

24. Mezitímním rozhodnutím ze dne 14. listopadu 2017 však soud odmítl tento důvod obhajoby, protože použitelnost nařízení č. 261/2004 ve prospěch cestujících, kteří si zakoupili souborné službu pro cesty, je podle uvedeného ustanovení vyloučena pouze v případě, že zrušení letů nezávisí na vůli leteckého dopravce zajistit či nezajistit lety, které jsou součástí této cesty, zatímco v projednávaném případě tomu tak nebylo [5].

25. Proto na základě uvedeného nařízení tento soud přiznal HQ a dalším paušální náhradu škody, které se domáhali z důvodu zrušení dotčeného letu [6]. Naopak nerozhodl o žádosti o proplacení ceny letenky.

5 – V tomto ohledu uvedený soud rozhodl, že rozhodnutí zrušit let bylo přijato ze strany společnosti Aegean Airlines, která zjevně byla připravena zajistit let pouze tehdy, pokud jí společnost Hellas předem zaplatí stanovenou cenu, a uvedl, že ani netvrdila, ani neprokázala, že společnost Hellas oznámila zrušení souborné služby pro cesty z jiných důvodů, než bylo toto rozhodnutí společnosti Aegean Airlines. Zdůrazňuji, že jelikož se jedná o posouzení skutkové povahy, budu vycházet z předpokladu předkládajícího soudu, že nařízení č. 261/2004 je na spor v původním řízení použitelné.

6 – Upřesňuji, že podle společného použití čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. b) v případě zrušení letu musí provozující letecký dopravce dotčeným cestujícím, ledaže o tom nebyli informováni za podmínek stanovených v tomto bodě c), poskytnout paušální náhradu, která činí 400 EUR za každý let delší než 1500 km v rámci Společenství.

26. V tomto ohledu společnost Aegean Airlines tvrdí, že i kdyby bylo nařízení č. 261/2004 použitelné v projednávané věci, nemění to nic na tom, že se zde jedná o soubornou službu pro cesty, což znamená, že podle čl. 8 odst. 2 tohoto nařízení není povinna vrátit HQ a dalším částku, kterou zaplatili společnosti Hellas, organizátorovi uvedené cesty, při nákupu letenek.

27. V tomto kontextu se rechtbank Noord-Nederland (soud v pro severní Nizozemsko) rozhodnutím ze dne 21. února 2018 došlým Soudnímu dvoru dne 1. března 2018 rozhodl přerušit řízení a předložit následující předběžné otázky:

„1) Musí být čl. 8 odst. 2 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že cestující v letecké dopravě, který podle směrnice 90/[314] o souborných službách pro cesty (provedené do vnitrostátního práva) má vůči organizátorovi cesty nárok na proplacení výdajů na letenku, již nemůže požadovat žádnou další náhradu od leteckého dopravce?

2) V případě kladné odpovědi na první otázku: Může cestující v letecké dopravě přesto požadovat od leteckého dopravce proplacení výdajů na svou letenku, je-li třeba vycházet z toho, že organizátor cesty i v případě, že je shledán odpovědným, není finančně způsobilý výdaje na letenku skutečně proplatit a ani nepřijal žádná opatření, aby proplacení zajistil?“

28. Písemná vyjádření předložili Soudnímu dvoru HQ a další, společnost Aegean Airlines, německá a česká vláda, jakož i Evropská komise. Na jednání konaném dne 16. ledna 2019 byli vyslechnuti účastníci původního řízení, německá vláda a Komise.

IV. Analýza

A. K předmětu předběžných otázek

29. Těmito dvěma předběžnými otázkami, kterými je podle mého názoru třeba se zabývat společně s ohledem na úzké souvislosti, které je spojují[7], se předkládající soud v podstatě táže na vztah mezi nařízením č. 261/2004, které stanoví minimální soubor práv pro cestující v případě zrušení letu[8], a směrnicí 90/314, která sbližuje předpisy členských států použitelné na spotřebitele, kteří si koupili soubornou službu pro cesty[9].

30. Konkrétněji tento soud žádá Soudní dvůr, aby poprvé vyložil čl. 8 odst. 2 uvedeného nařízení, který stanoví, že se *pravidlo* uvedené v odstavci 1 písm. a) tohoto článku – podle něhož cestující, jehož let byl zrušen, musí mít možnost dostat od provozujícího leteckého dopravce[10] náhradu ceny letenky[11] a případně mu musí být poskytnut let, kterým bude dopraven na původní místo odletu – „*se rovněž použije na cestující*, jejichž lety jsou součástí *souboru služeb, s výjimkou práva na náhradu škody* [12], *pokud* toto právo *vzniká podle směrnice 90/314/EHS*“ (zvýraznění provedeno autorem tohoto stanoviska).

7 – Česká vláda a Komise ve svých písemných vyjádřeních a společnost Aegean Airlines na jednání rovněž navrhly, aby byly tyto otázky zodpovězeny společně.

8 – Zdůrazňuji, že uvedené otázky se týkají pouze žádostí o *proplacení* ceny letenky, a to vzhledem k tomu, že v rámci sporu v původním řízení již bylo vyhověno žádostem o *paušální náhradu* na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004, tedy ustanovení, o nichž soud rozhodl, že jsou v projednávaném případě skutečně použitelná (viz body 22 až 25 tohoto stanoviska).

9 – Příslušné předměty, které vyplývají zejména z článku 1 obou těchto nástrojů.

10 – Pojem „provozující letecký dopravce“, jak je definován v čl. 2 písm. b) tohoto nařízení. Viz rovněž rozsudek ze dne 4. července 2018, Wirth a další (C-532/17, EU:C:2018:527, body 17 a násl.).

11 – Proplacení výdajů za podmínek uvedených ve zmíněném písmenu a) a v čl. 7 odst. 3 téhož nařízení.

12 – S ohledem na tyto podmínky je podle mě zjevné, že na rozdíl od „práva na proplacení výdajů“ za letenku (o což jediné v projednávaném případě jde), právo na „zpáteční let do původního místa odletu“, které je uvedeno jako doplněk v druhé odrážce čl. 8 odst. 1 písm. a), není dotčeno výjimkou stanovenou v odstavci 2 téhož článku. Je tomu tak rovněž v případě práv „na přesměrování na […] cílové místo určení“, na které se odkazuje jako na alternativu v písm. b) a c) odstavce 1 tohoto článku.

31. Soudní dvůr je žádán, aby především určil, zda toto ustanovení znamená, že cestující, který si zarezervoval let jako součást později zrušené souborné služby pro cesty, a který má tedy právo požadovat po organizátorovi cesty [13], aby ho plně odškodnil podle směrnice 90/314 [14], jak byla provedena do vnitrostátního práva [15], pak nemá možnost požádat leteckého dopravce o proplacení ceny letenky na základě nařízení č. 261/2004.

32. Pokud bude tento výklad zachován, Soudní dvůr bude rovněž muset v odpovědi na druhou otázku upřesnit, do jaké míry to však nebude možné za takových okolností, jako jsou okolnosti sporu v původním řízení, a sice v konkrétním případě, kdy dotčený organizátor prakticky není natolik finančně způsobilý [16], aby mohl proplatit výdaje za letenku [17], a nepřijal žádná opatření s cílem zajistit toto proplacení.

33. S ohledem na vyjádření předložená v projednávané věci existují v této věci dva opačné názory. Podle prvního názoru, který podporují HQ a další, jakož i Komise, cestující, který si zakoupil let jakožto součást později zrušené souborné služby pro cesty, má možnost žádat náhradu za letenku od provozujícího leteckého dopravce na základě nařízení č. 261/2004, pokud ve skutečnosti nemohl získat náhradu od organizátora cesty na základě vnitrostátních předpisů provádějících směrnici 90/314.

34. Naopak podle druhého názoru, který zastávají společnost Aegean Airlines, jakož i česká vláda a německá vláda, takový cestující nemá takovou možnost, neboť má nárok vůči organizátorovi své cesty na vrácení peněz podle směrnice 90/314, a to i v případech, kdy výkon tohoto práva není následován skutečnými výsledky z důvodu nedostatku financí organizátora. Toto druhé stanovisko sdílím, a to z níže uvedených důvodů.

B. K výkladu čl. 8 odst. 2 nařízení č. 261/2004

35. Výklad čl. 8 odst. 2 nařízení č. 261/2004, který navrhuji přijmout, což by vedlo ke kladné odpovědi na první otázku a k záporné odpovědi na druhou otázku, je podle mého názoru v souladu se všemi kritérii posouzení, která jsou běžně používána Soudním dvorem [18] a která rozvedu níže.

1. Ke znění příslušných ustanovení

36. Podle mého názoru vyplývá ze znění uvedeného odstavce 2, že *pouhá existence* „práva na náhradu škody [, které] vzniká podle směrnice 90/314“ sama o sobě *postačuje* k tomu, že cestující, který si zakoupil soubornou službu pro cesty, jež byla zrušena z důvodu zrušení letu [19], nemá možnost žádat o proplacení ceny za letenku od provozujícího leteckého dopravce podle uvedeného nařízení.

13 – Pojmy „soubor služeb“ a „organizátor“ tak, jak jsou definovány v čl. 2 bodech 1 a 2 směrnice 90/314, na který odkazuje čl. 2 písm. d) a e) nařízení č. 261/2004.

14 – Na základě čl. 4 odst. 6 písm. b) této směrnice.

15 – Směrnice 90/314 byla do nizozemského právního řádu provedena v hlavě 7A, nadepsané „Přepravní smlouva“, knihy 7 občanského zákoníku (Burgerlijk Wetboek). Článek 7:504 odst. 3 tohoto zákoníku umožňuje cestujícímu, aby v případě zrušení přepravní smlouvy organizátorem cesty po něm požadoval vrácení ceny letenky.

16 – V projednávaném případě konkrétně z důvodu úpadku tohoto organizátora.

17 – Přestože je tento organizátor „odpovědný“ podle předpokladu předkládajícího soudu podle jeho druhé předběžné otázky.

18 – Z ustálené judikatury vyplývá, že ustanovení unijního práva musí být vykládáno autonomním a jednotným způsobem v celé Unii, s ohledem na *znění* tohoto ustanovení, jeho *kontext a cíle* sledované právní úpravou, jejíž je součástí, jakož i na historii jeho vzniku (viz zejména rozsudky ze dne 15. listopadu 2018, Verbraucherzentrale Baden-Württemberg, C-330/17, EU:C:2018:916, bod 23, jakož i ze dne 17. ledna 2019, Brisch, C-102/18, EU:C:2019:34, bod 22).

19 – Vzhledem k tomu, že, jak vyplývá ze znění bodu 16 odůvodnění a čl. 3 odst. 6 nařízení č. 261/2004, nařízení se vůbec nepoužije, pokud dotčená souborná služba pro cesty byla zrušena „z důvodů jiných než zrušení letu“.

37. S ohledem na jednotlivé jazykové verze nařízení č. 261/2004 vedle francouzské verze [20] se mi zdá jasné, že výše uvedený výraz musí být chápán v tom smyslu, že postačuje, aby dotčená osoba měla toto právo podle směrnice 90/314, jak byla provedena do právního řádu členských států, a není rozhodující, zda výkon tohoto práva vede v praxi k získání požadovaného proplacení ceny letenky [21]. Mám za to, že pokud by unijní normotvůrce měl v úmyslu dát jiný význam tomuto odstavci 2, pravděpodobně by to uvedl výslovně a upřesnil by, že nařízení č. 261/2004 má vyvolávat účinky, pokud právo na proplacení výdajů podle ustanovení 90/314 nebylo ve skutečnosti prosazeno. Přitom spíše než požadavek, aby uvedené *proplacení ceny nemohlo být získáno* na základě této směrnice, naopak pouze zmiňuje existenci *práva na proplacení výdajů, které případně vzniká* podle této směrnice, pokud jsou splněny všechny podmínky stanovené směrnicí.

38. Kromě toho nic ve znění čl. 8 odst. 2 nařízení č. 261/2004 ani v jiných ustanoveních tohoto nařízení [22] nenaznačuje, že jeho autoři chtěli vyloučit případ takových okolností, jako jsou okolnosti uvedené v druhé předběžné otázce [23], tak, aby bylo možné požadovat vrácení peněz za letenku od leteckého dopravce v případě, že organizátor souborné služby pro cesty není finančně způsobilý provést toto proplacení podle směrnice 90/314 a nepřijal žádná opatření k zajištění takového proplacení [24]. Soudní dvůr přitom nemůže, neboť jinak by poskytl příliš široký výklad *contra legem*, doplnit ustanovení unijního práva o právní kritéria, která nebyla stanovena, a dokonce ani zamýšlena [25] unijním normotvůrcem.

39. Jak společnost Aegean Airlines a německá vláda zmínily ve svých řečech, Soudní dvůr sice již poskytl výklad jiných ustanovení nařízení č. 261/2004, který je širší, než by jejich doslovný význam *a priori* naznačoval [26], avšak extenzivní výklad, který navrhují HQ a další, jakož i Komise v projednávané věci, by byl v rozporu se zněním čl. 8 odst. 2 tohoto nařízení, který podle mého názoru ani není nejasný. Kromě toho by takový výklad neměl žádný potenciálně dobrý vliv na vyplnění případných nedostatků tohoto nařízení ve spojení se směrnicí 90/314, a to s ohledem na následující úvahy.

2. K historii vzniku dotčených ustanovení

40. Výklad, který navrhuji Soudnímu dvoru, podle mě podporují poznatky z historie vzniku nařízení č. 261/2004.

20 – Zejména znění ve španělštině („cuando se derive ese derecho de la Directiva 90/314“), dánštině („medmindre retten til pretavení følger af direktiv 90/314“), němčině („sofern Zollstelle [Anspruch auf Erstattung] ergibt Sich aus der Richtlinie 90/314“), angličtině („where such right arises under Directive 90/314“), italštině („ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva 90/314“), nizozemštině („indien dit recht bestaat krachtens Richtlijn 90/314 “), portugalštině („salvo quanto ao direito má reembolso quando este se constitua ao abrigo da Directiva 90/314“) a švédštině („om denna rättighet regleras i direktiv 90/314“).

21 – Společnost Aegean Airlines a německá vláda mají za to, že znění čl. 8 odst. 2 uvedeného nařízení neponechává velký prostor pro odlišný výklad. Podle Komise „[g]ramatický výklad znění [tohoto] odstavce 2 by vedl ke konstatování, že pouhá existence práva na proplacení ceny letenky podle směrnice 90/314 postačuje k tomu, aby bylo zrušeno právo na proplacení ceny letenky podle nařízení [č.] 261/2004“, ale teleologický přístup nicméně vede k opačnému závěru.

22 – Vzhledem k tomu, že žádné ustanovení uvedeného nařízení neodkazuje na případnou finanční nezpůsobilost prostředníka cestujícího, jako jsou letecký dopravce a organizátor cesty. Pokud jde o kontext čl. 8 odst. 2 uvedeného nařízení, viz body 48 a násl. tohoto stanoviska.

23 – Poznamenávám, že HQ a další, jakož i Komise tvrdí, podle mého názoru nesprávně, že cestující by neměl „odejít s prázdnou“, zatímco mu nelze (jistě) nic vytýkat v projednávaném případě, a že „za výjimečných okolností, jako jsou okolnosti projednávané věci, by nemělo docházet k tomu, že cestující v konečném důsledku neobdrží nic“.

24 – Konstatuji, že autoři směrnice 90/314 naopak výslovně předjímali případy, kdy je organizátor v úpadku (k tomu viz bod 55 tohoto stanoviska).

25 – V tomto ohledu viz bod 47 tohoto stanoviska.

26 – Zejména v rozsudku ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 40 až 69), jehož obsah byl zpochybněn některými komentátory. K tomuto rozsudku a navazující judikatuře viz mimo jiné Cachard, O., *Le transport international aérien des passagers*, Académie de droit international de La Haye, Adi-Poche, Haag, 2015, body 283 a násl., jakož i Malenovský, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU“, *Air Passenger Rights – Ten Years On*, editoři Bobek, M., a Prassl, J., Hart Publishing, Oxford, 2016, s. 27 a násl.

41. Nejprve připomínám, že toto nařízení nahradilo *nařízení (EHS) č. 295/91*[27], které se týkalo výlučně odepření nástupu na palubu a které již obsahovalo ustanovení o vztahu se směrnicí 90/314 – přijatou krátce před ním –, podle kterých v případě odepření nástupu na palubu musí organizátor cesty odškodnit zákazníky v případě nesplnění smlouvy podle této směrnice, ale s tím, že mu letecký dopravce poskytne případně odškodnění[28].

42. Dále zdůrazňuji, že následující vývoj *přípravných prací k nařízení č. 261/2004* podle mého názoru svědčí o vůli normotvůrce, pokud jde o obsah čl. 8 odst. 2 tohoto nástroje.

43. Jak uvádí společnost Aegean Airlines, první návrh nařízení navržený Komisí totiž směřoval ke stanovení plného uplatnění nařízení na cestující, jejichž let je součástí souborné služby pro cesty[29]. Evropský parlament se vyjádřil proti zahrnutí těchto cestujících do působnosti budoucího nařízení s odůvodněním, že se na ně již vztahuje vhodná ochrana na základě směrnice 90/314, podle které jsou organizátoři souborných služeb pro cesty odpovědní za řádné poskytování souborných služeb[30], včetně letecké dopravy[31]. Komise však v pozměněném návrhu zachovala svůj původní postoj, když uvedla, že ochrana, kterou nabízí tato směrnice, není odpovídající, neboť cestujícím neposkytuje práva kvalifikovaná jako „automatická“[32]. Rada Evropské unie se rozhodla pro kompromisní řešení mezi tím, co navrhla Komise, a tím, co navrhl Parlament[33], přičemž oba orgány souhlasily, že se připojí k tomuto kompromisu s tím, že umožňuje dosáhnout cíle sledované v příslušných návrzích[34].

44. Z těchto poznatků podle mého názoru vyplývá, že autoři konečného znění nařízení č. 261/2004 měli v úmyslu nevyloučit úplně z jeho oblasti působnosti cestující, kteří cestují v rámci souborné služby pro cesty, avšak ve vztahu k nim zachovat účinky systému, který je dostatečně ochranářský a který byl zřízen dříve směrnicí 90/314. V tomto ohledu sdílím názor společnosti Aegean Airlines, že námitky vznesené v pozměněném návrhu Komise[35] nebyly opodstatněné. Tato směrnice, stejně jako nařízení č. 261/2004, totiž stanoví práva, která musí být použita tak, že k požadavku na jejich dodržování není nutné se obrátit na soud, ledaže dlužník odmítá splnit svou povinnost.

45. Konkrétně, pokud jde o zrušení souborné služby pro cesty v důsledku zrušení letu a právo na vrácení ceny letenky, které z toho může vyplynout, podle mého názoru je konečné znění ve smyslu návrhu Evropského parlamentu, neboť normotvůrce měl za to, že zájmy cestujících, kteří si zakoupili takovou cestu, jsou dostatečně chráněny směrnicí 90/314, vzhledem k tomu, že ochranné mechanismy v ní stanovené mají řádně fungovat v členských státech[36]. Podle mého názoru tedy vyplývá z čl. 8

27 – Nařízení Rady ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě (Úř. věst. 1991, L 36, s. 5).

28 – Článek 5 nařízení č. 295/91 v odstavci 1 stanoví: „[p]ři odepření nástupu na palubu v případě letu prodaného jako součást turistického zájezdu je letecký dopravce na základě směrnice Rady 90/314/EHS […] povinen poskytnout náhradu provozovateli zájezdu, který s cestujícím uzavřel smlouvu a ručí mu za řádné splnění smlouvy o uvedeném turistickém zájezdu“, a v odstavci 2: „[a]niž jsou dotčena práva a povinnosti na základě [této směrnice], je provozovatel zájezdu povinen předat cestujícímu částky vybrané podle odstavce 1“.

29 – Viz návrh ze dne 21. prosince 2001, COM (2001) 784 final, bod 19 důvodové zprávy, body 10 a 11 odůvodnění (podle kterého „[v]zhledem k tomu, že organizátoři turistických zájezdů jsou obecně odpovědní za obchodní rozhodnutí týkající se […] souborných služeb pro cesty, právě jim přísluší poskytnout náhradu […] cestujícím letu, který je součástí takového zájezdu […] v případě […] zrušení […]“), jakož i čl. 3 odst. 1.

30 – Upřesňuji, že v souladu s čl. 5 odst. 1 směrnice 90/314 se však mohou organizátoři obrátit na soud s žalobou proti ostatním poskytovatelům služeb, kteří odpovídají za plnění smlouvy. Viz rovněž bod 36 *in fine* odůvodnění a článek 22 směrnice 2015/2302.

31 – Viz pozměňovací návrhy 2, 3 a 15 a jejich odůvodnění uvedené ve zprávě ze dne 12. září 2002 o výše uvedeném návrhu (A5–0298/2002), který Evropský parlament přijal dne 24. října 2002 (postoj v prvním čtení, Úř. věst. 2003, C 300, s. 557).

32 – Návrh ze dne 4. prosince 2002, COM (2002) 717 final, důvodová zpráva, bod 2, podle kterého „navrhované nařízení dává cestujícím práva definovaná jako „automatická“, která mohou využít okamžitě, aniž je nutné se obrátit na soud. Neexistuje žádný důvod pro to, aby cestujícím, kteří čelí stejným problémům, byla poskytnuta odlišná ochrana“.

33 – Viz společný postoj přijatý dne 18. března 2003 a důvodová zpráva (Úř. věst. 2003, C 125 E, s. 63).

34 – Viz sdělení Komise ze dne 25. března 2003, SEC (2003) 361 final, s. 3, 6 a 7, jakož i postoj Evropského parlamentu ve druhém čtení ze dne 3. července 2003 (Úř. věst. 2004, C 74 E, s. 807), který nepřebírá vyloučení cestujících, kteří cestují v rámci souborné služby, jak bylo znovu doporučeno zpravodajem dne 13. června 2003 (A5–0221/2003, pozměňovací návrhy 1 a 9).

35 – Viz poznámka pod čarou 32 tohoto stanoviska.

36 – K právu na proplacení ceny souborné služby pro cesty a k souvisejícímu systému, který tato směrnice zavedla, viz bod 54 a násl. tohoto stanoviska.

odst. 2 uvedeného nařízení, že se odst. 1 písm. a) tohoto článku použije na tyto cestující v rozsahu, v nimž jim umožňuje jednak dostat se na palubu letu, který je v případě potřeby vezme do původního místa odletu, a jednak získat proplacení ceny letenky, ale za předpokladu, že právo na proplacení již nevyplývá ze směrnice 90/314, tedy pouze v případech, kdy jsou podmínky stanovené v této směrnici splněny, aby toto právo vzniklo.

46. Mimoto mám za to, že navržený přístup není v rozporu se zásadou rovného zacházení [37], na kterou samozřejmě Soudní dvůr odkázal ve svých rozsudcích týkajících se výkladu jiných ustanovení nařízení č. 261/2004 [38], a to s ohledem na to, co legitimně zvolil unijní normotvůrce, pokud jde o vztah mezi tímto nařízením a směrnicí 90/314. Unijní normotvůrce rozhodl, že osoby, které si koupily soubornou službu pro cesty, musí v zásadě spadat do oblasti působnosti uvedeného nařízení, a přesto být předmětem zvláštní úpravy [39]. Ostatně podmínky uplatnění zásady rovného zacházení nejsou podle mého názoru v projednávaném případě splněny, neboť cestující, kteří si v rámci souborných služeb pro cesty koupili let, nejsou objektivně ve srovnatelné situaci jako cestující, kteří si zakoupili tentýž let, avšak mimo rámec souborné služby, která ze své podstaty obsahuje více služeb.

47. Konečně poznamenávám, že během výše uvedených přípravných prací se nikterak neuvažovalo o vytvoření rezervy v posuzovaném v nařízení, pokud jde o případy – uvedené v druhé předběžné otázce – kdy organizátor souborných služeb pro cesty není finančně způsobilý odškodnit svého klienta a za tímto účelem nepřijal žádná opatření.

3. Ke kontextu dotčených ustanovení

48. Článek 8 odst. 2 nařízení č. 261/2004 je součástí zvláštního kontextu jak v rámci tohoto nařízení, tak s ohledem na pravidla, která s ním souvisí, což potvrzuje výklad, který navrhuji.

49. *Zaprvé*, Komise uvádí, že čl. 8 odst. 2 se odchyluje od zásady, podle níž je letecký dopravce povinen poskytnout cestujícím náhradu škody a poskytnout jim pomoc za podmínek stanovených *v nařízení č. 261/2004*, takže musí být vykládán restriktivně, jak Soudní dvůr rozhodl, pokud jde o ostatní ustanovení tohoto nástroje [40].

50. Nicméně je třeba konstatovat, že unijní normotvůrce sám formuloval toto ustanovení tak, že jeho rozsah je již úzce vymezen, neboť s výjimkou, která je v něm obsažena, se omezuje na právo na náhradu podle odstavce 1 písm. a) první odrážky tohoto článku [41]. Navíc uvedený čl. 8 odst. 2 má poměrně zvláštní předmět, který se podle mého názoru liší od jiných ustanovení nařízení č. 261/2004, jež byla již Soudním dvorem vyložena, neboť jeho cílem je zajistit vhodné propojení se směrnicí 90/314 a konkrétněji stanovit, že odpovědnost za náhradu nese v takových případech buď letecký dopravce, nebo organizátor souborných služeb pro cesty. Konečně striktní výklad ustanovení nemůže znamenat, že v tomto ustanovení budou nalezeny podmínky, které v něm nejsou zmíněné.

37 – Zásada implicitně uvedená ve výše uvedeném pozměňovacím návrhu Komise (poznámka pod čarou 32) a výslovně zmíněná HQ a dalšími jak před předkládajícím soudem, tak před Soudním dvorem, podle níž se srovnatelnými situacemi nesmí být zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi nesmí být zacházeno stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno.

38 – Viz rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 58 a násl.); ze dne 23. října 2012, Nelson a další (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, body 33 a násl.), jakož i ze dne 7. září 2017, Bossen a další (C-559/16, EU:C:2017:644, body 19 a násl.), a usnesení ze dne 5. října 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, body 21 a násl.).

39 – V tomto ohledu viz bod 52 tohoto stanoviska.

40 – Viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20), uvedený Komisí, jakož i usnesení ze dne 14. listopadu 2014, Siewert a další (C-394/14, EU:C:2014:2377, bod 17) a rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, body 35 a 45), které se všechny týkají výkladu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

41 – Viz rovněž poznámka pod čarou 12 tohoto stanoviska.

51. Proto podle mého názoru nelze z povahy odchylky tohoto odstavce 2 přímo odvodit, že letecký dopravce musí odškodnit cestující, kteří si koupili soubornou službu pro cesty, v případech, kdy organizátor této cesty nejednal v souladu se směrnicí 90/314. Právě naopak, kdyby bylo záměrem normotvůrce stanovit takovou povinnost záruky k tíži letecké společnosti navíc k povinnostem, které jsou již touto směrnicí uloženy organizátorovi cesty, jistě by to bylo v tomto nařízení uvedeno výslovně.

52. Tento názor podle mě podporuje obsah jiného ustanovení nařízení č. 261/2004, které se týká spojení mezi tímto nástrojem a směrnicí 90/314, a sice čl. 3 odst. 6 uvedeného nařízení[42].. Tento odstavec totiž stanoví jednak to, že nařízení č. 261/2004 se nedotýká práv, jež cestujícím, kteří si zakoupili cestovní službu, plynou z uvedené směrnice, a jednak to, že toto nařízení nelze použít v případě, kdy byla dotčená souborná služba pro cesty zrušena z důvodů jiných než zrušení letu[43]. Zdá se mi, že unijní normotvůrce chtěl přiznat určitou prioritu směrnici 90/314, i když se nařízení č. 261/2004 použije souběžně s ohledem na takové cestující, a to v definovaných mezích.

53. *Zadruhé*, s ohledem na jeho výše uvedený zvláštní předmět se čl. 8 odst. 2 nařízení č. 261/2004 musí podle mě vykládat v rámci celého kontextu nejen s ohledem na posouzení ostatních ustanovení tohoto nařízení, ale i s ohledem na obsah druhého nástroje uvedeného v tomto ustanovení, jinak řečeno s plným zohledněním *obsahu směrnice 90/314*.

54. Tato směrnice stanoví v čl. 4 odst. 6 písm. b) režim, v jehož rámci, pokud organizátor souborné služby pro cesty před dohodnutým odjezdem zruší, ať už z jakéhokoliv důvodu, spotřebitel, který si dotčený soubor služeb zakoupil, má nárok „na vrácení celé částky uhrazené na základě smlouvy“ uzavřené s tímto podnikatelem „v co nejkratší době“[44]. Tato náhrada zahrnuje mimo jiné ceny letenek.

55. Směrnice 90/314 kromě toho a především již obsahuje ve svém článku 7 zvláštní požadavky s cílem zajistit, aby vrácení peněz podle této směrnice bylo zaručeno i v případě, že se organizátor souborných služeb pro cesty dostane do platební neschopnosti nebo úpadku[45]. V případě, že organizátor nesplní tyto povinnosti, které pro něj vyplývají z uvedeného článku 7, nic neodůvodňuje to, aby takto stanovené záruky šly k tíži leteckého dopravce tím, že by mu byla uložena povinnost vrátit cenu letenek zákazníkům dotčeného operátora. Zdůrazňuji, že, pokud je systém záruky v členských státech správně proveden, chrání cestující významným způsobem[46]. Od těchto ustanovení se nelze odchýlit, i když nejsou doprovázena sankcemi, a musí být podle mě dodržována organizátorem souborných služeb pro cesty pod dohledem příslušných vnitrostátních orgánů[47]. Pokud by se ukázalo, že orgány členského státu nepřijaly všechna opatření požadovaná podle této směrnice k tomu, aby právo na odškodnění bylo skutečně účinné[48], nelze vyloučit, že tím mohla být založena odpovědnost státu[49].

42 – Poznamenávám, že HQ a další vyvozují argument z článku 13 nařízení č. 261/2004, který stanoví, že pokud letecký dopravce vyplatí náhradu škody (jako je paušální náhrada škody podle článku 7 uvedeného nařízení) nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, může poté požádat o regresní vypořádání zejména vůči organizátorovi souborných služeb, s nímž uzavřel smlouvu. Domnívám se však, že tímto ustanovením není dotčeno propojení uvedeného nařízení se směrnicí 90/314.

43 – Připomínám, že toto druhé pravidlo je rovněž uvedeno v bodě 16 odůvodnění uvedeného nařízení.

44 – Kromě případu, kdy ke zrušení nedojde v důsledku pochybení ze strany spotřebitele.

45 – Bod 21 odůvodnění a článek 7 této směrnice stanoví, že organizátor souborných služeb pro cesty musí prokázat dostatečné záruky pro zajištění vrácení peněz v případě platební neschopnosti nebo úpadku. Stejně tak čl. 7:512 odst. 1 nizozemského občanského zákoníku vyžaduje, aby každý organizátor souborných služeb pro cesty předem přijal potřebná opatření s cílem zajistit, že nemůže-li již plnit své závazky vůči cestujícím v případě platební neschopnosti, budou převzaty třetí stranou nebo bude vrácena cena za cestovní službu.

46 – Vzhledem k tomu, že tento systém nemá ekvivalent v jiných oblastech spotřebitelského práva.

47 – Zdůrazňuji, že situace, které byli vystaveni spotřebitelé v projednávané věci, nevyplývá z nedostatků systému zavedeného směrnicí 90/314, které je třeba řešit prostřednictvím nařízení č. 261/2004, ale ze skutečnosti, že organizátor souborných služeb pro cesty nesplnil své zákonné povinnosti, jejichž dodržování musí zajistit členské státy.

48 – Je třeba připomenout, že Soudní dvůr vyložil článek 7 směrnice 90/314 v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jejíž podmínky nevedou k tomu, že spotřebiteli je účinně zajištěno vrácení veškerých peněz, které zaplatil, v případě platební neschopnosti nebo úpadku organizátora cesty (viz zejména rozsudek ze dne 15. června 1999, Rechberger a další, C-140/97, EU:C:1999:306, body 64 až 66 a 74 až 77, jakož i usnesení ze dne 16. ledna 2014, Baradics a další, C-430/13, EU:C:2014:32, body 32 až 38).

49 – Pokud jde o žaloby pro odpovědnost členského státu, která může být založena vůči jednotlivcům, viz zejména rozsudky ze dne 14. března 2013, Leth (C-420/11, EU:C:2013:166, body 41 a násl.); ze dne 3. září 2014, X (C-318/13, EU:C:2014:2133, body 42 a násl.), jakož i ze dne 4. října 2018, Kantarev (C-571/16, EU:C:2018:807, body 92 a násl.).

56. Ve světle směrnice 90/314 se mi zdá, že otázka případné platební neschopnosti nebo úpadku organizátora cesty spadá pouze do oblasti působnosti této směrnice, a nikoli nařízení č. 261/2004, což ostatně výslovně potvrzuje nová směrnice o souborných cestovních službách [50]. Okolnosti, které jsou uvedeny v druhé předběžné otázce, tedy nemohou v případě uvedeném předkládajícím soudem odůvodnit to, že letecký dopravce je povinen vrátit cenu letenky cestujícímu, který si zakoupil soubornou službu pro cesty a kterému tyto peníze nevrátil organizátor cesty.

4. K cílům dotčených ustanovení

57. Bez ohledu na námitky, které v tomto smyslu vznesli HQ a další a Komise, mám za to, že navrhovaný výklad není v rozporu s cíli, které sledují relevantní ustanovení, s ohledem jak na obecné cíle nařízení č. 261/2004, tak na konkrétní cíle podle čl. 8 odst. 2 uvedeného nařízení.

58. Je pravda, jak uvádí preambule [51], že *obecným cílem* tohoto nařízení je zajistit cestujícím, na které se vztahuje, vysokou úroveň ochrany tím, že budou odškodnění za vážné nepohodlí, kterému museli čelit, a to zejména v důsledku zrušení letu. Soudní dvůr několikrát vyšel z tohoto cíle, zejména při odůvodňování širokého výkladu práv těchto cestujících [52].

59. Nicméně, jak již Soudní dvůr rozhodl, nařízení č. 261/2004 je rovněž v souladu s dalším cílem, který je třeba vzít náležitě v úvahu, a sice s cílem zajistit rovnováhu mezi zájmy cestujících a zájmy leteckých dopravců [53]. Ačkoli unijní normotvůrce rozhodl, že provozující letecký dopravce bude hrát ústřední roli při odškodňování a pomoci, na které mají cestující právo, zejména v případě zrušení letu [54], neznamená to, že musí sám nést finanční zátěž ve všech případech.

60. Pokud jde konkrétně o zrušení letu, který je součástí souborných služeb pro cesty, mám za to, že odpovědnost, která je její nedílnou součástí, a související náklady by měly být sdíleny mezi organizátorem a leteckým dopravcem v souladu s jejich příslušnými povinnostmi, jak vyplývají nejen z ustanovení směrnice 90/314 nebo nařízení č. 261/2004, ale také závazků přijatých ve smlouvách uzavřených jednak mezi organizátorem cesty a jeho zákazníkem, a jednak mezi organizátorem a leteckým dopravcem [55].

61. V každém případě podle mě neexistuje žádný právní základ ani objektivní důvod, aby záruka pro případ úpadku tohoto organizátora šla v praxi k tíži leteckého dopravce tak, že by mu byla uložena povinnost odškodnit cestujícího v rámci souborné služby pro cesty v takovém případě, a to tím spíše, že, jak jsem již zdůraznil, směrnice 90/314 obsahuje ustanovení, která umožňují konkrétně řešit tyto problémy, pokud jsou tato ustanovení dodržena [56].

50 – Viz body 1 a 38 až 44 odůvodnění, jakož i články 17 až 18 směrnice 2015/2302, jejíž obsah přináší zajímavé objasnění, i když není v projednávaném případě použitelná.

51 – Viz body 1 až 6 odůvodnění nařízení č. 261/2004.

52 – Viz zejména rozsudky ze dne 4. října 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, body 23 a 34); ze dne 4. října 2012, Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor (C-321/11, EU:C:2012:609, body 25 a 33); ze dne 23. října 2012, Nelson a další (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, body 37 a 38, jakož i bod 74 a násl.); ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, body 47 a násl.), jakož i ze dne 22. června 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, body 26 a násl.).

53 – Viz zejména rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 67); ze dne 23. října 2012, Nelson a další (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 39), jakož i ze dne 12. září 2018, Harms, C-601/17, EU:C:2018:702, bod 15).

54 – V souladu s články 5 a 8 nařízení č. 261/2004. Ve výše uvedeném sdělení (poznámka pod čarou 34), s. 3, Komise uvedla, že „[j]de o praktické řešení, neboť dopravce skutečně zajišťující let je obecně v nejvhodnější pozici, aby zařídil, že lety probíhají podle harmonogramu, a má na letištích zaměstnance a zástupce, kteří mohou cestujícím poskytnout pomoc. Je to přímý a jednoduchý systém, a tudíž je snadno pochopitelný pro cestující“.

55 – Obdobně viz rozsudek ze dne 11. května 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, body 25 a násl.), v němž se uvádí, že provozující letecký dopravce je povinen odškodnit cestujícího, který si koupil let prostřednictvím cestovní kanceláře, i když dopravce včas informoval tuto kancelář o změně odletového řádu tohoto letu a ta pak informovala cestujícího až po lhůtě, ale v němž se rovněž připomíná, že podle článku 13 nařízení č. 261/2004 může dopravce požadovat náhradu škody od jakékoli osoby, se kterou uzavřel smlouvu.

56 – Viz bod 55 tohoto stanoviska. Na jednání společnost Aegean Airlines správně zdůraznila, že výklad navržený HQ a dalšími a Komisí by mohl být dokonce v rozporu se zájmy spotřebitelů, neboť organizátoři souborných služeb pro cesty by již nebyli motivováni, aby přijali záruky požadované směrnicí 90/314, pokud by věděli, že letečtí dopravci budou povinni nahradit jejich nečinnost na základě nařízení č. 261/2004.

62. Kromě toho zohlednění cíle ochrany cestujících obecně uvedeného v nařízení č. 261/2004 nemůže vést Soudní dvůr k tomu, aby přijal takový výklad čl. 8 odst. 2 uvedeného nařízení, který by nebyl v souladu se zněním *a zvláštním účelem* tohoto ustanovení.

63. V tomto ohledu mám za to, že cílem uvedeného čl. 8 odst. 2 je zajistit odpovídající propojení zejména mezi nařízením č. 261/2004 a směrnicí 90/314 spočívající v zachování oblasti působnosti každého z těchto nástrojů ochrany a zároveň zabránit tomu, aby spotřebitelé mohli využívat možnosti, které by v důsledku případného souběhu mohly být nepřiměřené.

64. Snaha zabránit tomu, aby byl cestující nadměrně chráněn tím, že by se na něj použila zároveň práva podle tohoto nařízení a práva podle této směrnice, rovněž vyplývá ze sdělení Komise, které uvádí zejména vhodný způsob propojení uvedeného nařízení s novou směrnicí o souborných cestovních službách [57], přičemž tato směrnice výslovně vylučuje „nadměrnou náhradu“ v případě odškodnění cestujícího [58].

65. Ve stejném duchu jsem toho názoru, že cestující by nikdy neměl mít možnost získat dvojí náhradu za letenku v případě zrušení souborné služby pro cesty, přičemž má možnost se dle své volby opřít buď o směrnici 90/314, nebo o nařízení č. 261/2004. Pokud tedy dotyčná osoba splňuje podmínky nezbytné pro nárok na proplacení výdajů podle uvedené směrnice, nemůže podle mého názoru takový nárok zakládat rovněž na tomto nařízení, i když výkon tohoto práva nevedl ke skutečnému účinku, jako je tomu v projednávané věci, z důvodu nesolventnosti jediného dlužníka, kterým je organizátor cesty, přičemž je třeba poznamenat, že takové ekonomické riziko je neustále možné [59], a připomenout, že účelem článku 7 uvedené směrnice již bylo vyhnout se tomu, že spotřebitel v uvedených případech nedostane žádnou náhradu.

66. Konečně jen pro úplnost uvádím, že zde navrhovaný výklad je v souladu s praktickými úvahami, které nelze zcela ignorovat. Jak uvedly společnost Aegean Airlines a německá vláda, pokud by bylo rozhodnuto, že provozující letecký dopravce je povinen vrátit cenu letenky cestujícímu, který si ji koupil od třetí osoby v rámci souborných služeb pro cesty, bylo by obecně velmi obtížné, ne-li zcela nemožné zjistit, jakou částku mu musí zaplatit. Vzhledem k tomu, že cena letu je součástí celkové ceny, která v podstatě zahrnuje několik služeb, jejichž složky zná zpravidla pouze organizátor souborných služeb pro cesty, ani dopravce [60], ani sám kupující nevědí, jakou část této celkové ceny představuje cena dotčeného letu. Jinými slovy mám za to, že je nereálné domnívat se, že dopravce může vždy vyčíslit přesnou částku náhrady [61], která musí být za takových okolností vyplacena cestujícímu.

57 – Viz pokyny Komise pro výklad nařízení č. 261/2004 (Úř. věst. 2016, C 214, s. 5), článek 2.2.6, nadepsaný „Oblast působnosti nařízení ve vztahu ke směrnici o souborných službách pro cesty“. Tento nezávazný dokument je rovněž zmíněn předkládajícím soudem, který správně poznamenává, že jeho článek 4.2 upravuje právo na odškodnění v případě zrušení letu, ale bez zmínky o obsahu čl. 8 odst. 2 uvedeného nařízení.

58 – Bod 36 odůvodnění a čl. 14 odst. 5 směrnice 2015/2302 totiž upřesňují, že náhrada škody poskytnutá podle této směrnice v případě nesprávného poskytnutí cestovních služeb a náhrada škody poskytnutá podle jiných právních aktů Unie, včetně nařízení č. 261/2004, „se navzájem odečítají, aby se zabránilo nadměrné náhradě škody“. Přestože tato směrnice, která nahradila směrnici 90/314, se na projednávaný případ nepoužije (viz bod 8 tohoto stanoviska), upřesnění takto formulované unijním normotvůrcem podle mě v daném případě neztrácí opodstatnění.

59 – Není bohužel neobvyklé, že spotřebitel čelí platební neschopnosti nebo úpadku podnikatele, s nímž uzavřel smlouvu, aniž však někdy získal náhradu nebo vyrovnání za nesplnění povinností vyplývajících z této smlouvy.

60 – Podle mého názoru nelze předpokládat, že by cena, která má být vrácena těmto cestujícím, byla totožná s cenou sjednanou mezi organizátorem a dopravcem pro nákup sedadel v letadle, vzhledem k tomu, že organizátor mohl zvolit jinou cenu při prodeji letenek svým zákazníkům.

61 – Připomínám, že čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 stanoví, že „náhradu pořizovací ceny letenky“, a nikoli cenu podobnou.

67. S ohledem na všechny tyto skutečnosti mám za to, že čl. 8 odst. 2 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující, který má na základě směrnice 90/314 provedené do vnitrostátního práva právo obrátit se na organizátora souborných služeb pro cesty v případě zrušení takové služby, aby mu byly vráceny všechny částky, které mu zaplatil podle smlouvy, nemá možnost žádat vrácení ceny letenky po provozujícím leteckém dopravci na základě tohoto nařízení, a to ani v případech, kdy daný organizátor není finančně způsobilý vrátit peníze za letenku a nepřijal opatření nutná k zajištění náhrady.

V. Závěry

68. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžné otázky položené rechtbank Noord-Nederland (soud pro severní Nizozemsko, Nizozemsko) následovně:

„Článek 8 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004 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, musí být vykládán v tom smyslu, že cestující, který má právo podle směrnice Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy provedené do vnitrostátního práva obrátit se na organizátora souborných služeb pro cesty v případě zrušení takové služby, aby mu byly vráceny všechny částky, které mu zaplatil podle smlouvy, nemá možnost žádat vrácení ceny letenky po provozujícím leteckém dopravci na základě tohoto nařízení, a to ani v případech, kdy daný organizátor není finančně způsobilý vrátit peníze za letenku a nepřijal opatření nutná k zajištění náhrady.“