Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 24. februára 2022*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 3 ods. 1 – Pôsobnosť – Let s prípojom z a do tretej krajiny – Jediná rezervácia u leteckého dopravcu Spoločenstva – Prípoj na území členského štátu – Článok 5 ods. 1 písm. c) bod iii) a článok 7 – Presmerovaný let, ktorý má meškanie – Zohľadnenie skutočného času príletu na účely poskytnutia náhrady“

Vo veci C-451/20,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko) z 25. augusta 2020 a doručený Súdnemu dvoru 23. septembra 2020, ktorý súvisí s konaním:

Airhelp Ltd

proti

Austrian Airlines AG,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predsedníčka tretej komory K. Jürimäe, vykonávajúca funkciu predsedu štvrtej komory, sudcovia S. Rodin (spravodajca) a N. Piçarra,

generálny advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– Airhelp Ltd, v zastúpení: E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin,

– Austrian Airlines AG, v zastúpení: M. Klemm, Rechtsanwalt,

– rakúska vláda, v zastúpení: J. Schmoll a G. Kunnert, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: nemčina.

– dánska vláda, v zastúpení: M. Wolff, J. Nymann-Lindegren a M. Jespersen, splnomocnení zástupcovia,

– Európska komisia, v zastúpení: G. Braun a K. Simonsson, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 6. októbra 2021,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 3 ods. 1, článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) a článku 7 ods. 1 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).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťou Airhelp Ltd na jednej strane a spoločnosťou Austrian Airlines AG na druhej strane vo veci odmietnutia tejto poslednej uvedenej spoločnosti poskytnúť NT, cestujúcemu v leteckej doprave, do práv ktorého vstúpila Airhelp, náhradu z dôvodu zrušenia jeho letu.

Právny rámec

3 Článok 2 písm. h) nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Definície“, stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

…

h) ‚cieľové miesto‘ znamená miesto na letenke predloženej pri odbavovacom pulte alebo v prípade priamo prípojných letov, cieľové miesto posledného letu; použiteľné náhradné prípojné lety sa neberú do úvahy, ak sa dodrží pôvodný plánovaný čas príletu;

…“

4 Článok 3 tohto nariadenia, nazvaný „Pôsobnosť“, v odsekoch 1 a 5 stanovuje:

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje:

a) pri cestujúcich [na cestujúcich – *neoficiálny preklad*] odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy;

b) pri cestujúcich [na cestujúcich – *neoficiálny preklad*] odlietajúcich z letiska umiestneného v tretej krajine na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy, pokiaľ im nebola poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc v tejto tretej krajine, ak prevádzkujúcim leteckým dopravcom je dopravc[a] spoločenstva.

…

5. Toto nariadenie sa uplatňuje pri každom prevádzkujúcom leteckom dopravcovi, ktorý zabezpečuje prepravu cestujúcich v zmysle odsekov 1 a 2. Keď prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý nemá žiadny zmluvný vzťah s cestujúcim, plní záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, považuje sa za osobu konajúcu v mene osoby, ktorá je vo zmluvnom vzťahu s cestujúcim.“

5 Článok 5 uvedeného nariadenia, nazvaný „Zrušenie“, v odseku 1 písm. c) bode iii) stanovuje:

„V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim [príslušní cestujúci – *neoficiálny preklad*]:

…

c) … majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

…

iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase príletu.“

6 Článok 7 toho istého nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu“, v odsekoch 1, 2 a 4 stanovuje:

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

a) 250 [eur] v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;

b) 400 [eur] v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km;

c) 600 [eur] v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b)[.]

Pri stanovení vzdialenosti je základom posledné cieľové miesto, do ktorého cestujúci pre odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu, príde neskôr[,] ako je plánovaný čas príletu.

2. Keď sa cestujúcim ponúkne presmerovanie do ich cieľového miesta náhradným letom podľa článku 8, ktorého čas príletu nepresiahne plánovaný čas príletu pôvodne rezervovaného letu:

a) o dve hodiny v súvislosti so všetkými letmi na vzdialenosť 1 500 km alebo menej; alebo

b) o tri hodiny alebo viac v súvislosti so všetkými letmi v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkými ostatnými letmi od 1 500 km do 3 500 km; alebo

c) o štyri hodiny v súvislosti s letmi, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

prevádzkujúci letecký dopravca môže cestujúcim znížiť náhradu podľa odseku 1 o 50 %.

…

4. Vzdialenosti uvedené v odseku 1 a 2 sa merajú metódou ortodromickej dráhy.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

7 NT mal rezerváciu na let s priamym prípojom, ktorý sa mal uskutočniť z Kišiňova (Moldavsko) do Bangkoku (Thajsko) cez Viedeň (Rakúsko). Bolo naplánované, že letecký dopravca bude prevádzkovať oba lety, ktoré tvorili tento jediný let s priamym prípojom, na základe čoho bola vykonaná jediná rezervácia. Prvý úsek letu spájal Kišiňov a Viedeň s plánovaným odletom 29. mája 2019 o 15.55 hod. a plánovaným príletom v ten istý deň o 16.40 hod. Druhý úsek letu spájal následne Viedeň a Bangkok s plánovaným odletom 29. mája 2019 o 23.20 hod. a plánovaným príletom 30. mája 2019 o 14.20 hod. Vzdialenosť medzi Kišiňovom a Bangkokom je podľa metódy výpočtu ortodromickej dráhy viac ako 3 500 km.

8 Let z Kišiňova do Viedne bol zrušený menej než sedem dní pred plánovaným odletom. Austrian Airlines preto zmenila rezerváciu NT, pričom tohto cestujúceho presunula na let č. TK 68 z Istanbulu (Turecko) do Bangkoku s plánovaným odletom 30. mája 2019 o 01.25 hod. a plánovaným príletom v ten istý deň o 15.00 hod. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že nebolo možné zistiť, akým spôsobom a ani v akom čase bol NT prepravený z Kišiňova do Istanbulu. Let z Istanbulu do Bangkoku dosiahol toto posledné uvedené cieľové miesto o 16.47 hod., teda s meškaním 1 hodinu a 47 minút oproti plánovanému času tohto presmerovaného letu.

9 Za predpokladu, že by let z Istanbulu do Bangkoku nemal meškanie, NT by dorazil do cieľového miesta, ktorým bol Bangkok, o 40 minút neskôr v porovnaní s tým, keby mohol letieť podľa pôvodného plánu cez Viedeň. Keďže však tento let na trase Istanbul – Bangkok mal meškanie 1 hodiny a 47 minút, NT v skutočnosti dosiahol svojho konečné cieľové miesto s meškaním 2 hodiny a 27 minút oproti plánovanému času príletu pôvodne rezervovaného letu s priamym prípojom.

10 NT postúpil spoločnosti Airhelp právo, ktoré mal voči spoločnosti Austrian Airlines na základe článku 7 nariadenia č. 261/2004.

11 Airhelp podala na Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat, Rakúsko) žalobu, ktorou sa domáhala náhrady vo výške 300 eur z dôvodu, že Austrian Airlines nenavrhla NT presmerovanie, ktoré by mu umožnilo dosiahnuť jeho konečné cieľové miesto do dvoch hodín od naplánovaného príletu pôvodne rezervovaného letu s priamym prípojom, pričom uznala, že Austrian Airlines bola oprávnená domáhať sa zníženia výšky náhrady stanovenej v článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 o polovicu, a to na základe odseku 2 toho istého článku.

12 Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat, Rakúsko) vyhovel návrhu spoločnosti Airhelp z dôvodu, že zo znenia nariadenia č. 261/2004 jasne vyplýva, že v kontexte článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) tohto nariadenia bolo potrebné porovnať plánovaný čas príletu pôvodne rezervovaného letu a čas, keď presmerovaný let skutočne dosiahol konečné cieľové miesto. Tento súd z toho vyvodil, že letecký dopravca je oslobodený od povinnosti zaplatiť náhradu stanovenú v článku 7 tohto nariadenia len vtedy, ak by bol cestujúci skutočne dopravený do svojho cieľového miesta presmerovaným letom s meškaním maximálne dvoch hodín oproti plánovanému času príletu pôvodne rezervovaného letu. Uvedený súd sa však nezaoberal otázkou, či sú ustanovenia nariadenia č. 261/2004 uplatniteľné na vec, ktorá mu bola predložená.

13 Austrian Airlines podala proti tomuto rozhodnutiu odvolanie na vnútroštátny súd, Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko), pričom spochybnila relevantnosť časových obmedzení, ktoré uplatnil prvostupňový súd. Podľa spoločnosti Austrian Airlines v prípade

zrušenia letu treba na účely uplatnenia článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) nariadenia č. 261/2004 zohľadniť nie skutočný čas príletu presmerovaného letu do cieľového miesta, ale obvykle plánovaný čas príletu tohto letu.

14 Vnútroštátny súd sa však pýta, či je nariadenie č. 261/2004 uplatniteľné na vec, o ktorej rozhoduje, vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora, z ktorej vyplýva, že medzipristátie na území Únie nemá za následok, že nariadenie č. 261/2004 sa uplatní na lety s priamym prípojom, ktoré nemajú miesto odletu alebo konečné cieľové miesto na území Únie. To je práve prípad letu s priamym prípojom, o ktorý ide v prejednávanej veci. Tento súd sa pýta, či je takéto riešenie v súlade s cieľom uvedeného nariadenia, ktorým je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich. V tejto súvislosti vnútroštátny súd poznamenáva, že ak by oba úseky letu neboli predmetom jedinej rezervácie, každý z nich by skutočne patril do pôsobnosti nariadenia č. 261/2004 v súlade s jednoznačným znením jeho článku 3 ods. 1.

15 Okrem toho za predpokladu, že by bolo nariadenie č. 261/2004 uplatniteľné, je potrebné určiť, či sa časy odletu a príletu uvedené v článku 5 ods. 1 písm. c) bode iii) tohto nariadenia vzťahujú na pôvodne plánovaný čas presmerovaného letu alebo na skutočné časy odletu a príletu tohto letu. NT by sa totiž mohol domáhať náhrady od spoločnosti Austrian Airlines len v tomto poslednom uvedenom prípade.

16 Na základe analýzy rôznych jazykových verzií nariadenia č. 261/2004, ako aj vnútroštátnej judikatúry sa vnútroštátny súd domnieva, že uvedené ustanovenie sa má vykladať v tom zmysle, že treba porovnať plánovaný čas príletu pôvodne rezervovaného letu a skutočný čas príletu presmerovaného letu. Domnieva sa, že takýto výklad sa zdá byť podporený aj uznesením z 27. júna 2018, flightright (C-130/18, neuverejnené, EU:C:2018:496).

17 Vnútroštátny súd sa však domnieva, že argumentácia spoločnosti Austrian Airlines, podľa ktorej môže takýto výklad viesť k výsledkom, ktoré sú v rozpore s cieľom vysokej úrovne ochrany cestujúcich, nie je irelevantná, keďže zohľadnenie skutočného času príletu presmerovaného letu by mohlo mať odlišné právne dôsledky na rovnaké situácie.

18 Napokon sa vnútroštátny súd pýta, či sa má článok 5 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že letecký dopravca má iba povinnosť ponúknuť dotknutému cestujúcemu presmerovanie a následne nenesie žiadnu zodpovednosť za meškanie presmerovaného letu v rozsahu, v akom tento presmerovaný let nemusí tento dopravca prevádzkovať. V tejto súvislosti z rozsudku z 12. marca 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), vyplýva, že nepohodlie, ktoré bolo spôsobené cestujúcemu jednak z dôvodu zrušenia rezervovaného letu a jednak z dôvodu veľkého meškania presmerovaného letu, musí byť predmetom samostatného posúdenia a môže prípadne viesť k dvom nárokom na náhradu.

19 Za týchto okolností Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 3 ods. 1 [nariadenia č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že toto nariadenie sa má uplatniť aj na letecké spojenie rezervované ako celok, ktoré sa skladá z dvoch čiastkových letov, pričom oba čiastkové lety má uskutočniť (ten istý) letecký dopravca Spoločenstva, pokiaľ sa tak miesto odletu prvého čiastkového letu, ako aj miesto príletu druhého čiastkového letu nachádzajú v tretej krajine, a na území členského štátu sa nachádza len miesto príletu prvého čiastkového letu a miesto odletu druhého čiastkového letu?

V prípade, ak je odpoveď na prvú otázku kladná:

2. Má sa článok 5 ods. 1 písm. c) bod iii) [nariadenia č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že cestujúci má právo na náhradu podľa článku 7 ods. 1 tohto nariadenia aj vtedy, keď by prostredníctvom presmerovania, ktoré mu bolo ponúknuté, síce podľa letového poriadku má dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase príletu zrušeného letu, ale v tomto časovom rámci ho v skutočnosti nedosiahne?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

20 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že toto nariadenie sa uplatňuje na let s priamymi prípojmi, ktorý je predmetom jedinej rezervácie a skladá sa z dvoch letových úsekov, ktoré musí uskutočniť letecký dopravca Spoločenstva, pokiaľ sa tak letisko odletu v prípade prvého úseku letu, ako aj letisko príletu v prípade druhého úseku letu nachádzajú v tretej krajine, pričom iba letisko, kde sa uskutočňuje medzipristátie, sa nachádza na území členského štátu.

21 Podľa článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 sa toto nariadenie uplatňuje na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu. Podľa článku 3 ods. 1 písm. b) tohto nariadenia sa toto nariadenie uplatňuje najmä na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného v tretej krajine na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam Zmluvy o EÚ, pokiaľ im nebola poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc v tejto tretej krajine, ak prevádzkujúcim leteckým dopravcom je dopravca Spoločenstva.

22 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora treba na účely výkladu ustanovenia práva Únie zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (rozsudok z 2. decembra 2021, Vodafone Kabel Deutschland, C-484/20, EU:C:2021:975, bod 19 a citovaná judikatúra).

23 V prvom rade zo znenia článku 3 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 v tejto súvislosti vyplýva, že toto nariadenie sa za podmienok, ktoré stanovuje, uplatňuje na cestujúcich a nie na lety, ktoré títo cestujúci využívajú, takže relevantnými sú len letisko odletu a letisko príletu dotknutého cestujúceho, a nie letiská, ktoré ako miesta medzipristátia boli použité v prípade letov, ktoré tento cestujúci využil na dosiahnutie svojho cieľového miesta. Z toho vyplýva, že v prípade letov s priamymi prípojmi, ktoré sú predmetom jedinej rezervácie, nemožno na účely uplatnenia tohto článku zohľadniť letisko, kde sa uskutočňuje medzipristátie, keďže toto letisko nemožno považovať za letisko odletu alebo príletu dotknutého cestujúceho.

24 V druhom rade je tento výklad potvrdený analýzou kontextu, do ktorého patrí článok 3 ods. 1 nariadenia č. 261/2004. Pojem „cieľové miesto“ je definovaný v článku 2 písm. h) tohto nariadenia ako miesto na letenke predloženej pri odbavovacom pulte alebo v prípade letov s priamymi prípojmi ako cieľové miesto posledného letu, ktorým cestoval dotknutý cestujúci.

25 Súdny dvor pritom rozhodol, že z výrazu „posledný let“ vyplýva, že pojem „priamo prípojné lety [let s priamymi prípojmi – *neoficiálny preklad*]“ treba chápať tak, že odkazuje na dva alebo viaceré lety predstavujúce jeden celok na účely práva cestujúcich na náhradu stanoveného nariadením č. 261/2004 (rozsudok z 31. mája 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, bod 18 a citovaná judikatúra). O taký prípad ide vtedy, keď sú dva alebo viaceré lety

predmetom – podobne ako v situácii, o akú ide vo veci samej – jedinej rezervácie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 31. mája 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, bod 19 a citovanú judikatúru).

26 Práve v tomto zmysle Súdny dvor ustálene rozhodol, že let s jedným alebo viacerými priamymi prípojmi objednanými v rámci jedinej rezervácie predstavuje jeden celok na účely práva cestujúcich na náhradu stanoveného nariadením č. 261/2004, z čoho vyplýva, že uplatniteľnosť nariadenia č. 261/2004 sa má posúdiť vzhľadom na pôvodné miesto odletu a cieľové miesto tohto letu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. júla 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, bod 16 a citovanú judikatúru, ako aj uznesenie z 12. novembra 2020, KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, EU:C:2020:909, bod 19 a citovanú judikatúru).

27 Tento výklad podporuje aj judikatúra Súdneho dvora, podľa ktorej sú na účely paušálnej náhrady upravenej v článku 7 nariadenia č. 261/2004 relevantné iba jednak meškanie konštatované voči plánovanému času príletu do konečného cieľového miesta, pod ktorým sa rozumie cieľové miesto posledného letu, ktorým cestoval dotknutý cestujúci, a jednak vzdialenosť medzi miestom prvého odletu a cieľovým miestom bez ohľadu na trasu prípadných prestupných letov (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. februára 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, bod 35, a uznesenie z 22. apríla 2021, British Airways, C-592/20, neuverejnené, EU:C:2021:312, bod 33 a citovanú judikatúru).

28 Nemožno totiž konštatovať, že let s priamymi prípojmi sa má chápať ako celok na účely náhrady podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004, aj keď takýto let musel byť umelo rozdelený na úseky na účely určenia pôsobnosti uvedeného nariadenia.

29 V treťom rade cieľ nariadenia č. 261/2004 nebráni tomu, aby bol takýto výklad článku 3 ods. 1 tohto nariadenia zamietnutý. Cieľ spočívajúci v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich v leteckej doprave nepochybne vyžaduje, aby sa nariadenie č. 261/2004 vykladalo v súlade s uvedeným cieľom, ale nemôže viesť k nenáležitému rozšíreniu pôsobnosti uvedeného nariadenia na situácie, ktoré do jeho pôsobnosti nepatria.

30 Z toho vyplýva, že článok 3 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 nemožno vykladať v tom zmysle, že cestujúci využívajúci let s priamymi prípojmi, ktorého pôvodné miesto odletu a cieľové miesto sa nachádzajú v tretích krajinách, sa môže dovolávať ustanovení tohto nariadenia len z toho dôvodu, že jedno alebo viaceré medzipristátia v rámci úsekov tohto letu sa nachádzajú na území Únie.

31 V každom prípade výklad, podľa ktorého v kontexte letov s priamymi prípojmi stačí na uplatnenie nariadenia č. 261/2004 jedno medzipristátie na letisku nachádzajúcom sa na území Únie, by bol nielen v rozpore s ustálenou judikatúrou Súdneho dvora pripomenutou v bodoch 25 a 26 tohto rozsudku, ale bol by tiež v rozpore s požiadavkami podľa článku 3 ods. 1 tohto nariadenia a so zásadou právnej istoty.

32 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že článok 3 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 jasne stanovuje dva odlišné predpoklady, za ktorých sa toto nariadenie uplatňuje na dotknutých cestujúcich. Ako vyplýva z bodu 21 tohto rozsudku, prvý predpoklad uvedený v tomto ustanovení pod písmenom a), ktorý sa týka všetkých cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území Únie, nepodlieha žiadnej inej podmienke alebo dôvodu neuplatniteľnosti, zatiaľ čo druhý predpoklad stanovený v uvedenom ustanovení pod písmenom b), ktorý sa týka všetkých cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného v tretej krajine na letisko, ktoré sa nachádza na území Únie,

pod podmienkou, že let prevádzkuje dopravca Spoločenstva, vylučuje uplatniteľnosť uvedeného nariadenia na takýchto cestujúcich, pokiaľ im bola poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc v tretej krajine.

33 Výklad, podľa ktorého sa cestujúci môže dovolávať ustanovení nariadenia č. 261/2004 len z toho dôvodu, že letisko medzipristátia jeho letu s priamymi prípojmi sa nachádza na území Únie, je však nezlučiteľný s druhým predpokladom uvedeným v článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004.

34 V prvom rade by takýto výklad viedol k tomu, že cestujúci, ktorých ani pôvodné miesto odletu ani cieľové miesto nezodpovedajú letisku nachádzajúcemu sa na území Únie, by nevyhnutne spadali aspoň pod prvý predpoklad uvedený v článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004, zatiaľ čo na cestujúcich, na ktorých sa vzťahuje druhý predpoklad uvedený v odseku 1 písm. b) uvedeného článku, hoci majú cieľové miesto na letisku nachádzajúcom sa na území Únie, by sa toto nariadenia vzťahovalo len v prípade, ak po prvé ich let uskutočnil dopravca Spoločenstva a po druhé sa na nich nevzťahuje dôvod neuplatniteľnosti uvedený v bode 32 tohto rozsudku.

35 V druhom rade by takýto výklad zbavil článok 3 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004 sčasti jeho zmyslu, keďže jeho uplatniteľnosť by bola obmedzená len na cestujúcich na priamych letoch do Únie, a to aj v prípadoch, keď konečné cieľové miesto dotknutého cestujúceho zodpovedá letisku nachádzajúcemu sa na území Únie.

36 Cestujúci využívajúci let s odletom z tretej krajiny a s príletom do Únie s priamym prípojom na letisku nachádzajúcom sa na území Únie by tak automaticky spadal do pôsobnosti článku 3 ods. 1 písm. a) uvedeného nariadenia, zatiaľ čo to isté by neplatilo pre cestujúceho na priamom lete spájajúcom presne to isté letisko odletu a to isté cieľové miesto, ak zároveň jeho let nebol prevádzkovaný leteckým dopravcom Spoločenstva alebo ak sa ho týka dôvod neuplatniteľnosti uvedený rovnako v článku 3 ods. 1 písm. b) toho istého nariadenia.

37 V určitých situáciách, tak ako vo veci samej, by totiž takýto výklad viedol k tomu, že by sa na ten istý prípad súčasne vzťahovali oba predpoklady uvedené v článku 3 ods. 1 nariadenia č. 261/2004.

38 Na jednej strane v prejednávanej veci sa miesto medzipristátia prvého úseku letu nachádza na území Únie a je rovnaké ako miesto odletu druhého úseku letu, pričom let uskutočňuje letecký dopravca Spoločenstva a zo spisu predloženého Súdnemu dvoru nevyplýva, že by NT boli poskytnuté protiplnenia alebo náhrada a pomoc v tretej krajine, v ktorej sa nachádza letisko odletu. NT sa preto mohol *a priori* odvolávať na ustanovenia nariadenia č. 261/2004 podľa jeho článku 3 ods. 1 písm. b).

39 Na druhej strane, ak by sa mal článok 3 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že medzipristátie na letisku nachádzajúcom sa na území Únie stačí na to, aby sa toto nariadenie uplatnilo na dotknutého cestujúceho, NT by sa tiež mohol domnievať, že na jeho situáciu sa vzťahuje predpoklad stanovený v odseku 1 písm. a) uvedeného článku. Z toho vyplýva, že v takej situácii, o akú ide vo veci samej, nie je možné s istotou určiť, ktorý z dvoch predpokladov uvedených v článku 3 ods. 1 tohto nariadenia sa vzťahuje na dotknutého cestujúceho.

40 V treťom a poslednom rade by takýto výklad mal za následok, že pokiaľ ide o pojem „let s priamymi prípojmi“, bolo by potrebné tento pojem chápať niekedy ako „jednotku“ zloženú z dvoch alebo viacerých letov, ktoré tvoria jeden celok, a niekedy ako dva alebo viaceré samostatné lety. Takýto nesúlad v rámci rozsahu pôsobnosti tohto pojmu by bol v rozpore so zásadou právnej

istoty, ktorá podľa ustálenej judikatúry vyžaduje, aby právna úprava Únie bola určitá a aby jej uplatňovanie bolo pre osoby podliehajúce súdnej právomoci predvídateľné (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. októbra 2010, Nuova Agricast a Cofra/Komisia, C-67/09 P, EU:C:2010:607, bod 77, ako aj citovanú judikatúru).

41 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 3 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že toto nariadenie sa neuplatňuje na let s priamymi prípojmi, ktorý je predmetom jedinej rezervácie a skladá sa z dvoch letových úsekov, ktoré musí uskutočniť letecký dopravca Spoločenstva, pokiaľ sa tak letisko odletu v prípade prvého úseku letu, ako aj letisko príletu v prípade druhého úseku letu nachádzajú v tretej krajine, pričom jedine letisko, kde sa uskutočňuje medzipristátie, sa nachádza na území členského štátu.

O druhej otázke

42 Vzhľadom na odpoveď poskytnutú na prvú otázku netreba odpovedať na druhú otázku.

O trovách

43 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

Článok 3 ods. 1 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 toto nariadenie sa neuplatňuje na let s priamymi prípojmi, ktorý je predmetom jedinej rezervácie a skladá sa z dvoch letových úsekov, ktoré musí uskutočniť letecký dopravca Spoločenstva, pokiaľ sa tak letisko odletu v prípade prvého úseku letu, ako aj letisko príletu v prípade druhého úseku letu nachádzajú v tretej krajine, pričom jedine letisko, kde sa uskutočňuje medzipristátie, sa nachádza na území členského štátu.

Podpisy