ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

9. července 2009 *

Ve věci C-204/08,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Bundesgerichtshof (Německo) ze dne 22. dubna 2008, došlým Soudnímu dvoru dne 19. května 2008, v řízení

Peter Rehder

proti

Air Baltic Corporation,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda senátu, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász (zpravodaj), G. Arestis a J. Malenovský, soudci,

* Jednací jazyk: němčina.

generální advokát: M. Poiares Maduro,
vedoucí soudní kanceláře: N. Nanchev, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 1. dubna 2009,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za M. Rehdera J. Kummerem, Rechtsanwalt,

– za Air Baltic Corporation G.-S. Hökem, Rechtsanwalt,

– za německou vládu M. Lummou a J. Kemper, jako zmocněnci,

– za českou vládu M. Smolkem, jako zmocněncem,

– za lotyšskou vládu E. Eihmane a U. Dreimanisem, jako zmocněnci,

– za vládu Spojeného království L. Seeboruthem, jako zmocněncem,

– za Komisi Evropských společenství A.-M. Rouchaud-Joët a S. Grünheid, jako zmocněnkyněmi,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2001, L 12, s. 1; Zvl. vyd. 19/04, s. 42).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi P. Rehderem a společností Air Baltic Corporation (dále jen „Air Baltic“), který vznikl v důsledku zrušení letu z Mnichova (Německo) do Vilniusu (Litva), jejž si P. Rehder u této společnosti zarezervoval.

Právní rámec

Právní úprava Společenství

3 Nařízení č. 44/2001 vstoupilo v platnost dne 1. března 2002 a podle svého čl. 68 odst. 1 nahrazuje úmluvu ze dne 27. září 1968 týkající se příslušnosti a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, ve znění pozdějších předpisů (Úř. věst. 1998, C 27, s. 1, dále jen „Bruselská úmluva“).

4 První bod odůvodnění tohoto nařízení uvádí, že „[S]polečenství si stanovilo cíl udržovat a rozvíjet prostor svobody, bezpečnosti a práva, ve kterém je zajištěn volný pohyb osob. Za účelem postupného vytvoření takového prostoru by Společenství mělo schválit mimo jiné i nástroje týkající se soudní spolupráce v civilních věcech, které jsou nezbytné k řádnému fungování vnitřního trhu“.

5 Podle druhé věty druhého bodu odůvodnění nařízení č. 44/2001„[j]e třeba přijmout předpisy, které umožní sjednotit pravidla pro určení příslušnosti v občanských a obchodních věcech v mezinárodním ohledu a zjednodušit formality s ohledem na rychlé a jednoduché uznávání a výkon rozhodnutí členskými státy, pro které je [uvedené] nařízení závazné“.

6 První věta jedenáctého bodu odůvodnění uvádí, že „[p]ravidla pro určení příslušnosti musí být vysoce předvídatelná a založená na zásadě, podle které je příslušnost obecně založena na místě bydliště žalovaného, a musí být na tomto základě vždy určitelná, kromě několika přesně určených případů, kdy předmět sporu nebo smluvní volnost stran opravňuje k použití odlišného určujícího hlediska“.

7 Dvanáctý bod odůvodnění téhož nařízení uvádí, že „[k]romě místa bydliště žalovaného by měla existovat i jiná kritéria pro určení příslušnosti, založená na úzké vazbě mezi soudem a právním sporem nebo usnadňující řádný výkon spravedlnosti“.

8 Pravidla týkající se příslušnosti stanovená nařízením č. 44/2001 jsou obsahem kapitoly II tohoto nařízení, kterou tvoří články 2 až 31.

9 Článek 2 odst. 1 téhož nařízení, který je součástí oddílu 1 uvedené kapitoly, nazvaného „Obecná ustanovení“, stanoví:

„Nestanoví-li toto nařízení jinak, mohou být osoby, které mají bydliště na území některého členského státu, bez ohledu na svou státní příslušnost žalovány u soudů tohoto členského státu.“

10 Článek 3 odst. 1 téhož nařízení, který se nachází v témže oddíle 1, stanoví:

„Osoby, které mají bydliště na území některého členského státu, mohou být u soudů jiného členského státu žalovány pouze na základě pravidel stanovených v oddílech 2 až 7 této kapitoly.“

11 Podle čl. 5 bodu 1 nařízení č. 44/2001, který je uveden v kapitole II oddíle 2 tohoto nařízení, nazvaném „Zvláštní příslušnost“:

„Osoba, která má bydliště na území některého členského státu, může být v jiném členském státě žalována,

1) a) pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy, u soudu místa, kde závazek, o nějž se jedná, byl nebo měl být splněn;

b) pro účely tohoto ustanovení a pokud nebylo dohodnuto jinak, je místem plnění zmíněného závazku:

– v případě prodeje zboží místo na území členského státu, kam podle smlouvy zboží bylo nebo mělo být dodáno,

– v případě poskytování služeb místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytovány,

c) nepoužije-li se písmeno b), použije se písmeno a).“

12 Článek 60 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se v případě společností nebo jiných právnických osob nebo sdružení fyzických nebo právnických osob bydlištěm rozumí místo, kde má tato osoba své:

a) sídlo nebo

b) ústředí nebo

c) hlavní provozovnu.“

13 Článek 71 odst. 1 téhož nařízení stanoví:

„Tímto nařízením nejsou dotčeny smlouvy, jejichž stranami jsou členské státy a jež upravují příslušnost, uznání nebo výkon rozhodnutí ve zvláště vymezených věcech.“

14 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10),

stanoví zásadu náhrady škody cestujícím v rámci mezinárodní letecké přepravy v případě zrušení letu. Článek 5 tohoto nařízení, nazvaný „Zrušení“, stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

[…]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže nejsou o zrušení informováni:

[…]“

15 Článek 7 odst. 1 téhož nařízení, nazvaný „Právo na náhradu škody“, stanoví:

„Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

[…]“

16 Podle článku 12 odst. 1 uvedeného nařízení:

„Toto nařízení se použije, aniž jsou dotčena práva cestujících požadovat další náhrady. Náhrady poskytnuté podle tohoto nařízení mohou být od dalších náhrad odečteny.“

Montrealská dohoda

17 Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, která byla uzavřena v Montrealu dne 28. května 1999 (dále jen „Montrealská úmluva“), byla podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491) a vstoupila pro Společenství v platnost dne 28. června 2004. Článek 19 této úmluvy, nazvaný „Zpoždění“, stanoví:

„Dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo nákladu. […]“

18 Článek 33 odst. 1 Montrealské úmluvy, nazvaný „Příslušný soud“, zní následovně:

„Žalobu o náhradu škody musí žalobce podat podle svého uvážení na území jednoho ze smluvních států buď u soudu v místě bydliště nebo sídla dopravce, nebo v místě jeho hlavní provozovny, nebo v místě provozovny, kde byla uzavřena přepravní smlouva, anebo u soudu v místě určení dodávky.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

19 Peter Rehder, bytem v Mnichově, si u společnosti Air Baltic, jež má sídlo v Rize (Lotyšsko), zarezervoval let z Mnichova do Vilniusu. Vzdálenost mezi Mnichovem a Vilniusem je necelých 1 500 kilometrů. Přibližně 30 minut před plánovaným odletem z Mnichova byli cestující informováni o zrušení letu. Po provedení změny rezervace společností Air Baltic cestoval žalobce přes Kodaň do Vilniusu, kam dorazil více než 6 hodin po plánovaném čase příletu původně zarezervovaného letu.

20 Návrhem podaným u Amtsgericht Erding, v jehož obvodě se nachází mnichovské letiště, se P. Rehder domáhal, aby byla společnosti Air Baltic uložena povinnost k náhradě škody ve výši 250 eur na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004. Vzhledem k tomu, že služby letecké přepravy jsou poskytovány v místě odletu letadla, což znamená, že místem plnění smluvního závazku ve smyslu čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 44/2001 je letiště odletu, tj. v daném případě letiště v Mnichově, Amtsgericht Erding se prohlásil za příslušný k rozhodování o návrhu P. Rehdera na náhradu škody.

21 Oberlandesgericht München na základě odvolání podaného společností Air Baltic rozhodnutí soudu prvního stupně zrušil, neboť měl za to, že služby letecké přepravy jsou poskytovány v místě sídla společnosti, která let zajišťuje. Peter Rehder proti tomuto rozsudku odvolacího soudu podal opravný prostředek „Revision" k Bundesgerichtshof.

22 Předkládající soud poukazuje na to, že otázka, zda je Amtsgericht Erding příslušný, závisí v projednávané věci na výkladu čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 44/2001. Pokud jde o první odrážku téhož ustanovení, předkládající soud uvádí, že pokud jde o prodej zboží, Soudní dvůr nejprve rozhodl, že toto pravidlo o zvláštní příslušnosti ve smluvních věcech stanoví místo dodání jako samostatné určující hledisko, které má být použito na všechny nároky z téže smlouvy o prodeji zboží, a nikoliv pouze na nároky ze samotného závazku dodání (rozsudek ze dne 3. května 2007, Color Drack, C-386/05, Sb. rozh. s. I-3699, bod 26). Soudní dvůr podle předkládajícího soudu dále rozhodl, že uvedené pravidlo se použije rovněž v případě více míst dodání zboží a že je v tomto případě místem plnění třeba rozumět místo, které zajišťuje nejužší vztah mezi smlouvou a příslušným soudem, přičemž nejužší vztah je zpravidla v místě hlavního dodání, které musí být stanoveno v závislosti na ekonomických kritériích (výše uvedený rozsudek Color Drack, bod 40). Předkládající soud dále uvádí, že Soudní dvůr dospěl k závěru, že nelze-li stanovit místo hlavního dodání, má každé z míst dodání dostatečně úzký vztah s věcnými prvky sporu a že v takovém případě může žalobce žalovat žalovaného u soudu místa dodání podle své volby (výše uvedený rozsudek Color Drack, bod 42).

23 Bundesgerichtshof však zdůrazňuje, že Soudní dvůr v bodě 16 výše uvedeného rozsudku Color Drack krom jiného výslovně uvedl, že se jeho úvahy omezily pouze na případ více míst dodání v jednom členském státě a nepředjímaly odpověď v případě více míst dodání v několika členských státech.

24 Bundesgerichtshof se tudíž táže, zda s ohledem na cíle nařízení č. 44/2001, podle nichž je třeba sjednotit pravidla příslušnosti a učinit je předvídatelnými, jakož i určit jednotné místo plnění, které je v zásadě místem, v němž je nejužší vztah mezi sporem

a příslušným soudem, nelze stejným způsobem vykládat i čl. 5 bod 1 písm. b) druhou odrážku nařízení č. 44/2001, a tedy do jednoho místa plnění soustředit v zásadě soudní příslušnost pro spory týkající se smluvních plnění vyplývajících ze smluv o mezinárodní letecké přepravě, a to navzdory skutečnosti, že v rámci takové smlouvy nelze bez obtíží jednoznačně určit místo, kde jsou služby především poskytovány.

25 Vzhledem k těmto úvahám se Bundesgerichtshof rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení [č. 44/2001] vykládán v tom smyslu, že i při letech z jednoho členského státu Společenství do jiného členského státu je nutno předpokládat jednotné místo plnění veškerých smluvních závazků v místě hlavního plnění určeném podle hospodářských kritérií?

2) Je-li třeba určit jednotné místo plnění: jaká kritéria jsou rozhodující pro jeho určení; bude jednotné místo plnění určováno zejména místem odletu, nebo místem příletu?“

K předběžným otázkám

26 Ještě před přikročením k samotnému přezkumu otázek položených předkládajícím soudem je třeba v úvodu podotknout, že v některých z vyjádření předložených

Soudnímu dvoru byla nastolena otázka, zda lze v situaci, jakou je situace v původním řízení, použít pro účely určení příslušného soudu článek 33 Montrealské úmluvy.

27 V tomto ohledu je třeba uvést, že nárok, jehož se žalobce v původním řízení v projednávané věci domáhá, který vychází z článku 7 nařízení č. 261/2004, představuje nárok na paušální a jednotnou náhradu pro cestujícího v důsleku zrušení letu, tedy nárok, který je nezávislý na náhradě škody v rámci článku 19 Montrealské úmluvy (viz rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, body 43 až 46). Nároky založené na dotčených ustanoveních nařízení č. 261/2004 a nároky založené na Montrealské úmluvě se tak řídí dvěma odlišnými právními rámci.

28 Z toho vyplývá, že vzhledem k tomu, že byl návrh ve věci v původním řízení podán pouze na základě nařízení č. 261/2004, bude tedy přezkoumán na základě nařízení č. 44/2001.

29 Podstatou otázek předkládajícího soudu, které je třeba přezkoumat společně, je upřesnit, jakým způsobem je třeba v kontextu návrhu na náhradu škody založeného na nařízení č. 261/2004 vykládat slovní spojení „místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytovány“ obsažené v čl. 5 bodě 1 písm. b) druhé odrážce nařízení č. 44/2001 v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do druhého členského státu.

30 Ve skutečnosti byl Soudní dvůr těmito otázkami dotázán, zda je v případě takového poskytování služeb, které je předmětem původního řízení, třeba uvedené pojmy vykládat stejným způsobem, jakým Soudní dvůr ve svém výše uvedeném rozsudku Color Drack vykládal první odrážku uvedeného ustanovení v případě více míst dodání zboží v témže členském státě.

31 V bodě 18 výše uvedeného rozsudku Color Drack Soudní dvůr pro účely odpovědi na položené otázky vycházel z geneze cílů a systému nařízení č. 44/2001.

32 Soudní dvůr nejprve připomněl, že pravidlo o zvláštní příslušnosti ve smluvních věcech stanovené v čl. 5 bodě 1 nařízení č. 44/2001, které pravidlo o příslušnosti doplňuje o zásadu založenou na místě bydliště nebo sídla žalovaného, odpovídá cíli, kterým je blízkost, a že je odůvodněno existencí určujícího hlediska, které úzce spojuje smlouvu a soud, který má o sporu rozhodnout (výše uvedený rozsudek Color Drack, bod 22).

33 Soudní dvůr dále uvedl, že pokud jde o místo plnění závazku vyplývajícího ze smluv o prodeji zboží, nařízení č. 44/2001 ve svém čl. 5 bodě 1 písm. b) první odrážce toto kritérium vztahu definuje samostatně v zájmu posílení cílů, jimiž jsou sjednocení pravidel o soudní příslušnosti a předvídatelnost. V takových případech je tak místo dodání stanoveno jako samostatné určující hledisko, které má být použito na všechny nároky z téže smlouvy o prodeji (výše uvedený rozsudek Color Drack, body 24 a 26).

34 Ve světle cílů blízkosti a předvídatelnosti Soudní dvůr rozhodl, že pravidlo uvedené v čl. 5 bodě 1 písm. b) první odrážce nařízení č. 44/2001 je použitelné i v případě více míst dodání zboží v témže členském státě, přičemž se rozumí, že k rozhodnutí o všech nárocích ze smlouvy musí být příslušný jediný soud (výše uvedený rozsudek Color Drack, body 36 a 38).

35 Soudní dvůr měl v takovémto případě více míst dodání zboží v témže členském státě dále za to, že místo, které zajišťuje nejužší vztah mezi smlouvou a příslušným soudem, je v místě hlavního dodání, které musí být stanoveno v závislosti na ekonomických kritériích, a že nelze-li stanovit místo hlavního dodání, má každé z míst dodání

dostatečně úzký vztah s věcnými prvky sporu, takže žalobce v takovém případě může žalovat žalovaného u soudu místa dodání podle své volby (výše uvedený rozsudek Color Drack, body 40 a 42).

36 Je třeba zdůraznit, že úvahy, ze kterých Soudní dvůr vycházel při výkladu uvedeného v rozsudku Color Drack, platí rovněž, pokud jde o smlouvy o poskytování služeb, a to i případech, že toto poskytování není uskutečňováno v jediném členském státě. Pravidla o zvláštní příslušnosti stanovená nařízením č. 44/2001 v oblasti smluv o prodeji zboží a poskytování služeb totiž mají stejnou genezi, sledují stejný cíl a zaujímají stejné místo v systému stanoveném tímto nařízením.

37 K cílům úzkého vztahu a předvídatelnosti, které jsou naplňovány prostřednictvím koncentrace soudní příslušnosti do místa poskytování služeb na základě dané smlouvy a prostřednictvím určení jednotné soudní příslušnosti pro veškeré nároky vycházející z této smlouvy, nelze v případě více míst poskytování dotčených služeb v několika členských státech přistupovat odlišně. Takovéto rozlišování – nehledě na to, že pro něj neexistuje opora v ustanovení nařízení č. 44/2001– by totiž bylo v rozporu s cílem, který předcházel přijetí tohoto nařízení, které, sjednocením pravidel pro určení příslušnosti v občanských a obchodních věcech, přispívá k rozvoji prostoru svobody, bezpečnosti a práva, jakož i k řádnému fungování vnitřního trhu uvnitř Společenství (viz první a druhý bod odůvodnění nařízení č. 44/2001).

38 V důsledku toho v případě více míst poskytování služeb v několika členských státech je třeba rovněž najít místo, které zajišťuje nejužší vztah mezi dotčenou smlouvou a příslušným soudem, zejména místo, kde podle této smlouvy musí docházet k hlavnímu poskytování služeb.

39 V tomto ohledu je třeba úvodem konstatovat, že, jak uvedl předkládající soud, místo sídla nebo hlavní provozovny dotčené letecké společnosti nepředstavuje nezbytnou

úzkou vazbu se smlouvou. Operace a činnosti vykonávané z tohoto místa, jako je zejména poskytnutí letadla nebo vhodné posádky, totiž představují s ohledem na plnění smlouvy o letecké přepravě logistické a přípravné činnosti, a nikoli služby, jejichž poskytování souvisí s obsahem smlouvy. Totéž platí pro místo uzavření smlouvy o letecké přepravě a místo doručení letenky.

40 Službami, jejichž poskytování odpovídá plnění závazků vyplývajících ze smlouvy o letecké přepravě osob, jsou totiž registrace, jakož i nástup cestujících a jejich přijetí na palubě v místě odletu sjednaném v příslušné smlouvě o přepravě, odlet letadla ve stanovenou hodinu, přeprava cestujících a jejich zavazedel z místa odletu do místa příletu, zaopatření cestujících během letu a nakonec jejich bezpečný výstup v místě přistání a v hodinu sjednanou v této smlouvě. Z tohoto hlediska nemají dostatečnou vazbu s hlavními službami vyplývajícími z uvedené smlouvy ani případná mezipřistání letadla.

41 Jedinými místy, která mají přímou vazbu s uvedenými službami poskytovanými v rámci plnění závazků souvisejících s předmětem smlouvy, jsou přitom místa odletu a příletu letadla, přičemž pojmy „místo odletu a příletu“ musejí být chápány jakožto místa sjednaná v příslušné smlouvě o přepravě uzavřené s jedinou leteckou společností, která je skutečným dopravcem.

42 K tomu je však třeba uvést, že na rozdíl od dodání zboží do různých míst, která pro účely určení hlavního dodání podle hospodářských kritérií představují odlišné a kvantifikovatelné operace, představuje letecká doprava, již z důvodu své povahy, služby poskytované nedělitelným a jednotným způsobem, a to z místa odletu do místa příletu letadla, takže v takových případech není možné na základě hospodářského kritéria rozlišit určitou část poskytování služby, která by představovala hlavní plnění, jež bylo poskytnuto v konkrétním místě.

43 Za těchto podmínek musí být jak místo odletu, tak místo příletu letadla ze stejného důvodu považováno za místo hlavního poskytování služeb, které jsou předmětem smlouvy o letecké přepravě.

44 Každé z obou těchto míst má dostatečně blízkou vazbu ke skutkovým okolnostem sporu, a tudíž zaručuje úzký vztah požadovaný pravidly o zvláštní příslušnosti uvedenými v čl. 5 bodě 1 nařízení č. 44/2001 mezi smlouvou a příslušným soudem. Žadatel o náhradu škody založenou na nařízení č. 261/2004 proto může podle své volby žalovat protistranu u soudu, v jehož obvodě se nachází jedno z míst, na základě čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 44/2001.

45 Taková možnost volby přiznaná žalobci, kromě dodržení kritéria úzkého vztahu, splňuje rovněž požadavek předvídatelnosti vzhledem k tomu, že jak žalobci, tak žalovanému umožňuje snadno určit soudy, kterým věc může být předložena. Navíc je tato možnost v souladu s cílem právní jistoty, neboť výběr žalobce je v rámci čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky omezen na dva možné soudy. Je třeba připomenout, že žalobce má nadále k dispozici soud místa bydliště žalovaného stanovený v čl. 2 odst. 1 uvedeného nařízení, tj. v projednávané věci, podle čl. 60 odst. 1 téhož nařízení, soud, v jehož obvodě má dopravce své sídlo, ústřední správu nebo hlavní provozovnu, což je v souladu s článkem 33 Montrealské úmluvy.

46 Taková možnost volby, ačkoli jde o soudy v odlišných členských státech, je ostatně žalobci rovněž přiznána ustálenou judikaturou Soudního dvora v rámci zvláštní příslušnosti ve věcech týkajících se deliktní nebo kvazideliktní odpovědnosti stanovené v čl. 5 bodě 3 Bruselské úmluvy a převzaté rovněž v čl. 5 bodě 3 nařízení č. 44/2001 (viz zejména rozsudky ze dne 30. listopadu 1976, Bier, dit «Mines de potasse d'Alsace», 21/76, Recueil s. 1735, body 24 a 25, jakož i ze dne 10. června 2004, Kronhofer, C-168/02, Sb. rozh. s. I-6009, bod 16 a citovaná judikatura).

47 Vzhledem k výše uvedeným úvahám je třeba na položené otázky odpovědět tak, že čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 44/2001 musí být vykládán v tom smyslu, že v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do jiného členského státu uskutečňované na základě smlouvy uzavřené s jedinou leteckou společností, která je skutečným dopravcem, je soudem příslušným k rozhodnutí o návrhu na náhradu škody – který se zakládá na této smlouvě o přepravě a nařízení č. 261/2004 – na základě volby žalobce soud, v jehož obvodě se nachází místo odletu nebo místo příletu letadla, která jsou sjednána v uvedené smlouvě.

K nákladům řízení

48 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (čtvrtý senát) rozhodl takto:

Článek 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech musí být vykládán v tom smyslu, že v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do jiného členského státu uskutečňované na základě smlouvy uzavřené s jedinou leteckou společností, která je skutečným dopravcem, je soudem příslušným k rozhodnutí o návrhu na náhradu škody – který se zakládá na této smlouvě o přepravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se

zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 – na základě volby žalobce soud, v jehož obvodě se nachází místo odletu nebo místo příletu letadla, která jsou sjednána v uvedené smlouvě.

Podpisy.