ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 10. júla 2008 *

Vo veci C-173/07,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Nemecko) zo 7. marca 2007 a doručený Súdnemu dvoru 2. apríla 2007, ktorý súvisí s konaním:

Emirates Airlines — Direktion für Deutschland

proti

Diether Schenkel,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory K. Lenaerts, sudcovia G. Arestis, R. Silva de Lapuerta, J. Malenovský (spravodajca) a T. von Danwitz,

* Jazyk konania: nemčina.

generálna advokátka: E. Sharpston,
tajomník: R. Grass,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Emirates Airlines Direktion für Deutschland, v zastúpení: C. Leffers, Rechtsanwältin,

— pán Schenkel, v zastúpení: M. Scheffels, Rechtsanwalt,

— grécka vláda, v zastúpení: M. Aspessos, ako aj O. Patsopoulou a V. Karra, splnomocnení zástupcovia,

— francúzska vláda, v zastúpení: G. de Bergues a A. Hare, splnomocnení zástupcovia,

— poľská vláda, v zastúpení: E. Ośniecka-Tamecka, splnomocnená zástupkyňa,

— švédska vláda, v zastúpení: A. Falk, splnomocnená zástupkyňa,

— Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: R. Vidal Puig a G. Braun, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 6. marca 2008,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 3 ods. 1 písm. a) 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, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

2 Tento návrh bol predložený v rámci sporu medzi leteckou spoločnosťou Emirates Airlines — Direktion für Deutschland (ďalej len „Emirates“) a pánom Schenkelom z dôvodu odmietnutia Emirates poskytnúť pánovi Schenkelovi náhradu za zrušenie letu s odletom z Manily (Filipíny).

Právny rámec

Medzinárodnoprávna úprava

3 Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor), uzavretý Európskym spoločenstvom, bol schválený rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 o uzavretí Európskym spoločenstvom dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Ú. v. ES L 194, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491, ďalej len „Montrealský dohovor“).

4 Tento dohovor má za cieľ najmä zabezpečenie ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a spravodlivé odškodnenie založené na princípe náhrady.

5 Článok 1 ods. 2 a 3 tohto dohovoru týkajúci sa pôsobnosti uvedeného dohovoru stanovuje:

„2. Na účely tohto dohovoru, pojem medzinárodná preprava znamená každú prepravu, pri ktorej, podľa dohody zúčastnených strán, leží miesto odletu a miesto určenia, bez ohľadu na to, či dôjde alebo nedôjde k prerušeniu alebo prekladaniu, buď na území dvoch zmluvných štátov alebo na území jedného zmluvného štátu, ak je dohodnutá zastávka na území jedného [iného — *neoficiálny preklad*] štátu, aj keď tento štát nie je zmluvným štátom. Preprava medzi dvoma bodmi na území jedného zmluvného štátu bez dohodnutej zastávky na území iného štátu, sa nepovažuje za medzinárodnú prepravu na účely tohto dohovoru.

3. Preprava, ktorú majú vykonať postupne niekoľkí leteckí dopravcovia, sa považuje na účely tohto dohovoru za jednu nedelenú prepravu, ak ju zúčastnené strany

považovali za jediný výkon, bez ohľadu na to, či bola dohodnutá formou jednej zmluvy alebo niekoľkých zmlúv, a nestráca svoj medzinárodný charakter len kvôli tomu, že jedna zmluva alebo niekoľko zmlúv sa má uskutočniť výlučne v rámci územia toho istého štátu.“

Právna úprava Spoločenstva

6 Nariadenie č. 261/2004 vo svojom článku 2 s názvom „Definície“ stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

…

g) ‚rezervácia‘ znamená skutočnosť, že cestujúci má letenku alebo iný dôkaz, z ktorého vyplýva, že rezervácia bola potvrdená a zaregistrovaná leteckým dopravcom alebo cestovnou kanceláriou;

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;

…“

7 To isté nariadenie vo svojom článku 3 s názvom „Pôsobnosť“ uvádza:

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje:

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

b) pri cestujúcich 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 dopravca spoločenstva.

…“

8 Vo svojom článku 4 nazvanom „Odmietnutie nástupu do lietadla“ nariadenie č. 261/2004 stanovuje:

„1. Keď prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva odmietnutie nástupu do lietadla, najprv vyzve dobrovoľníkov aby sa vzdali svojich rezervácií za protislužbu za podmienok dohodnutých medzi príslušným cestujúcim a prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Dobrovoľníkom sa poskytuje pomoc v súlade s článkom 8, taká pomoc sa poskytuje dodatočne k náhradám uvedeným v tomto článku.

…“

9 Článok 5 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Zrušenie“ uvádza:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

…

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7…

…“

10 Článok 7 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Právo na náhradu“ 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 kvôli odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu, príde neskôr ako je plánovaný čas príletu.

…“

11 Článok 8 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Právo na náhradu alebo presmerovanie“ uvádza:

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

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

— spiatočným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti;

b) presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto pri najbližšej príležitosti, alebo

c) presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto v neskoršom dátume podľa želania cestujúceho, za predpokladu voľných miest.

2. Odsek 1 písmeno a) sa uplatňuje aj pri cestujúcich, ktorých lety tvoria časť balíka služieb, s výnimkou práva na náhradu, ak také práva vzniknú podľa smernice [Rady] 90/314/EHS [z 13. júna 1990, o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb (Ú. v. ES L 158, s. 59; Mim. vyd. 13/010, s. 132)].

…“

12 Podľa článku 17 nariadenia č. 261/2004 nazvaného „Správa“:

„Komisia do 1. januára 2007 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní a výsledkoch tohto nariadenia, ktorá sa týka najmä:

…

— možného rozšírenia pôsobnosti tohto nariadenia na cestujúcich, ktorí majú zmluvu s dopravcom spoločenstva alebo majú rezervovaný let tvoriaci časť ‚balíka služieb‘,

pre ktoré platí smernica 90/314/EHS, a ktorí odlietajú z letiska tretej krajiny na letisko v členskom štáte letmi, ktoré neprevádzkujú leteckí dopravcovia spoločenstva,

…“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

13 Pán Schenkel si v Nemecku u Emirates rezervoval cestu lietadlom z Düsseldorfu (Nemecko) do Manily a späť cez Dubaj (Spojené arabské emiráty).

14 V rezervácii pána Shenkela na cestu späť bol uvedený odlet z Manily 12. marca 2006. Tento let bol v dôsledku technických problémov zrušený. Pán Schenkel napokon odletel z Manily 14. marca 2006 a ten istý deň priletel do Düsseldorfu.

15 Pán Schenkel podal proti Emirates žalobu na Amtsgericht Frankfurt am Main, v ktorej žiadal od tejto spoločnosti náhradu vo výške 600 eur na základe článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004.

16 Uviedol, že v danej veci je podľa týchto ustanovení uplatniteľná náhrada v prípade zrušenia letu. Tvrdil totiž, že let tam a let späť sú nesamostatné časti jedného a toho istého letu. Vzhľadom na to, že mestom odletu tohto letu bol Düsseldorf, pán Schenkel bol „cestujúcim odlietajúcim z letiska umiestneného na území členského štátu“ Európskeho spoločenstva v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia.

17 Emirates uviedla, že let tam a let späť sa považujú za dva samostatné lety. Okrem toho Emirates nemá licenciu udelenú členským štátom podľa článku 2 písm. c) nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, s. 1; Mim. vyd. 06/002, s. 3).

18 Táto spoločnosť uvádzajúc, že nie je „dopravcom Spoločenstva“ v zmysle článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004, dospela k záveru, že nie je povinná poskytnúť pánovi Schenkelovi náhradu za zrušený let.

19 Amtsgericht Frankfurt am Main vyhovel žalobe pána Schenkela. Emirates podala odvolanie na Oberlandesgericht Frankfurt am Main.

20 Hoci sa Oberlandesgericht Frankfurt am Main prikláňa k názoru, že cesta tam a späť na účely nariadenia č. 261/2004 predstavuje jeden a ten istý let, má pochybnosti o správnosti uvedeného výkladu pojmu let.

21 Za týchto podmienok Oberlandesgericht Frankfurt am Main rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúcu prejudiciálnu otázku:

„Má sa ustanovenie článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia… č. 261/2004… vykladať v tom zmysle, že ‚let‘ zahŕňa cestu lietadlom z miesta odletu do cieľového miesta a späť v každom prípade vtedy, ak je let tam a let späť zarezervovaný súčasne?“

O prejudiciálnej otázke

22 Vnútroštátny súd sa v podstate pýta, či sa článok 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 má vykladať v tom zmysle, že sa uplatňuje na cestu tam a späť, pri ktorej cestujúci, ktorí odleteli z letiska umiestneného na území členského štátu podliehajúceho ustanoveniam Zmluvy, na spiatočnej ceste priletia naspäť na toto letisko z letiska umiestneného v tretej krajine. Vnútroštátny súd sa takisto pýta, či okolnosť, že let tam a let späť sú predmetom jednej rezervácie, má vplyv na výklad tohto ustanovenia.

23 Pri položení svojej otázky sa vnútroštátny súd odvoláva na pojmy „let“ a „cesta“ použité v nariadení č. 261/2004 a pýta sa, či pojem let zahŕňa cestu tam a späť letecky.

24 Pojem let je zjavne rozhodujúci na účely odpovede na položenú otázku napriek tomu, že hoci sa tento pojem vyskytuje v nemeckom znení článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004, veľká väčšina ostatných jazykových verzií toho istého ustanovenia sa na tento pojem neodvoláva alebo používa pojem odvodený od pojmu „let“.

25 Ako totiž pripomína generálna advokátka v bode 8 svojich návrhov, cestujúci, ktorí odlietajú z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu alebo tretej krajiny, sú vždy cestujúcimi, ktorí nastupujú do lietadla na danom letisku. Preto tento nesúlad medzi rôznymi jazykovými zneniami nemá vplyv na skutočný zmysel dotknutých ustanovení, ktoré vymedzujú oblasť pôsobnosti uvedeného nariadenia.

26 V dôsledku toho je potrebné v prvom rade poskytnúť výklad pojmu let.

27 V tomto ohľade je potrebné konštatovať, že tento pojem nie je uvedený v článku 2 nariadenia č. 261/2004 nazvanom „Definície“. Rovnako nie je definovaný ani v iných článkoch tohto nariadenia.

28 Za týchto okolností treba pojem let vykladať vo svetle všetkých ustanovení nariadenia č. 261/2004, ako aj cieľa, ktorý toto nariadenie sleduje.

29 V každom prípade pred samotným posúdením tohto pojmu je opodstatnené uviesť, že článok 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004, na ktorý sa odvoláva vnútroštátny súd, je potrebné vnímať v súvislosti s písmenom b) toho istého článku 3 odseku 1.

30 Z daného odseku 1 ako celku vyplýva, že uvedené nariadenie sa vzťahuje na situácie, v ktorých cestujúci odlietajú buď z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu [písmeno a)], alebo z letiska umiestneného v tretej krajine na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, ak prevádzkujúcim leteckým dopravcom je dopravca Spoločenstva [písmeno b)].

31 Z tohto vyplýva, že situáciu, v ktorej cestujúci odlietajú z letiska umiestneného v tretej krajine, nemožno považovať za situáciu podľa článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004, a preto môže patriť do pôsobnosti tohto nariadenia len v prípade, ak je splnená podmienka stanovená v uvedenom článku 3 ods. 1 písm. b), to znamená, že prevádzkujúcim leteckým dopravcom je dopravca Spoločenstva.

32 Ďalej, pokiaľ ide o výklad predmetných ustanovení uvedeného nariadenia, je potrebné najskôr uviesť, že článok 8 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 sa odvoláva na let, ktorý je súčasťou balíka služieb, čo znamená, že pojmy let a cesta nie sú totožné a cesta môže pozostávať z viacerých letov. V tomto ohľade odsek 1 tohto článku výslovne uvádza

pojem „spiatočný let“, čo poukazuje na existenciu letu do cieľového miesta uskutočneného v rámci tej istej cesty.

33 Túto úvahu potvrdzuje článok 2 písm. h) nariadenia č. 261/2004, ktorý definuje pojem „cieľové miesto“ ako miesto na letenke predloženej pri odbavovacom pulte alebo v prípade priamo prípojných letov cieľové miesto posledného letu.

34 Ďalej článok 8 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 rozlišuje medzi prvým miestom odletu a cieľovým miestom cestujúcich, a týka sa teda dvoch odlišných miest. Považovať pojem „let“ v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia za cestu tam a späť by znamenalo, že cieľové miesto je totožné s prvým miestom odletu. Za týchto podmienok by dané ustanovenie nemalo zmysel.

35 Napokon predpoklad, že pojem „let“ v zmysle článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 znamená cestu tam a späť, by v skutočnosti viedol k zníženiu ochrany priznanej cestujúcim na základe tohto nariadenia, čo by bolo v rozpore s cieľom tohto nariadenia, ktorým je zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich (pozri v tomto zmysle rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, bod 69).

36 Navyše na jednej strane článok 4 ods. 1, článok 5 ods. 1 a článok 8 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 síce stanovujú náhradu rôznych škôd, ktoré môžu vzniknúť v rámci letu, ale nepredpokladajú možnosť, že k niektorej z týchto škôd môže dôjsť viackrát v rámci jedného letu. Za týchto podmienok cestujúci, ktorí pôvodne odleteli z letiska nachádzajúceho sa v členskom štáte, sa môžu danej ochrany domáhať len raz, hoci im vznikla rovnaká škoda cestou tam aj cestou späť.

37 Na druhej strane výklad článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 v tom zmysle, že let zahŕňa cestu tam aj cestu späť, by takisto zbavil cestujúcich svojich práv v situácii, kde let s odletom z letiska na území členského štátu nezabezpečuje dopravca Spoločenstva.

38 V tomto ohľade by cestujúci, ktorí pôvodne odleteli z letiska nachádzajúceho sa v tretej krajine, nemali nárok na ochranu, ktorú priznáva nariadenie č. 261/2004. Naopak, cestujúci, ktorí svoju cestu začali tým istým letom, by mali nárok na túto ochranu, pokiaľ by boli považovaní za cestujúcich, ktorí odleteli z letiska nachádzajúceho sa na územi členského štátu. Cestujúci v rámci toho istého letu, ktorých ochrana vzhľadom na škodlivé následky vyplývajúca z tohto nariadenia musí byť rovnaká, by sa teda stretli s odlišným zaobchádzaním.

39 Podľa ustálenej judikatúry však zásada rovnosti zaobchádzania alebo zákazu diskriminácie vyžaduje, aby sa s porovnateľnými situáciami nezaobchádzalo rozdielne a s rôznymi situáciami rovnako, pokiaľ to nie je objektívne odôvodnené (pozri rozsudky IATA a ELFAA, už citovaný, bod 95; z 12. septembra 2006, Eman a Sevinger, C-300/04, Zb. s. I-8055, bod 57, ako aj z 11. septembra 2007, Lindorfer/Rada, C-227/04 P, Zb. s. I-6767, bod 63).

40 Vo svetle všetkých uvedených úvah je opodstatnené pojem „let“ v zmysle nariadenia č. 261/2004 vykladať tak, že v podstate pozostáva z činnosti leteckej dopravy, čím určitým spôsobom znamená jednu „jednotku“ tejto dopravy uskutočnenú leteckým dopravcom, ktorý stanovuje jej trasu.

41 Naopak, pojem „cesta“ je spojený s osobou cestujúceho, ktorý si zvolil cieľové miesto a cestuje do tohto miesta v rámci letov zabezpečených leteckými dopravcami. Jedna cesta, ktorá obvykle pozostáva z časti „cesta tam“ a „cesta späť“, je určená predovšetkým osobným a individuálnym cieľom cestovania. Keďže sa pojem cesta nenachádza v znení článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004, v podstate nemá vplyv na výklad tohto ustanovenia.

42 Za týchto podmienok je potrebné preskúmať, či ostatné právne nástroje rozhodujúce v tejto veci môžu mať vplyv na výklad pojmu let. V tomto ohľade je opodstatnené skúmať, či, ako zjavne konštatuje vnútroštátny súd, je rozhodujúci Montrealský dohovor. Ten definuje povinnosti leteckých dopravcov voči cestujúcim, s ktorými uzavreli prepravnú zmluvu, a najmä stanovuje podmienky, za ktorých môže byť cestujúcim priznaná individualizovaná náhrada vo forme náhrady škody za škodu spôsobenú meškaním.

43 Je pravdou, že Montrealský dohovor je neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Spoločenstva (pozri v tomto zmysle rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný, body 35 a 36). Okrem toho z článku 300 ods. 7 ES vyplýva, že inštitúcie Spoločenstva sú viazané dohodami, ktoré Spoločenstvo uzavrelo, a v dôsledku toho majú tieto dohody prednosť pred sekundárnou právnou úpravou Spoločenstva (pozri v tomto zmysle rozsudok z 10. septembra 1996, Komisia/Nemecko, C-61/94, Zb. s. I-3989, bod 52).

44 V každom prípade Montrealský dohovor nestanovuje žiadnym spôsobom rozsah povinností už uvedených určitým odvolaním sa na pojem let, ktorý sa mimochodom v texte daného dohovoru vôbec neuvádza.

45 Okrem toho, ako správne uvádza vnútroštátny súd, na seba nadväzujúca doprava je podľa Montrealského dohovoru považovaná za „jedinú dopravu“, najmä pokiaľ bola dohodnutá vo forme jedinej zmluvy. V rozsahu, v akom sa pojem jedinej dopravy vzťahuje na následnú postupnosť viacerých ciest vybraných cestujúcim, daný pojem sa približuje skôr k pojmu cesta, ktorý je definovaný v bode 41 tohto rozsudku.

46 Montrealský dohovor sa preto nezdá rozhodujúci pri výklade pojmu „let“ v zmysle nariadenia č. 261/2004.

47 Z bodov 32 až 41 predmetného rozsudku vyplýva, že cestu tam a späť nemožno považovať za jeden a ten istý let. Z toho dôvodu sa článok 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 nemôže uplatniť na cestu tam a späť, akou je tá v rozsudku vo veci samej, pri ktorej cestujúci, ktorí odleteli z letiska umiestneného na území členského štátu, na spiatočnej ceste priletia naspäť na toto letisko z letiska umiestneného v tretej krajine.

48 Tento výklad je takisto podporený článkom 17 druhou zarážkou nariadenia č. 261/2004, ktorý je objasnený v odôvodnení č. 23 tohto nariadenia, podľa ktorého zákonodarca Spoločenstva uvažuje o možnom budúcom rozšírení pôsobnosti tohto nariadenia na cestujúcich, ktorí odlietajú z letiska tretej krajiny na letisko v členskom štáte letmi, ktoré neprevádzkujú leteckí dopravcovia Spoločenstva.

49 Ak by sa článok 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 vzťahoval takisto na cesty tam a späť, v rámci ktorých cestujúci, ktorí pôvodne odleteli z letiska umiestneného na území členského štátu, na spiatočnej ceste nastúpia do lietadla na letisku umiestnenom v tretej krajine, do pôsobnosti tohto článku by takisto patrili cestujúci podľa článku 17 druhej zarážky uvedeného nariadenia. Z toho dôvodu by posledné uvedené ustanovenie nemalo zmysel.

50 Pokiaľ ide o otázku týkajúcu sa okolnosti, že let tam a let späť sú predmetom jedinej rezervácie, tá nemá vplyv na záver uvedený v 47 tohto rozsudku.

51 Definícia pojmu „rezervácia“, ktorú stanovuje článok 2 písm. g) nariadenia č. 261/2004, totiž neobsahuje žiadne ustanovenie, ktoré by umožňovalo upresniť rozsah uplatnenia článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004. Skutočnosť, že cestujúci majú jedinú rezerváciu, nemá vplyv na samostatnosť dvoch letov.

52 Preto spôsob rezervácie nemožno považovať za rozhodujúci prvok určenia rozsahu článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004.

53 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy je potrebné odpovedať na položenú otázku, že článok 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že sa neuplatňuje na cestu tam a späť, pri ktorej cestujúci, ktorí odleteli z letiska umiestneného na území členského štátu podliehajúceho ustanoveniam Zmluvy, na spiatočnej ceste priletia naspäť na toto letisko z letiska umiestneného v tretej krajine. Okolnosť, že let tam a let späť sú predmetom jednej rezervácie, nemá vplyv na výklad tohto ustanovenia.

O trovách

54 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 písm. a) 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 sa neuplatňuje na cestu tam a späť, pri ktorej cestujúci, ktorí odleteli z letiska umiestneného na území členského štátu

podliehajúceho ustanoveniam Zmluvy ES, na spiatočnej ceste priletia naspäť na toto letisko z letiska umiestneného v tretej krajine. Okolnosť, že let tam a let späť sú predmetom jednej rezervácie, nemá vplyv na výklad tohto ustanovenia.

Podpisy