Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
YVESE BOTA
přednesené dne 15. května 2012 [1]

Spojené věci C-581/10 a C-629/10

Emeka Nelson,
Bill Chinazo Nelson,
Brian Cheimezie Nelson (C-581/10)
proti
Deutsche Lufthansa AG
[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Amtsgericht Köln (Německo)]
a
TUI Travel plc,
British Airways plc,
easyJet Airline Co. Ltd,
International Air Transport Association,
The Queen (C-629/10)
proti
Civil Aviation Authority

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Spojené království)]

„Doprava — Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu — Nárok na náhradu škody v případě zpoždění letu — Soulad tohoto nároku s Montrealskou úmluvou"

1. Projednávané věci se týkají výkladu a platnosti článků 5, 6 a 7 nařízení (ES) č. 261/2004 [2].

2. Amtsgericht Köln (Německo) a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Spojené království) chtějí prostřednictvím otázek položených Soudnímu dvoru ve skutečnosti zjistit, zda Soudní dvůr potvrzuje výklad, který těmto ustanovením připsal v rozsudku ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další [3], podle něhož lze pro účely uplatnění nároku na náhradu na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů a podle něhož se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení tři nebo více hodin po čase příletu původně plánovaném leteckým dopravcem [4].

1 — Původní jazyk: francouzština.

2 — 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).

3 — C-402/07 a C-432/07, Sb. rozh. s. I-10923.

4 — Bod 69.

3. V tomto stanovisku navrhnu, aby Soudní dvůr tento výklad potvrdil a rozhodl, že články 5, 6 a 7 tohoto nařízení jsou v souladu s úmluvou sjednocující určitá pravidla týkající se mezinárodní letecké přepravy podepsanou v Montrealu dne 9. prosince 1999[5], se zásadou proporcionality, jakož i se zásadou právní jistoty.

I – Právní rámec

A – *Mezinárodní právní úprava*

4. Montrealská úmluva byla schválena jménem Evropského společenství rozhodnutím 2001/539/ES[6] a vstoupila v platnost ve vztahu k Evropské unii dne 28. června 2004.

5. Článek 19 Montrealské úmluvy stanoví, že letecký dopravce je odpovědný za škody způsobené zpožděním letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, je-li prokázáno, že on, jeho zaměstnanci a zástupci učinili všechna opatření, která lze přiměřeně požadovat, k tomu, aby se předešlo takové škodě, nebo že dopravce, jeho zaměstnanci či zástupci nemohli taková opatření učinit.

6. Článek 29 Montrealské úmluvy stanoví:

„Náhradu za škodu vzniklou při přepravě cestujících, zavazadel a nákladu na základě této úmluvy, přepravní smlouvy nebo obecné občanskoprávní odpovědnosti nebo jinak lze žádat pouze na základě podmínek a mezí odpovědnosti stanovených v této úmluvě bez ohledu na to [aniž by tím bylo dotčeno], které osoby mají právo podávat žalobu a jaká jsou jejich práva. Při těchto žalobách nejsou kromě náhrady škody vymahatelná žádná jiná trestní, exemplární ani jiná odškodnění.“

B – *Unijní právní úprava*

7. První bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí, že činnost Společenství v oblasti letecké dopravy by měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících.

8. Čtrnáctý bod odůvodnění tohoto nařízení uvádí, že povinnosti provozujících leteckých dopravců by měly být omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.

9. Na základě bodu 15 odůvodnění uvedeného nařízení by se za mimořádné okolnosti měl považovat případ, kdy rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k určitému letadlu v určitý den, má za následek velké [významné] zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, a to i tehdy, když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.

5 — Dále jen „Montrealská úmluva“.

6 — Rozhodnutí Rady ze dne 5. dubna 2001 o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491).

10. Článek 5 nařízení č. 261/2004 zní následovně:

„1. V případě zrušení letu:

[…]

b) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a v případě přesměrování, jestliže [důvodně] očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, pomoc stanovená v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c);

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce […]

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

[…]“

11. V článku 6 tohoto nařízení se stanoví následující:

„1. Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že let bude oproti plánovanému času odletu zpožděn:

a) o dvě hodiny nebo více v případě letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny nebo více u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo

c) o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

nabídne provozující letecký dopravce cestujícím:

i) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a

ii) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c), jestliže důvodně očekávaný čas odletu je alespoň o den později než čas odletu původně oznámený, a

iii) pomoc stanovenou v čl. 8 odst. 1 písm. a), jestliže zpoždění trvá alespoň pět hodin.

2. V každém případě musí pomoc nabízená v rámci lhůt stanovených výše brát ohled na každou skupinu vzdáleností.“

12. Článek 7 nařízení č. 261/2004, nazvaný „Právo na náhradu škody“, stanoví v odstavci 1 paušální částku náhrady v závislosti na vzdálenosti dotčeného letu. Na základě tohoto ustanovení obdrží cestující náhradu ve výši 250 eur u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů, 400 eur u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, a 600 eur u všech letů nespadajících do předchozích kategorií.

II – Skutkové okolnosti sporů v původním řízení

A – *Věc C-581/10*

13. Emeka Nelson pro sebe a své dva syny uskutečnil rezervaci na let LH 565 Lagos-Frankfurt nad Mohanem s datem 27. března 2008 ve 22:50 hodin. Dne 28. března 2008 kolem 2 hodin byl tento let zrušen kvůli technické závadě mající vliv na systém řízení předního podvozku stroje. E. Nelson a jeho dva synové tedy byli ubytováni v hotelu. Dne 28. března 2008 v 16 hodin byli zavezeni z hotelu na letiště, jelikož letadlo nahradil stroj, který přiletěl z Frankfurtu nad Mohanem (Německo). Let Lagos-Frankfurt nad Mohanem se nakonec uskutečnil dne 29. března 2008 v 1 hodinu. Předkládající soud upřesňuje, že tento let měl totéž letové číslo, tj. LH 565, a v zásadě jím cestovali stejní cestující, jako ti s rezervací na let k datu 27. března 2008. Letadlo přiletělo do Frankfurtu nad Mohanem dne 29. března 2008 v 7:10 hodin, tedy s více než 24hodinovým zpožděním oproti původně plánovanému času příletu.

14. Emeka Nelson je toho názoru, že toto zpoždění dává jemu a jeho dvěma synům právo na náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004. Podal tedy žalobu k Amtsgericht Köln směřující k tomu, aby letecká společnost Deutsche Lufthansa AG na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení, jakož i čl. 7 odst. 1 uvedeného nařízení zaplatila každému z nich částku 600 eur.

15. Podle společnosti Deutsche Lufthansa AG se let uskutečnil, a proto nemůže být kvalifikován jako „zrušený“ ve smyslu nařízení č. 261/2004. V tomto případě se podle ní jedná o zpožděný let, u něhož toto nařízení nestanoví náhradu škody.

16. Vzhledem k očekávanému rozhodnutí ve výše uvedených spojených věcech, ve kterých byl vydán rozsudek C-402/07 a C-432/07, Sturgeon a další, předkládající soud přerušil řízení. Po vydání tohoto rozsudku soud v řízení pokračoval. Předkládající soud však má stále pochybnosti ohledně souladu článku 7 nařízení č. 261/2004, jak jej vykládá Soudní dvůr ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další, s Montrealskou úmluvou. Proto se rozhodl řízení přerušit a položit Soudnímu dvoru předběžné otázky.

B – *Věc C-629/10*

17. Spor ve věci v původním řízení probíhá mezi společnostmi TUI Travel plc (dále jen „TUI Travel“), British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd, jakož i International Air Transport Association (Mezinárodní sdružení pro leteckou dopravu, dále jen „IATA“) a Civil Aviation Authority (úřad pro civilní letectví, dále jen „CAA“).

18. Společnost TUI Travel vlastní sedm leteckých společností nacházejících se v několika členských státech. Tyto společnosti provozují hlavně charterové lety pro společnost TUI Travel, jejíž hlavní činností je organizace cest a turistických zájezdů. IATA je mezinárodní obchodní organizace, která sdružuje zhruba 230 leteckých společností zahrnujících 93 % pravidelné mezinárodní letecké dopravy.

19. Na počátku sporu v původním řízení stála žádost žalobkyň k CAA, jejímž předmětem bylo potvrdit, že posledně jmenovaný úřad nebude vykládat nařízení č. 261/2004 v tom smyslu, že leteckým společnostem ukládá povinnost nahradit škodu cestujícím v případě zpoždění. CAA takový výklad odmítl potvrdit a uvedl, že je vázán výše uvedeným rozsudkem Sturgeon a další. Žalobkyně tudíž předložily spor k High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court). Tento soud se rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru několik předběžných otázek.

20. Usnesením předsedy Soudního dvora ze dne 30. listopadu 2011 byly věci C-581/10 a C-629/10 spojeny pro účely ústní části řízení, jakož i rozsudku.

III – Předběžné otázky

A – *Věc C-581/10*

21. Amtsgericht Köln předkládá Soudnímu dvoru tyto předběžné otázky:

„1) Jedná se v případě práva na náhradu škody, které je upraveno v článku 7 nařízení č. 261/2004, o jiné odškodnění ve smyslu čl. 29 druhé věty [Montrealské úmluvy]?

2) Jaký je vztah mezi právem na náhradu škody vycházejícím z článku 7 nařízení č. 261/2004, kterého se na základě rozsudku [Sturgeon a další, uvedený výše], mohou dovolávat cestující, jež dosáhnou cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu plánovaný leteckým dopravcem, a právem na náhradu škody způsobenou zpožděním podle článku 19 Montrealské úmluvy s ohledem na výjimku, která se podle článku 29 druhé věty téže úmluvy vztahuje na jiná odškodnění?

3) Do jaké míry je slučitelné kritérium pro výklad připouštějící rozšíření práva na náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004 také na případy zpoždění, ze kterého vychází výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, s kritériem pro výklad, které Soudní dvůr při výkladu uvedeného nařízení použil ve svém [rozsudku] ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, Sb. rozh. s. I-403)?“

B – *Věc C-629/10*

22. High Court (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) pokládá Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Mají být články 5 až 7 nařízení […] č. 261/2004 vykládány tak, že vyžadují poskytnutí náhrady podle článku 7 [tohoto nařízení] cestujícím, jejichž lety byly zpožděny ve smyslu článku 6 [uvedeného nařízení], a pokud ano, za jakých okolností?

2) Jsou v případě záporné odpovědi na první otázku články 5 až 7 nařízení […] č. 261/2004 zcela nebo zčásti neplatné z důvodu porušení zásady rovného zacházení?

3) Jsou v případě kladné odpovědi na první otázku články 5 až 7 nařízení […] č. 261/2004 zcela nebo zčásti neplatné z důvodu a) neslučitelnosti s Montrealskou úmluvou, b) porušení zásady proporcionality nebo c) porušení zásady právní jistoty?

4) Jaká omezení, pokud vůbec, mají být v případě kladné odpovědi na první otázku a záporné odpovědi na třetí otázku uložena ve vztahu k časovým účinkům rozhodnutí Soudního dvora o předběžných otázkách v projednávané věci?

5) Jaký účinek, pokud vůbec, má být v případě záporné odpovědi na první otázku přiznán [výše uvedenému] rozsudku […] Sturgeon a další v období od 19. listopadu 2009, kdy byl uvedený rozsudek vynesen, do dne rozhodnutí Soudního dvora o předběžných otázkách v projednávané věci?“

IV – Mé posouzení

A – *Úvodní poznámky*

23. Jelikož spolu některé otázky položené Amtsgericht Köln a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) souvisí, navrhuji, aby se jimi Soudní dvůr zabýval následovně.

24. Amtsgericht Köln ve třetí otázce a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) v první otázce zaprvé ve skutečnosti žádají, aby Soudní dvůr potvrdil výklad článků 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004, který provedl ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další.

25. High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) se dále ve druhé otázce táže, zda v případě, že Soudní dvůr přehodnotí výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, jsou články 5, 6 a 7 tohoto nařízení neplatné pro porušení zásady rovného zacházení.

26. První a druhá otázka položená Amtsgericht Köln, jakož i třetí otázka vznesená High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) se pak v podstatě týkají souladu článků 5, 6 a 7 uvedeného nařízení s Montrealskou úmluvou v rozsahu, v němž se cestující zpožděného letu mohou dovolávat náhrady škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004, jakož i souladu se zásadou proporcionality a zásadou právní jistoty.

27. Podstatou čtvrté otázky High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) je, zda rozsudek, který Soudní dvůr vydá v projednávaných věcech, musí mít omezené časové účinky pro případ, že rozhodne, že články 5, 6 a 7 tohoto nařízení musí být vykládány v tom smyslu, že letecký dopravce je povinen vyplatit náhradu škody cestujícímu zpožděného letu.

28. Nakonec pro případ, že Soudní dvůr dospěje k závěru, že tato ustanovení musí být vykládána v tom smyslu, že letecký dopravce nemusí nahradit škodu cestujícímu zpožděného letu, se High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) v páté otázce táže, jaký účinek musí být přiznán výše uvedenému rozsudku Sturgeon a další od 19. listopadu 2009, kdy byl vyhlášen, do data vyhlášení rozsudku v projednávaných věcech.

B – *K předběžným otázkám*

1. K nároku cestujícího leteckou dopravou na náhradu škody v případě zpoždění letu

29. Soudní dvůr již měl příležitost vyjádřit se k otázce, zda je letecký dopravce na základě článků 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 povinen nahradit škodu cestujícím zpožděných letů. Ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další totiž rozhodl, že tyto články musí být vykládány v tom smyslu, že pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a že se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení tři nebo více hodin po čase příletu původně plánovaném leteckým dopravcem[7].

7 — Bod 69 tohoto rozsudku.

30. Ve sporech v původním řízení však letečtí dopravci odmítli uvedený rozsudek uplatnit a odškodnit v takových situacích cestující. Tito dopravci totiž mají za to, zaprvé že výklad článků 5, 6 a 7 uvedeného nařízení, který Soudní dvůr podal v rozsudku Sturgeon a další, je v rozporu s postojem zaujatým ve výše uvedených rozsudcích IATA a ELFAA a zadruhé že Soudní dvůr překročil své pravomoci.

31. V posledně uvedeném rozsudku se Soudní dvůr vyslovil k platnosti těchto ustanovení. Předkládající soud se konkrétně tázal, zda jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 neplatné, jelikož nejsou v souladu se zásadou právní jistoty.

32. Soudní dvůr v bodě 76 uvedeného rozsudku v tomto ohledu zejména rozhodl, že „preambule aktu Společenství sice může upřesnit jeho obsah, […] nemůže však být uplatňována jako důvod pro odchýlení se od ustanovení dotyčného aktu […].“. Dále navázal vysvětlením, že „znění [čtrnáctého a patnáctého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004] může být zajisté chápáno tak, že provozující letecký dopravce by měl být obecně zproštěn všech svých povinností v případě mimořádných okolností, a může tak vzniknout určitá nejednoznačnost mezi takto vyjádřeným záměrem zákonodárce Společenství a samotným obsahem článků 5 a 6 [tohoto] nařízení […], které tomuto zproštění odpovědnosti nepropůjčují natolik obecnou povahu. Taková nejednoznačnost však nemá takový dosah, aby způsobila nesoudržnost úpravy stanovené na základě těchto dvou článků, které samy o sobě nejsou vůbec nejednoznačné“.

33. Vláda Spojeného království z tohoto bodu dovozuje, že podle Soudního dvora nařízení č. 261/2004 nestanoví povinnost nahradit škodu cestujícím zpožděných letů a že patnáctý bod odůvodnění tohoto nařízení podle něj nemůže být použit ke změně významu ustanovení uvedeného nařízení[8]. Soudní dvůr tedy podle vlády Spojeného království nesprávně založil své odůvodnění ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další na tomto bodě odůvodnění nařízení a dospěl na základě toho k závěru, že náhrada škody může být vyplacena též v případě zpoždění.

34. Nemám za to, že lze z bodu 76 výše uvedeného rozsudku IATA a ELFAA vyvodit takový závěr a že výklad Soudního dvora ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další je v rozporu s postojem zaujatým v prvním rozsudku.

35. Tento bod je totiž nutné uvést do souvislostí. Ve věci, ve které byl vydán výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA, se měl Soudní dvůr – jak již bylo uvedeno – vyslovit k platnosti článků 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004. Žalobci tvrdili, že jmenované nařízení ve svém čtrnáctém a patnáctém bodě odůvodnění nesoudržným způsobem stanoví, že mimořádné okolnosti mohou omezit nebo vyloučit odpovědnost provozujícího leteckého dopravce v případě zrušení nebo významného zpoždění letů, zatímco články 5 a 6 tohoto nařízení, které upravují jeho povinnosti v takovém případě, nepřejímají takové zproštění odpovědnosti, s výjimkou toho, které se týká povinnosti poskytnout náhradu[9].

36. Tyto žalobce ve skutečnosti překvapovalo, že v normativní části nařízení č. 261/2004 není obsaženo zproštění povinnosti poskytnout pomoc a poskytnout péči cestujícím letu zpožděného v důsledku mimořádných okolností. Ve čtrnáctém a patnáctém bodě odůvodnění tohoto nařízení se podle žalobců uvádí, že letecký dopravce má být v případě mimořádných okolností zproštěn jakýchkoli povinností, a to jak u zrušených letů, tak u letů zpožděných. Žalobci se domnívali, že tyto body odůvodnění ve spojení s článkem 6 uvedeného nařízení týkajícím se zpoždění letu tedy vedou k určité nejednoznačnosti, což je v rozporu se zásadou právní jistoty[10].

8 — Body 35 až 38 jejího vyjádření ve věci C-581/10.

9 — Viz bod 75 tohoto rozsudku.

10 — Viz zejména bod 31 vyjádření European Low Fares Airline Association, jakož i body 132 až 135 vyjádření IATA ve věci, ve které byl vydán výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA.

37. Právě v této otázce Soudní dvůr v bodě 76 výše uvedeného rozsudku IATA a ELFFA rozhodl, že taková nejednoznačnost nemá takový dosah, aby způsobila nesoudržnost úpravy stanovené na základě článků 5 a 6 nařízení č. 261/2004, které samy o sobě nejsou vůbec nejednoznačné. Jinak řečeno, Soudní dvůr měl podle mého názoru za to, že nejednoznačnost, kterou může vyvolat znění čtrnáctého a patnáctého bodu odůvodnění tohoto nařízení nemění nic na tom, že zproštění při mimořádných okolnostech podle jeho normativní části jednoznačně nemá obecnou povahu, ale platí pouze pro povinnost nahradit škodu.

38. Z tohoto rozboru tudíž podle mého názoru nelze vyvodit závěr, že výklad článků 5, 6 a 7 uvedeného nařízení, který Soudní dvůr provedl ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další, je v rozporu s postojem, který zaujal ve výše uvedeném rozsudku IATA a ELFAA.

39. Pokud jde o samotnou zásadu náhrady škody cestujícímu letu zpožděného nejméně o tři hodiny, účastníci sporů v původním řízení nepředložili žádnou novou skutečnost, která by byla s to zpochybnit výklad těchto ustanovení, který Soudní dvůr podal ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další, a nevidím tedy důvod, proč by měl Soudní dvůr tento výklad přehodnotit.

40. Soudní dvůr v tomto rozsudku použil metodu teleologického výkladu nařízení č. 261/2004 [11]. Výklad článků 5, 6 a 7 tohoto nařízení je navržen v jeho patnáctém bodě odůvodnění a zakládá se na samotném cíli předpisu, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě bez ohledu na to, zda se nacházejí v situaci, kdy je jim odepřen nástup na palubu nebo kdy došlo ke zrušení či zpoždění letu, neboť ve všech těchto případech jsou jim způsobeny podobné závažné potíže a nepohodlí spojené s leteckou dopravou [12].

41. Soudní dvůr ve skutečnosti vyložil patnáctý bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 metodou *argumentum a contrario*. Je v něm totiž uvedeno, že „[z]a vznik mimořádných okolností [způsobujících zproštění povinnosti nahradit škodu] by se měl považovat případ, kdy rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k určitému letadlu v určitý den, má za následek velké [významné] zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla“. Soudní dvůr z toho tedy v bodě 43 výše uvedeného rozsudku Sturgeon a další dovodil, že s pojmem významné zpoždění se rovněž pojí nárok na náhradu škody.

42. Jak ostatně Soudní dvůr uvedl v bodě 47 výše uvedeného rozsudku Sturgeon a další, podle obecné interpretační zásady musí být akt Společenství vykládán v co největším možném rozsahu způsobem, který nezpochybní jeho platnost. Stejně tak, pokud lze ustanovení unijního práva vykládat několika možnými způsoby, je třeba upřednostnit takový výklad, který zachovává jeho užitečný účinek.

43. Soudní dvůr v tomto rozsudku postupoval přitom právě tak, aby nezpochybnil platnost článků 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004, když zvolil výklad, který umožní zachovat užitečný účinek těchto ustanovení. Soudní dvůr totiž v bodě 52 uvedeného rozsudku uvedl, že toto nařízení má mimo jiné napravit újmu způsobenou dotčeným cestujícím, jež sestává ze ztráty času, kterou lze vzhledem k její nevratné povaze napravit pouze přiznáním náhrady. Dovodil z toho, že cestující, jejichž let byl zrušen, a cestující, jejichž let byl zpožděn, utrpí podobou újmu sestávající ze ztráty času, a pro účely uplatnění nároku na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení se tedy nacházejí ve srovnatelných situacích [13].

44. Bylo by tudíž v rozporu se zásadou rovného zacházení, aby s těmito cestujícími bylo zacházeno odlišně, přestože se nacházejí ve srovnatelných situacích. Soudní dvůr z tohoto důvodu v bodě 61 výše uvedeného rozsudku Sturgeon a další rozhodl, že cestující zpožděného letu se mohou dovolávat práva na náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004.

11 — Viz body 41 a 42 uvedeného rozsudku.

12 — Viz výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, bod 44.

13 — Tamtéž (bod 54).

45. Soudní dvůr dále dospěl k závěru, že zpoždění musí být považováno za významné a zakládá nárok na takovou náhradu škody, jestliže cestující dosáhnou cílového místa určení tři nebo více hodin po čase příletu původně plánovaném leteckým dopravcem. Tento výklad pojmu „velké [významné] zpoždění“ uvedeného v patnáctém bodě odůvodnění tohoto nařízení byl též kritizován zejména ze strany leteckých dopravců a doktríny, podle nichž je taková časová hranice stanovena svévolně a není odůvodněna uvedeným nařízením.

46. Tento názor nesdílím. Zaprvé je třeba připomenout, že zásada právní jistoty, která je základní zásadou unijního práva, vyžaduje zejména, aby právní úprava byla jasná a přesná, tak aby procesní subjekty mohly jednoznačně rozpoznat svá práva a povinnosti a postupovat podle toho [14]. Vztažená na situaci cestujících, jejichž let byl zpožděn, a na letecké dopravce, znamená, že prvně uvedení musí mít možnost rozpoznat, od kterého okamžiku se mohou dovolávat vyplacení náhrady škody, a ti druzí musí mít možnost rozpoznat, od kterého okamžiku jsou povinni tuto náhradu vyplatit. Zavedení časové hranice umožňuje vyhnout se tomu, aby vnitrostátní soudy posuzovaly pojem významné zpoždění odlišně a aby to vedlo k právní nejistotě [15]. Cestující, kteří utrpěli časovou ztrátu čtyři hodiny, by v některých členských státech mohli získat náhradu škody, ale v jiných nikoli, jelikož některé vnitrostátní soudy by mohly rozhodnout, že toto zpoždění je významné zpoždění ve smyslu nařízení č. 261/2004, zatímco podle jiných by tomu tak nebylo. Kromě právní nejistoty by to vedlo ke vzniku nerovností mezi cestujícími leteckou dopravou, kteří by se přitom nacházeli v totožné situaci.

47. Zadruhé pro účely určení hranice časové ztráty, při jejímž překročení se mohou cestující zpožděného letu dovolávat nároku na náhradu škody, je třeba připomenout, že Soudní dvůr vycházel ze situace cestujících zrušených letů, kteří jsou přesměrováni podle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení č. 261/2004, jelikož jejich situace se podobá situaci cestujících zpožděných letů a jelikož obě uvedené kategorie cestujících jsou v zásadě informovány až v okamžiku, kdy dojde k události komplikující jejich leteckou dopravu [16]. Obě tyto kategorie cestujících navíc dospějí do cílového místa určení po uplynutí plánovaného času příletu, a v důsledku toho utrpí podobnou ztrátu času [17]. Soudní dvůr dále uvedl, že cestujícím přesměrovaným podle čl. 5 odst. 2 písm. c) iii) přiznává nárok na náhradu stanovený v článku 7 uvedeného nařízení, jestliže je dopravce nepřesměruje na let, který odlétá nejdříve jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhne cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu. Tito cestující tak získají nárok na náhradu škody, jestliže utrpí ztrátu času nejméně tři hodiny ve srovnání s dobou původně stanovenou dopravcem [18].

48. Soudní dvůr z toho tedy vyvodil závěr, že cestující zpožděných letů se mohou dovolávat nároku na náhradu stanoveného v článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže z důvodu takového letu utrpí časovou ztrátu tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu plánovaný leteckým dopravcem [19].

49. S ohledem na výše uvedené zastávám názor, že články 5, 6 a 7 tohoto nařízení musí být vykládány v tom smyslu, že cestující zpožděných letů se mohou dovolávat nároku na náhradu stanoveného v článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže z důvodu zpožděného letu utrpí časovou ztrátu tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu plánovaný leteckým dopravcem.

50. Na druhou otázku High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) tudíž není namístě odpovídat.

14 — Viz výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA (bod 68 a citovaná judikatura).

15 — Viz v tomto ohledu body 88 až 90 stanoviska generální advokátky Sharpston ve věci, v níž byl vydán výše uvedený rozsudek Sturgeon a další.

16 — Výše uvedený rozsudek Sturgeon a další (body 55 a 56).

17 — Tamtéž (bod 56).

18 — Tamtéž (bod 57).

19 — Tamtéž (bod 61).

2. K souladu článků 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 s Montrealskou úmluvou, zásadou proporcionality a zásadou právní jistoty

51. Podstatou otázky Amtsgericht Köln je, jaký je vztah mezi nárokem na náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004 a články 19 a 29 Montrealské úmluvy, jelikož podle posledně uvedených článků je vyloučeno jiné odškodnění než náhrada škody vyplývající ze zpoždění při letecké přepravě cestujících.

52. Pro případ, že Soudní dvůr rozhodne, že cestující zpožděných letů se mohou dovolávat náhrady škody podle článku 7 tohoto nařízení se dále High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) ve skutečnosti táže, zda je toto ustanovení částečně nebo zcela neplatné, jelikož je v rozporu s Montrealskou úmluvou, porušuje zásadu proporcionality a zásadu právní jistoty.

53. Co se týče souladu nároku na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení s články 19 a 29 Montrealské úmluvy, je třeba připomenout, že Soudní dvůr judikoval, že jakékoli zpoždění cestujících v letecké dopravě může obecně způsobit dva druhy škod, a to jednak takřka totožné škody všem cestujícím, jejichž náhrada může mít formu standardizované a okamžité pomoci nebo poskytnutí péče pro všechny dotčené osoby, a jednak individuální újmu v závislosti na důvodu jejich cestování, jejíž náprava musí být posuzována případ od případu podle rozsahu způsobených škod, a jež v důsledku toho může být nahrazena pouze *a posteriori* a individuálně [20].

54. Cílem Montrealské úmluvy je úprava podmínek, za nichž má být nahrazen tento druhý typ újmy [21]. Jelikož pomoc a poskytnutí péče cestujícím, které jsou uvedeny v článku 6 nařízení č. 261/2004 v případě významného zpoždění letu, představují standardizovaná a okamžitá opatření k nápravě újmy, nepatří k těm opatřením, u nichž uvedená úmluva stanoví podmínky výkonu [22].

55. Náhrada škody na základě článku 7 tohoto nařízení je stejně jako pomoc či poskytnutí péče standardizovaným a okamžitým opatřením k nápravě újmy, kterou je pro cestujícího, a zejména cestujícího zpožděného letu nevratná ztráta času [23]. To potvrzuje paušální povaha této náhrady – jejíž výše se neliší v závislosti na individuální utrpěné újmě, ale v závislosti na délce uskutečněného letu či letu, který se má uskutečnit – jakož i obecná povaha této náhrady, jelikož se uplatní bez rozdílu na všechny cestující, kteří splnili podmínky pro její přiznání.

56. Článek 7 nařízení č. 261/2004 je tudíž podle mého názoru v souladu s články 19 a 29 Montrealské úmluvy.

57. Pokud jde o dodržení zásady proporcionality, Soudní dvůr již měl příležitost vyslovit se k souladu článku 7 tohoto nařízení s takovou zásadou [24]. V tomto ohledu judikoval, že opatření upravená články 5 a 6 uvedeného nařízení [25] jsou sama o sobě způsobilá okamžitě napravit některé újmy vzniklé cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění letu, a umožňují tak zajištění vysoké úrovně ochrany dotčených osob, o niž nařízení č. 261/2004 usiluje [26].

20 — Rozsudek IATA a ELFAA uvedený výše, bod 43. Viz rovněž výše uvedený rozsudek Sturgeon a další (bod 51).

21 — Rozsudek IATA a ELFAA uvedený výše, bod 44.

22 — Tamtéž (bod 46).

23 — V tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek Sturgeon a další (bod 52).

24 — Viz rozsudek IATA a ELFAA uvedený výše (bod 81).

25 — Těmito opatřeními je pomoc a poskytnutí péče cestujícím upravená v článcích 8 a 9 nařízení č. 261/2004, jakož i náhrada škody upravená v článku 7 tohoto nařízení.

26 — Rozsudek IATA a ELFAA uvedený výše (bod 84).

58. Soudní dvůr dále uvedl, že je nesporné, že rozsah různých opatření zvolených Společenstvím se liší v závislosti na rozsahu újmy vzniklé cestujícím, který je posuzován buď v závislosti na době zpoždění a čekání na další let, nebo na době, v níž jsou dotčené osoby informovány o zrušení letu. Kritéria přijatá pro určení nároku cestujících na tato opatření tedy nejsou nijak vzdálena požadavkům proporcionality [27].

59. Někteří účastníci sporů v původním řízení dále předkládají argument, že nahrazování škody cestujícím zpožděného letu by vedlo ke svévolnému a nadměrnému finančnímu zatížení leteckých dopravců. S ohledem na cíl sledovaný nařízením č. 261/2004 je podle nich toto nahrazování škod nepřiměřené.

60. V tomto ohledu podle údajů, se kterými Evropskou komisi seznámila Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu (Eurocontrol), se ustanovení tohoto nařízení týkající se zpožděných letů vztahují na méně než 1,2 % letů. Bez ohledu na to, zda zpoždění způsobily mimořádné okolnosti, či nikoli, méně než 0,5 % zpožděných letů je zpožděno o tři hodiny a více. Podíl letů, u nichž zpoždění zakládá právo na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, nedosahuje 0,15 % [28].

61. Výskyt zpoždění v délce tří a více hodin, která zakládají právo na tuto náhradu škody, se tedy jeví být omezený. Vzhledem k cíli nařízení č. 261/2004, kterým je zajišťovat vysokou ochranu cestujících letadly, se dopad nahrazování škody u zpoždění delšího než tři hodiny nejeví dle mého názoru jako nepřiměřený.

62. To platí tím spíše – jak Soudní dvůr uvedl ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další – že letečtí dopravci nemají povinnost vyplácet náhradu škody, jestliže mohou prokázat, že zrušení nebo významné zpoždění je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce [29]. Splněním povinností na základě nařízení č. 261/2004 dále není dotčena možnost leteckých dopravců požadovat po jakékoli osobě, včetně třetích osob, jež způsobila zpoždění, náhradu škody v souladu s článkem 13 uvedeného nařízení [30]. Soudní dvůr konečně též judikoval, že výše náhrady škody, která má být vyplacena cestujícímu zpožděného letu, jenž dosáhne cílového místa určení tři nebo více hodin po plánovaném čase příletu, může být snížena o 50 % v souladu s čl. 7 odst. 2 písm. c) uvedeného nařízení, jestliže zpoždění letu, na který se nevztahuje čl. 7 odst. 2 písm. a) a b), nedosáhne čtyř hodin [31]. Finanční zatížení leteckých dopravců u zpoždění letu delšího než tři hodiny se tedy může rovnat nule anebo může být značně sníženo.

63. Vzhledem k výše uvedenému tudíž zastávám názor, že článek 7 nařízení č. 261/2004 je v souladu se zásadou proporcionality.

64. Podstatou otázky předkládajícího soudu ve věci C-629/10 je konečně to, zda je výklad tohoto ustanovení, který Soudní dvůr provedl ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další, v souladu se zásadou právní jistoty.

65. Podle žalobkyň v původním řízení ve věci C-629/10 tento výklad porušuje zásadu právní jistoty, jelikož je v rozporu s jasným a jednoznačným zněním nařízení č. 261/2004, s úmyslem unijního zákonodárce a s výše uvedeným rozsudkem IATA a ELFAA.

27 — Tamtéž (bod 85).

28 — Viz pracovní dokument Komise k oznámení Komise a Evropského parlamentu ze dne 11. dubna 2001 o provádění nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů [SEC(2011) 428 final]. Tento dokument je dostupný v anglickém jazyce.

29 — Viz bod 67 tohoto rozsudku.

30 — Bod 68 uvedeného rozsudku.

31 — Výše uvedený rozsudek Sturgeon a další (bod 63).

66. Z důvodů uvedených v bodech 31 až 48 tohoto stanoviska zastávám názor, že uvedený výklad není v rozporu se zásadou právní jistoty.

67. Vzhledem k výše uvedenému mám za to, že články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 jsou v souladu s Montrealskou úmluvou, se zásadou proporcionality a se zásadou právní jistoty.

3. K časovým účinkům rozsudku, který má být vynesen

68. Žalobkyně v původním řízení ve věci C-629/10 žádají Soudní dvůr, aby v případě, že odpoví kladně na první otázku a záporně na třetí otázku položenou v této věci High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), omezil časové účinky rozsudku, který má být vydán. Přejí si, aby se článků 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 nebylo možné dovolávat jako právního základu pro žádosti cestujících o náhradu škody u letů zpožděných před datem rozsudku, který má být vydán v projednávaných věcech, s výjimkou cestujících, kteří již k tomuto datu podali žalobu s cílem získat tuto náhradu škody.

69. V tomto ohledu je třeba připomenout, že výklad ustanovení unijního práva, který provede Soudní dvůr při výkonu své pravomoci, kterou mu přiznává článek 267 SFEU, objasňuje a upřesňuje význam a dosah tohoto ustanovení tak, jak musí být nebo mělo být chápáno a používáno od okamžiku jeho vstupu v platnost. Z toho vyplývá, že takto vyložené ustanovení může a musí být soudem použito i na právní vztahy vzniklé a založené před rozsudkem, jímž je rozhodnuto o žádosti o výklad, pokud jsou splněny ostatní podmínky pro předložení sporu týkajícího se použití uvedeného ustanovení příslušným soudům [32].

70. Výjimečně, s přihlédnutím k vážným potížím, kterými by jeho rozsudek mohl negativně ovlivnit minulost, může být Soudní dvůr nucen k tomu, že omezí možnost každé dotčené osoby se dovolávat výkladu ustanovení unijního práva, který Soudní dvůr podává prostřednictvím řízení o předběžné otázce [33].

71. Soudní dvůr dále uvedl, že je nutná existence jediného okamžiku určení časových účinků požadovaného výkladu ustanovení unijního práva podaného Soudním dvorem. V tomto ohledu zásada, že omezení lze připustit pouze v samotném rozsudku, kterým se rozhoduje o požadovaném výkladu, zaručuje rovné zacházení s členskými státy a ostatními právními subjekty ve vztahu k tomuto právu, a splňuje tak požadavky, jež vyplývají ze zásady právní jistoty [34].

72. Ustanoveními unijního práva, jejichž výklad je v projednávaných věcech požadován, jsou články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004. Podstata otázky položené Soudnímu dvoru spočívá v tom, zda musí být tato ustanovení vykládána v tom smyslu, že letecký dopravce je povinen vyplatit náhradu škody cestujícím zpožděných letů. Soudní dvůr již měl příležitost vyslovit se k této otázce ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další [35] a cílem projednávaných předběžných otázek je ve skutečnosti pouze zjistit, zda Soudní dvůr potvrdí výklad uvedených ustanovení, který podal ve jmenovaném rozsudku.

73. Je však nutno uvést, že Soudní dvůr v uvedeném rozsudku neomezil jeho časové účinky.

74. Jsem toho názoru, že tudíž není třeba omezit časové účinky rozsudku, který má být vydán v projednávaných věcech.

32 — Viz zejména rozsudek ze dne 6. března 2007, Meilicke a další (C-292/04, Sb. rozh. I-1835, bod 34 a citovaná judikatura).

33 — Viz zejména rozsudek ze dne 29. července 2010, Brouwer (C-577/08, Sb. rozh. s. I-7485, bod 33). Viz rovněž výše uvedený rozsudek Meilicke a další, bod 35.

34 — Výše uvedený rozsudek Meilicke a další (bod 37).

35 — Viz bod 69 tohoto rozsudku.

75. Poněvadž navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na první otázku položenou High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) ve věci C-629/10 kladně, není třeba odpovídat na pátou otázku položenou tímto soudem.

V – Závěry

76. Vzhledem k výše uvedeným úvahám navrhuji Soudnímu dvoru, aby na otázky položené Amtsgericht Köln a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) odpověděl následovně:

„Články 5, 6 a 7 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, musí být vykládány v tom smyslu, že:

— cestující zpožděných letů se mohou dovolávat nároku na náhradu stanoveného v článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže z důvodu zpožděného letu utrpí časovou ztrátu tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu původně plánovaný leteckým dopravcem;

— jsou v souladu s úmluvou sjednocující určitá pravidla týkající se mezinárodní letecké přepravy podepsanou v Montrealu dne 9. prosince 1999, se zásadou proporcionality, jakož i se zásadou právní jistoty."