



## Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA  
YVESE BOTA  
přednesené dne 23. ledna 2014<sup>1</sup>

**Věc C-487/12**

**Vueling Airlines SA  
proti  
Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia**

[Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n° 1 de Ourense (Španělsko)]

„Letecká doprava — Společná pravidla pro provozování leteckých služeb v Unii — Nařízení (ES) č. 1008/2008 — Volná tvorba cen — Ochrana práv spotřebitele — Účtování odbavení zavazadel cestujících jakožto volitelného příplatku — Vnitrostátní právní předpisy zakazující leteckým dopravcům takové účtování“

1. V rámci této žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce má Soudní dvůr upřesnit dosah zásady volné tvorby cen, která je stanovena v čl. 22 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008<sup>2</sup>.
2. Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n° 1 de Ourense (Španělsko) se konkrétně Soudního dvora táže, zda vnitrostátní právní předpisy, které leteckým dopravcům zakazují účtovat odbavení zavazadel cestujících<sup>3</sup> jakožto volitelný příplatek, jsou slučitelné s takovým ustanovením.
3. Článek 22 nařízení č. 1008/2008 je nadepsán „Volná tvorba cen“ a je součástí kapitoly IV týkající se ustanovení o stanovování cen leteckých služeb. Tento článek v odstavci 1 stanoví:  
„Aniž je dotčen čl. 16 odst. 1 [týkající se obecných zásad pro závazky veřejné služby], stanovují letečtí dopravci Společenství a na základě vzájemnosti letečtí dopravci třetích zemí letecké tarify a letecké sazby pro letecké služby uvnitř Společenství volně.“
4. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce byla předložena v rámci sporu mezi společností Vueling Airlines SA (dále jen „Vueling“), která prodává lety zejména prostřednictvím internetového portálu, a Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia (Spotřebitelský institut Autonomní oblasti Galicie, dále jen „IGC“), v němž jde o to, že IGC uložil společnosti Vueling pokutu za obsah jejích smluv o letecké dopravě.
5. V srpnu 2010 totiž Vueling zvýšila základní cenu letenek (241,48 eur), které koupila Arias Villegas, o 40 eur z důvodu online odbavení dvou zavazadel.

1 — Původní jazyk: francouzština.

2 — Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, s. 3).

3 — Pojem „odbavená zavazadla“ není v nařízení č. 1008/2008 definován. V tomto stanovisku budu vycházet ze zásady, že tento pojem zahrnuje osobní věci, které si cestující bere s sebou na cestu, nad nimiž na rozdíl od příručních zavazadel, která zůstávají pod dohledem cestujícího, přebírá dohled dopravce a pro které vydává zavazadlový identifikační lístek.

6. Arias Villegas tedy po návratu z cesty podala dne 15. listopadu 2010 stížnost na společnost Vueling a měla za to, že smlouva o letecké dopravě uzavřená s uvedenou společností obsahuje zneužívající klauzuli. IGC, kterému byla stížnost předána, poté uložil společnosti Vueling správní sankci ve výši 3 000 eur na základě článku 97 zákona 48/1960 o letecké dopravě (Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea) ze dne 21. července 1960<sup>4</sup> a článků 82, 86, 87 a 89 kodifikovaného znění obecného zákona o ochraně spotřebitelů a uživatelů a souvisejících zákonů (texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias)<sup>5</sup>.

7. Článek 97 LNA totiž stanoví následující:

„Dopravce je povinen přepravit za cenu letenky cestujícího a jeho zavazadla v rámci hmotnostních limitů stanovených v předpisech, a to nezávisle na jejich počtu a objemu.

Nadváha zavazadla je předmětem zvláštního ustanovení.

Za tímto účelem nejsou za zavazadla považovány předměty a příruční zavazadla, která si cestující ponechává u sebe. Dopravce je povinen přepravit zdarma v kabině letadla jakožto příruční zavazadlo předměty a zavazadla, které si cestující ponechává u sebe, a to včetně zboží zakoupeného v letištních obchodech. Naložení těchto předmětů nebo zavazadel lze odmítnout pouze z důvodů bezpečnosti, váhy nebo velikosti předmětu ve vztahu k vlastnostem letadla.“

8. Vueling poté, co IGC zamítl její správní odvolání, podala dne 27. dubna 2012 žalobu k předkládajícímu soudu, neboť měla za to, že správní sankce, která jí byla uložena, je v rozporu se zásadou volné tvorby cen, která je uvedena v článku 22 nařízení č. 1008/2008.

9. Předkládající soud má ve svém rozhodnutí za to, že článek 97 LNA zakotvuje právo cestujícího v letecké dopravě na odbavení zavazadla bez dodatečných nákladů nebo navýšení základní ceny letenky. Toto právo je podle jeho názoru zahrnuto v zákonné definici smlouvy o letecké přepravě a je logickým a rozumným opatřením na ochranu spotřebitele, které není v rozporu s liberalizací leteckých tarifů, kterou zakotvuje unijní právo.

10. Předkládající soud nicméně uvádí, že tento názor nesdílí všechny španělské soudy. Některé z nich mají naopak za to, že článek 22 nařízení č. 1008/2008 leteckým dopravcům umožňuje, aby zvyšovali základní cenu letenky z důvodu odbavení zavazadla, přičemž takové ustanovení musí mít tedy přednost před ustanoveními španělského práva, které jsou s ním v rozporu.

11. V tomto kontextu se Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n° 1 de Ourense rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být čl. 22 odst. 1 nařízení č. 1008/2008 [...] vykládán v tom smyslu, že brání vnitrostátnímu pravidlu (článek 97 [LNA]), které společně zajišťujícím osobní leteckou dopravu ukládá povinnost přiznat v každém případě cestujícím právo na odbavení zavazadla bez dodatečných nákladů či navýšení dohodnuté základní ceny letenky?“

12. V tomto stanovisku uvedu důvody, proč mám za to, že prostřednictvím zásad stanovených v člancích 22 a 23 nařízení č. 1008/2008 přiznává unijní zákonodárce leteckým dopravcům volnost při tvorbě cen týkající se veškerých tržních služeb souvisejících s plněním smlouvy o letecké přepravě, včetně takových služeb, jako je odbavení zavazadel, a přitom chrání práva a zájmy spotřebitele prostřednictvím stanovení kogentních norem týkajících se jeho informování.

4 — BOE č. 176 ze dne 23. července 1960, s. 10291. Článek ve znění zákona 1/2011 ze dne 4. března 2011 (BOE č. 55 ze dne 5. března 2011, s. 24995, dále jen „LNA“).

5 — Znění přijaté v královském legislativním nařízení 1/2007 (Real Decreto Legislativo 1/2007) ze dne 16. listopadu 2007 (BOE č. 287 ze dne 30. listopadu 2007, s. 49181).

## I – Můj výklad

13. Ve své otázce se předkládající soud Soudního dvora táže, zda zásada volné tvorby cen uvedená v čl. 22 odst. 1 nařízení č. 1008/2008 brání takovým vnitrostátním právním předpisům, jako jsou vnitrostátní právní předpisy dotčené v původním řízení, které leteckým společnostem zakazují účtovat odbavení zavazadel cestujícího jakožto volitelný příplatek.

14. Jinými slovy jednají takoví letečtí dopravci, jako jsou Vueling, Ryanair Ltd, easyJet Airline Co. Ltd nebo také HOP! či Germanwings, v rozporu s unijním právem, když účtují odbavení zavazadel cestujících jakožto volitelný příplatek?

## A – Úvodní poznámky

15. Tato otázka vyvstává z důvodu vstupu tzv. „low cost“ (nízkonákladových) společností na trh letecké dopravy v důsledku liberalizace odvětví a jeho otevření hospodářské soutěži a v důsledku vývoje obchodního modelu těchto společností.

16. Tento model totiž spočívá v tom, že zákazníkům, kteří se snaží minimalizovat své cestovní výdaje, jsou nabídnuty pravidelné lety na krátké a středně dlouhé vzdálenosti za mimořádně nízké ceny, přičemž je zaručena stejná úroveň bezpečnosti jako u jakékoli jiné společnosti, avšak je poskytována služba mající omezenou kvalitu. „Low cost“ letecké společnosti se tak zaměřují na základní služby ve snaze dosahovat velmi nízkých nákladů<sup>6</sup>. Tyto společnosti tím, že fakturují každou službu, která je obvykle zahrnuta v ceně tradiční letenky, využívají více diferencované a progresivní tarify. Doplňkové služby, které jsou tradičně nabízeny historickými provozovateli, jako je rezervace sedadel, přeprava zavazadel, občerstvení na palubě nebo také poskytnutí tiskovin, se stávají volitelnými službami. Proto není vždy snadné odhadnout dodatečné náklady, které se připočtou ke kupní ceně letenky nabízené na začátku rezervace, či nikoliv, a porovnat tak ceny uplatňované různými společnostmi.

17. Pokud jde o Vueling, tato společnost prodává lety zejména prostřednictvím internetového portálu. Pokud dnes provedeme fiktivní rezervaci letu na tomto portálu, její obchodní strategie je následující.

18. Vybere-li si zákazník při rezervaci na uvedeném portálu určitý let, uprostřed internetové stránky se zobrazí tři druhy tarifů, a sice tarif „Basic“, tarif „Optima“ a tarif „Excellence“. Pod každým z těchto tarifů je uveden slovní popis výhod, které poskytují a které jsou případně symbolizovány pomocí loga<sup>7</sup>.

19. Podle tohoto popisu umožňuje tarif „Basic“ cestovat za nejlepší cenu. U tohoto tarifu není uvedeno žádné zvláštní logo.

20. Tarif „Optima“ je symbolizován grafickým znázorněním sedadla, zavazadla a hodinového číselníku. Tento tarif umožňuje zejména odbavit zavazadlo, které je přepravováno v zavazadlovém prostoru, o maximální hmotnosti 23 kilogramů, mít místo v přední nebo zadní části letadla a mít zvláštní výhody, pokud jde o odbavení a změnu letenky. Pokud jde konečně o tarif „Excellence“, tento tarif byl ke dni vypracování tohoto stanoviska symbolizován grafickým znázorněním sedadla, zavazadla a hodinového číselníku. Tarif „Excellence“ poskytuje stejné výhody jako tarif „Optima“ a dále umožňuje mít příruční zavazadlo o maximální hmotnosti 14 kilogramů a místo v první řadě letadla.

6 — Je třeba poznamenat, že tento ekonomický model se týká nejen odvětví letecké dopravy. V odvětví hotelových služeb se tak řetězec Formule 1 zaměřuje na hlavní potřebu zákazníka, tedy spát za nižší cenu, a omezuje službu na její minimum, neboť obecně neposkytuje žádnou takovou vedlejší službu, jako je stravování a noční recepce, a obvykle poskytované služby, jako je televize, jsou nabízeny za příplatek. V distribučním odvětví některé potravinářské firmy, jako jsou Leader Price, Lidl nebo také Ed, vytváří obchody s velmi zjednodušenými regály a s omezeným výběrem základních produktů. V automobilovém odvětví by měla být budoucí „ultra low cost“ vozidla Renault-Nissan, jako jsou vozidla ze série Logan značky Dacia, vyvinuta v maximálně zjednodušené verzi, ve které zůstává jen to, co je považováno za nezbytné pro řidiče anebo povinné ve smyslu evropských norem.

7 — Zjistil jsem, že symboly uvedené pod každým z těchto tarifů se mohou měnit podle dne rezervace, přičemž zůstávají zahrnuty v dotčeném tarifu.

Tento tarif kromě toho zákazníkovi umožňuje, aby po ukončení rezervace provedl okamžité odbavení, měl přístup do „VIP“ salónku, měl přednost u odbavovacích přepážek, jakož i při bezpečnostních kontrolách a nástupu do letadla. Tento tarif konečně zákazníkovi umožňuje využít služeb občerstvení na palubě, změnit let, případně získat náhradu v případě zrušení letu a sbírat věrnostní body.

21. Zvolí-li si zákazník tarif „Basic“ pro celou svoji cestu, rozpis nákladů souvisejících s touto rezervací se objeví v pravé části internetové stránky pod názvem „Váš itinerář“. Kromě tarifu „Basic“ za samotný let, který zahrnuje daně, obsahuje tento rozpis částku odpovídající provozním nákladům a nákladům souvisejícím případně s platbou kreditní kartou. Veškeré tyto náklady představují „Konečnou souhrnnou cenu“. Aby mohl zákazník pokračovat v rezervaci, musí sdělit své osobní údaje. Dále musí souhlasit s „Přepravními podmínkami“ a s „Podmínkami pro užívání internetových stránek“. Bod 8. 4 „Přepravních podmínek“, jenž se týká zavazadel, zní takto:

„V rámci tarifu Basic se za odbavení zavazadla o maximální hmotnosti 23 kg na cestujícího platí příplatek, který se mění v závislosti na konkrétních okolnostech každého letu. V rámci tarifů Optima a Excellence je zavazadlo o maximální hmotnosti 23 kg odbaveno zdarma.

Bez ohledu na zvolený tarif může cestující odbavit více než jedno zavazadlo o maximální hmotnosti 23 kg pod podmínkou, že za každé z nich zaplatí odpovídající příplatek. Na základě zaplacení příplatku je možné odbavit těžší zavazadla, z nichž každé může mít maximálně 32 kg.

[...]“

22. Zákazník je poté, co souhlasí s těmito podmínkami, vyzván, aby pokračoval v rezervaci kliknutím na záložku „Individualizujte svůj let“. Společnost Vueling tak nabízí různé služby doplňující samotnou leteckou službu, které se zákazník rozhodne odmítnout nebo s nimi souhlasí, přičemž za ně musí zaplatit volitelný příplatek. Právě v této fázi se může zákazník například rozhodnout, že za cenu „od“ 13 eur (nejnižší tarif) odbaví zavazadlo nebo bude cestovat s domácím zvířetem. Během každé z těchto etap je rozpis „Konečné souhrnné ceny“ měněn podle možností vybraných zákazníkem. Zákazník poté může dokončit svoji rezervaci zaplacením jediné částky odpovídající celkové ceně cesty.

23. Jak uvádí Vueling ve svém vyjádření<sup>8</sup>, cílem je tedy poskytnout zákazníkům individualizovanou službu letecké dopravy přizpůsobenou jejich potřebám a hospodářským prostředkům, a to rozčleněním nabídky. Uplatňování této strategie znamená odlišit základní prvky služby letecké dopravy od vedlejších prvků, které tvoří tuto službu, a dále změnit vedlejší prvky na volitelné prvky tak, aby si zákazníci mohli tyto možnosti zvolit, považují-li je za nezbytné, na základě projevu vůle („opt-in“). Cestovat za nejvýhodnější cenu, jak to umožňuje tarif „Basic“, proto znamená vzdát se určitého počtu služeb, které jsou naproti tomu zahrnuty ve vyšších tarifech „Optima“ nebo „Excellence“.

24. Strategii „low cost“ společnosti lze tedy shrnout následovně:

„Aby mohl zákazník využít mimořádně lákavé ceny, zajistí [letecká společnost] jeho přepravu, avšak pouze jeho přepravu“<sup>9</sup>.

25. Může unijní právo, zejména pak čl. 22 odst. 1 nařízení č. 1008/2008, zpochybnit tento hospodářský model? Je taková strategie, která směřuje k účtování volitelných příplatků za takové služby, jako je odbavení zavazadel, v rozporu s právy spotřebitelů a s normami stanovenými unijním zákonodárcem v rámci tohoto nařízení?

26. Domnívám se, že tomu tak není.

<sup>8</sup> — Body 4 až 9 uvedených vyjádření.

<sup>9</sup> — Prohlášení M. Kellehera, který je předsedou představenstva a generálním ředitelem Southwest Airlines, první americké letecké „low cost“ společnosti.

27. Je pravda, že liberalizace leteckého trhu a z ní plynoucí deregulace tohoto odvětví byly spojeny se zneužívajícími a klamavými praktikami leteckých společností, zejména pak „low cost“ společností. Řada těchto společností byla sankcionována za ustanovení obsažená v jejich smlouvách o přepravě, která byla považována za protiprávní nebo zneužívající<sup>10</sup>, nebo za pracovní podmínky jejich zaměstnanců. Tyto společnosti mají tedy špatnou reklamu, a to tím spíše, že jsou založeny na modelu, který v současnosti porušuje tradiční kodexy letecké dopravy. Mnoho cestujících je proto překvapeno, že musí platit příplatky za služby, které byly doposud plně zahrnuty v základní ceně letenky. Jedná se o důsledek liberalizace trhu? Zjevně ano. Cílem této liberalizace, se kterou unijní zákonodárce započal v roce 1987, bylo prolomit vnitrostátní trhy a zlepšit konkurenceschopnost leteckých společností otevřením trhu hospodářské soutěži a omezením regulačních pravomocí, které byly až do té doby přiznány členským státům. Cílem bylo *in fine* dosáhnout větší diverzifikace nabídky a nižších tarifů ve prospěch spotřebitelů.

28. Je nesporné, že tohoto cíle bylo dosaženo. Vstup nových společností na trh s leteckou dopravou přinutil historické provozovatele, kterým bylo ještě včera vytýkáno, že zneužívají svého dominantního postavení nebo se domlouvají na cenách, aby přehodnotili stanovování svých cen. Ceny letů byly tedy podstatně sníženy, což umožnilo spotřebitelům, kteří na to až doposud neměli prostředky, cestovat a využívat letadlo. Tato liberalizace tedy umožnila uspokojit potřeby zákazníků omezených limitovanou kupní silou. „Low cost“ společnosti našly své zákazníky a historičtí provozovatelé nyní vykonávají své činnosti prostřednictvím verzí blížících se „low cost“, kdy Air France SA založila svoji dceřinou společnost HOP! a Deutsche Lufthansa AG dceřinou společnost Germanwings.

29. Je pravda, že deregulace odvětví měla tedy za následek excesy historických leteckých dopravců a „low cost“ společností, a uložení sankcí společností easyJet Airline Co. Ltd, Ryanair Ltd, Brussels Airlines nebo také Air France SA to dostatečně dokazuje. Je však třeba mít na paměti, že tato liberalizace trhu tím, že podnítila hospodářskou soutěž a otevřela trh novým provozovatelům, nakonec přinesla řadu výhod, z nichž má spotřebitel přímý prospěch prostřednictvím výrazného snížení cen.

30. Co se týče stanovování cen leteckých služeb a především stanovování cen za odbavení zavazadel, je tedy třeba neplést si předmět diskuse. I když je zcela legitimní chtít upravit obchodní praktiky leteckých dopravců, nic to nemění na tom, že nařízení č. 1008/2008 směřuje k deregulaci odvětví tím, že těmto dopravcům přiznává volnost při tvorbě cen. V projednávané věci je tedy třeba určit, zda účtování odbavení zavazadla jakožto volitelného příplatku spadá do působnosti této svobody, nebo zda se jedná o protiprávní praktiku, kterou je třeba posoudit z hlediska obecných a zvláštních ustanovení stanovených právními předpisy týkajícími se ochrany spotřebitele. Daná otázka však nesmí v žádném případě umožnit, aby byla znovu zavedena úprava, kterou unijní zákonodárce zrušil, ledaže bychom chtěli zaujmout jeho místo.

31. V projednávané věci mám za to, že toto volitelné účtování spadá do působnosti volné tvorby cen přiznané unijním zákonodárcem v čl. 22 odst. 1 nařízení č. 1008/2008.

## B – Můj výklad předpisů

32. K učinění tohoto závěru je třeba použít klasické výkladové metody, mezi něž patří teleologický výklad. Jak totiž uvidíme dále, pojmy použité unijním zákonodárcem v čl. 2 bodu 18 a čl. 22 odst. 1 nařízení č. 1008/2008 jsou mimořádně široké, či dokonce nepřesné.

10 — Možnost zvýšit cenu letenky po dokončení rezervace, zproštění odpovědnosti, odmítnutí poskytnout náhradu v případě vyšší moci, neexistence odškodnění v případě zrušení letu z důvodu technických problémů, odepření nástupu na palubu, účtování letištních poplatků, různé a rozmanité provozní náklady, zpracovávání osobních údajů apod.

33. Je přitom zcela zjevné, že cílem systému stanoveného v rámci nařízení č. 1008/2008 je liberalizace trhu letecké dopravy. Tento vývoj byl zahájen nařízením Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby<sup>11</sup> a prostřednictvím otevření trhu hospodářské soutěži usiloval o větší diverzifikaci nabídky a o nižší tarify ve prospěch spotřebitelů.

34. Unijní zákonodárce za tímto účelem přiznal leteckým dopravcům naprostou volnost při stanovování „leteckých tarifů“<sup>12</sup>. V důsledku toho omezil plnou svrchovanost, kterou až do té doby vykonávaly členské státy v této oblasti, když pravomoc členských států schvalovat tarify nahradil jednoduchým opatřením spočívajícím v předchozím oznámení a jejich zásah omezil na případy, kdy je úroveň tarifů buď natolik vysoká, že penalizují uživatele, nebo trvale klesá a tento pokles je třeba ukončit.

35. Cílem nařízení č. 1008/2008 je podle čl. 1 odst. 1 rovněž upravit stanovování cen leteckých služeb uvnitř Společenství.

36. Unijní zákonodárce v čl. 22 odst. 1 tohoto nařízení potvrzuje zásadu volné tvorby cen v případě „leteckých tarifů“. Sleduje tak vývoj deregulace odvětví, když dále omezuje rozsah zásahu členských států, neboť se ruší opatření týkající se předchozího oznámení tarifů a výše uvedená ochranná ustanovení.

37. Unijní zákonodárce zavádí v článku 23 uvedeného nařízení zvláštní ustanovení týkající se ochrany spotřebitele před zneužívajícími nebo klamavými praktikami dopravců. Jak uvidíme dále, s touto volnou tvorbou cen je spojena povinnost, aby byl podrobný popis poskytovaných plnění natolik jasný, aby uživatel mohl přesně posoudit úroveň tarifů v rámci otevření nabídek soutěži. To je možné pouze s relativně komplexní cenou, která je podle mého názoru samotným důsledkem ducha systému zamýšleného unijním zákonodárcem za účelem, který si stanovil a kterým je diverzifikace nabídek, a v důsledku toho velký počet služeb přizpůsobených kupní síle uživatele.

38. Nyní se budu podrobně zabývat každou ze zásad, na kterých je založeno stanovování cen leteckých služeb.

#### 1. Zásada volné tvorby cen

39. Jak již bylo uvedeno, unijní zákonodárce potvrzuje v čl. 22 odst. 1 nařízení č. 1008/2008 zásadu volné tvorby cen v případě „leteckých tarifů“. Dříve, než se budu podrobněji zabývat rozsahem této zásady, je třeba učinit dvě následující poznámky.

40. Zprvce unijní zákonodárce nedefinuje samotný pojem „tarif“. V rámci tohoto stanoviska budu nicméně vycházet z předpokladu, že tento pojem označuje cenu přepravy, kterou si cestující rezervuje pro dané trasy, lety, data a případně rezervační třídy.

41. Zadruhé je třeba uvést, že volná tvorba cen se neuplatňuje v případě tarifů použitelných na letecké služby, na které se vztahuje závazek veřejné služby, a to v souladu s čl. 22 odst. 1 nařízení č. 1008/2008. Tato volnost se nevztahuje ani na poplatky uložené veřejnými orgány nebo správci letišť, to znamená na daně, letištní poplatky a přírážky nebo platby související s bezpečností nebo palivem, které nemohou být z důvodu své povahy předmětem volného posouzení hospodářských subjektů a které unijní zákonodárce výslovně a samostatně upravuje v čl. 23 odst. 1 nařízení č. 1008/2008.

11 — Úř. věst. L 240, s. 15.

12 — Viz čl. 5 odst. 1 nařízení č. 2409/92. Letecké tarify jsou definovány v čl. 2 písm. a) tohoto nařízení jako ceny placené cestujícími „za vlastní přepravu a za přepravu svých zavazadel, a všechny podmínky pro použití těchto cen, včetně odměn a podmínek nabízených zástupcům a jiných doplňkových služeb“.

42. S výjimkou těchto dvou kategorií nákladů se mi však jeví, že pokud jde o stanovování cen za služby, mají letečtí dopravci naprostou volnost.

43. Na prvním místě, unijní zákonodárce používá zvláště široký výraz k definování věcné působnosti této volnosti.

44. Ve francouzském znění nařízení č. 1008/2008 se volná tvorba cen musí uplatňovat na „tarifs des passagers“, což je pojem, který má sám o sobě velmi široký význam. V německém a anglickém znění používá unijní zákonodárce ještě širší výraz, neboť používá výrazy „flugpreise“ a „air fares“, které se týkají „cen letenek“. Mimoto ve španělském znění používá unijní zákonodárce dokonce výraz „tarifas [...] de los servicios aéreos“.

45. Tyto „letecké tarify“ nebo také tyto „ceny letenek“ jsou kromě toho v čl. 2 bodě 18 nařízení č. 1008/2008 definovány stejně a bez ohledu na jazykové znění tohoto nařízení v tom smyslu, že se jimi rozumí „ceny [...], které se platí leteckým dopravcům [...] za přepravu cestujících a jakékoliv podmínky pro použití těchto cen, včetně odměn a podmínek nabízených zástupcům a jiným pomocným službám [13]“.

46. Pojem „ceny [...], které se platí [...] za přepravu cestujících“ ve smyslu čl. 2 bodu 18 tohoto nařízení může přitom zahrnovat veškeré čisté náklady vzniklé při poskytnutí dopravní služby, a to od rezervace letu, kterou provedl zákazník, až po dodání zavazadel tohoto zákazníka na zavazadlový pás. Plnění smlouvy o letecké dopravě totiž zahrnuje řadu služeb, mezi něž patří odbavení, nástup na palubu a přijetí cestujících na palubě letadla, přeprava těchto cestujících a jejich zavazadel z místa odletu do místa příletu, a to za bezpečných podmínek, převzetí odpovědnosti za cestující během letu, vystoupení cestujících z letadla a konečně výdej jejich zavazadel. Všechny tyto služby znamenají náklady související nejen s přepravou cestujícího v úzkém smyslu slova, ale rovněž se zpracováním jeho rezervace, vydáním jeho letenky, použitím a vypravením letadla a letištní infrastruktury, jakož i s nakládáním zavazadel. Aby byla smlouva o letecké dopravě řádně splněna, tyto služby rovněž předpokládají intervenci různých odborníků, jako jsou obchodní zástupci, posádka letadla a pozemní personál, mechanici a další obsluhující personál.

47. Unijní zákonodárce se kromě toho nezaměřuje jen na „ceny [...], které se platí [...] za přepravu cestujících“. Výslovně totiž uvádí ceny související s „odměnou zástupců a jiných pomocných služeb“, což jde tedy nad rámec nákladů přímo spojených s provedením letecké přepravy v úzkém smyslu slova. V tomto ohledu mám za to, že pojem „pomocné služby“ ve smyslu čl. 2 bodu 18 nařízení č. 1008/2008 nutně souvisí se službami nabízenými zástupci. Tento pojem může v důsledku toho zahrnovat velké množství služeb.

48. Vzhledem k těmto skutečnostem jsem proto toho názoru, že pojem letecké tarify zahrnuje širokou škálu tržních služeb, ať již se jedná o služby povinné nebo nezbytné pro účely přepravy cestujícího nebo ať již se jedná spíše o pomocné služby, které mohou být předmětem volitelného příplatku<sup>14</sup>.

49. Pokud jde o účtování služeb v souvislosti s odbavením zavazadla, není podle mého názoru pochyb o tom, že spadá pod tento pojem, a v důsledku toho se na něj vztahuje volnost při stanovování cen přiznaná čl. 22 odst. 1 nařízení č. 1008/2008. Je totiž třeba připomenout, že odbavení zavazadla představuje tržní službu, která s sebou nese náklady pro leteckého dopravce, neboť předpokládá výdaje na nakládání, třídění, skladování, výdej, či dokonce úschovu zavazadel.

13 — Kurzíva doplněna autorem stanoviska.

14 — Soudní dvůr ve svém rozsudku ze dne 19. července 2012, ebookers.com Deutschland (C-112/11), upřesnil, že volitelné příplatky „souvisí se službami, které pouze doplňují samotnou leteckou službu a nejsou pro přepravu cestujících nebo nákladu ani povinné ani nezbytné, takže zákazník se je rozhodne buď přijmout, nebo odmítnout“ (bod 14).

50. Na druhém místě, volná tvorba cen přiznaná leteckým dopravcům zahrnuje rovněž podmínky použití leteckých tarifů. S výhradou dodržení pravidel stanovených v článku 23 nařízení č. 1008/2008, pokud jde o informování spotřebitele, tak mohou letečtí dopravci volně určovat podmínky, za kterých použijí své tarify. Jinými slovy a s výjimkou leteckých linek, které byly pověřeny veřejnou službou, mohou tito letečtí dopravci volně určit škálu služeb, které mají v úmyslu zahrnout do své přepravní smlouvy, a určit, jakým způsobem mají v úmyslu je účtovat, přičemž členské státy nemají v tomto ohledu právo dohledu. Jak uvádí Evropská komise ve svém vyjádření, členské státy nemají podle tohoto nařízení pravomoc podrobně stanovit tarifní podmínky použitelné na cenu letenky a ani upřesnit služby, které musí být v této ceně zahrnuty<sup>15</sup>. Právě skrze toto pravidlo se rýsují různé obchodní modely a soutěžní strategie leteckých společností a tyto společnosti se mohou rozhodnout diverzifikovat a rozdělit své nabídky.

51. Pokud jde o stanovování cen za odbavené zavazadlo a v rozsahu, v němž tuto službu neukládají bezpečnostní normy, jak tomu může být u dostupnosti sedadla, budou mít tedy letečtí dopravci možnost volby.

52. Letečtí dopravci se mohou rozhodnout, že náklady na uvedenou službu zahrnou do základní ceny letenky, jak to činí většina historických provozovatelů, kteří se chtějí zaměřit na kvalitu své služby a posílit ji s ohledem na konkurenci „low cost“ společností.

53. Letečtí dopravci se mohou rovněž rozhodnout, že sníží náklady spojené s nakládáním, tříděním a výdejem zavazadel tím, že odstraní tuto službu ze základní nabídky a nabídnou ji za volitelný příplatek. Taková praxe umožňuje nabídnout let s výhodnějšími tarify, než nabízí jiné společnosti, a spadá do rámce tržní logiky podle nařízení č. 1008/2008, avšak především umožňuje zaručit tarif přiměřený službám, které uživatel požaduje.

54. Takový výklad není zjevně použitelný na příruční zavazadla (nebo kabinová zavazadla), neboť letecký dopravce musí zajistit jejich bezplatnost, a to ze dvou důvodů. Zaprvé na rozdíl od odbaveného zavazadla je za příruční zavazadlo odpovědný pouze cestující. Příruční zavazadlo kromě toho nijak nespadá do rámce tržních služeb, které poskytuje letecký dopravce a kterých se týká nařízení č. 1008/2008, neboť na rozdíl od odbaveného zavazadla nejsou v jeho případě předpokládány žádné náklady související s jeho odbavením, sledováním a skladováním.

55. Zadruhé skutečnost, že je možné mít u sebe a pod osobním dohledem věci, které považujeme za nejcenější nebo nejpotřebnější, souvisí se samotnou lidskou důstojností, jak to uznává předkládající soud ve svém předkládacím rozhodnutí. Za těchto okolností proto nelze přijmout zásadu stanovování cen za kabinové zavazadlo, a to ani v budoucnu.

56. Vzhledem ke všem těmto skutečnostem jsem proto toho názoru, že čl. 22 odst. 1 nařízení č. 1008/2008 nebrání tomu, aby taková letecká společnost, jako je Vueling, účtovala odbavení zavazadel cestujících jakožto volitelný příplatek.

57. Pokud by Soudní dvůr nesouhlasil s tímto výkladem a měl by za to, že odbavení zavazadla je povinnou službou, jejíž náklady jsou zahrnuty v základní ceně letenky, pak by bylo nezbytné všeobecně vymezit samotný obsah této služby. To by vyžadovalo, aby Soudní dvůr definoval pro všech 28 členských států Evropské unie povolené rozměry i maximální hmotnost zavazadla a zohlednil při tom bezpečnostní podmínky související s typem letadla, které může být použito. Je přitom zřejmé, že takové rozhodnutí mající za cíl stanovit technická pravidla týkající se odbavení zavazadla by nespádalo do jeho pravomoci a ani do výkonu jeho funkce.

15 — Bod 19 uvedeného vyjádření.

58. Dále mám za to, že takový přístup by byl obtížně slučitelný s požadavky týkajícími se volné hospodářské soutěže a ochrany spotřebitele, na nichž je založeno nařízení č. 1008/2008. Bez ohledu na formu, kterou by taková definice měla, by takový přístup vedl k omezení soutěže u tržní služby, což by zjevně ohrozilo užitečný účinek tohoto nařízení. Dále by to bránilo stanovení cen přiměřených službám požadovaným uživatelem, takže cestující mající pouze příruční zavazadlo by nesl náklady související s odbavením zavazadla jeho souseda, což podle mého názoru narušuje ochranu spotřebitele.

## 2. Ochrana práv spotřebitele

59. Unijní zákonodárce omezil volnost při tvorbě cen přiznanou leteckým dopravcům nutností dodržovat požadavky související s ochranou práv spotřebitele, které jsou uvedeny v článku 23 nařízení č. 1008/2008.

60. Článek 23 nařízení č. 1008/2008, nadepsaný „Informace a zákaz diskriminace“, v odstavci 1 uvádí následující:

„Letecké tarify [...] za letecké služby z letiště nacházejícího se na území členského státu, na něž se vztahuje Smlouva, které jsou dostupné veřejnosti, musí obsahovat při nabídce nebo zveřejnění v jakékoliv podobě, včetně prostřednictvím internetu, použitelné podmínky. Konečná cena, jež má být zaplacená, musí být vždy uvedena a zahrnuje použitelný letecký tarif [...], jakož i všechny uplatnitelné daně, poplatky, přírážky a platby, jež jsou nevyhnutelné a předpokládané v okamžiku zveřejnění. Kromě konečné ceny se uvedou alespoň tyto údaje:

- a) letecký tarif [...];
- b) daně;
- c) letištní poplatky a
- d) další poplatky, přírážky nebo platby, jež souvisí například s bezpečností nebo palivem;

pokud položky uvedené v písmenech b), c) a d) byly připočteny k leteckému tarifu [...]. Volitelné příplatky se sdělují jasným, průhledným a jednoznačným způsobem na počátku každé rezervace a cestující je přijímají na základě projevu vůle.“

61. Toto ustanovení týkající se stanovování cen za letecké služby představuje *lex specialis* ve vztahu k obecným pravidlům stanoveným ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/29/ES<sup>16</sup> a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU<sup>17</sup>. Cílem tohoto ustanovení je zajistit větší transparentnost stanovování cen leteckými dopravci, aby byla zaručena větší ochrana spotřebitele před klamavými a zneužívajícími praktikami, na které cestující musejí příliš často poukazovat.

62. Je totiž zbytečné upřesňovat, že tarif je kritériem, které určuje výběr leteckého dopravce cestujícími. Existuje přitom značný rozdíl mezi základní cenou letenky a celkovou cenou zaplacenou cestujícím po dokončení jeho rezervace, a to z důvodu značných výdajů za ostatní složky, zejména pak daně, poplatky a další volitelné přírážky.

63. Kromě toho obchodní praktiky, ale i různé poplatky uložené leteckým společností vedly ke zvýšení složek ceny letenek cestujících, což nepříspěvá k transparentnosti ceníků.

16 — Směrnice ze dne 11. května 2005 o nekalých obchodních praktikách vůči spotřebitelům na vnitřním trhu a o změně směrnice Rady 84/450/EHS, směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES, 98/27/ES a 2002/65/ES a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 (směrnice o nekalých obchodních praktikách) (Úř. věst. L 149, s. 22).

17 — Směrnice ze dne 25. října 2011 o právech spotřebitelů, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES (Úř. věst. L 304, s. 64).

64. Konečně některé z těchto nákladů jsou z marketingových důvodů skryty, což je v rozporu s nutností sdělovat uplatňované ceny transparentním způsobem.

65. V článku 23 odst. 1 nařízení č. 1008/2008 tedy unijní zákonodárce jasně rozlišuje mezi leteckým tarifem, daněmi a ostatními typy poplatků, které jsou nevyhnutelné a předpokládané v okamžiku zveřejnění, na jedné straně a volitelnými příplatky na straně druhé.

66. Pokud jde o letecké tarify, daně a ostatní typy poplatků, letecký dopravce je povinen uvést podmínky použití každého z těchto tarifů, a to bez ohledu na formu, v jaké jsou zveřejněny.

67. Co se týče volitelných příplatků, Soudní dvůr ve svém výše uvedeném rozsudku ebookers.com Deutschland uvedl, že letecký dopravce musí zaručit, aby byly sděleny jasným, průhledným a jednoznačným způsobem, a to na počátku každé rezervace, a ujistit se, že zákazník tedy může přijmout nebo odmítnout dotčenou službu na základě projevu vůle („opt-in“)<sup>18</sup>.

68. Přestože letecký dopravce může v rámci volné tvorby cen, kterou mu přiznává čl. 22 odst. 1 nařízení č. 1008/2008, účtovat odbavení zavazadla jakožto volitelný příplatek, musí každopádně dodržovat požadavky konkrétně stanovené v čl. 23 odst. 1 tohoto nařízení z titulu informování spotřebitele.

69. Nyní je třeba zkoumat, zda tato ustanovení brání takovým vnitrostátním právním předpisům, jako jsou vnitrostátní právní předpisy obsažené v článku 97 LNA. Je třeba připomenout, že předkládající soud vykládá tento článek v tom smyslu, že zakazuje leteckým dopravcům účtovat odbavení zavazadel cestujících prostřednictvím navýšení základní ceny letenky.

70. Tyto právní předpisy, vykládány tímto způsobem, jsou zjevně neslučitelné s unijním právem. Znovu totiž zavádí státní regulaci, kterou však unijní zákonodárce zrušil v rámci nařízení č. 1008/2008, a to deregulací a liberalizací odvětví. Jak již bylo uvedeno, s výjimkou leteckých linek, které byly pověřeny veřejnou službou, již nemají členské státy právo dohledu, pokud jde o úrovně cen stanovených leteckými dopravci, použitelné tarifní podmínky a povahu služeb, které mohou být zahrnuty do základní ceny letenky.

71. Kromě toho takové právní předpisy narušují harmonizaci, o kterou unijní zákonodárce usiluje stanovením „společných pravidel[el] pro provozování leteckých služeb ve Společenství“<sup>19</sup> v souladu s názvem nařízení č. 1008/2008. Z bodů 2, 5, 16 a 18 odůvodnění tohoto nařízení totiž vyplývá, že cílem je usilovat o účinnější a jednotnější používání unijních právních předpisů týkajících se vnitřního leteckého trhu takovým způsobem, aby v důsledku různého používání pravidel na vnitrostátní úrovni nedocházelo k narušení hospodářské soutěže a aby spotřebitelé měli možnost účinně srovnávat ceny leteckých služeb. Vzhledem k tomu, že letecká doprava je z důvodu své povahy mezinárodním trhem, na kterém působí stejně velké letecké společnosti prostřednictvím rezervačních nástrojů, pro které v současnosti neexistují žádné hranice, je s ohledem na cíle unijního zákonodárce nezbytné, aby činnost těchto leteckých společností byla účinně řízena pravidly společnými pro všechny členské státy Unie. Taková právní úprava je však zjevně v rozporu s těmito cíli.

72. V důsledku toho a vzhledem ke všem těmto úvahám mám za to, že zásada volné tvorby cen uvedená v čl. 22 odst. 1 nařízení č. 1008/2008 musí být vykládána v tom smyslu, že brání takovým vnitrostátním právním předpisům, jako jsou vnitrostátní právní předpisy dotčené v původním řízení, které leteckým dopravcům zakazují, aby účtovali odbavení zavazadel cestujícího jakožto volitelný příplatek.

18 — Bod 14 tohoto rozsudku.

19 — Kurziva provedena autorem tohoto stanoviska.

73. Jsem však toho názoru, že příslušným vnitrostátním orgánům přísluší ujistit se o tom, že letečtí dopravci dodržují při účtování takové služby požadavky, které jim ukládá ochrana práv spotřebitele a jsou uvedeny v čl. 23 odst. 1 tohoto nařízení, a to tím způsobem, že na počátku rezervace zahájené zákazníkem jasně, transparentně a jednoznačně sdělí cenové podmínky související s odbavením zavazadel a že tomuto zákazníkovi umožní přijmout nebo odmítnout dotčenou službu na základě projevu vůle.

74. V rámci projednávané věci proto bude předkládajícímu soudu příslušet, aby ověřil, zda Vueling splnila uvedené požadavky v případě Arias Villegas.

## II – Závěry

75. Ve světle výše uvedených úvah navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžnou otázku položenou Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n° 1 de Ourense takto:

Zásada volné tvorby cen uvedená v čl. 22 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství musí být vykládána v tom smyslu, že brání takovým vnitrostátním právním předpisům, jako jsou vnitrostátní právní předpisy dotčené v původním řízení, které leteckým dopravcům zakazují, aby účtovali odbavení zavazadel cestujícího jakožto volitelný příplatek.

Příslušným vnitrostátním orgánům však přísluší ujistit se o tom, že letečtí dopravci dodržují při účtování takové služby požadavky, které jim ukládá ochrana práv spotřebitele a jsou uvedeny v čl. 23 odst. 1 tohoto nařízení, a to tím způsobem, že na počátku rezervace zahájené zákazníkem jasně, transparentně a jednoznačně sdělí cenové podmínky související s odbavením zavazadel a že tomuto zákazníkovi umožní přijmout nebo odmítnout dotčenou službu na základě projevu vůle.