Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

23. října 2012 *

# „Letecká doprava — Nařízení (ES) č. 261/2004 — Články 5 až 7 — Montrealská úmluva — Články 19 a 29 — Právo na náhradu škody v případě zpoždění letu — Slučitelnost“

Ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10,

jejichž předmětem jsou žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podané rozhodnutím Amtsgericht Köln (Německo) ze dne 3. listopadu 2010, došlým Soudnímu dvoru dne 13. prosince 2010, a rozhodnutím High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Spojené království) ze dne 10. srpna 2010, došlým Soudnímu dvoru dne 24. prosince 2010, v řízeních

**Emeka Nelson,**

**Bill Chinazo Nelson,**

**Brian Cheimezie Nelson**

proti

**Deutsche Lufthansa AG** (C-581/10),

a

The Queen, na žádost:

**TUI Travel plc,**

**British Airways plc,**

**easyJet Airline Company Ltd,**

**International Air Transport Association**

proti

**Civil Aviation Authority** (C-629/10)

* Jednací jazyky: němčina a angličtina.

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení V. Skouris, předseda, K. Lenaerts, místopředseda, A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (zpravodaj), M. Berger, předsedové senátů, E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby a A. Prechal, soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: A. Impellizzeri, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 20. března 2012,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za Deutsche Lufthansa AG Ch. Gieseckem, Rechtsanwalt,

— za TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd a International Air Transport Association L. Van den Hendem, solicitor, a D. Andersonem, QC,

— za Civil Aviation Authority A. Shahem, QC,

— za německou vládu T. Henzem a J. Kemper, jako zmocněnci,

— za vládu Spojeného království S. Ossowskim, jako zmocněncem, ve spolupráci s D. Beardem, QC,

— za francouzskou vládu G. De Berguesem a M. Perrotem, jako zmocněnci,

— za polskou vládu M. Szpunarem, jakož i K. Bożekowska-Zawisza a M. Kamejsza, jako zmocněnci,

— za Evropský parlament L. G. Knudsen a A. Troupiotisem, jako zmocněnci,

— za Radu Evropské unie E. Karlsson a A. De Elerou, jako zmocněnci,

— za Evropskou komisi K. Simonssonem a K.-P. Wojcikem, jakož i N. Yerrell, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 15. května 2012,

vydává tento

## Rozsudek

1 Žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce se týkají výkladu a platnosti článků 5 až 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 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

2 Žádost ve věci C-581/10 byla podána ve sporu, v němž proti sobě stojí E. Nelson a jeho rodina (dále jen společně „Nelsonovi“) na jedné straně a letecká společnost Deutsche Lufthansa AG (dále jen „Lufthansa“) na straně druhé a ve kterém jde o to, že tato společnost odmítla poskytnout náhradu škody uvedeným cestujícím, kteří byli na cílové letiště dopraveni s 24hodinovým zpožděním oproti původně plánovanému času příletu.

3 Žádost ve věci C-629/10 byla podána ve sporu, v němž proti sobě stojí skupina TUI Travel plc, společnost British Airways plc, společnost easyJet Airline Company Ltd a organizace International Air Transport Association (dále jen společně „TUI Travel a další“) na jedné straně a úřad Civil Aviation Authority na straně druhé a ve kterém jde o to, že jim tento úřad odmítl zaručit, že nařízení č. 261/2004 nebude vykládat v tom smyslu, že leteckým společnostem ukládá povinnost poskytnout cestujícím náhradu škody v případě zpoždění jejich letu.

## Právní rámec

### *Mezinárodní právo*

4 Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu uzavřená v Montrealu dne 28. května 1999 byla podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a byla schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491, dále jen „Montrealská úmluva“).

5 Články 17 až 37 Montrealské úmluvy tvoří její kapitolu III, nadepsanou „Odpovědnost dopravce a rozsah náhrad škody“.

6 Článek 19 uvedené úmluvy, nadepsaný „Zpoždění“, stanoví:

„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 zprostředkovatelé [zástupci] učinili všechna opatření, která lze přiměřeně požadovat, k tomu, aby se předešlo takové škodě, nebo že dopravce, jeho zaměstnanci či zprostředkovatelé [zástupci] nemohli taková opatření učinit.“

7 Článek 22 odst. 1 uvedené úmluvy omezuje odpovědnost dopravce v případě škody způsobené zpožděním při přepravě osob na 4 150 zvláštních práv čerpání za každého cestujícího. Odstavec 5 téhož článku v podstatě stanoví, že se toto omezení nepoužije, pokud škoda vznikla jednáním nebo opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo zástupců jednajících v rámci svých pracovních povinností, s úmyslem způsobit škodu nebo z nedbalosti a s vědomím, že k této škodě pravděpodobně dojde.

8 Článek 29 téže úmluvy, nadepsaný „Základ pro uplatnění nároků“, 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.“

### *Unijní právo*

9 První až čtvrtý a patnáctý bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 zní:

„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měly [by měla] mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

(2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.

(3) Ačkoli nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě [(Úř. věst. L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/01, s. 306)], vytvořilo pro cestující základní ochranu, zůstává počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, příliš vysoký, stejně jako počet cestujících postižených zrušením letů bez předchozího varování a postižených významným zpožděním letů.

(4) Společenství by proto mělo zvýšit úroveň ochrany stanovenou výše uvedeným nařízením v zájmu posílení práv cestujících a zajistit, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu [na liberalizovaném trhu v harmonizovaných podmínkách].

[…]

(15) Za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké [významné] zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.“

10 Článek 2 tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[…]

l) ‚zrušením‘ rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo.“

11 Článek 5 uvedeného nařízení, nadepsaný „Zrušení“, stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

a) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s článkem 8;

[…]

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

[…]

iii) nejsou [jsou] informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději [méně než] dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

[…]

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.

[…]“

12 Článek 6 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Zpoždění“, zní:

„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 v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a 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.“

13 Článek 7 tohoto nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, stanoví:

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

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

b) 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;

c) 600 EUR u všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase.

2. Jestliže je cestujícím v souladu s článkem 8 nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce o 50 % snížit odškodné stanovené podle odstavce 1, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu:

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

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

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

[…]“

14 Článek 8 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví:

„Odkazuje-li se na tento článek, je cestujícím nabídnuta možnost volby mezi:

a)

— náhradou pořizovací ceny letenky do sedmi dní způsobem stanoveným v čl. 7 odst. 3, a to za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným

— zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti;

b) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení; nebo

c) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.“

## Spory v původním řízení a předběžné otázky

*Věc C-581/10*

15 Nelsonovi si rezervovali u společnosti Lufthansa let z Frankfurtu nad Mohanem (Německo) do Lagosu (Nigérie) na 27. července 2007 a zpáteční let LH 565 z Lagosu do Frankfurtu nad Mohanem na 27. března 2008. Pro tento zpáteční let byl čas odletu plánován na 22:50 hodin. Dne 27. března 2008 se Nelsonovi dostavili včas na letiště v Lagosu. Zpáteční let se však v plánovaný čas neuskutečnil a Nelsonovi byli ubytováni v hotelu. Dne 28. března 2008 v 16:00 hodin byli převezeni z hotelu na letiště. Let LH 565 se nakonec uskutečnil dne 29. března 2008 s odletem v 1:00 hodin, a to náhradním letadlem, které společnost Lufthansa dopravila z Frankfurtu nad Mohanem, pod stejným číslem letu a z velké části se stejnými cestujícími. Letadlo přistálo ve Frankfurtu nad Mohanem v 7:10 hodin, tj. s více než 24hodinovým zpožděním oproti původně plánovanému času příletu.

16 Po tomto letu se Nelsonovi obrátili na předkládající soud. Domáhali se mimo jiné toho, aby bylo společnosti Lufthansa uloženo zaplatit z důvodu zpoždění každému z nich částku 600 eur navýšenou o úroky na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení č. 261/2004.

17 Společnost Lufthansa v tomto ohledu uvedla, že jelikož se let uskutečnil, nemůže se jednat o zrušení ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004, nýbrž o zpoždění, v jehož případě toto nařízení žádné právo na náhradu škody neupravuje.

18 Předkládající soud přerušil řízení z důvodu očekávaného rozhodnutí Soudního dvora ve spojených věcech, v nichž byl vydán rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, Sb. rozh. s. I-10923). Po vyhlášení uvedeného rozsudku bylo v řízení pokračováno.

19 S ohledem na uvedený rozsudek společnost Lufthansa tvrdila, že právo na náhradu škody přiznané Soudním dvorem cestujícím, jejichž let byl zpožděn, není slučitelné s úpravou náhrady škody obsaženou v Montrealské úmluvě. Dále uvedla, že Soudní dvůr ve shora uvedeném rozsudku Sturgeon a další překročil meze své pravomoci.

20 Za těchto podmínek se Amtsgericht Köln rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

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

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

3) Jak se výkladové kritérium 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, slučuje s výkladovým kritériem, které Soudní dvůr použil při výkladu téhož nařízení ve svém rozsudku ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, Sb. rozh. s. I-403)?“

*Věc C-629/10*

21 TUI Travel plc je mezinárodní skupina působící v odvětví rekreace, která vlastní sedm leteckých společností, mimo jiné společnost Thomson Airways se sídlem ve Spojeném království. British Airways plc a easyJet Airlines Company Ltd jsou letecké společnosti, které provozují služby pravidelné mezinárodní letecké přepravy cestujících.

22 International Air Transport Association je mezinárodní obchodní organizace, která sdružuje zhruba 230 leteckých společností, na něž připadá 93 % pravidelné mezinárodní letecké dopravy.

23 Civil Aviation Authority je nezávislý vnitrostátní úřad pro letectví ve Spojeném království. Jeho činnost zahrnuje hospodářskou regulaci, politiku v oblasti leteckého prostoru, regulaci bezpečnosti a ochranu spotřebitele. Civil Aviation Authority je odpovědný za dodržování právních předpisů v oblasti letectví ve Spojeném království.

24 TUI Travel a další požádaly Civil Aviation Authority o potvrzení, že nařízení č. 261/2004 nebude vykládat v tom smyslu, že leteckým společnostem ukládá povinnost poskytnout jejich cestujícím náhradu škody v případě zpoždění letu. Civil Aviation Authority odmítl této žádosti vyhovět s tím, že je vázán účinky výše uvedeného rozsudku Sturgeon a další.

25 TUI Travel a další tedy napadly stanovisko Civil Aviation Authority před předkládajícím soudem.

26 High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), který měl za to, že argumenty TUI Travel a dalších nejsou neopodstatněné, se rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Mají být články 5 až 7 nařízení […] č. 261/2004 vykládány tak, že vyžadují poskytnutí náhrady škody podle článku 7 [tohoto nařízení] cestujícím, jejichž let byl zpožděn 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) Jak mají být v případě kladné odpovědi na první otázku a záporné odpovědi na třetí otázku případně omezeny časové účinky rozsudku Soudního dvora v řízení o žádosti o rozhodnutí o předběžných otázkách v projednávané věci?

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

27 Usneseními předsedy Soudního dvora ze dne 30. listopadu 2011 byly věci C-581/10 a C-629/10 spojeny pro účely ústní části řízení a rozsudku.

## K předběžným otázkám

*K první otázce ve věci C-629/10, tj. k existenci práva na náhradu škody na základě nařízení č. 261/2004 v případě zpoždění letu a k podmínkám, za nichž musí být tato náhrada škody poskytnuta*

28 Podstatou první otázky předkládajícího soudu ve věci C-629/10 je, zda a případně za jakých podmínek mají cestující, jejichž let byl zpožděn, právo na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004.

29 V tomto ohledu je třeba poukázat na skutečnost, že ani článek 7 ani žádné jiné ustanovení tohoto nařízení takové právo výslovně neupravují.

30 Z článku 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení č. 261/2004 však vyplývá, že za podmínek upřesněných v uvedeném ustanovení mají právo na paušální náhradu škody cestující, jejichž let byl zrušen, aniž byli o zrušení předem informováni, nebo cestující, kteří o něm byli informováni ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a kterým není letecký dopravce schopen nabídnout přesměrování na let s časem odletu nejdříve jednu hodinu před plánovaným časem odletu a s časem příletu do cílového místa určení méně než dvě hodiny po plánovaném čase příletu (viz výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, bod 57).

31 Článek 5 odst. 1 písm. c) bod iii) uvedeného nařízení tak leteckému dopravci poskytuje jistý prostor, v němž může cestujícímu, jehož let byl na poslední chvíli zrušen, nabídnout přesměrování, aniž mu vznikne povinnost nahradit škodu. V souladu s tímto ustanovením má dopravce možnost nabídnout cestujícímu přesměrování, které bude trvat déle než zrušený let. I když ale dopravce plně využije obou možností, které mu uvedené ustanovení poskytuje, tj. uspíšení odletu uvedeného cestujícího o jednu hodinu a oddálení jeho příletu o méně než dvě hodiny, celková doba nabídnutého přesměrování nesmí v žádném případě překročit plánovanou dobu trvání zrušeného letu o tři nebo více hodin. Jakmile je tato hranice překročena, musí být dotyčnému cestujícímu poskytnuta náhrada škody.

32 Žádné ustanovení tohoto nařízení naproti tomu výslovně nepřiznává paušální náhradu škody cestujícím, kteří se na poslední chvíli před odletem nebo během letu dozví, že dojde k významnému zpoždění letu a že cílového místa určení dosáhnou o tři nebo více hodin později, než je původně plánovaný čas příletu.

33 V tomto ohledu je třeba připomenout, že zásada rovného zacházení vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, bod 48 a citovaná judikatura).

34 Na cestující, jejichž let byl zpožděn, a na cestující, jejichž let byl zrušen, je přitom třeba pohlížet tak, že se pro účely náhrady škody podle nařízení č. 261/2004 nacházejí ve srovnatelných situacích, neboť jsou tito cestující vystaveni podobnému nepohodlí, a to časové ztrátě v rozsahu tří nebo více hodin oproti původně plánovanému letu (viz výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, bod 54).

35 V obou případech jsou navíc cestující takřka zbaveni možnosti přeorganizovat si cestu dle svého uvážení, a to buď proto, že těsně před uskutečněním letu nebo v jeho průběhu došlo k závažné poruše, nebo proto, že byl takový let zrušen, a v důsledku toho bylo případně nabídnuto přesměrování. Je-li tedy pro cestující z jakéhokoli důvodu nezbytně nutné, aby cílového místa určení dosáhli v určitý okamžik, nemají žádnou možnost, jak se vyhnout časové ztrátě, která s touto novou situací přímo souvisí, neboť k tomu nemají žádný prostor.

36 Tyto úvahy jsou ostatně potvrzeny bodem 3 odůvodnění *in fine* nařízení č. 261/2004, který se zmiňuje mimo jiné o příliš vysokém počtu cestujících postižených zrušením letů bez předchozího varování a postižených významným zpožděním letů, a nepřímo tak poukazuje na to, že nepohodlí cestujících je v obou těchto případech rovnocenné.

37 Za těchto podmínek a s ohledem na to, že cílem nařízení č. 261/2004 je zvýšit ochranu všech cestujících v letecké dopravě, nelze s cestujícími, jejichž let byl zpožděn o tři nebo více hodin, a s cestujícími, kteří mají právo na náhradu škody na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) tohoto nařízení, zacházet odlišně, neboť takové nerovné zacházení s těmito dvěma skupinami cestujících není z hlediska cílů tohoto nařízení řádně odůvodněné (viz výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, body 59 a 60).

38 Aby se tato nerovnost odstranila, je třeba vykládat nařízení č. 261/2004 v tom smyslu, že cestujícím, jejichž let byl významně zpožděn, může svědčit právo na stejnou náhradu škody jako cestujícím, jejichž let byl zrušen, tj. na náhradu škody stanovenou v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) tohoto nařízení (viz výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, bod 61).

39 Je však třeba dodat, že přijetím nařízení č. 261/2004 zamýšlel zákonodárce dosáhnout i rovnováhy zájmů cestujících v letecké dopravě a zájmů leteckých dopravců. Stanovil určitá práva ve prospěch cestujících a zároveň v bodě 15 odůvodnění a v čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení stanovil, 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 (rozsudek Sturgeon a další, bod 67).

40 S ohledem na výše uvedené je třeba na první otázku ve věci C-629/10 odpovědět tak, že články 5 až 7 nařízení č. 261/2004 musejí být vykládány v tom smyslu, že cestující, jejichž let byl zpožděn, mají na základě tohoto nařízení právo na náhradu škody, jestliže v důsledku takového letu utrpí časovou ztrátu v rozsahu tří nebo více hodin, tzn. jestliže svého cílového místa určení dosáhnou o tři nebo více hodin později, než je čas příletu původně plánovaný leteckým dopravcem. Při takovém zpoždění však cestujícím právo na náhradu škody nevzniká, může-li letecký dopravce prokázat, že 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.

*K první a druhé otázce ve věci C-581/10 a ke třetí otázce písm. a) ve věci C-629/10, tj. k platnosti článků 5 až 7 nařízení č. 261/2004 z hlediska Montrealské úmluvy*

41 Podstata první a druhé otázky ve věci C-581/10 a třetí otázky písm. a) ve věci C-629/10 tkví v tom, zda jsou články 5 až 7 nařízení č. 261/2004 platné z hlediska čl. 29 věty druhé Montrealské úmluvy, jsou-li vykládány v tom smyslu, že cestující, jejichž let byl zpožděn a kteří svého cílového místa určení dosáhnou o tři nebo více hodin později, než je čas příletu původně plánovaný leteckým dopravcem, mají na základě uvedeného nařízení právo na náhradu škody.

42 Společnost Lufthansa, TUI Travel a další, německá vláda a vláda Spojeného království tvrdí, že kdyby mělo na základě uvedeného nařízení svědčit cestujícím, jejichž let byl zpožděn, právo na náhradu škody, bylo by uvedené nařízení v rozporu se zněním čl. 29 věty druhé Montrealské úmluvy, jež upravuje nárok na náhradu škody mimo jiné v případě škody způsobené zpožděním při letecké dopravě a k zásadě náhrady škody poskytované těmto cestujícím stanoví přesné podmínky a meze, jimž příslušná ustanovení nařízení č. 261/2004 nevyhovují.

43 Společnost Lufthansa, TUI Travel a další a uvedené vlády naproti tomu nijak nezpochybňují skutečnost, že v případě cestujících, jejichž let byl zrušen, a cestujících, jimž byl odepřen nástup na palubu, je právo na náhradu škody na základě nařízení č. 261/2004 slučitelné s čl. 29 větou druhou Montrealské úmluvy.

44 Zejména z článku 8 odst. 1 písm. b) ve spojení s čl. 7 odst. 2 nařízení č. 261/2004 však v tomto ohledu vyplývá, že odepření nástupu na palubu s přesměrováním nebo zrušení letu s přesměrováním může vést ke zpoždění v letecké přepravě cestujících a dále k náhradě škody cestujícím, kteří jsou takovým zpožděním postiženi.

45 Společnost Lufthansa, TUI Travel a další a uvedené vlády tak svou argumentací nepřímo zpochybňují samotné právo na náhradu škody upravené nařízením č. 261/2004, a v konečném důsledku též slučitelnost článků 5 až 7 tohoto nařízení s Montrealskou úmluvou.

46 V bodě 45 výše uvedeného rozsudku IATA a ELFAA přitom Soudní dvůr určil, že ani z článků 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy, ani z ostatních ustanovení této úmluvy nevyplývá, že by autoři posledně uvedené úmluvy měli v úmyslu uchránit letecké dopravce před jakoukoli jinou formou zásahů, než jaké upravují tato ustanovení, zejména takových zásahů, které mohou být stanoveny veřejnými orgány za účelem standardizované a okamžité nápravy újmy, jíž je nepohodlí způsobené zpožděním při letecké přepravě cestujících, aniž by tito cestující měli být vystaveni nesnázím spojeným s podáváním žalob na náhradu škody před soudy.

47 I když se předběžné otázky týkající se slučitelnosti s Montrealskou úmluvou svým předmětem omezovaly na standardizovaná a okamžitá opatření formou pomoci a péče podle článku 6 nařízení č. 261/2004, Soudní dvůr nevyloučil, že by se i jiná opatření, jako je náhrada škody podle článku 7 uvedeného nařízení, mohla nacházet mimo působnost Montrealské úmluvy.

48 Posledně uvedené opatření bylo konkrétně zkoumáno ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další, v němž Soudní dvůr upřesnil, že časová ztráta je nepohodlím ve smyslu nařízení č. 261/2004, podobně jako ostatní formy nepohodlí, jež mají být opatřeními stanovenými tímto nařízením napraveny. Soudní dvůr dále konstatoval, že toto nepohodlí musí být napraveno náhradou škody postiženým cestujícím na základě tohoto nařízení (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, body 52 a 61).

49 V tomto ohledu je třeba upřesnit, že podobně jako v případech nepohodlí zmíněných ve výše uvedeném rozsudku IATA a ELFAA nelze časovou ztrátu kvalifikovat jako „škodu způsobenou zpožděním“ ve smyslu článku 19 Montrealské úmluvy, a z tohoto důvodu časová ztráta nespadá do působnosti článku 29 Montrealské úmluvy.

50 Článek 19 této úmluvy totiž předpokládá zejména to, že škoda vznikne v důsledku zpoždění, že mezi zpožděním a škodou existuje příčinná souvislost a že je škoda individualizována konkrétní újmou, která jednotlivým cestujícím vznikla.

51 Předně však časová ztráta není škodou vzniklou v důsledku zpoždění, nýbrž nepohodlím, podobně jako další formy nepohodlí, které souvisejí s odepřením nástupu na palubu, zrušením letu a významným zpožděním letu a které tyto situace provázejí, jako je nedostatek komfortu nebo dočasná nemožnost používat prostředky komunikace, které jsou za běžných okolností dostupné.

52 Časová ztráta dále postihuje stejným způsobem všechny cestující, jejichž let je zpožděn, a proto je možné ji napravit standardizovaným opatřením a není nezbytné jakkoli zkoumat individuální situaci každého dotyčného cestujícího. Takové opatření se tak může použít okamžitě.

53 Konečně je třeba dodat, že mezi skutečným zpožděním a časovou ztrátou, která je pokládána za relevantní pro účely prokázání vzniku práva na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004 nebo pro účely výpočtu výše této náhrady škody, není nutně dána příčinná souvislost.

54 Konkrétní povinnost nahradit škodu upravená nařízením č. 261/2004 totiž nevzniká při každém skutečném zpoždění, nýbrž pouze při takovém zpoždění, které způsobuje časovou ztrátu v rozsahu tří nebo více hodin oproti původně plánovanému času příletu. Dále je třeba poukázat na to, že zatímco rozsah zpoždění je obvykle faktorem, který zvyšuje pravděpodobnost vzniku větších škod, paušální náhrada škody poskytovaná na základě uvedeného nařízení zůstává v tomto ohledu neměnná, protože při výpočtu výše náhrady škody poskytované podle článku 7 nařízení č. 261/2004 se délka skutečného zpoždění nad tři hodiny nezohledňuje.

55 Časová ztráta vyvolaná zpožděním letu, která je ve smyslu nařízení č. 261/2004 nepohodlím a kterou nelze kvalifikovat jako „škodu způsobenou zpožděním“ ve smyslu článku 19 Montrealské úmluvy, nemůže za těchto podmínek spadat do působnosti článku 29 uvedené úmluvy.

56 Povinnost nahradit škodu cestujícím, jejichž let byl významně zpožděn, vyplývající z nařízení č. 261/2004 se proto jeví být slučitelná s článkem 29 Montrealské úmluvy.

57 Dále je třeba konstatovat, že povinnost nahradit škodu, která vyplývá z nařízení č. 261/2004, je komplementární k článku 29 Montrealské úmluvy, neboť zaujímá místo před úpravou obsaženou v uvedeném článku (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA, bod 46).

58 Z toho plyne, že tato povinnost nahradit škodu sama o sobě nebrání tomu, aby dotyční cestující v případě, že jim totéž zpoždění způsobí vedle toho i individuální škody zakládající nárok na náhradu škody, mohli mimoto podat žaloby, jimiž se budou domáhat individualizované náhrady vzniklé škody za podmínek stanovených Montrealskou úmluvou (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA, body 44 a 47).

59 Při výkladu článku 12 nařízení č. 261/2004, nadepsaného „Další náhrady“, Soudní dvůr v tomto ohledu konstatoval, že tento článek má doplňovat uplatňování opatření stanovených v uvedeném nařízení, tak aby cestující byli odškodněni za veškerou újmu, která jim byla způsobena v důsledku nesplnění smluvních závazků leteckým dopravcem. Toto ustanovení tedy umožňuje vnitrostátnímu soudu uložit leteckému dopravci, aby poskytl náhradu za škodu způsobenou cestujícím porušením smlouvy o letecké přepravě na základě jiného právního základu, než je nařízení č. 261/2004, to znamená zejména za podmínek stanovených v Montrealské úmluvě nebo ve vnitrostátním právu (rozsudek ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další, C-83/10, Sb. rozh. s. I-9469, bod 38).

60 S ohledem na výše uvedené je nutno konstatovat, že přezkum první a druhé otázky ve věci C-581/10 a třetí otázky písm. a) ve věci C-629/10 neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost článků 5 až 7 nařízení č. 261/2004.

*Ke třetí otázce ve věci C-581/10 a třetí otázce písm. c) ve věci C-629/10, tj. k platnosti článků 5 až 7 nařízení č. 261/2004 z hlediska zásady právní jistoty*

61 Podstata třetí otázky ve věci C-581/10 a třetí otázky písm. c) ve věci C-629/10 tkví v tom, zda jsou články 5 až 7 nařízení č. 261/2004, tak jak byly vyloženy ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další, platné z hlediska zásady právní jistoty.

62 TUI Travel a další a vláda Spojeného království tvrdí, že vykládat nařízení č. 261/2004 v tom smyslu, že ukládá povinnost nahradit škodu cestujícím, jejichž let byl zpožděn, by bylo v rozporu s touto zásadou. Tento výklad je podle nich neslučitelný s výše uvedeným rozsudkem IATA a ELFAA, ze kterého vyplývá, že v takovýchto případech neexistuje žádná povinnost platit náhradu škody. Tento výklad je podle nich dále v rozporu se záměrem unijního zákonodárce a s jasným zněním tohoto nařízení, z něhož vyplývá, že náhrada škody musí být vyplacena pouze v případě odepření nástupu na palubu a v případě zrušení letu.

63 S ohledem na závěry vyslovené výše v tomto rozsudku musí být tato argumentace odmítnuta.

64 Předně pokud jde konkrétně o vztah mezi výše uvedeným rozsudkem IATA a ELFAA a výše uvedeným rozsudkem Sturgeon a další, z bodů 46 až 48 rozsudku v projednávané věci vyplývá, že mezi oběma uvedenými rozsudky neexistuje žádné pnutí, neboť ve druhém z nich byly uplatněny zásady stanovené v prvním.

65 Z bodů 30 až 39 rozsudku v projednávané věci dále vyplývá, že výklad nařízení č. 261/2004 v tom smyslu, že v případě významného zpoždění letu existuje povinnost nahradit škodu, není v rozporu s vůlí unijního zákonodárce.

66 Konečně v souvislosti s otázkou, zda jsou povinnosti uložené leteckým dopravcům jasné, je třeba připomenout, že zásada právní jistoty vyžaduje, aby jednotlivci mohli jednoznačně rozpoznat svá práva a povinnosti a postupovat podle toho (viz rozsudky ze dne 9. července 1981, Gondrand a Garancini, 169/80, Recueil, s. 1931, bod 17; ze dne 13. února 1996, Van Es Douane Agenten, C-143/93, Recueil, s. I-431, bod 27, jakož i ze dne 14. dubna 2005, Belgie v. Komise, C-110/03, Sb. rozh. s. I-2801, bod 30).

67 S ohledem na požadavky vyplývající ze zásady rovného zacházení však letečtí dopravci nemohou argumentovat zásadou právní jistoty, a tvrdit tak, že povinnost nahradit cestujícím škodu, kterou jim ukládá nařízení č. 261/2004, do výše částek, které toto nařízení stanoví, je v případě zpoždění letu v rozporu s posledně uvedenou zásadou.

68 Jak mimoto uvedl generální advokát v bodě 46 svého stanoviska, již od vyhlášení výše uvedeného rozsudku Sturgeon a další mohli cestující, jejichž let byl zpožděn, a letečtí dopravci jednoznačně rozpoznat, od kterého okamžiku se tito cestující mohou dovolávat vyplacení náhrady škody a od kterého okamžiku jsou letečtí dopravci povinni tuto náhradu vyplatit, neboť zavedení jasné časové hranice také umožňuje vyhnout se tomu, aby vnitrostátní soudy posuzovaly pojem „významné zpoždění“ odlišně, což by pak vedlo k právní nejistotě.

69 V důsledku toho je třeba konstatovat, že přezkum třetí otázky ve věci C-581/10 a třetí otázky písm. c) ve věci C-629/10 neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost článků 5 až 7 nařízení č. 261/2004.

*Ke třetí otázce písm. b) ve věci C-629/10, totiž k zásadě proporcionality*

70 Podstata třetí otázky písm. b) ve věci C-629/10 tkví v tom, zda jsou články 5 až 7 nařízení č. 261/2004 platné z hlediska zásady proporcionality, jsou-li vykládány v tom smyslu, že cestující, jejichž let byl zpožděn, mají na základě tohoto nařízení právo na náhradu škody.

71 Zásada proporcionality, jež je jednou z obecných zásad unijního práva, vyžaduje, aby akty orgánů Evropské unie nepřekročily meze toho, co je přiměřené a nezbytné k dosažení legitimních cílů sledovaných dotčenou právní úpravou; rozumí se přitom, že nabízí-li se volba mezi více přiměřenými opatřeními, je třeba zvolit nejméně omezující opatření a způsobené nevýhody nesmějí být nepřiměřené vzhledem ke sledovaným cílům (rozsudky ze dne 12. března 2002, Omega Air a další, C-27/00 a C-122/00, Recueil, s. I-2569, bod 62, jakož i ze dne 12. ledna 2006, Agrarproduktion Staebelow, C-504/04, Sb. rozh. s. I-679, bod 35).

72 V projednávané věci je třeba připomenout, že cílem nařízení č. 261/2004 je zajištění vysoké úrovně 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 významnému zpoždění letu, neboť ve všech těchto případech jsou jim způsobeny podobné závažné potíže a nepohodlí spojené s leteckou dopravou (viz výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, bod 44).

73 TUI Travel a další a vláda Spojeného království tvrdí, že je-li nařízení č. 261/2004 vykládáno v tom smyslu, že upravuje vyplacení náhrady škody cestujícím v případě zpoždění letu, pak je takový výklad nepřiměřený ve vztahu k cílům sledovaným tímto nařízením, neboť by vedl k tomu, že letečtí dopravci ponesou nadměrnou finanční zátěž. Tento výklad by měl podle nich také nepřiměřený dopad na cestující, protože by hrozilo, že dopravci promítnou finanční náklady spojené s touto povinností do svých cen a omezí počet místních letů a spojení do vzdálenějších destinací.

74 V tomto ohledu je však třeba rovnou připomenout, že paušální náhrada škody upravená v článku 7 nařízení č. 261/2004 umožňuje napravit časovou ztrátu, kterou cestující utrpěli, přičemž tito cestující nemusí prokazovat, že jim vznikla individualizovaná újma. Toto opatření tak umožňuje zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě, o jejíž dosažení toto nařízení usiluje.

75 Vzhledem k tomu, že způsobená časová ztráta je nevratná, objektivní a snadno vyčíslitelná (viz zejména výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, bod 52), jeví se být opatření spočívající v tom, že se všem cestujícím, kterých se toto nepohodlí týká, poskytne okamžitá a paušální peněžitá náhrada škody, zvlášť vhodné.

76 Je pravda, že tato náhrada škody má pro letecké dopravce nepochybné finanční důsledky. Tyto důsledky však nelze považovat za nepřiměřené ve vztahu k cíli spočívajícímu ve vysoké úrovni ochrany cestujících v letecké dopravě.

77 Předně se totiž povinnost nahradit škodu vyplývající z článku 7 nařízení č. 261/2004 netýká každého zpoždění, nýbrž pouze zpoždění významného.

78 Dále může být výše náhrady škody stanovená na 250, 400 a 600 eur v závislosti na délce daného letu ještě snížena o 50 % v souladu s čl. 7 odst. 2 písm. c) nařízení č. 261/2004, jestliže zpoždění letu, na který se nevztahuje čl. 7 odst. 2 písm. a) a b) uvedeného nařízení, nedosáhne čtyř hodin (výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, bod 63).

79 Letečtí dopravci navíc nemají povinnost vyplácet uvedenou 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 (viz výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, bod 67).

80 Dále je třeba poukázat na to, že splněním povinností na základě nařízení č. 261/2004 není dotčena možnost leteckých dopravců požadovat po jakékoli osobě, jež způsobila zpoždění, včetně třetích osob, náhradu škody, jak stanoví článek 13 uvedeného nařízení. Taková náhrada tedy může zmírnit, či dokonce odstranit finanční zátěž, kterou nesou uvedení dopravci v důsledku těchto povinností. Kromě toho se nejeví nepřiměřeným, aby tyto povinnosti, s výhradou výše uvedeného nároku na náhradu škody, nesli přímo letečtí dopravci, s nimiž dotyční cestující uzavřeli smlouvu o přepravě, která je opravňuje k letu, jenž by neměl být ani zrušen, ani zpožděn (výše uvedené rozsudky IATA a ELFAA, bod 90, a Sturgeon a další, bod 68).

81 Z judikatury ostatně vyplývá, že význam cíle spočívajícího v ochraně spotřebitele, včetně cestujícího v letecké dopravě, může odůvodnit i značné negativní hospodářské důsledky pro určité hospodářské subjekty (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 8. června 2010, Vodafone a další, C-58/08, Sb. rozh. s. I-4999, body 53 a 69).

82 Je třeba dodat, jak uvedl generální advokát v bodě 60 svého stanoviska, že podle údajů předložených Soudnímu ohledně výskytu významných zpoždění a nákladů leteckých společností na uvedenou náhradu škody činí podíl letů, u nichž zpoždění zakládá právo na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004, méně než 0,15 %.

83 Konečně nebyla Soudnímu dvoru předložena žádná konkrétní skutečnost, na jejímž základě by bylo možné konstatovat, že by vyplacení náhrady škody v případě významného zpoždění vedlo ke zvýšení cen nebo k omezení počtu místních letů a spojení do vzdálenějších destinací.

84 Proto je třeba konstatovat, že přezkum třetí otázky písm. b) ve věci C-629/10 neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost článků 5 až 7 nařízení č. 261/2004.

*Ke druhé a páté otázce ve věci C-629/10*

85 Vzhledem k tomu, že tyto otázky byly položeny pro případ záporné odpovědi na první otázku ve věci C-629/10, není namístě na ně odpovídat.

*Ke čtvrté otázce ve věci C-629/10 týkající se časových účinků tohoto rozsudku*

86 V rámci čtvrté otázky ve věci C-629/10 se předkládající soud táže, jaké jsou časové účinky tohoto rozsudku, pokud jde o právo na náhradu škody v případě cestujících, jejichž let byl zpožděn o tři nebo více hodin oproti původně plánovanému času příletu.

87 TUI Travel a další tvrdí, že pokud Soudní dvůr odpoví na první otázku kladně a na třetí záporně, musí omezit časové účinky tohoto rozsudku tak, aby se cestující nemohli dovolávat článků 5 až 7 nařízení č. 261/2004 na podporu návrhů na náhradu škody v souvislosti se zpožděnými lety předcházejícími datu vyhlášení tohoto rozsudku, s výjimkou cestujících, kteří již ke dni vyhlášení tohoto rozsudku podali k soudu žalobu na náhradu škody. Navzdory výše uvedenému rozsudku Sturgeon a další se totiž letecké společnosti a ostatní dotčené subjekty mohou v současné době důvodně domnívat, že se článek 7 nařízení č. 261/2004 nevztahuje na cestující, jejichž let byl zpožděn, protože je uvedený rozsudek v rozporu s jasným zněním uvedeného nařízení i s výše uvedeným rozsudkem IATA a ELFAA.

88 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury platí, že výklad ustanovení unijního práva, který učiní 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 podmínky pro předložení sporu týkajícího se použití uvedeného

ustanovení příslušným soudům (viz zejména rozsudky ze dne 3. října 2002, Barreira Pérez, C-347/00, Recueil, s. I-8191, bod 44, jakož i ze dne 17. února 2005, Linneweber a Akritidis, C-453/02 a C-462/02, Sb. rozh. s. I-1131, bod 41).

89 Jen výjimečně mohou okolnosti přimět Soudní dvůr k tomu, aby na základě obecné zásady právní jistoty, která je vlastní unijnímu právnímu řádu, omezil možnost všech zúčastněných osob dovolávat se ustanovení, jehož výklad podal, za účelem zpochybnění právních vztahů založených v dobré víře (viz zejména rozsudky ze dne 23. května 2000, Buchner a další, C-104/98, Recueil, s. I-3625, bod 39, jakož i Linneweber a Akritidis, uvedený výše, bod 42).

90 V tomto rámci však Soudnímu dvoru přísluší určit jediný okamžik, od kterého bude jeho výklad určitého ustanovení unijního práva vyvolávat účinky.

91 Soudní dvůr již v tomto ohledu určil, že omezení časových účinků takového výkladu lze připustit pouze v samotném rozsudku, kterým se rozhoduje o požadovaném výkladu. Tato zásada 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 (rozsudek ze dne 6. března 2007, Meilicke a další, C-292/04, Sb. rozh. s. I-1835, bod 37).

92 Výklad, který požadoval High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) ve věci C-629/10, se týká práva na náhradu škody na základě nařízení č. 261/2004, která se vyplácí cestujícím v letecké dopravě, jestliže jim v důsledku zpoždění letu vznikla časová ztráta v rozsahu tří nebo více hodin, tzn. jestliže svého cílového místa určení dosáhnou o tři nebo více hodin později, než je čas příletu původně plánovaný leteckým dopravcem. V tomto ohledu vyplývá již z bodu 61 výše uvedeného rozsudku Sturgeon a další, že cestující v letecké dopravě takové právo mají.

93 Je přitom nutno konstatovat, že v posledně uvedeném rozsudku Soudní dvůr neomezil časové účinky výkladu nařízení č. 261/2004 ohledně práva na náhradu škody zmíněného v předchozím bodě.

94 V důsledku toho není namístě omezovat časové účinky rozsudku v projednávané věci.

## K nákladům řízení

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

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

**1) Články 5 až 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, musejí být vykládány v tom smyslu, že cestující, jejichž let byl zpožděn, mají na základě tohoto nařízení právo na náhradu škody, jestliže v důsledku takového letu utrpí časovou ztrátu v rozsahu tří nebo více hodin, tzn. jestliže svého cílového místa určení dosáhnou o tři nebo více hodin později, než je čas příletu původně plánovaný leteckým dopravcem. Při takovém zpoždění však cestujícím právo na náhradu škody nevzniká, může-li letecký dopravce prokázat, že 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.**

**2) Přezkum předběžných otázek neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost článků 5 až 7 nařízení č. 261/2004.**

Podpisy.