



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

31. ledna 2013*

„Letecká doprava — Nařízení (ES) č. 261/2004 — Pojem ‚mimořádné okolnosti‘ — Povinnost poskytnout pomoc cestujícím v případě zrušení letu z důvodu ‚mimořádných okolností‘ — Sopečná erupce vedoucí k uzavření vzdušného prostoru — Erupce islandské sopky Eyjafjallajökull“

Ve věci C-12/11,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Dublin Metropolitan District Court (Irsko) ze dne 10. listopadu 2010, došlým Soudnímu dvoru dne 10. ledna 2011, v řízení

Denise McDonagh

proti

Ryanair Ltd,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení K. Lenaerts, vykonávající funkci předsedy třetího senátu, E. Juhász, G. Arestis, T. von Danwitz a D. Šváby (zpravodaj), soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: R. Șereș, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 9. února 2012,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za D. McDonagh J. Hennessym, solicitor,
- za Ryanair Ltd G. Berrischem, Rechtsanwalt, M. Haydenem, Senior Counsel, a R. Aylwardem, Barrister-at-Law,
- za německou vládu T. Henzem a J. Kemper, jako zmocněnci,
- za francouzskou vládu G. de Berguesem a M. Perrotem, jako zmocněnci,
- za polskou vládu M. Szpunarem, jako zmocněncem,
- za vládu Spojeného království S. Ossowskim, jako zmocněncem,

* Jednací jazyk: angličtina.

— 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 N. Yerrell, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 22. března 2012,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu a posouzení platnosti čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 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; oprava v Úř. věst. L 92, 4.4.2009, s. 5).
- 2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi D. McDonagh a společností Ryanair Ltd (dále jen „Ryanair“), který se týkal skutečnosti, že tato společnost odmítla poskytnout D. McDonagh péči upravenou v čl. 5 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 poté, co byl v důsledku erupce islandské sopky Eyjafjallajökull zrušen její let a došlo k uzavření části evropského vzdušného prostoru.

Právní rámec

Mezinárodní právo

- 3 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“).
- 4 Poslední pododstavec preambule Montrealské úmluvy stanoví:
„Přesvědčeny, že společný krok států k další harmonizaci a kodifikaci některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu formou nové úmluvy je nejvhodnějším prostředkem pro dosažení spravedlivého vyvážení zájmů [...]“
- 5 Článek 29 uvedené úmluvy zní:
„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

6 První, druhý, čtrnáctý a patnáctý bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 stanoví:

„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.

[...]

14) Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců 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.

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.“

7 Článek 5 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Zrušení“, stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

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

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, jestliže [ledaže]

i) nejsou [jsou] o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo

ii) nejsou [jsou] o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději [méně než] čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo

- 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 [dosáhnout jejich] 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.

[...]“

- 8 Článek 8 tohoto nařízení vymezuje způsoby pomoci, kterou cestujícím poskytuje letecký dopravce, pokud jde o jejich nárok na proplacení výdajů nebo přesměrování.

- 9 Článek 9 uvedeného nařízení, nadepsaný „Právo na poskytnutí péče“, zní následovně:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, jsou cestujícím zdarma nabídnuty:

- a) strava a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době;
- b) ubytování v hotelu, pokud
 - se pobyt na jednu noc nebo více nocí stane nezbytným, nebo
 - se nezbytným stane pobyt delší než zamýšlený cestujícím;
- c) přeprava mezi letištěm a místem ubytování (hotelem nebo jiným zařízením).

2. Navíc jsou cestujícím zdarma nabídnuty dva telefonní hovory, podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou.

[...]“

- 10 Článek 12 odst. 1 tohoto nařízení, nadepsaný „Další náhrady“, stanoví, že „toto nařízení se použije, aniž jsou dotčena práva cestujících požadovat další náhrady. Náhrady poskytnuté podle tohoto nařízení mohou být od dalších náhrad odečteny.“

- 11 Článek 16 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Porušení předpisů“, zní:

„1. Každý členský stát určí subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení ve vztahu k letům z letišť nacházejícím se na jeho území a letům z třetí země na tato letiště. Tento subjekt v případě potřeby přijme nezbytná opatření, která zajistí, aby byla dodržována práva cestujících. Členské státy oznámí Komisi subjekt, který byl v souladu s tímto odstavcem určen.

[...]

3. Sankce stanovené členskými státy za porušení tohoto nařízení musí být účinné, přiměřené a odrazující.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 12 Denise McDonagh si dne 11. února 2010 zarezervovala u společnosti Ryanair za cenu 98 eur let z Fara (Portugalsko) do Dublinu (Irsko), který se měl uskutečnit dne 17. dubna 2010. Dne 20. března 2010 došlo k erupci islandské sopky Eyjafjallajökull. Dne 14. dubna 2010 nastala explozivní fáze sopky, v jejímž důsledku byl do evropského vzdušného prostoru vypuštěn mrak sopečného popela. Dne 15. dubna 2010 uzavřely příslušné orgány pro regulaci letectví vzdušný prostor nad několika členskými státy z důvodu rizik pro leteckou přepravu.
- 13 Dne 17. dubna 2010 byl kvůli uzavření irského vzdušného prostoru zrušen let D. McDonagh. Lety společnosti Ryanair mezi kontinentální Evropou a Irskem byly obnoveny dne 22. dubna 2010 a D. McDonagh se mohla do Dublinu vrátit až dne 24. dubna 2010.
- 14 Společnost Ryanair neposkytla žalobkyni v původním řízení v období mezi 17. a 24. dubnem 2010 péči podle podmínek upravených v článku 9 nařízení č. 261/2004.
- 15 Denise McDonagh podala proti společnosti Ryanair u předkládajícího soudu žalobu na náhradu částky 1 129,41 eur, která odpovídala nákladům na stravu, ubytování a dopravu, jež během tohoto období vynaložila.
- 16 Společnost Ryanair tvrdí, že uzavření vzdušného prostoru nad částí Evropy v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull nepředstavuje „mimořádné okolnosti“ ve smyslu nařízení č. 261/2004, nýbrž „zcela mimořádné okolnosti“, které ji zprošťují nejen její povinnosti poskytnout náhradu, ale i jejích povinností poskytnout péči podle článků 5 a 9 tohoto nařízení.
- 17 Vzhledem k pochybnostem, zda může být povinnost poskytnout uvedenou péči za takových okolností, jaké nastaly ve věci v původním řízení, omezena, a s ohledem na skutečnost, že Soudní dvůr o této otázce dosud nerozhodoval, rozhodl se Dublin Metropolitan District Court přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
 - „1) Překračují takové okolnosti, jako je uzavření evropského vzdušného prostoru v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull na Islandu, která způsobila rozsáhlá a dlouhotrvající přerušení leteckého provozu, rámec „mimořádných okolností“ ve smyslu nařízení č. 261/2004?
 - 2) Pokud je odpověď na první otázku kladná, je odpovědnost vyplývající z povinnosti poskytnout péči za takových okolností vyloučena podle článků 5 a 9 [nařízení č. 261/2004]?
 - 3) Je-li odpověď na druhou otázku záporná, jsou články 5 a 9 [nařízení č. 261/2004] neplatné v rozsahu, v němž porušují zásady proporcionality a zákazu diskriminace, zásadu „spravedlivého vyvážení zájmů“ obsaženou v Montrealské úmluvě a články 16 a 17 Listiny základních práv Evropské unie [dále jen „Listina“]?
 - 4) Je třeba povinnost podle článků 5 a 9 [nařízení č. 261/2004] vykládat tak, že v případech, kdy je zrušení letů způsobeno „mimořádnými okolnostmi“, obsahuje implicitní omezení péče, která má být poskytnuta, jako je například časové omezení nebo omezení peněžního charakteru?
 - 5) Je-li odpověď na čtvrtou otázku záporná, jsou články 5 a 9 [nařízení č. 261/2004] neplatné v rozsahu, v němž porušují zásady proporcionality a zákazu diskriminace, zásadu „spravedlivého vyvážení zájmů“ obsaženou v Montrealské úmluvě a články 16 a 17 [Listiny]?“

K předběžným otázkám

K přípustnosti

- 18 Rada Evropské unie má za to, že otázky jsou nepřípustné z důvodu, že nejsou pro spor v původním řízení relevantní, jelikož v případě zrušení letu a bez ohledu na důvod jeho zrušení se cestující v letecké dopravě nemohou za účelem obdržení náhrady škody od leteckého dopravce dovolávat u vnitrostátního soudu skutečnosti, že tento dopravce nesplnil svou povinnost poskytnout péči upravenou v čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004.
- 19 V této souvislosti je třeba připomenout, že podle čl. 5 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 musí letecký dopravce v případě zrušení letu za podmínek v něm stanovených nabídnout dotčeným cestujícím zdarma občerstvení, ubytování a komunikační služby upravené v článku 9 uvedeného nařízení.
- 20 Soudní dvůr již měl příležitost uvést, že pokud letecký dopravce nesplnil povinnosti, které jsou mu uloženy podle uvedeného článku 9, je cestující v letecké dopravě oprávněn uplatnit nárok na náhradu škody na základě povinností stanovených v uvedených ustanoveních (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další, C-83/10, Sb. rozh. s. I-9469, bod 44), přičemž taková žaloba nemůže být chápána tak, že jejím cílem je získání náhrady škody, která má jakožto individualizovaná náprava kompenzovat škodu vyplývající ze zrušení dotčeného letu za podmínek upravených zejména v článku 22 Montrealské úmluvy (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek Sousa Rodríguez a další, bod 38).
- 21 Cílem takové žaloby, jako je žaloba dotčená ve věci v původním řízení, je totiž dosáhnout toho, aby letecký dopravce poskytl plnění, jež odpovídá splnění jeho povinnosti poskytnout péči podle čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004, která, pro připomenutí, zaujímá místo před úpravou obsaženou v Montrealské úmluvě (viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061, bod 32, jakož i ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, bod 57).
- 22 Okolnost, kterou zdůraznila v této souvislosti Rada, že každý členský stát určí subjekt odpovědný za prosazování nařízení č. 261/2004, který případně přijme nezbytná opatření pro dodržení práv cestujících a jemuž může každý cestující předložit stížnost týkající se porušení tohoto nařízení v souladu s článkem 16 uvedeného nařízení, nemůže zpochybnit nárok cestujícího na takovou náhradu.
- 23 Uvedený článek totiž nelze vykládat tak, že vyhrazuje uložení sankce za nedodržení povinnosti leteckých dopravců poskytnout péči uvedenou v čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 tohoto nařízení pouze vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování nařízení č. 261/2004.
- 24 V důsledku toho je třeba dospět k závěru, že cestující v letecké dopravě se může u vnitrostátního soudu dovolávat skutečnosti, že letecký dopravce nesplnil svou povinnost poskytnout péči upravenou v čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004, za tím účelem, aby od tohoto dopravce získal náhradu výdajů, které měl daný dopravce nést podle uvedených ustanovení.
- 25 Tedy vzhledem k tomu, že otázky jsou pro vyřešení sporu relevantní, je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce přípustná.

K věci samé

K první otázce

- 26 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda článek 5 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že takové okolnosti, jako je uzavření části evropského vzdušného prostoru v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull, představují „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto nařízení, které nezbavují letecké dopravce jejich povinnosti poskytnout péči upravenou v čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004, nebo zda naopak a z důvodu jejich zvláštního rozsahu pod tento pojem nespadají, a tito letečtí dopravci jsou tedy dané povinnosti zproštěni.
- 27 Úvodem je třeba konstatovat, že pojem „mimořádné okolnosti“ nenáleží mezi pojmy, které jsou definovány v článku 2 nařízení č. 261/2004 nebo v jiných ustanoveních tohoto nařízení, přestože body 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení obsahují demonstrativní výčet těchto okolností.
- 28 V této souvislosti z ustálené judikatury vyplývá, že význam a dosah výrazů, které unijní právo nijak nedefinuje, musí být určen v souladu s jejich obvyklým smyslem v běžném jazyce, s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém jsou použity, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž součástí jsou (výše uvedený rozsudek Wallentin-Hermann, bod 17).
- 29 Podle běžného jazyka se výrazem „mimořádné okolnosti“ rozumí doslova okolnosti „vymykající se běžnému stavu“. V letecké dopravě představují událost, která není vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole (výše uvedený rozsudek Wallentin-Hermann, bod 23). Jinými slovy, jak uvedl generální advokát v bodě 34 svého stanoviska, jsou do tohoto pojmu zahrnuty veškeré okolnosti, které se vymykají kontrole leteckého dopravce, bez ohledu na povahu a závažnost těchto okolností.
- 30 Nařízení č. 261/2004 neobsahuje žádnou skutečnost umožňující dospět k závěru, že nad rámec „mimořádných okolností“ uvedených v čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení uznává odlišnou kategorii „obzvláště mimořádných“ událostí, která by mohla vést ke zproštění leteckého dopravce všech jeho povinností, včetně těch, které má na základě článku 9 uvedeného nařízení.
- 31 Pokud jde o kontext a cíle sledované článkem 5 nařízení č. 261/2004, který stanoví povinnosti leteckého dopravce v případě zrušení letu, je třeba připomenout, že pokud nastanou mimořádné okolnosti, zprošťuje třetí odstavec uvedeného článku leteckého dopravce pouze povinnosti náhrady škody na základě článku 7 uvedeného nařízení. Unijní zákonodárce tedy zamýšlel, aby byla povinnost poskytnout péči podle článku 9 tohoto nařízení uložena leteckému dopravci bez ohledu na událost, která způsobila zrušení letu. Dále z bodů 1 a 2 odůvodnění nařízení č. 261/2004 jasně vyplývá, že cílem uvedeného nařízení je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a že toto nařízení zohledňuje obecně požadavky ochrany spotřebitele, jelikož zrušení letu způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí (výše uvedené rozsudky Wallentin Hermann, bod 18, jakož i Nelson a další, bod 72).
- 32 Výklad, podle kterého by takové okolnosti, jako jsou okolnosti dotčené v původním řízení, nespadaly zejména z důvodu svého původu a rozsahu pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu nařízení č. 261/2004, by byl v rozporu nejen s významem tohoto pojmu v běžném jazyce, ale rovněž s cíli uvedeného nařízení.
- 33 Takový výklad by totiž vedl k tomu, že by letečtí dopravci byli povinni poskytnout péči na základě článku 9 nařízení č. 261/2004 cestujícím v letecké dopravě, kteří by se z důvodu zrušení letu nacházeli v situaci omezených potíží a nepohodlí, zatímco takovým cestujícím, jako je žalobkyně v původním řízení, kteří by se nacházeli v obzvláště nepříjemné situaci, jelikož jsou nuceni zůstat po dobu několika dnů na letišti, by taková péče poskytnuta nebyla.

34 S ohledem na výše uvedené je třeba na první otázku odpovědět tak, že článek 5 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že takové okolnosti, jako je uzavření části evropského vzdušného prostoru v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull, představují „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto nařízení, které nezbavují letecké dopravce povinnosti poskytnout péči upravenou v čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 uvedeného nařízení.

35 Z odpovědi na první otázku vyplývá, že není namístě odpovídat na druhou a třetí otázku.

Ke čtvrté a páté otázce

36 Podstata čtvrté a páté otázky předkládajícího soudu, které je třeba posoudit společně, tkví v tom, zda čl. 5 odst. 1 písm. b) a článek 9 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že v případě zrušení letu z důvodu takových „mimořádných okolností“, jako jsou okolnosti, které nastaly ve věci v původním řízení, je povinnost poskytnout péči cestujícím, upravená v těchto ustanoveních, omezena časově či finančně, a pokud tomu tak není, zda jsou takto vykládaná uvedená ustanovení neplatná s ohledem na zásady proporcionality a zákazu diskriminace, zásadu „spravedlivého vyvážení zájmů“ upravenou v Montrealské úmluvě a z hlediska článků 16 a 17 Listiny.

37 V této souvislosti je nutno uvést, že unijní zákonodárce upravil pro případ zrušení letu z důvodu „mimořádných okolností“ povinnosti leteckých dopravců stanovené v čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004.

38 Podle bodu 15 odůvodnění a čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení je letecký dopravce odchýlně od prvního odstavce tohoto článku zproštěn své povinnosti poskytnout náhradu cestujícím na základě článku 7 uvedeného nařízení, jestliže může prokázat, že je zrušení způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce (výše uvedený rozsudek Nelson a další, bod 39).

39 V této souvislosti Soudní dvůr uvedl, že za takových okolností je letecký dopravce zproštěn pouze povinnosti poskytnout náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004, a že jeho povinnost poskytnout péči podle článku 9 tohoto nařízení tedy zůstává nedotčena (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. května 2011, Eglitis a Ratnieks, C-294/10, Sb. rozh. s. I-3983, body 23 a 24).

40 Kromě toho nevyplývá z nařízení č. 261/2004 žádné omezení, ať již časového či finančního charakteru, které by se vztahovalo k povinnosti poskytnout za takových mimořádných okolností, jaké nastaly ve věci v původním řízení, cestujícím péči.

41 Z článku 9 nařízení č. 261/2004 totiž vyplývá, že leteckému dopravci přísluší všechny povinnosti poskytnout péči cestujícím, jejichž let byl zrušen, v plném rozsahu během celé doby, po kterou musí dotčení cestující čekat na přesměrování. V tomto smyslu vyplývá jasně z prvního odstavce písm. b) tohoto článku, že ubytování v hotelu je leteckým dopravcem nabízeno zdarma po „nezbytnou“ dobu.

42 Jakýkoli odlišný výklad, který by uznal ať již časové či finanční omezení povinnosti leteckého dopravce poskytnout péči cestujícím, jejichž let byl zrušen, by navíc zpochybnil cíle sledované nařízením č. 261/2004 a připomenuté v bodě 31 tohoto rozsudku, jelikož by nad rámec přiznaného omezení byli cestující zbaveni veškeré péče, a tak odkázáni sami na sebe. Jak přitom uvedl generální advokát v bodě 52 svého stanoviska, poskytnutí péče těmto cestujícím je obzvláště důležité, pokud dojde k mimořádným okolnostem, které přetrvávají v čase, a právě v případě, že je doba čekání způsobeného zrušením letu zvláště dlouhá, je nezbytné dbát na to, aby byl cestujícímu v letecké dopravě, jehož let byl zrušen, umožněn přístup k produktům a službám prvořadě potřeby, a to po celou dobu čekání.

- 43 V důsledku toho a na rozdíl od tvrzení společnosti Ryanair nelze z nařízení č. 261/2004 vyvodit, že za takových okolností, jaké nastaly ve věci v původním řízení, musí povinnost poskytnout péči cestujícím uvedená v člancích 5 a 9 tohoto nařízení podléhat omezení časového či finančního charakteru.
- 44 Je nicméně nezbytné se ubezpečit, že výklad navržený v předchozím bodě není v rozporu se zásadou proporcionality, zásadou „spravedlivého vyvážení zájmů“ upravenou v Montrealské úmluvě a zásadou zákazu diskriminace, jakož i s články 16 a 17 Listiny. Podle obecné interpretační zásady musí být totiž unijní akt vykládán v co největším možném rozsahu způsobem, který nezpochybňuje jeho platnost, a v souladu s veškerým primárním právem (rozsudek ze dne 16. září 2010, Chatzi, C-149/10, Sb. rozh. s. I-8489, bod 43).
- 45 Pokud jde nejprve o zásadu proporcionality, je třeba připomenout, že Soudní dvůr měl již v bodech 78 až 92 svého rozsudku ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, Sb. rozh. s. I-403) příležitost konstatovat, že články 5 až 7 nařízení č. 261/2004 nejsou neplatné z důvodu, že porušují zásadu proporcionality.
- 46 Žádná skutečnost neumožňuje zpochybnit platnost konstatovanou Soudním dvorem v uvedeném rozsudku, a to ani z důvodu neexistence časového nebo finančního omezení povinnosti poskytnout péči za takových okolností, jaké nastaly ve věci v původním řízení.
- 47 Okolnost, že taková povinnost poskytnout péči, jako je povinnost definovaná v článku 9 nařízení č. 261/2004, má podle společnosti Ryanair určité finanční důsledky pro letecké dopravce, není takové povahy, aby vyvrátila uvedené konstatování, jelikož tyto důsledky nelze považovat za nepřiměřené ve vztahu k cíli zvýšené ochrany cestujících.
- 48 Význam přiznávaný cíli ochrany spotřebitelů, včetně cestujících v letecké dopravě, totiž může odůvodnit i značně negativní hospodářské důsledky vzniklé některým hospodářským subjektům (výše uvedený rozsudek Nelson a další, bod 81 a citovaná judikatura).
- 49 Jak navíc uvedl generální advokát v bodech 58 a 60 svého stanoviska, letečtí dopravci by jakožto informované subjekty měli předvídat náklady související se splněním své případné povinnosti poskytnutí péče a mohou kromě toho promítnout náklady, které tato povinnost způsobuje, do cen letenek.
- 50 Z toho vyplývá, že čl. 5 odst. 1 písm. b) a článek 9 nařízení č. 261/2004 nejsou v rozporu se zásadou proporcionality.
- 51 Cestujícímu v letecké dopravě však mohou být jakožto náhrada z důvodu, že letecký dopravce nesplnil svou povinnost poskytnutí péče podle čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004, vráceny pouze částky, které se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k nahrazení selhání leteckého dopravce při poskytnutí péče uvedenému cestujícímu, což musí posoudit vnitrostátní soud.
- 52 Pokud jde zadruhé o zásadu „spravedlivého vyvážení zájmů“ upravenou v posledním pododstavci preambule Montrealské úmluvy, postačí připomenout, že standardizovaná a okamžitá opatření k nápravě újmy upravená v nařízení č. 261/2004, mezi něž patří povinnost poskytnutí péče cestujícím, jejichž let byl zrušen, nenáleží k opatřením, pro která Montrealská úmluva stanoví podmínky výkonu (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek Wallentin-Hermann, bod 32 a citovaná judikatura).
- 53 Proto není namístě posuzovat platnost uvedených ustanovení z hlediska zásady „spravedlivého vyvážení zájmů“ upravené v uvedené úmluvě.

- 54 Co se týče zatřetí obecné zásady zákazu diskriminace nebo rovného zacházení, společnost Ryanair tvrdí, že povinnost poskytnutí péče upravená v čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004 v takové situaci, jako je situace ve věci v původním řízení, by vedla k tomu, že by leteckým dopravcům náležely povinnosti, které za okolností podobných okolnostem, které nastaly ve věci v původním řízení, nezatěžují jiné způsoby dopravy upravené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. L 315, s. 14), nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 334, s. 1) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 55, s. 1), i když se cestující blokovaní rozsáhlým a dlouhotrvajícím přerušením přepravy nacházejí, bez ohledu na způsob dopravy, ve stejné situaci.
- 55 V této souvislosti je třeba připomenout, že v bodech 93 až 99 výše uvedeného rozsudku IATA a ELFAA již Soudní dvůr konstatoval, že články 5 až 7 nařízení č. 261/2004 neporušují zásadu rovného zacházení.
- 56 Situace podniků působících v odvětví provozu různých způsobů dopravy není totiž srovnatelná, jelikož tyto jednotlivé způsoby dopravy nejsou vzhledem ke způsobům jejich fungování, podmínkám jejich dostupnosti a rozdělení jejich sítí zaměnitelné, pokud jde o podmínky jejich používání (výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA, bod 96).
- 57 Za těchto okolností mohl unijní zákonodárce zavést v jednotlivých odvětvích dopravy pravidla upravující různé úrovně ochrany spotřebitele.
- 58 Z toho vyplývá, že čl. 5 odst. 1 písm. b) a článek 9 nařízení č. 261/2004 neporušují zásadu zákazu diskriminace.
- 59 Pokud jde o čtvrté o články 16 a 17 Listiny, které zaručují svobodu podnikání a právo na vlastnictví, společnost Ryanair tvrdí, že povinnost poskytnutí péče cestujícím uložená leteckým dopravcům za takových okolností, jako jsou okolnosti dotčené v původním řízení, má za následek, že tito dopravci jsou zbaveni části výsledků své práce a investic, které uskutečnili.
- 60 V této souvislosti je třeba nejprve připomenout, že se svoboda podnikání a právo na vlastnictví neprojevují jako absolutní výsady, ale musí na ně být nahlíženo ve vztahu k jejich společenské funkci (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. září 2012, Deutsches Weintor, C-544/10, bod 54 a citovaná judikatura).
- 61 Kromě toho čl. 52 odst. 1 Listiny připouští, že výkon práv zakotvených v Listině může být omezen za předpokladu, že jsou tato omezení stanovena zákonem, respektují podstatu uvedených práv a svobod a že při dodržení zásady proporcionality jsou nezbytná a skutečně odpovídají cílům obecného zájmu, které uznává Unie, nebo potřebě ochrany práv a svobod druhého.
- 62 Dochází-li ke střetu několika práv chráněných unijním právním řádem, musí být při tomto posouzení nutně vyváženy požadavky spojené s ochranou těchto různých práv a nastolena spravedlivá rovnováha mezi těmito právy (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 29. ledna 2008, Promusicae, C-275/06, Sb. rozh. s. I-271, body 65 a 66, jakož i výše uvedený rozsudek Deutsches Weintor, bod 47).
- 63 V projednávaném případě odkazuje předkládající soud na články 16 a 17 Listiny. Je však třeba zohlednit i její článek 38, který má podobně jako článek 169 SFEU zajišťovat v politikách Unie vysokou úroveň ochrany spotřebitelů, včetně cestujících v letecké dopravě. Jak totiž bylo připomenuto v bodě 31 tohoto rozsudku, ochrana těchto cestujících patří mezi hlavní cíle nařízení č. 261/2004.

⁶⁴ Z bodů 45 až 49 tohoto rozsudku týkajících se zásady proporcionality přitom vyplývá, že čl. 5 odst. 1 písm. b) a článek 9 nařízení č. 261/2004, tak jak byly vyloženy v bodě 43 tohoto rozsudku, musí být považovány za ustanovení, která splňují požadavek na vyvážení různých základních práv dotčených v projednávané věci a na nastolení spravedlivé rovnováhy mezi nimi.

⁶⁵ Z toho vyplývá, že uvedená ustanovení neporušují články 16 a 17 Listiny.

⁶⁶ Na čtvrtou a pátou otázku je tedy třeba odpovědět tak, že čl. 5 odst. 1 písm. b) a článek 9 nařízení č. 261/2004 musejí být vykládány v tom smyslu, že v případě zrušení letu z důvodu „mimořádných okolností“, které trvaly po takovou dobu, jakou byla doba ve věci v původním řízení, musí být splněna povinnost poskytnout péči cestujícím v letecké dopravě upravená v těchto ustanoveních, aniž je tím dotčena platnost uvedených ustanovení.

Cestujícím v letecké dopravě však mohou být jakožto náhrada z důvodu, že letecký dopravce nesplnil svou povinnost poskytnutí péče podle čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004, vráceny pouze částky, které se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k nahrazení selhání leteckého dopravce při poskytnutí péče uvedenému cestujícím, což musí posoudit vnitrostátní soud.

K nákladům řízení

⁶⁷ 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 (třetí senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 5 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 vykládán v tom smyslu, že takové okolnosti, jako je uzavření části evropského vzdušného prostoru v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull, představují „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto nařízení, které nezbavují letecké dopravce jejich povinnosti poskytnout péči upravenou v čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004.
- 2) Článek 5 odst. 1 písm. b) a článek 9 nařízení č. 261/2004 musejí být vykládány v tom smyslu, že v případě zrušení letu z důvodu „mimořádných okolností“, které trvaly po takovou dobu, jakou byla doba ve věci v původním řízení, musí být splněna povinnost poskytnout péči cestujícím v letecké dopravě upravená v těchto ustanoveních, aniž je tím dotčena platnost uvedených ustanovení.

Cestujícím v letecké dopravě však mohou být jakožto náhrada z důvodu, že letecký dopravce nesplnil svou povinnost poskytnutí péče podle čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004, vráceny pouze částky, které se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k nahrazení selhání leteckého dopravce při poskytnutí péče uvedenému cestujícím, což musí posoudit vnitrostátní soud.

Podpisy.