

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA

L. A. GEELHOED

prednesené 8. septembra 2005¹

I — Úvod

1. Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka po prvé platnosti článkov 5, 6 a 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (ďalej len „nariadenie č. 261/2004“ alebo „nariadenie“).² Po druhé sa týka výkladu článku 234 druhého odseku ES.

II — Právny rámec

Montrealský dohovor

2. Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (ďalej len „Montrealský dohovor“)³ bol

podpísaný Európskymi spoločenstvami 9. decembra 1999. Bol schválený rozhodnutím Rady z 5. apríla 2001.⁴ Nadobudol účinnosť, vo vzťahu k Európskym spoločenstvám, 28. júna 2004.

3. Článok 19 Montrealského dohovoru nazvaný „Omeškanie“ uvádza:

„Dopravca je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním v leteckej preprave cestujúcich, batožiny alebo nákladu. Dopravca však nie je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním, ak dokáže, že on, jeho pracovníci a agenti vykonali všetky opatrenia, ktoré môžu byť odôvodnene požadované na zabránenie škody, alebo že z jeho alebo ich strany nebolo možné vykonať takéto opatrenia“.

4. Článok 22 ods. 1 Montrealského dohovoru obmedzuje zodpovednosť dopravcu

1 — Jazyk prednesu: angličtina.

2 — Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10.

3 — Ú. v. ES L 194, 2001, s. 39; Mim. vyd. 07/005, s. 492.

4 — Ú. v. ES L 194, 2001, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491.

vyplývajúcu z omeškania, ako je uvedená v článku 19, na 4150 zvláštnych práv čerpania na každého cestujúceho. Článok 22 ods. 5 stanovuje, že toto obmedzenie sa nepoužije, ak škoda vznikla v dôsledku činu alebo opomenutia dopravcu vykonaného s úmyslom spôsobiť škodu alebo bezohľadne s vedomím, že táto škoda môže pravdepodobne vzniknúť.

5. Článok 29 nazvaný „Základ pre nárok“ znie takto:

„Pri preprave cestujúcich, batožiny a nákladu môže byť podaná akákoľvek žaloba na náhradu škody, akokoľvek podložená, či už na základe tohto dohovoru, alebo na základe zmluvy, alebo deliktu, alebo inak, za podmienok a obmedzení zodpovedností, ktoré sú stanovené v tomto dohovore, bez toho, aby bola dotknutá otázka, kto sú osoby oprávnené podať žalobu a aké sú ich práva. V prípade takej žaloby nemožno získať náhradu trestnú, náhradu s prísnou pokutou alebo náhradu inej nenahraditeľnej škody“.

Nariadenie č. 889/2002

6. Článok 1 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002

z 13. mája 2002, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd,⁵ nahrádza článok 3 nariadenia č. 2027/97 takto:

„1. Zodpovednosť leteckého dopravcu spoločenstva za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť“.

7. Článok 1 ods. 10 nariadenia č. 889/2002 pridáva do nariadenia č. 2027/97 prílohu, ktorá okrem iného obsahuje tieto ustanovenia pod nadpisom „Meškanie pri preprave cestujúcich“:

„V prípade meškania pri preprave cestujúceho je letecký dopravca zodpovedný za škody, pokiaľ neuskutočnil všetky náležité opatrenia aby sa škode vyhol, alebo pokiaľ bolo nemožné uskutočniť také opatrenia. Zodpovednosť za meškanie cestujúceho je limitovaná na 4150 SDR (približná čiastka v miestnej mene).“

5 — Ú. v. ES L 140, 2002, s. 2; Mim. vyd. 07/006, s. 246.

Nariadenie č. 261/2004

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

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

- a) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 8; a
 - b) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. a) a článkom 9 ods. 2, ako aj v prípade presmerovania, keď podľa reálneho odhadu čas odletu pre nový let je aspoň deň po odlete plánovanom pre zrušený let, pomoc špecifikovanú v článku 9 ods. 1 písm. b) a v článku 9 ods. 1 písm. c); a
 - c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:
 - ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase priletu;
 - iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu.
2. Keď boli cestujúci informovaní o zrušení, poskytnú sa im informácie o možnej alternatívnej preprave.
3. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.
4. Dôkazné bremeno pokiaľ ide o to, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu, spočíva na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi.“

9. Článok 6 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Meškanie“ uvádza:

ii) keď sa odôvodnene očakáva, že čas odletu bude aspoň deň po pôvodne oznámenom čase odletu, pomoc podľa článku 9 ods. 1 písm. b) a článku 9 ods. 1 písm. c); a

„1. Keď prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva, že let bude mať meškanie voči plánovanému času odletu:

iii) keď je meškanie aspoň päť hodín, pomoc podľa článku 8 ods. 1 písm. a).

a) dve hodiny alebo viac v prípade letov do vzdialenosti 1 500 km alebo menej; alebo

2. V každom prípade sa pomoc ponúka v časových limitoch ustanovených vyššie v súvislosti s každou kategóriou vzdialenosti.“

b) tri hodiny alebo viac v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km; alebo

10. Článok 7 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Právo na náhradu“ stanovuje:

c) štyri hodiny alebo viac v prípade letov, ktoré nespádajú pod písmená a) alebo b),

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcim ponúkne:

i) pomoc bližšie určenú v článku 9 ods. 1 písm. a) a článku 9 ods. 2; a

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;

- b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km;
- c) o štyri hodiny v súvislosti s letmi, ktoré nespádajú pod písmená a) alebo b),

prevádzkujúci letecký dopravca môže cestujúcim znížiť náhradu podľa odseku 1 o 50 %.

- c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespádajú pod písmená a) alebo b).

Pri stanovení vzdialenosti je základom posledné cieľové miesto, do ktorého cestujúci kvôli odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu, príde neskôr ako je plánovaný čas priletu.

3. Náhrada uvedená v odseku 1 sa platí v hotovosti, elektronickým bankovým prevodom, bankovým príkazom alebo šekom alebo s písomným súhlasom cestujúceho, v cestovných poukážkach a/alebo inými službami.

2. Keď sa cestujúcim ponúkne presmerovanie do ich cieľového miesta náhradným letom podľa článku 8, ktorého čas priletu nepresiahne plánovaný čas priletu pôvodne rezervovaného letu:

4. Vzdialenosti uvedené v odseku 1 a 2 sa merajú metódou ortodromickej dráhy."

11. Podľa článku 8 nariadenia č. 261/2004:

- a) o dve hodiny v súvislosti so všetkými letmi na vzdialenosť 1 500 km alebo menej; alebo

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

- b) o tri hodiny alebo viac v súvislosti so všetkými letmi v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkými ostatnými letmi od 1 500 km do 3 500 km; alebo

- a) úhradou úplných nákladov na letenku v cene, za ktorú bola kúpená, za časť alebo časti nevykonanej cesty a za časť

alebo časti už vykonanej cesty, ak let už naďalej neslúži účelu vo vzťahu k pôvodnému cestovnému plánu cestujúceho alebo v spojení s ním, do siedmich dní prostriedkami uvedenými v článku 7 ods. 3;

cestujúcemu let na letisko, ktoré je náhradou za letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia, prevádzkujúci letecký dopravca znáša náklady prepravy cestujúceho z tohto alternatívneho letiska buď na letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia alebo na iné blízke cieľové letisko dohodnuté s cestujúcim.“

— spiatocným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti;

12. Podľa článku 9 nariadenia č. 261/2004:

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

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok cestujúcim sa bezplatne ponúkne:

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

a) jedlo a občerstvenie zodpovedajúce času čakania;

b) hotelové ubytovanie v prípadoch:

2. Odsek 1 písmeno a) sa uplatňuje aj pri cestujúcich, ktorých lety tvoria časť balíka služieb, s výnimkou práva na náhradu, ak také práva vzniknú podľa smernice 90/314/EHS.

— keď je nutný pobyt jednu noc alebo viac nocí, alebo

3. Keď v prípade, že je miesto, mesto alebo región obsluhované niekoľkými letiskami a prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne

— keď je nutný pobyt dodatočný k pobytu, ktorý predpokladal cestujúci;

- c) prepravu medzi letiskom a miestom ubytovania (hotel alebo iné).

2. Okrem toho sa cestujúcemu bezplatne ponúknu dva telefónne hovory, telexy alebo faxové správy, alebo e-maily.

3. Pri uplatňovaní tohto článku prevádzkujúci letecký dopravca musí venovať osobitnú pozornosť potrebám osôb so zníženou pohyblivosťou a akýmkoľvek osobám, ktoré ich sprevádzajú ako aj potrebám nesprevádzaných detí.“

III — Skutkový stav, konanie a prejudiciálne otázky

13. International Air Transport Association (Medzinárodná organizácia leteckých dopravcov; ďalej len „IATA“), ktorá zastupuje záujmy 270 leteckých spoločností zo 130 štátov, ktoré prepravujú 98 % cestujúcich na pravidelných medzinárodných leteckých linkách, a European Low Fares Airline Association (Európske združenie nízkonákladových leteckých spoločností; ďalej len „ELFAA“), združenie založené v januári 2004, ktoré zastupuje záujmy 10 európskych nízkonákladových leteckých spoločností

z deviatich štátov EÚ (ďalej spoločne len „žalobcovia“), podali na High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court) (Spojené kráľovstvo) (ďalej len „High Court“), proti ministerstvu dopravy vlády Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska dve žaloby o preskúmanie zákonnosti („judicial review“), ktoré sa týkali vykonávania nariadenia č. 261/2004.

14. Zastávajúc názor, že tvrdenia žalobcov sú prijateľné, a teda nie nedôvodné, High Court rozhodol položiť Súdnemu dvoru sedem prejudiciálnych otázok, ktoré mu predložili žalobcovia s cieľom spochybniť platnosť nariadenia č. 261/2004. Keďže ministerstvo dopravy spochybnilo účelnosť polozenia šiestich z týchto otázok, pretože podľa neho nevzbudzujú vážnu pochybnosť o platnosti uvedeného nariadenia, High Court chcel vedieť, akú podmienku je nutné splniť alebo akú hranicu je nutné prekročiť, aby vznikla povinnosť predložiť Súdnemu dvoru otázku o platnosti aktu Spoločenstva na základe článku 234 druhého odseku ES. Za týchto okolností položil vnútroštátny súd Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

- „1. Je článok 6 nariadenia č. 261/2004 neplatný z dôvodu, že je nezlučiteľný s Montrealským dohovorom z roku 1999 a predovšetkým s jeho článkami 19, 22 a 29, a ovplyvňuje táto okolnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?

2. Bol článok 5 nariadenia pri posudzovaní návrhu jeho textu Zmierovacím výborom zmenený spôsobom, ktorý nie je v súlade s procedurálnymi požiadavkami stanovenými článkom 251 ES, a je v prípade kladnej odpovede na túto otázku článok 5 [tohto] nariadenia neplatný, a v prípade, že áno, ovplyvňuje táto okolnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?
3. Sú články 5 a 6 nariadenia č. 261/2004 neplatné (úplne alebo čiastočne) z dôvodu, že sú v rozpore so zásadou právnej istoty, a v prípade kladnej odpovede na túto otázku, ovplyvňuje táto neplatnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?
4. Sú články 5 a 6 nariadenia č. 261/2004 neplatné (úplne alebo čiastočne) z dôvodu, že nie sú odôvodnené alebo že sú nedostatočne odôvodnené, a v prípade kladnej odpovede na túto otázku, ovplyvňuje táto neplatnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?
5. Sú články 5 a 6 nariadenia č. 261/2004 neplatné (úplne alebo čiastočne) z dôvodu, že nie sú v súlade so zásadou proporcionality platnej pre každú činnosť Spoločenstva, a v prípade kladnej odpovede na túto otázku, ovplyvňuje táto neplatnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?
6. Sú články 5 a 6 nariadenia č. 261/2004 neplatné (úplne alebo čiastočne) z dôvodu, že sú diskriminačné najmä voči členom druhej žalujúcej organizácie svojvoľne a bez vecného odôvodnenia, a v prípade kladnej odpovede na túto otázku, ovplyvňuje táto neplatnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?
7. Je článok 7 nariadenia nulitný alebo neplatný (úplne alebo čiastočne) z dôvodu, že uloženie zodpovednosti vopred stanovenej v prípade zrušenia letov z dôvodov, na ktoré sa nevzťahuje zbavenie zodpovednosti založené na mimoriadnych okolnostiach, je diskriminačné, nezodpovedá podmienkam proporcionality vyžadovaným pre akúkoľvek činnosť Spoločenstva, alebo z dôvodu, že nie je dostatočne odôvodnený, a v prípade kladnej odpovede na túto otázku, ovplyvňuje táto neplatnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?

8. Pokiaľ vnútroštátny súd povolil, aby pred tento vnútroštátny súd bola podaná žaloba, ktorá naskočí otázky o platnosti ustanovení aktu Spoločenstva, ktoré tento súd nepovažuje za neobhájiteľné a nedôvodné, existujú nejaké zásady práva Spoločenstva týkajúce sa kritéria alebo hranice, ktoré je vnútroštátny súd povinný uplatniť pri rozhodovaní o tom, či predloží Súdnemu dvoru tieto otázky na základe článku 234 druhého odseku ES?”

18. V každej situácii má dopravca určité povinnosti:

— v prípade odmietnutia nastúpenia do lietadla: náhradu (článok 7), presmerovanie/úhradu (článok 8) a starostlivosť (článok 9),

15. Uznesenie High Court bolo Súdnemu dvoru doručené 12. augusta 2004. Písomné pripomienky predložili žalobcovia, Európsky parlament, Rada, Komisia a vláda Spojeného kráľovstva. Dňa 7. júna 2005 sa uskutočnilo pojednávanie.

— v prípade zrušenia letu: pomoc v podobe presmerovania alebo úhrady (článok 8) a starostlivosti v podobe jedál, atď. (článok 9), ale nie náhradu (článok 7), za predpokladu, že cestujúci boli v primeranom čase informovaní alebo ak môže dopravca preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami,

IV — Posúdenie

16. V tomto návrhu na začatie prejudiciálneho konania sa sedem z ôsmich otázok týka platnosti nariadenia č. 261/2004.

— v prípade meškania: iba starostlivosť podľa článku 9, okrem meškaní v trvaní päť a viac hodín. V uvedenej situácii je cestujúci tiež oprávnený na úhradu v súlade s článkom 8.

17. Nariadenie č. 261/2004 pokrýva odmietnutie nastúpenia do lietadla (článok 4), zrušenie (článok 5) a meškanie (článok 6).

19. Navyše majú leteckí dopravcovia povinnosť informovať cestujúcich o ich právach

tak, aby mohli cestujúci tieto práva účinne uplatňovať.⁶ Tieto informácie musia obsahovať kontaktné údaje o orgáne poverenom úlohou zabezpečovať a dohliadať nad všeobecným dodržiavaním nariadenia leteckými dopravcami.⁷

— procesné vady (zmena a doplnenie článku 5 nariadenia je v rozpore s konaním upraveným v článku 251 ES),

20. Navyše tieto povinnosti voči cestujúcim nesmú byť obmedzené alebo obídene, najmä výnimkami alebo obmedzujúcimi ustanoveniami v prepravnej zmluve.⁸

— neexistencia právnej istoty a neprimerané odôvodnenie,

— porušenie zásady proporcionality,

21. Tvrdenia žalobcov v spore vo veci samej sa netýkajú platnosti článku 4 a povinností leteckých dopravcov poskytnúť cestujúcim, ktorým bolo odmietnuté nastúpenie do lietadla, náhradu alebo pomoc, ale povinností poskytnúť náhradu, úhradu alebo presmerovať a poskytnúť starostlivosť cestujúcim na leteckých linkách v prípade zrušenia a meškania, ktoré sú upravené článkami 5 a 6.

— porušenie zásady zákazu diskriminácie,

— platenie náhrady pevnou sumou je neprimerané, diskriminačné a chýbajú mu primerané dôvody.

22. V krátkosti, dôvody žalobcov na napadnutie platnosti sú:

— nesúladi medzi článkom 6 nariadenia a Montrealským dohovorom,

O prvej otázke (nesúladi s Montrealským dohovorom)

6 — Pozri odôvodnenie č. 20 a článok 14.

7 — Pozri odôvodnenie č. 22 a článok 16.

8 — Pozri článok 15.

23. Prvá otázka vnútroštátneho súdu sa týka toho, či je článok 6 (meškание) nariadenia

neplatný, keďže je nezlučiteľný s článkami 19, 22 a 29 Montrealského dohovoru.

24. V prípade meškania v trvaní aspoň dvoch hodín je letecký dopravca podľa článku 6 nariadenia povinný ponúknuť starostlivosť v súlade s článkom 9. Ak je meškanie v trvaní aspoň päť hodín, cestujúci má v súlade s článkom 8 tiež nárok na úhradu/presmerovanie. Článok 6 leteckým dopravcom neumožňuje, aby sa zbavili zodpovednosti na základe „mimoriadnych okolností“.

25. IATA a ELFAA tvrdia, že pre túto nemožnosť zbavenia sa zodpovednosti na základe „mimoriadnych okolností“ je článok 6 nariadenia nezlučiteľný s článkami 19, 22 ods. 1 a 29 Montrealského dohovoru, a je preto neplatný.

26. Také zbavenie sa zodpovednosti je upravené v Montrealskom dohovore. Podľa ich názoru z článku 29 vyplýva, že v prípade leteckej dopravy cestujúcich podlieha každá žaloba na náhradu škody, akokoľvek je dôvodná, podmienkam uvedeným v dohovore. Teda, hocijaké ustanovenie o škode spôsobenej meškaním pri leteckej doprave cestujúcich musí byť v súlade s článkami 19 a 22 dohovoru.

27. Argumentujú, že Montrealský dohovor je pre Spoločenstvo záväzný, že dohovor má prednosť pred článkom 6 nariadenia a že článok 19, článok 22 ods. 1 a článok 29 Montrealského dohovoru majú priamy účinok.

28. Parlament, Rada, Komisia a vláda Spojeného kráľovstva zastávajú názor, že neexistuje žiaden konflikt medzi nariadením a dohovorom, pretože uvedené opatrenia sa vzťahujú na dva odlišné systémy s odlišnými cieľmi. Argumentujú, že požiadavka na poskytnutie starostlivosti a pomoci nepredstavuje náhradu škody v zmysle článku 19 Montrealského dohovoru.

29. Poznamenávajú, že požiadavky uložené leteckým dopravcom článkom 6 nariadenia sú pravidlami verejnoprávnej povahy. Taká povinnosť nemá nič spoločné so žalobou na náhradu škody podanou na súd. Požaduje iba poskytnutie pomoci na mieste cestujúcim pri ich okamžitých potrebách v prípade meškania.

30. Na pojednávaní sa IATA a ELFAA ďalej vyjadrovali k pripomienkam predloženým Parlamentom, Radou a Komisiou. Uvádzajú, že argumenty inštitúcií Spoločenstva sú založené na zužujúcom výklade pojmu

„škod[a] spôsoben[á] omeškaním“ v článku 19 Montrealského dohovoru. Nesúhlasia tiež s argumentmi, že dohovor iba čiastočne harmonizuje určité pravidlá.

tenciu škody (nariadenie č. 261/2004).¹⁰ Podľa ich názoru je toto rozlíšenie uskutočnené inštitúciami dosť zmätočné. Ničí jednoduchosť a jasnosť, na ktorú poukazuje odôvodnenie č. 12 nariadenia č. 2027/97, zmeneného a doplneného nariadením č. 889/2002, ničí vyvážený systém upravený Montrealským dohovorom a jasne uvedený dohovor porušuje. Podľa ich názoru je náhrada za neexistenciu škody iný výraz pre nenahraditeľnú škodu. Ak je to tak, článok 6 nariadenia č. 261/2004 je v rozpore s článkom 29 Montrealského dohovoru a s článkom 3 nariadenia č. 2027/97 v znení zmien a doplnení, zbavujúc dopravcu akejkoľvek zodpovednosti za uskutočnenie takých platieb.

31. Čo sa týka zužujúceho výkladu, argumentujú, že je v rozpore so záujmami spotrebiteľov, v rozpore s judikatúrou Súdného dvora⁹ a v rozpore s rozsudkami iných jurisdikcií (ktoré cestujúcim na základe článku 19 Montrealského dohovoru priznali náhradu nákladov na hotel, atď.). Po druhé v dôsledku tohto zužujúceho výkladu sa Spoločenstvo cítilo oprávnené medzeru zaplniť, hoci to spôsobuje ďalšie zmätky, keďže tak nariadenie č. 2027/97, ako aj nariadenie č. 261/2004 sa podľa ich názoru usilujú zaviesť jednotné pravidlá a obe sa týkajú zodpovednosti dopravcov za škodu spôsobenú omeškanými letmi. Podľa ich názoru nie je možné uvedené dve nariadenia zostílať. Poukazujú na slovo „náhrada“, ktoré je používané v oboch nariadeniach, ale má zjavne odlišné významy: náhrada škody (nariadenie č. 2027/97) a náhrada za neexis-

Posúdenie

32. Spoločenstvo je stranou Montrealského dohovoru a niet pochyb o tom, že Spoločenstvo je týmto dohovorom viazané. Dohovor bol podpísaný a uzatvorený na základe článku 300 ES. Dohody uzatvorené v súlade s článkom 300 ES sú záväzné pre inštitúcie a členské štáty, a len čo nadobudnú účinnosť,

9 — Žalobcovia poukazujú na rozsudky z 12. marca 2002, Leitner (C-168/00, Zb. s. I-2631), a z 10. marca 2005, easyCar (C-336/03, Zb. s. I-1947). Z rozsudku vo veci easyCar vyplýva, že odchýlky z pravidiel o ochrane spotrebiteľa by mali byť vykladané zužujúco. Žalobcovia argumentujú na základe veci Leitner, že pojem škody zahŕňa nemajetkovú ujmu a že to isté by malo platiť pre pojem škody v kontexte článku 19 Montrealského dohovoru a v kontexte nariadenia č. 2027/97.

10 — V uvedenom ohľade poukazujú na definíciu „osob[ý] oprávnen[ej] na kompenzáciu“ v nariadení č. 2027/97 v znení zmien a doplnení a znenie článku 15 nariadenia č. 261/2004, ktoré sa zaoberá dodatočnou náhradou. Zatiaľ čo je pravdou, že v anglickej a francúzskej verzii oboch nariadení je používané slovo „compensation“, respektíve „indemnisation“, v iných jazykových verziách, ako sú napríklad nemecká (Schadenersatzberechtigte, zusätzliche Ausgleichsleistung) a holandská (schadevergoedingsgerechtigde; aanvullende compensatie) verzia, je rozdiel viac zvýraznený.

tvoria neoddeliteľnú súčasť právneho poriadku Spoločenstva.¹¹ Skutočnosť, že nariadenie bolo prijaté pred nadobudnutím účinnosti Montrealského dohovoru vo vzťahu k Európskym spoločenstvám, nemení povinnosti inštitúcií Spoločenstva podľa medzinárodného práva. Montrealský dohovor je medzinárodnou zmluvou a je ako taký záväzný pre jeho zmluvné strany a treba ho dodržiavať v dobrej viere. Preto, hoci Spoločenstvo ešte formálne neuložilo svoje ratifikačné listiny, inštitúcie Spoločenstva nesmú konať proti medzinárodným zmluvám. Inštitúcie boli od 9. decembra 1999, dňa podpísania, povinné zdržať sa úkonov, ktoré by marili predmet a účel dohovoru.¹² Teda existovala povinnosť zdržať sa prijatia právnej úpravy Spoločenstva, ktorá by mohla byť v rozpore s Montrealským dohovorom.

33. Otázkou preto je, či rozsah pôsobnosti a cieľ dohovoru sú rovnaké ako napadnutých [ustanovení v] nariadení č. 261/2004 a či dochádza medzi nimi ku konfliktu.

34. Účelom Montrealského dohovoru z roku 1999, ako aj jeho predchodcu (Varšavského dohovoru z roku 1929 v znení zmien a doplnení) je dosiahnuť jednotnosť určitých pravidiel vzťahujúcich sa na zodpovednosť vznikajúcu v priebehu medzinárodnej leteckej dopravy.

35. Ustanovenia rozhodné pre túto vec sú uvedené v kapitole III Montrealského dohovoru zaoberajúcej sa zodpovednosťou dopravcu a rozsahom náhrady škody. Článok 17 sa zaoberá škodou utrpenou v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich a škodou na batožine. Článok 18 sa týka škody na náklade. Článok 19 sa zaoberá škodou spôsobenou meškaním pri doprave cestujúcich, batožiny alebo nákladu, za ktorú je zodpovedný dopravca. Z článku 19 vyplýva, že zodpovednosť dopravcu sa prezumuje, ale že dopravca môže túto domnienku vyvrátiť, ak dokáže, že dopravca a jeho pracovníci a agenti vykonali všetky opatrenia, ktoré môžu byť odôvodnene požadované na zabránenie škody, alebo že z jeho alebo ich strany nebolo možné vykonať takéto opatrenia.

11 — Pozri rozsudky z 30. apríla 1974, Haegeman, 181/73, Zb. s. 449, a z 26. októbra 1982, Kupferberg, 104/81, Zb. s. 3641.

12 — Pozri článok 18 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve. Článok 18 zakotvuje zásadu dobrej viery občajového medzinárodného práva stanovujúc, že: „štát je povinný zdržať sa konania, ktorý by mohlo mariť predmet a účel zmluvy, ak: a) podpísal zmluvu alebo vymenil listiny tvoriace zmluvu s výhradou ratifikácie, prijatia alebo schválenia, kým jasne neprejavil úmysel, že sa nehodlá stať jej zmluvnou stranou; alebo b) v období, ktoré predchádza nadobudnutiu platnosti zmluvy, vyjadril svoj súhlas s tým, že bude viazaný zmluvou, a to za podmienky, že nadobudnutie platnosti zmluvy nie je neprimerane odďaľované“.

36. Nasledujúce články, počnúc článkami 20 až 28 sa zaoberajú rozličnými otázkami, okrem iného obmedzeniami zodpovednosti, ako je obmedzenie zodpovednosti dopravcu na 4 150 zvláštnych práv čerpania pre každého cestujúceho v prípade meškania s dopravou cestujúcich.

37. Ďalej článok 29 stanovuje, že akákoľvek žaloba na náhradu škody podaná na súd má podliehať podmienkam a takým obmedzeniam, ktoré sú stanovené v dohovore. Článok 33 určuje, ktoré súdy majú právomoc konať, a uvádza, že procesné otázky sa majú riadiť právom súdu, ktorý vec prejednáva. Ďalej článok 35 upravuje dvojročnú lehotu na podanie žaloby.

38. Čo sa týka Spoločenstva, príslušné ustanovenia dohovoru boli včlenené do nariadenia č. 2027/97 prostredníctvom jeho zmeny a doplnenia uskutočneného nariadením č. 889/2002. Zmenená a doplnená verzia sa uplatňovala od 28. júna 2004, čo je dátum nadobudnutia účinnosti Montrealského dohovoru vo vzťahu k Spoločenstvu.¹³

39. Teda nariadenie č. 2027/97 v znení zmien a doplnení rozšírilo svoj rozsah pôsobnosti aj na občianskoprávnu zodpovednosť leteckých dopravcov za škody v prípade meškania. Toto sa napríklad odráža v článku 3 ods. 1 tohto nariadenia, rovnako ako aj v prílohe nariadenia, ktorá je *de facto* oznámením, ktoré majú leteckí dopravcovia použiť podľa článku 6 nariadenia č. 2027/97 a ktoré zhŕňa pravidlá o zodpovednosti za škodu uplatňované leteckými dopravcami zo Spoločenstva, ako to vyžaduje právny poriadok Spoločenstva a Montrealský dohovor.

40. Okrem občianskoprávnej zodpovednosti leteckého dopravcu podľa Montrealského dohovoru a práva Spoločenstva za škody spôsobené meškaním obsahuje nariadenie č. 261/2004, napadnuté nariadenie, konkrétne povinnosti leteckého dopravcu v prípade odmietnutia nástupu do lietadla, zrušenia a meškania.

41. Čo sa týka meškania, dopravca má poskytnúť starostlivosť (jedlá, hotely atď.) a pomoc počas meškania. Tejto povinnosti sa nemožno zbaviť na základe „mimoriadnych okolností“. Preto sa diskusia nesústreďuje len na rozsah pôsobnosti a predmet Montrealského dohovoru, ale tiež na význam „škod[y] spôsoben[ej] omeškaním“ (na uvedený význam upriamili pozornosť žalobcovia v spore vo veci samej), keďže Montrealský dohovor zbavenie sa zodpovednosti upravuje, ale napadnuté nariadenie nie.

42. Podľa môjho názoru, ako bude vysvetlené nižšie, Montrealský dohovor a nariadenie sa dopĺňajú a nie sú vo vzájomnom rozpore.

43. Po prvé, niet pochyb o tom, že Montrealský dohovor harmonizuje určité pravidlá upravujúce medzinárodnú leteckú dopravu, ako je napríklad občianskoprávna zodpoved-

¹³ — Článok 2 nariadenia č. 889/2002.

nosť leteckých dopravcov v prípade škody spôsobenej meškaním a následné žaloby na náhradu škody, ktoré môžu na súdy podať jednotliví cestujúci. Táto harmonizácia sa však nevzťahuje na všetky aspekty, ktoré môžu nastať v prípade meškania.

a škodou, posúdenie sumy škody a toho, či sa dopravca môže zbaviť zodpovednosti, alebo nie. Tieto úvahy sú pre vec dôležité vtedy, keď je (jednému z) príslušných súdov (ktoré sa majú na mysli v článku 33 dohovoru) podaná žaloba (na náhradu škody).

44. Ako poznamenali Komisia a Rada, Montrealský dohovor upravuje typy nárokov, ktoré by mohli byť vznesené na súdoch v prípade škody spôsobenej meškaním. V uvedenom ohľade článok 29 dohovoru odkazuje na „ak[úkoľvek] žalob[u] na náhradu škody“, ale nie na „akúkoľvek žalobu týkajúcu sa meškania“.

47. Tieto úvahy nie sú relevantné v kontexte článku 6 nariadenia. Cieľom článku 6 je chrániť cestujúcich tým, že zaväzuje dopravcov, aby poskytli starostlivosť a pomohli uviaznutým cestujúcim, bez ohľadu na to, či došlo k škode. Nie je nevyhnutné preukazovať žiadnu škodu a akékoľvek zavinenie na strane leteckého dopravcu nie je na tento účel rozhodné. V dôsledku toho neexistuje ani potreba zbavovania sa zodpovednosti.

45. Teda čo sa týka žaloby na náhradu škody v prípade meškania, Montrealský dohovor je vyčerpávajúci, ale nebráni opatreniam nevzťahujúcim sa na „žalob[u] na náhradu škody“. Napríklad dohovor nevylučuje opatrenia, ktoré leteckým dopravcom ukladajú určité minimálne požiadavky v prípade služieb, ktoré musia poskytnúť počas meškania.

48. Povinnosť poskytnúť minimum služieb počas meškania, a teda ochrana priznaná cestujúcim, predstavuje pravidlá verejnoprávnej povahy.

46. Po druhé je jasné, že článok 6 nariadenia sa nezaoberá občianskoprávnou zodpovednosťou alebo žalobami na náhradu škody. Žaloba na náhradu škody, ako tiež poznamenali Parlament, Rada a Komisia, vyžaduje zváženie toho, či vôbec škoda vznikla, či existuje príčinná súvislosť medzi meškaním

49. Mimochodom je samozrejmé, že vtedy, keď cestujúci tiež utrpí škodu v dôsledku meškania, môže podať žalobu na náhradu

škody podľa článku 19 Montrealského dohovoru na jednom z príslušných súdov zmienených v článku 33 dohovoru. Článok 12 nariadenia takéto prípadné nároky na náhradu škody zachováva.

50. Podľa môjho názoru je jasné, že povinnosti uložené leteckým dopravcom článkom 6 nie sú v rozpore s Montrealským dohovorom. Montrealský dohovor a nariadenie č. 2027/97 na jednej strane a nariadenie č. 261/2004 na druhej strane majú úplne odlišnú povahu. Ako sme videli vyššie, Montrealský dohovor sa zaoberá právom konkrétneho cestujúceho podať na súd žalobu na náhradu škody spôsobenej mu meškaním, čo je situácia riadiaca sa medzinárodným právom súkromným, zatiaľ čo cieľom článku 6 nariadenia je zaviesť pre leteckého dopravcu určité povinnosti, a tým zároveň vytvoriť pre všetkých cestujúcich právo na poskytnutie okamžitej starostlivosti a pomoci počas meškania.

51. Podľa môjho názoru je zjavné, že taká zákonná povinnosť nie je tá istá, ako občianskoprávna zodpovednosť za škodu spôsobenú meškaním (v zmysle straty, ku ktorej došlo v dôsledku meškania) podľa Montrealského dohovoru.

52. Navyše verejnoprávna povaha povinností uložených leteckým dopravcom nariadením č. 261/2004 je ďalej zvýraznená, ako na to tiež poukázal Parlament, skutočnosťou, že mechanizmus uplatňovania je odlišný. Podľa nariadenia musí každý členský štát určiť orgán zodpovedný za uplatňovanie nariadenia a „[t]ento orgán prijme podľa potreby opatrenia potrebné na zabezpečenie rešpektovania práv cestujúcich“. Ak letecký dopravca nesplní svoje povinnosti podľa nariadenia, a teda odoprie cestujúcim ich oprávnenia, cestujúci môžu podať na uvedený orgán sťažnosť. Okrem toho musia členské štáty ako záložné opatrenie tiež zabezpečiť, aby bol v účinnosti účinný, primeraný a odradzujúci sankčný mechanizmus.

53. Navyše cestujúci môže začať súdne konanie, ak dopravca nesplní svoje povinnosti vyplývajúce mu z verejného práva. Cieľom takého nároku je zjavne donútiť leteckých dopravcov dodržiavať ich povinnosti bez ohľadu na to, či cestujúci utrpel škodu v dôsledku tohto porušenia povinností. Inými slovami, predmet žaloby a povinnosti dopravcu sú totožné.

O druhej otázke (článok 251 ES)

54. Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd usiluje zistiť, a) či je článok 5 (zrušenie)

neplatný, pretože bol zmenený a doplnený Zmierovacím výborom v rozpore s článkom 251 ES, a b) ak je to tak, či táto skutočnosť a akákoľvek iná relevantná skutočnosť ovplyvňuje platnosť nariadenia ako celku.

55. Podľa IATA a ELFAA vymazanie zbavenia zodpovednosti dopravcu založeného na „mimoriadnych okolnostiach“ zo strany Zmierovacieho výboru pri nárokoch (na starostlivosť) v prípade zrušenia podľa článku 9, hoci neexistoval žiaden rozpor medzi spoločnou pozíciou Rady a druhým čítaním v Parlamente v uvedenom ohľade, je nezákonné.

56. V zásade tvrdia, že Zmierovací výbor nemôže pozmeniť žiadne ustanovenie navrhovaného opatrenia okrem prípadu, ak sa predtým Parlament a Rada vo veci v druhom čítaní nezhodli. V tomto ohľade poukazujú na jasné znenie článku 251 ods. 4 ES, ktoré stanovuje, že Zmierovací výbor sa má zaoberať spoločnou pozíciou na základe zmien a doplnení navrhnutých Parlamentom. Tiež tvrdia, že iný výklad znamená implicitné priznanie právomoci výboru, čo by podkopalo inštitucionálnu rovnováhu legislatívneho procesu a vytvorilo by väčší demokratický deficit, ako je deficit, ktorý mal článok 251 v úmysle odstrániť.

57. Argumentujú, že ak by Zmierovací výbor mohol uviesť nové zmeny a doplnenia spoločnej pozície Rady, poslanci Parlamentu zúčastňujúci sa Zmierovacieho výboru by v skutočnosti mohli obísť vôľu plenárneho zasadnutia Parlamentu. Poukazujú na rozdiel medzi postupmi hlasovania v druhom a treťom čítaní. Počas druhého čítania hlasuje Parlament osobitne o každej navrhutej zmene a doplnení tak, aby každý poslanec mohol osobitne schváliť alebo zamietnuť každú navrhnutú zmenu alebo doplnenie, zatiaľ čo v treťom čítaní môže Parlament schváliť alebo zamietnuť spoločný text len ako celok.

58. Včlenenie nových zmien a doplnení v priebehu zmierovacieho konania, o ktorých predtým neprebehla diskusia, by tiež zasahovalo do zákonodarných právomocí Komisie.

59. Rada, Parlament, Komisia a vláda Spojeného kráľovstva zastávajú názor, že Zmierovací výbor svoje právomoci neprekročil. Podľa ich názoru znenie článku 251 ods. 4 nepodporuje zužujúci názor IATA a ELFAA.

Posúdenie

60. V rámci spolurozhodovania dochádza k uchýleniu sa k postupu vedenému Zmie-

rovacím výborom iba vtedy, keď sa Parlament a Rada nezhodnú na texte navrhovaného opatrenia po dvoch čítaniach uskutočnených oboma orgánmi.

61. V tejto veci Parlament vo svojom druhom čítaní prijal niekoľko zmien a doplnení spoločnej pozície Rady. Rada nijaké zmeny a doplnenia neschválila. Preto bol zvolaný Zmierovací výbor v súlade s článkom 251 ods. 4 ES.

62. Zmierovací výbor dospel k dohode 14. októbra 2003. Časťou tejto dohody bolo to, že leteckí dopravcovia musia poskytnúť starostlivosť bez možnosti dovolávať sa zbavenia zodpovednosti založeného na „mimoriadnych okolnostiach“. Hlasovanie v Európskom parlamente o dohode dosiahnutej v rámci zmierovania sa uskutočnilo 18. decembra 2003, vyústiac do 467 hlasov za, 4 proti a 13 zdržaní sa hlasovania. Dňa 26. januára 2004 Rada kvalifikovanou väčšinou prijala spoločný text schválený Zmierovacím výborom.

63. Začnem stručným náčrtom článku 251 ES.

64. Spolurozhodovací postup zavedený Maastrichtskou zmluvou a zmenený a doplnený Amsterdamskou zmluvou, pri-

čom jeho uplatňovanie bolo ďalej rozšírené Zmluvou z Nice, je v súčasnosti hlavným zákonodarným procesom Európskeho spoločenstva. Je navrhnutý tak, aby zabránil prijatiu opatrenia bez jeho schválenia tak Radou, ako aj Európskym parlamentom. Teda dôraz sa kladie na dosiahnutie vzájomne odsúhlaseného textu, čím sa Rada a Parlament dostávajú do rovnocenného postavenia.

65. Postup pozostáva z troch fáz (prvé čítanie, druhé čítanie a tretie čítanie so zmierovaním), ale postup môže byť zavŕšený v ktorejkoľvek z týchto fáz, pokiaľ je dosiahnutá dohoda medzi Parlamentom aj Radou.

66. Spolurozhodovací postup vždy začína návrhom Komisie. Komisia predloží svoj návrh zároveň Parlamentu a Rade.

67. Návrh Komisie prechádza v Parlamente prvým čítaním, či už so zmenami a doplneniami, alebo bez nich. Je prijímaný väčšinou poslancov zúčastňujúcich sa hlasovania.

68. Ak Parlament prijme zmeny a doplnenia, Komisia poskytne svoje stanovisko a pošle ho spolu so (zmeneným a doplneným) návrhom

Rade. Ak Rada schváli všetky zmeny a doplnenia Parlamentu alebo ak Parlament nenavrhne žiadne zmeny a doplnenia, Rada môže akt prijať. Inak Rada uzavrie svoje prvé čítanie tým, že prijme tzv. spoločnú pozíciu.

priať všetky zmeny a doplnenia, potom sa začne zmierovací postup. Toto uskutoční predseda Rady po dohode s predsedom Parlamentu.

69. Spoločná pozícia sprevádzaná dôvodmi, ktoré viedli Radu k prijatiu uvedenej pozície, rovnako ako aj stanovisko Komisie k spoločnej pozícii, je oznámená Európskemu parlamentu. Do troch mesiacov (alebo štyroch, ak je lehota predĺžená) môže Parlament spoločnú pozíciu schváliť (akt je prijatý)¹⁴, odmietnuť ju (v takom prípade je postup ukončený) alebo ju zmeniť alebo doplniť vo svojom druhom čítaní. Odmietnutie spoločnej pozície alebo prijatie zmien a doplnení k nej sa schvaľuje absolútnou väčšinou poslancov (aspoň 367 hlasmi).

71. Zmierovanie je tretou a poslednou fázou spolurozhodovacieho postupu.

72. Zmierovací výbor pozostáva z členov Rady alebo ich zástupcov a z rovnakého počtu zástupcov Parlamentu. Komisia sa tohto výboru tiež zúčastňuje.

73. Podľa článku 251 ods. 4 ES:

70. Stanovisko Parlamentu v druhom čítaní je zaslané Rade, ktorá má potom tri mesiace (alebo štyri, ak je lehota predĺžená) na svoje druhé čítanie. Pokiaľ Rada odsúhlasí všetky zmeny a doplnenia, akt je prijatý. Pokiaľ Komisia poskytla negatívne stanovisko k aspoň jednej zmene alebo doplneniu, Rada môže prijať stanovisko Parlamentu iba vcelku a jednohlasne. Ak Rada nedokáže

— Zmierovací výbor má za úlohu „dosiahnuť dohodu o spoločnom texte“ a pri plnení tejto úlohy sa má Zmierovací výbor „zaober[áť] spoločnou pozíciou na základe zmien a doplnkov navrhnutých Európskym parlamentom“;

— úlohou Komisie je „vyvin[úť] akékoľvek užitočné podnety na zblíženie pozícií Európskeho parlamentu a Rady“.

¹⁴ — To isté sa uplatňuje vtedy, keď Parlament neprijme do konca lehoty rozhodnutie.

74. Pokiaľ Zmierovací výbor spoločný text neschváli, navrhovaný akt sa považuje za neprijatý. Teda predchádzajúcou podmienkou na konečné schválenie je schválený spoločný text Zmierovacieho výboru, inak povedané, spoločný text schválený zástupcami Európskeho parlamentu (hlasujúcimi väčšinou hlasov) a zástupcami Rady (hlasujúcimi kvalifikovanou väčšinou) v rámci tohto výboru.

75. Pokiaľ existuje schválený spoločný text, Parlament (hlasujúci absolútnou väčšinou odovzdaných hlasov) spoločne s Radou (hlasujúcou kvalifikovanou väčšinou) majú posledné slovo. Iba ak obaja zákonodarcovia súhlasia, akt je považovaný za schválený.

76. Úloha Komisie v tejto záverečnej fáze je odlišná od jej úlohy v predchádzajúcich fázach, v ktorých poskytuje svoje stanovisko k prvému čítaniu Parlamentu, prvému čítaniu Rady a druhému čítaniu Parlamentu. Skutočnosť, že Komisia už nemôže svoj návrh stiahnuť alebo zabrániť Rade v tom, aby konala kvalifikovanou väčšinou bez jej súhlasu v tretej fáze neznamena, že funkcia Komisie je menej dôležitá. Naopak, jej funkcia má podstatný význam. Zúčastňuje sa na všetkých stretnutiach a má chůlostivú úlohu napomáhať a podporovať rokovania medzi oboma vetvami zákonodarnej moci,

a to vyvíjaním akýchkoľvek užitočných podnetov, napríklad spisovaním kompromisných návrhov¹⁵, konajúc nestranne.

77. Tento krátky náčrt jasne ukazuje, že podstatnou črtou spolurozhodovacieho postupu je rovnoprávnosť Rady a Parlamentu. Parlament je v priamom dialógu s Radou a naopak. Obe vetvy zákonodarnej moci sa musia dohodnúť na legislatívnom návrhu Komisie. Zo samotnej povahy postupu vyplýva, že politické názory Rady a Parlamentu nie sú vždy totožné. Zmierovací postup, v ktorom obe vetvy zákonodarnej moci môžu preskúmať, či je možné nájsť spoločné stanoviská prijateľné pre obe inštitúcie, je preto zásadný.¹⁶

78. Inými slovami, pretože ani Rada, ani Parlament nemôžu samy, bez vzájomnej dohody, prijať právny predpis, obaja sú povinní nájsť spôsoby na prekonanie svojich odlišností.

15 — Pozri tiež bod III.2 Spoločnej deklarácie o praktických úpravách pre nový spolurozhodovací postup, Ú. v. ES C 148, 28.5.1999, s. 1.

16 — V praxi tomu bude predchádzať tak zvaný „trialóg“, neformálne, trojstranné stretnutie Parlamentu, Rady a Komisie v záujme efektivity, pričom každá delegácia koná na základe mandátu.

79. Z toho vyplýva, že mandát zástupcov v Zmierovacom výbore musí byť dostatočne pružný na to, aby premostil počiatočné odlišnosti. Ak by museli zástupcovia rokovať so zviazanými rukami, zmierovací postup by neslúžil vôbec žiadnemu účelu.

80. To tiež znamená, že žiadna inštitúcia nemôže považovať svoje počiatočné stanovisko za nenapadnuteľné.

81. *Raison d'être* zmierovacieho postupu je zabrániť tomu, aby sa spolurozhodovací postup dostal v prípade odlišností v názoroch medzi Radou a Parlamentom do slepej uličky spôsobilej poškodiť záujmy Spoločenstva.

82. Snaha o dosiahnutie dohody v sebe nevyhnutne zahŕňa robenie kompromisov. Aby sa dosiahol kompromis, môže byť nevyhnutné opätovne zvážiť ustanovenia, ktoré predtým nespôsobovali nezhody. Ďalej dohodnutá zmena a doplnenie môžu vyvolať ďalšiu zmenu a doplnenie, aby sa zabezpečilo, že opatrenie ako celok bude po prijatí súdržné.

83. Pružnosť ponúkaná zmenou článku 251 ods. 4 ES sa tiež odráža v konštruktívnej

úlohe, ktorú má hrať Komisia v zmierovacom postupe. Jej úlohou je vyvinúť *akékoľvek* užitočné podnety na *zblíženie* pozícií Parlamentu a Rady.

84. Tieto podnety sa neobmedzujú na záležitosti, v ktorých sa ostatné inštitúcie nezhodujú.

85. V skratke: je pravdou, že článok 251 ods. 4 vyžaduje, aby sa výbor zaoberal spoločnou pozíciou na základe zmien a doplnení navrhnutých Európskym parlamentom; to však neznamená, že výbor môže posudzovať iba ustanovenia navrhovaného opatrenia, v ktorých sa Parlament a Rada nezhodujú, alebo že ustanovenie spoločnej pozície, ktoré Parlament v druhom čítaní nezmenil ani nedoplnil, musí byť prijaté v nakoniec prijatom texte bez obmeny. Uvedený výsledok by bol v rozpore s cieľom zmierovacieho postupu samotného, konkrétne nájsť spoločné stanoviská pre obe vetvy zákonodarnej moci. Taký výklad by tiež prekážal Komisii pri výkone jej nestrannej úlohy sprostredkovateľa.

86. Je tiež jasné, že rozsah právomocí Zmierovacieho výboru nie je neobmedzený. Po prvé, logickým východiskovým bodom

pre hľadanie dohody je pretrvávajúca nezhoda medzi Radou a Európskym parlamentom. Po druhé rozsah pôsobnosti navrhovaného opatrenia nesmie byť podstatne zmenený.

ods. 4 ES nestanovuje, že výbor môže posudzovať iba ustanovenia, o ktorých neexistuje zhoda, alebo že akékoľvek ustanovenie spoločnej pozície, ktoré Parlament nezmenil ani nedoplnil v druhom čítaní, musí byť prijaté bez zmeny v nakoniec prijatom texte.

87. Argumenty IATA a ELFAA treba vidieť vo svetle vyššie uvedeného.

88. Ich prvý argument je ten, že Zmierovací výbor sa môže zaoberať len zmenami a doplneniami prijatými Parlamentom v druhom čítaní, o ktorých existuje nezhoda medzi Radou a Parlamentom.

90. Po druhé IATA a ELFAA tvrdia, že možnosť prijať „nové“ zmeny a doplnenia počas zmierovania naruša inštitucionálnu rovnováhu, vedie k nedostatku transparentnosti a podkopáva demokratickú legitimitu aktov Spoločenstva.

89. Z vyššie uvedených dôvodov je jasné, že zužujúci výklad žalobcov v spore vo veci samej by mohol vážne prekážať dosiahnutiu dohody. Žiadna opora pre ich názor sa nenachádza ani v znení článku 251 ods. 4 ES, ani v *raison d'être* zmierovacieho postupu. Článok 251 ods. 4 ES vyžaduje, aby sa výbor „zaober[al] spoločnou pozíciou na základe zmien a doplnkov navrhnutých Európskym parlamentom“. Slová „na základe“ presne naznačujú, že tieto zmeny a doplnenia nie sú pre výbor záväzné. Tieto zmeny a doplnenia by mali byť iba východiskovým bodom pre rokovania v kontexte zmierovacieho postupu. Preto článok 251

91. IATA a ELFAA poukázali na judikatúru, v ktorej Súdny dvor rozhodol, že porušenie pravidiel Zmluvy alebo sekundárnych právnych predpisov o rozhodovacích procesoch Spoločenstva, ktorých cieľom je zabezpečiť rovnováhu inštitúcií Spoločenstva, predstavuje porušenie podstatnej procedurálnej požiadavky a že úloha Parlamentu v rozhodovacom procese odráža základný demokratický princíp. Argumentujú na základe rovnováhy inštitúcií, že úloha Zmierovacieho výboru musí byť pri zmenách a doplneniach navrhovaných Parlamentom obmedzená na hľadanie kompromisu. Ďalej podľa ich tvrdenia novelizačná právomoc Zmierovacieho výboru podkopáva výlučné právo zákonodarnej iniciatívy Komisie.

92. Zdá sa mi, že dovolávaná judikatúra¹⁷ nemá žiaden význam pre túto vec. Je jasné, že v spolurozhodovacom postupe je Parlament plne zapojený. Ako som už predtým niekoľkokrát uviedol, zmierovací postup predstavuje podstatnú súčasť postupu podľa článku 251 ES, ktorý treba sledovať po tom, čo nie je dosiahnutá zhoda po druhom čítaní. Dohoda o spoločnom texte medzi zástupcami oboch vetiev zákonodarnej moci je *conditio sine qua non* pre prijatie aktu Spoločenstva. Z uvedeného vyplýva určitý rozsah pre pružnosť na oboch stranách.

94. Po druhé, ako už bolo uvedené predtým, v rámci zmierovania nesmie výbor zmeniť rozsah pôsobnosti navrhovaného aktu.

95. Čo sa týka hlasovania v Európskom parlamente, skutočnosť, že každý poslanec Parlamentu môže hlasovať o každej navrhovanej zmene alebo doplnení v druhom čítaní, zatiaľ čo v treťom kole môžu poslanci spoločný text prijať alebo odmietnuť len ako celok, neznamená, že to vedie k situácii „rukojemníka“ alebo k menšej demokratickosti. Zmierovaciemu postupu je vlastné to, že nemôže trvať donekonečna. Rozhodnutie musí byť nakoniec prijaté, či už je to schválenie, alebo odmietnutie.

93. Tento zmierovací postup, ako je opísaný a vysvetlený vyššie, je svojou povahou podstatným prvkom rovnováhy inštitúcií. Tento postup upravuje úplnú účasť oboch vetiev zákonodarnej moci na rovnocennom základe a umožňuje Komisii plne vykonávať svoju funkciu sprostredkovateľa. Preto zlyháva argument, že zástupcovia Parlamentu v zmierovacom postupe sú obmedzení na posudzovanie zmien a doplnení z druhého čítania. Už som poznamenal, že toto by bola nežiaduca situácia, a k tomuto bodu sa vrátim nižšie.

96. Navyše pripomeniem, že zástupcovia Parlamentu v Zmierovacom výbore dostávajú svoj mandát od Parlamentu, že zloženie poslancov vo výbore predstavuje spravodlivý odraz strán v Parlamente a že ich úlohou je pokúsiť sa dosiahnuť dohodu v dobrej viere. Len čo je spoločný text dohodnutý, nemôže byť znovu otvorený tým, že by sa umožnilo každému poslancovi hlasovať o každom prvku dosiahnutého kompromisu.

17 — V tomto kontexte poukazujú okrem iného na rozsudky z 29. októbra 1980, Roquette Frères/Rada, 138/79, Zb. s. 3333; z 29. októbra 1980, Maizena/Rada, 139/79, Zb. s. 3393; zo 16. júla 1992, Parlament/Rada, C-65/90, Zb. s. I-4593; z 5. júla 1995, Parlament/Rada, C-21/94, Zb. s. I-1827, a z 10. júna 1997, Parlament/Rada, C-392/95, Zb. s. I-3213.

97. Mimochodom poznamenávam, že členovia Rady, ktorí nezastupujú Radu ako inštitúciu, ale vyjadrujú svoj názor ako

členovia Rady, sú tiež členmi svojich príslušných vlád, vlád, ktoré sú demokraticky kontrolované v príslušných členských štátoch.

O tretej a štvrtej otázke (právna istota a odôvodnenie)

98. Napokon ani právo zákonodarnej iniciatívy Komisie nie je v stávke. Pri svojich rokovaníach nie je výbor obmedzovaný na zmeny a doplnenia, o ktorých sa Rada a Parlament nezhodnú, ale na konci by mal mať spoločný text rovnaký predmet ako pôvodný návrh Komisie.¹⁸

100. Tretia otázka vnútroštátneho súdu sa týka toho, či sú články 5 (zrušenie) a 6 (meškanie) nariadenia neplatné z dôvodu, že sú v rozpore so zásadou právnej istoty. Štvrtá otázka sa zaoberá neexistenciou primeraného odôvodnenia a/alebo skutkového zdôvodnenia.

101. IATA a ELFAA tvrdia, že znenie článkov 5 a 6 je v rozpore s odôvodneniami č. 14 a 15 nariadenia, a teda spôsobuje právnu neistotu.

99. V tejto veci zmeny a doplnenia dohodnuté v Zmierovacom výbore zostávajú v rámci rozsahu pôsobnosti navrhovaného aktu. Je pravdou, že Parlament nenavrhol konkrétnu zmenu a doplnenie článku 5 v prípade zbavenia zodpovednosti založeného na „mimoriadnych okolnostiach“. Urobil tak iba v kontexte článku 6. Je však jasné, že medzi oboma ustanoveniami existujú paralely. Je faktom, že tieto ustanovenia tvorili časť diskusie vo fázach predchádzajúcich zmierovaniu. Súhlasím s názorom Parlamentu, Rady a Komisie, že obmeny uskutocnené počas zmierovacieho postupu boli jasné v rámci rozsahu predchádzajúceho legislatívneho procesu.

102. Podľa ustálenej judikatúry zásada právnej istoty vyžaduje, aby boli pravidlá ukládajúce povinnosti osobám jasné a presné tak, aby uvedené osoby mohli jednoznačne vedieť, aké sú ich práva a povinnosti, a v súlade s tým konať.¹⁹ Je tiež ustálenou judikatúrou, že preambula aktu Spoločenstva nemá žiadnu záväznú právnu silu a nemožno sa o ňu oprieť ako o dôvod na odchýlenie sa od skutočných ustanovení predmetného aktu.²⁰

18 — Požiadavka zostať v rámci rozsahu predchádzajúceho legislatívneho procesu sa tiež odráža v medziinštitucionálnej Spoločnej deklarácii o praktických úpravách pre nový spoložrozhodovací postup. Pozri kapitolu III bod 4.

19 — Rozsudky z 9. júla 1981, Gondrand Frères a Garancini, 169/80, Zb. s. 1931, bod 17, a z 16. januára 2003, Cipra a Kvasnicka, C-439/01, Zb. s. I-745, bod 49.

20 — Rozsudok z 19. novembra 1998, Nilsson a i., C-162/97, Zb. s. I-7477, bod 54.

103. V tejto veci je znenie článkov 5 a 6 úplne jednoznačné. Ako som už uviedol, v prípade zrušenia musí letecký dopravca vždy poskytnúť starostlivosť a úhradu/presmerovanie. Cestujúci je tiež oprávnený na náhradu, ibaže by letecký dopravca mohol preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Čo sa týka meškania, cestujúci nemajú právo na náhradu podľa článku 7, hoci dopravca je stále povinný poskytnúť starostlivosť a úhradu/presmerovanie.

104. Preto nevidím žiaden základ pre tvrdenie o porušení právnej istoty. Okrem toho odôvodnenia v spojení s článkami 5 a 6 sú nadmieru jasné. Dokonca aj neberúc do úvahy skutočnosť, že preambula aktu Spoločenstva nemá žiadnu záväznú silu, odôvodnenia sú jasné tiež.

105. Odôvodnenia č. 12 až 16 pokrývajú zrušenie, zatiaľ čo odôvodnenia č. 17 a 18 sa zaoberajú meškaním. Odôvodnenie č. 12 uvádza, že leteckí dopravcovia by mali cestujúcim poskytnúť náhradu, ak ich nebudú informovať o zrušení pred plánovaným časom odletu, a mali by im ponúknuť primerané presmerovanie, okrem prípadu, ak zrušenie nastane za mimoriadnych okolností. Odôvodnenie č. 13 zmieňuje ďalšie práva cestujúcich (úhradu alebo pre-

smerovanie a starostlivosť). Odôvodnenie č. 14 uvádza príklady mimoriadnych okolností. Odkazuje na Montrealský dohovor. Je však tiež jasné, že nariadenie a Montrealský dohovor pokrývajú odlišné otázky, keďže Montrealský dohovor sa nezaobera takými povinnosťami, ako je starostlivosť alebo presmerovanie/úhrada. Je preto jasné, že zbavenie sa zodpovednosti zmieňované v odôvodnení č. 14 odkazuje na povinnosť dopravcu poskytnúť náhradu v prípade zrušenia. Je pravdou, že odôvodnenie č. 15 tiež predvída meškanie; keďže však neexistuje žiadna povinnosť poskytnúť náhradu v prípade meškania, odkaz v odôvodnení č. 15 na meškanie je nadbytočný.

106. ELFAA tiež tvrdí, zakladajúc svoju výhradu na údajnom rozpore medzi odôvodneniami a článkami 5 a 6 nariadenia, že povinnostiam poskytnúť úhradu, presmerovanie a starostlivosť v prípade zrušení a meškaní pri mimoriadnych okolnostiach, ktoré ukladá nariadenie, chýba primerané odôvodnenie. Podľa jej názoru zákonodarca Spoločenstva nepredložil žiaden dôkaz o množstve cestujúcich za rok postihnutých zrušením alebo veľkými meškami. Po druhé povinnosti uložené nariadením nepomôžu dosiahnuť cieľ zmenšiť ťažkosti a nepohodlie spôsobené cestujúcim zruše-

ním alebo meškaním a po tretie zákonodarcu Spoločenstva nevysvetlil, prečo sa rozhodol uložiť neprimerané povinnosti dopravcom, najmä nízkonákladovým leteckým spoločnostiam.

107. Podľa môjho názoru neexistuje žiaden rozpor, ktorý by bol spôsobilý mať nejaký právny účinok.

108. Podľa článku 253 ES majú nariadenia, smernice a rozhodnutia uvádzať dôvody, na ktorých sú založené.

109. Z ustálenej judikatúry vyplýva, že rozsah povinnosti odôvodnenia závisí od povahy predmetného opatrenia, a pokiaľ je opatrenie určené na všeobecné uplatnenie, odôvodnenie sa môže obmedziť jednak na uvedenie celkovej situácie, ktorá viedla k jeho prijatiu, jednak na uvedenie všeobecných cieľov, ktoré sa usiluje dosiahnuť.²¹ Ak napadnutý akt jasne uvádza podstatný cieľ sledovaný inštitúciou, bolo by nadbytočné vyžadovať osobitné odôvodnenie každej technickej voľby uskutočnenej inštitúciami.²²

110. Dvadsaťpäť odôvodnení nariadenia jasne odhaľuje podstatné ciele sledované jeho v konečnom dôsledku prijatým znením. Podľa úvodných odôvodnení by sa konanie Spoločenstva v oblasti dopravy malo okrem iných vecí zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany spotrebiteľa (odôvodnenie č. 1). Ďalej je uvedené, že odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie alebo veľké meškanie letov spôsobuje cestujúcim vážne problémy a nepohodlie. Ďalej napriek nariadeniu č. 295/91 zostáva počet cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, príliš vysoký, to isté platí aj pre zrušenie letu bez predchádzajúceho oznámenia a veľké meškania, a Spoločenstvo by preto malo zvýšiť štandardy ochrany spotrebiteľa (odôvodnenia č. 3 a 4). Čo sa týka zrušenia a meškania, tie možno nájsť najmä v odôvodneniach č. 12, 13 a 17. Napríklad odôvodnenie č. 12 jasne naznačuje, že nepohodlie spôsobené zrušením letov by malo byť zmenšené okrem iného tým, že dopravcovia budú nútení informovať cestujúcich o zrušeníach pred plánovaným časom odletu.

111. Preto niet podľa môjho názoru žiadnych pochyb o tom, že požiadavky článku 253 ES sú splnené.

21 — Rozsudok z 13. marca 1968, Beus, 5/67, Zb. s. 125.

22 — Pozri okrem iného rozsudky z 20. júna 1973, Koninklijke Lassefabrieken, 80/72, Zb. s. 635, a z 19. novembra 1998, Spojené kráľovstvo/Rada, C-150/94, Zb. s. I-7235.

O piatej otázke (proporcionalita)

112. Piata otázka vnútroštátneho súdu sa týka toho, či články 5 a 6 nariadenia porušujú zásadu proporcionality.

113. IATA a ELFAA tvrdia, že absencia zbavenia sa zodpovednosti založeného na „mimoriadnych okolnostiach“ za nárok založený na článkoch 8 a 9 pri zrušení (článok 5) a meškaní (článok 6) nemôže slúžiť na zníženie množstva meškaní a zrušení a že teda nie je splnená podmienka, že opatrenie musí byť primeranou metódou na dosiahnutie legitímneho cieľa. Podľa ich názoru nie je splnená ani druhá podmienka, že opatrenie by nemalo byť prehnané. Tvrdia, že finančné následky sú pre leteckých dopravcov, najmä pre nízkonákladové letecké spoločnosti, neprimerané.

114. Ako je dobre známe, a IATA a ELFAA už poukázali na príslušné podmienky, zásada proporcionality vyžaduje, aby opatrenia zavedené predpismi Spoločenstva boli primerané dosiahnutiu sledovaného cieľa a nezachádzali

nad rámec toho, čo je nevyhnutné na jeho dosiahnutie.²³ Teda tam, kde existuje voľba medzi niekoľkými primeranými opatreniami, sa treba uchýliť k tomu najmenej zaťažujúcemu.

115. Z ustálenej judikatúry tiež vyplýva, že v oblastiach zložitých politických rozhodnutí, kde zákonodarca Spoločenstva požíva širokú diskrečnú právomoc, je hmotnoprávne súdne preskúmavanie právnych aktov obmedzené. V takých prípadoch by mal byť právny akt vyhlásený za neplatný iba vtedy, ak akt zjavne prekročil hranice oprávnení zákonodarcu.²⁴

116. Aby sa uskutočnilo — obmedzené — preskúmanie zákonnosti, je nevyhnutné určiť cieľ napadnutých ustanovení.

117. Ako je poznamenané vyššie, cieľom nariadenia je zabezpečiť vysoký stupeň ochrany cestujúcich a zmenšiť ťažkosti a nepohodlie spôsobené krátko vopred zrušenými letmi a meškaniami. Robí tak tým, že

²³ — Rozsudky z 12. marca 2002, *Omega Air a i.*, C-27/00 a C-122/00, Zb. s. I-2569; z 10. decembra 2002, *British American Tobacco (Investments) a Imperial Tobacco*, C-491/01, Zb. s. I-11453; zo 14. decembra 2004, *Swedish Match*, C-210/03, Zb. s. I-11891, a z 12. júla 2005, *Alliance for Natural Health a i.*, C-154/04 a C-155/04, Zb. s. I-6451.

²⁴ — Pozri judikatúru citovanú v predchádzajúcej poznámke pod čiarou.

stanovuje [náhradu a] pomoc v podobe úhrady alebo presmerovania a starostlivosti o cestujúcich za osobitných okolností.

a nepohodlie cestujúcich, ktorí sú uviaznutí následkom meškania (v trvaní dvoch a viac hodín) alebo zrušenia na poslednú chvíľu.

118. Ďalej článok 153 ods. 2 ES vyžaduje, aby zákonodarca Spoločenstva vzal požiadavky ochrany spotrebiteľa do úvahy v oblastiach iných politík, napríklad, ako je to v tomto prípade, dopravnej politiky.

119. Preto je ochrana spotrebiteľa nepochybne legitímnym cieľom výslovne upraveným v Zmluve. Odkaz na ochranu spotrebiteľa nie je len v článku 153 ods. 2 ES, ale tiež v článku 95 ods. 3 ES, ktorý výslovne vyžaduje vysoký stupeň ochrany spotrebiteľa.

120. Ďalšou otázkou je, či napadnuté opatrenie predstavuje primeraný prostriedok na dosiahnutie tohto cieľa a či opatrenie nezachádza nad rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa.

121. Ako už bolo niekoľkokrát uvedené, cieľom nariadenia je zmenšiť ťažkosti

122. Odôvodnenie č. 3 stanovuje, že množstvo cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, zostáva príliš vysoké a to isté platí aj pre zrušenie letu bez predchádzajúceho oznámenia a veľké meškania. Môže byť síce pravdou, že opatrenie ako také priamo neprispieva k zníženiu množstva zrušení a meškaní, to však nie je kľúčovým cieľom nariadenia. Kľúčovým cieľom je to, aby sa cestujúcim venovala na mieste okamžitá pozornosť bez ohľadu na cenu letenky a bez ohľadu na to, či je letecký dopravca zodpovedný za meškание alebo zrušenie, alebo nie. V oboch prípadoch je nepohodlie cestujúcich rovnaké.

123. Podľa môjho názoru niet pochyb, že povinnosti poskytnúť pomoc a starostlivosť, ktoré boli uložené leteckým dopravcom, sú vhodnými prostriedkami na zmenšenie ťažkostí a nepohodlia cestujúcich vyplývajúcich z meškaní a zrušení letov.

124. Ďalej pri nachádzaní rovnováhy medzi rozličnými záujmami, ktoré sú v hre, teda záujmami leteckých dopravcov a záujmami cestujúcich, vzal zákonodarca Spoločenstva

do úvahy to, že cestujúci sú veľmi závislí od efektívnosti a dobrej vôle leteckej spoločnosti vtedy, keď sa veci nedaria, že dopravcovia sú lepšie informovaní o uskutočňovaní letov ako uviaznutí cestujúci a že dopravcovia majú lepšie možnosti poskytnúť pomoc a starostlivosť.

dopracov v odvetví leteckej dopravy voči iným druhom (nízkonákladovej) dopravy cestujúcich; a 2. údajnú diskrimináciu medzi nízkonákladovými dopravcami a tradičnými dopravcami.

125. Podľa môjho názoru je tiež logické, že neexistuje žiadna výnimka z povinnosti poskytnúť pomoc a starostlivosť v situáciách, keď cestujúci čelia meškaniám alebo zrušeniu. Ako na to poukázali inštitúcie Spoločenstva, nedostatok informácií by mohol ľahko viesť k zneužitiu výnimky založenej na mimoriadnych okolnostiach, čo by nechalo cestujúcich bez starostlivosti. To isté platí v situáciách, keď je dôvod meškania neistý alebo keď možno meškanie pripísať viac ako jednej príčine.

128. Čo sa týka prvej časti otázky, ELFAA tvrdí, že žiaden iný druh dopravy ako letecká doprava nepodlieha podobným pravidlám, ako sú pravidlá upravené nariadením.

126. Teda zákonodarca Spoločenstva nešiel nad rozsah svojej miery voľnej úvahy, keď rozhodol, že zbavenie zodpovednosti založené na mimoriadnych okolnostiach by podkopalo dosiahnutie cieľov nariadenia.

O šiestej otázke (diskriminácia)

127. Táto otázka pokrýva dva aspekty: 1. údajnú diskrimináciu nízkonákladových

129. Čo sa týka druhej časti, ELFAA tvrdí, že podnikateľský model jej členov a iných leteckých spoločností s podobnými nákladmi je založený na predpoklade, že ponúkajú nízke cestovné (v priemere 50 EUR) na všetky lety, a to vždy. Podnikateľský model tradičných leteckých spoločností, hoci niektoré z nich budú príležitostne predávať miesta za nižšie ceny, je založený na predpoklade, že veľká väčšina ich príjmov bude pochádzať z oveľa drahších leteniek, a tak sú lepšie vybavené na to, aby pohltili dôsledky zodpovednosti podľa článkov 5 a 6 pri ktoromkoľvek konkrétnom lete. To isté nemožno povedať o členoch ELFAA, s ktorými v dôsledku toho nariadenie zaobchádza diskriminačne.

130. Zásada zákazu diskriminácie alebo rovnosti zaobchádzania, základná zásada práva Spoločenstva, vyžaduje, aby sa porovnateľné situácie neposudzovali odlišne a aby sa odlišné situácie neposudzovali rovnako, ak takéto posúdenie nie je objektívne zdôvodnené.²⁵

131. Je zjavné, že existuje rozdiel medzi leteckou dopravou a inými odvetviami dopravy, ako je cestná doprava, železničná doprava a doprava po mori. Odlišné odvetvia dopravy podliehajú odlišným súborom pravidiel podľa medzinárodného práva, a tak je to tiež v kontexte práva Spoločenstva.

132. Navyše dopravné služby poskytované rozličnými druhmi dopravy sú uskutočňované za rôznych okolností, čo ako také odôvodňuje rôzne regulačné prístupy. Tieto odlišnosti nepredstavujú diskrimináciu.

133. Mimochodom poznamenávam, že Komisia nedávno predložila návrh²⁶ týkajúci sa železničnej dopravy obsahujúci ustanovenia o ochrane spotrebiteľa podobné ustanoveniam nariadenia.

134. Čo sa týka údajnej diskriminácie nízkonákladových leteckých spoločností vo vzťahu k tradičným leteckým spoločnostiam, moje poznámky sú tieto. Ako Komisia správne poukázala, všetci leteckí dopravcovia zo Spoločenstva podliehajú rovnakému regulačnému rámcu a najmä nariadeniu č. 2407/92²⁷ o licenciách leteckých dopravcov, nariadeniu č. 2408/92²⁸ o prístupe leteckých dopravcov spoločenstva k letovým trasám v rámci spoločenstva a nariadeniu č. 2409/92²⁹ o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách. V súlade s posledným uvedeným nariadením dopravcovia slobodne stanovujú svoje ceny.

135. Teda letecké spoločnosti majú voľnosť pri stanovovaní svojich vlastných cien. Môžu tiež používať túto cenovú politiku na vstup na určité trhy. Napriek tejto ekonomickej slobode však nie sú oslobodené od dodržiavania ustanovení verejnoprávnej povahy uložených v záujme ochrany spotrebiteľa.

136. Myšlienka, že hospodárske rozdiely, ktoré sú priamym výsledkom trhového správania a stratégií, by znamenali, že spoločnosti podliehajú iným podmienkam alebo menej

27 — Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 1992, s. 1; Mim. vyd. 06/002, s. 3).

28 — Nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov spoločenstva k letovým trasám v rámci spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 1992, s. 8; Mim. vyd. 07/001, s. 420).

29 — Nariadenie Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách (Ú. v. ES L 240, 1992, s. 15; Mim. vyd. 07/001, s. 427).

25 — Pozri napríklad rozsudok Alliance for Natural Health a i., už citovaný v poznámke pod čiarou 23, bod 115.

26 — KOM(2004) 143 konečné znenie.

obmedzujúcim podmienkam, by systém postavila na hlavu a vôbec by nezohľadnila skutočnosť, že pravidlá o ochrane spotrebiteľa musia byť pravidlami všeobecného uplatnenia bez ohľadu na cenu zaplatenú za letenku.

137. Inými slovami, nízke cestovné neoprávňuje na zvýhodnené postavenie podľa zákona.

138. Také zvýhodnené postavenie by nielen podkopalo ochranu spotrebiteľov, ale rovnalo by sa tiež diskriminácii. Je jasné, že zákonodarcu Spoločenstva nemôže pri vydávaní právnych predpisov brať do úvahy stratégia, ktoré si vybrali rozličné letecké spoločnosti.

O siedmej otázke

139. Siedma otázka vnútroštátneho súdu sa týka toho, či článok 7 nariadenia, ktorý určuje paušálnu náhradu splatnú vtedy, keď nariadenie upravuje platenie náhrady, je neplatné z toho dôvodu, že je diskriminačné, neprimerané alebo nie je založené na primeranom odôvodnení.

140. Pripomeniem, že náhrada je splatná iba v prípadoch odmietnutia nástupu do lietadla a zrušenia letov. Povinnosť poskytnúť cestujúcim náhradu v prípade odmietnutia nástupu do lietadla ELFAA v spore vo veci samej nespochybňuje a ako taká nie je predmetom tohto prejudiciálneho konania.

141. Čo sa týka zrušenia, o náhradu ide iba vtedy, keď dopravca neinformoval cestujúceho o zrušení letu v dostatočnom predstihu pred plánovaným časom. Dopravca nie je vôbec povinný platiť náhradu, ak môže dokázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

142. Teda neplatnosť namietaná žalobcami odkazuje iba na obmedzené situácie, keď dopravca neinformoval cestujúcich dostatočne vopred a keď nie je dostupná výnimka založená na „mimoriadnych okolnostiach“.

143. Čo sa týka neplatnosti namietanej na základe neprimeranosti a diskriminácie, poukazujem na svoje poznámky k otázkam 5 a 6.

144. Navyše by som rád uviedol, že ustanovenie troch odlišných úrovní náhrady závi-
siacej od dĺžky letu je určené na to, aby
zabezpečilo, že náhrada je primeraná nepo-
hodliu, ktorému sú cestujúci vystavení. To sa
mi zdá byť spravodlivé.

145. Ďalej sumy, ktoré boli nakoniec schvá-
lené, sú v podstate aktualizáciou úrovne
náhrady so zohľadnením inflácie od nado-
budnutia účinnosti nariadenia č. 295/91,
ktoré priznalo cestujúcim náhradu
v prípade odmietnutia nástupu do lietadla.

146. Zdá sa, že hlavná obava ELFAA sa
vzťahuje na sumu 250 EUR. Ako pozname-
náva Parlament, táto suma je blízko sume 225
EUR, ktorá bola navrhovaná ako minimálna
úroveň náhrady za odmietnutie nástupu do
lietadla Združením európskych leteckých
spoločností v roku 2002. Zdá sa mi, že
zákonodarca Spoločenstva nie je povinný
poskytovať tak podrobné odôvodnenie pre
svoju konečnú voľbu sumy 250 EUR a nie
o 50 EUR viac alebo menej.

O ôsmej otázke

147. Svojou ôsmou otázkou sa vnútroštátny
súd domáha usmernenia pri otázke, aký test

by sa mal použiť pri rozhodovaní o tom, či by
konkrétna otázka alebo otázky týkajúce sa
platnosti normatívneho právneho aktu Spo-
ločenstva mali byť položené Súdnemu dvoru
v prejudiciálnom konaní.

148. Podľa Európskeho parlamentu je táto
otázka neprípustná, pretože vnútroštátny súd
sa už rozhodol položiť Súdnemu dvoru
množstvo prejudiciálnych otázok týkajúcich
sa platnosti nariadenia a urobil tak. Podľa
jeho názoru nemá odpoveď na túto otázku
vôbec žiaden vplyv na rozhodnutie vnútro-
štátneho súdu alebo na výsledok sporu.

149. Pripúšťam, že Súdny dvor v niekoľkých
veciach vyslovil, že nemôže vydať rozhodnu-
tie o prejudiciálnej otázke položenej vnútro-
štátnym súdom vtedy, keď je okrem iného
celkom zjavné, že rozhodnutie o výklade
alebo platnosti práva Spoločenstva požado-
vané uvedeným súdom nemá žiaden vzťah
k skutočným skutkovým okolnostiam sporu
vo veci samej alebo jeho účelu alebo vtedy,
keď je problém hypotetický.³⁰ V kontexte
prejudiciálneho konania nie je úlohou Súd-
neho dvora poskytovať poradné stanoviská
k všeobecným alebo hypotetickým otázkam.

150. Podľa môjho názoru by mohli existovať
výnimky, v ktorých by mohlo byť užitočné
pomôcť vnútroštátnemu súdu pri rozhado-

30 — Pozri napríklad rozsudok *British American Tobacco (Investments) a Imperial Tobacco*, už citovaný v poznámke pod
čiarou 23 a judikatúru, na ktorú uvedený rozsudok odkazuje.

vaní o tom, či a za akých okolností môže alebo musí prejudiciálne otázky položiť. Pre nedávny príklad odkazujem na vec Gaston Schul, o ktorej ešte Súdny dvor nerozhodol. Vo svojich návrhoch³¹ generálny advokát Ruiz-Jarabo Colomer navrhuje, aby Súdny dvor neprijal formalistický prístup v uvedenej veci, pretože by to tiež bolo v rozpore s určitými úlohami Súdneho dvora. Uvedená vec sa týka otázky, či vnútroštátny súd, na ktorý odkazuje článok 234 tretí odsek ES, má tiež položiť prejudiciálnu otázku týkajúcu sa platnosti ustanovení nariadenia vtedy, keď Súdny dvor rozhodol, že analogické ustanovenia iného, porovnateľného nariadenia sú neplatné, alebo či sa môže zdržať povinnosti požadovať rozhodnutie o prejudiciálnej otázke vzhľadom na jasné analógie medzi predmetnými ustanoveniami a ustanoveniami, ktoré boli vyhlásené za neplatné.

151. Hoci v tejto veci nie je potrebné na otázku odpovedať, napriek tomu som názoru, že by to mohlo byť užitočné.

152. Odpoveď možno odvodiť zo znenia článku 234 ES, ako je ďalej objasnené Súdny dvorom v rozsudkoch CILFIT³² a Foto-Frost³³.

153. Z veci CILFIT vieme, že iba skutočnosť, že účastník tvrdí, že spor nastoľuje otázku týkajúcu sa výkladu práva Spoločenstva, neznamená, že dotknutý súd je povinný usúdiť, že otázka bola položená v zmysle článku 234 ES. Zo znenia článku 234 ES a veci CILFIT tiež vyplýva, že je úlohou vnútroštátnych súdov rozhodnúť, či potrebujú rozhodnutie o prejudiciálnej otázke na to, aby vec vyriešili, hoci súd, proti ktorého rozhodnutiu nie je prípustný opravný prostriedok, je povinný o nej požadovať rozhodnutie v prejudiciálnom konaní, ibaže je otázka irelevantná alebo predmetné ustanovenie práva Spoločenstva už bolo Súdnym dvorom vyložené, alebo správne uplatnenie práva Spoločenstva je tak zjavné, že nenecháva žiaden priestor pre akúkoľvek primeranú pochybnosť. Z veci Foto-Frost vieme, že vnútroštátny súd nie je povinný prejudiciálnu otázku položiť, ak usúdi, že dôvody, ktoré mu účastníci na podporu neplatnosti predložili, sú nepodložené; môže ich odmietnuť dospejúc k záveru, že opatrenie je úplne platné. Vtedy, keď zastáva rovnaký názor, musí prejudiciálnu otázku položiť, pretože vnútroštátny súd nemá právomoc určovať vyhlásenie aktov inštitúcií Spoločenstva za neplatné.

154. Z pripomienok vlády Spojeného kráľovstva je zrejmé, že pravidlá upravujúce aktívnu legítimáciu v Anglicku a Walese sú pomerne liberálne, že akákoľvek osoba môže podať návrh na „judicial review“, ak má dostatočný záujem na veci, a že príslušný súd vyložil

31 — C-461/03, návrhy z 30. júna 2005.

32 — Rozsudok zo 6. októbra 1982, 283/81, Zb. s. 3415.

33 — Rozsudok z 22. októbra 1987, 314/85, Zb. s. 4199.

kritérium toho, čo predstavuje dostatočný záujem, veľmi široko s tým možným dôsledkom, že na vnútroštátnom súde by mohlo byť podané veľké množstvo žalôb týkajúcich sa platnosti legislatívnych nástrojov Spoločenstva.

155. Zatiaľ čo to môže byť pravda, zostáva výlučne úlohou vnútroštátneho súdu rozhodnúť, či existuje akákoľvek pochybnosť týkajúca sa platnosti opatrenia Spoločenstva, ktorá si zasluži polozenie prejudiciálnej otázky Súdnemu dvoru.

V — Návrh

156. Na základe vyššie uvedených úvah navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na otázky položené High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division, takto:

- Prieskum prvých siedmich otázok neodhalil žiadnu skutočnosť, ktorá by mohla mať vplyv na platnosť nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91.
- V kontexte justičnej spolupráce zavedenej článkom 234 ES je úlohou vnútroštátneho súdu, aby posúdil potrebu položiť Súdnemu dvoru otázku na rozhodnutie v prejudiciálnom konaní, pričom v prípade potreby zohľadní zásady zavedené Súdnym dvorom v rozsudkoch CILFIT a Foto-Frost.