

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 19. novembra 2009*

V spojených veciach C-402/07 a C-432/07,

ktorých predmetom sú návrhy na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podané rozhodnutiami Bundesgerichtshof (Nemecko) a Handelsgericht Wien (Rakúsko) zo 17. júla 2007 a 26. júna 2007 a doručené Súdnemu dvoru 30. augusta 2007 a 18. septembra 2007, ktoré súvisia s konaniami:

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

proti

Condor Flugdienst GmbH (C-402/07),

* Jazyk konania: nemčina.

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

proti

Air France SA (C-432/07),

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda tretej komory K. Lenaerts, vykonávajúci funkciu predsedu štvrtej komory, sudcovia R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, G. Arestis a J. Malenovský (spravodajca),

generálna advokátka: E. Sharpston,
tajomník: R. Şereş, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 24. septembra 2008,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Ch. Sturgeon, G. Sturgeon a A. Sturgeon, v zastúpení: R. Schmid, Rechtsanwalt,

- S. Böck a C. Lepuschitz, v zastúpení: M. Wukoschitz, Rechtsanwalt,

- Condor Flugdienst GmbH, v zastúpení: C. Marko a C. Döring, Rechtsanwälte,

- Air France SA, v zastúpení: O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt,

- rakúska vláda, v zastúpení: E. Riedl, splnomocnený zástupca,

- grécka vláda, v zastúpení: S. Chala a D. Tsagkaraki, splnomocnené zástupkyne,

- francúzska vláda, v zastúpení: G. de Bergues a A. Hare, splnomocnení zástupcovia,

- talianska vláda, v zastúpení: I. M. Braguglia, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci W. Ferrante, avvocato dello Stato,

- poľská vláda, v zastúpení: M. Dowgielewicz, splnomocnený zástupca,

- švédská vláda, v zastúpení: A. Falk, splnomocnená zástupkyňa,

- vláda Spojeného kráľovstva, v zastúpení: T. Harris, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci D. Beard, barrister,

- Komisia Európskych spoločenských, v zastúpení: R. Vidal-Puig a P. Dejmek, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 2. júla 2009,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrhy na začatie prejudiciálneho konania sa týkajú výkladu článkov 2 písm. l), 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 (Ú. v. EÚ L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

- 2 Tieto návrhy boli podané v rámci sporov jednak medzi Ch. Sturgeonom s rodinou (ďalej len „členovia rodiny Sturgeon“) a leteckou spoločnosťou Condor Flugdienst GmbH (ďalej len „Condor“) (C-402/07) a jednak medzi S. Böckom spolu s C. Lepuschitzovou a leteckou spoločnosťou Air France SA (ďalej len „Air France“) (C-432/07) vo veci odmietnutia leteckými spoločnosťami poskytnúť náhradu týmto cestujúcim, ktorí boli prepravení do cieľového letiska s meškaním 25 hodín v prvom prípade a 22 hodín v druhom prípade oproti plánovanému času priletu.

Právny rámec

- 3 Odôvodnenia č. 1 až 4 nariadenia č. 261/2004 stanovujú:

„(1) konanie spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa;

- (2) odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie alebo veľké meškanie letov spôsobuje cestujúcim vážne problémy a nepohodlie;

- (3) hoci nariadenie Rady (EHS) č. 295/91 zo 4. februára 1991, ktorým sa zavádzajú spoločné pravidlá systému náhrad pri odmietnutí nástupu do lietadla v pravidelnej leteckej doprave [(Ú. v. ES L 36, s. 5; Mim. vyd. 07/001, s. 306)], vytvorilo základnú ochranu pre cestujúcich, zostáva počet cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, príliš vysoký a to isté platí aj pre zrušenie letu bez predchádzajúceho oznámenia a veľké meškania;

- (4) spoločenstvo by preto malo zvýšiť štandardy ochrany ustanovené uvedeným nariadením tým, že posilní práva cestujúcich a zabezpečí, aby leteckí dopravcovia pôsobili na liberalizovanom trhu za harmonizovaných podmienok.“

4 Podľa odôvodnenia č. 15 nariadenia č. 261/2004:

„za mimoriadne okolnosti sa dá považovať skutočnosť, keď rozhodnutie riadenia letovej prevádzky v konkrétnom dni vo vzťahu ku konkrétnemu lietadlu zapríčiní veľké meškanie, meškanie do nasledujúceho dňa alebo zrušenie jedného alebo viacerých letov takého lietadla dokonca aj vtedy, keď príslušný letecký dopravca uskutočnil všetky primerané opatrenia, aby zabránil meškaniu alebo zrušeniu.“

5 Článok 2 tohto nariadenia nazvaný „Definície“ stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

...

l) ‚zrušenie‘ znamená neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované.“

6 Článok 5 uvedeného nariadenia nazvaný „Zrušenie“ uvádza:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

a) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 8;

...

- c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

...

- 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.

...

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.

...“

7 Článok 6 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Meškanie“ znie takto:

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

- a) dve hodiny alebo viac v prípade letov do vzdialenosti 1 500 km alebo menej; alebo
- 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
- c) štyri hodiny alebo viac v prípade letov, ktoré nespádajú pod písmená a) alebo b),

prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcim ponúkne:

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

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

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

8 Článok 7 tohto nariadenia nazvaný „Právo na náhradu“ stanovuje:

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

- 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) 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.

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:

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

- 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

- 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 %.

...“

- 9 Článok 8 ods. 1 uvedeného nariadenia stanovuje, že keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúcim sa ponúkne možnosť vybrať si podľa tohto odseku 1 písm. a) medzi úhradou úplných nákladov na letenku a spätočným letom do prvého miesta odletu, alebo podľa uvedeného odseku 1 písm. b) a c) presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto.

- 10 Keď sa podľa článku 9 nariadenia č. 261/2004 uvádza odkaz na tento článok, cestujúcim sa bezplatne ponúkne podľa tohto článku 9 ods. 1 písm. a) jedlo a občerstvenie, podľa uvedeného článku 9 ods. 1 písm. b) a c) hotelové ubytovanie a preprava až do miesta ubytovania, ako aj podľa rovnakého článku 9 ods. 2 možnosť uskutočniť bezplatne dva telefónne hovory, alebo poslať bezplatne dva telexy alebo faxové správy, alebo dva e-maily.

Spory vo veciach samých a prejudiciálne otázky

Vec C-402/07

- 11 Členovia rodiny Sturgeon si zarezervovali u leteckej spoločnosti Condor leteckú prepravu z Frankfurtu nad Mohanom (Nemecko) do Toronta (Kanada) a späť.
- 12 Odlet spiatočného letu Toronto — Frankfurt nad Mohanom bol stanovený na 9. júla 2005 o 16.20 hod. Po zaregistrovaní boli cestujúci tohto letu informovaní, že uvedený let bol zrušený, ako to bolo uvedené aj na letiskovej informačnej tabuli. Vyzdvihli si svoju batožinu a boli zavezení do hotela, kde prenocovali. Nasledujúci deň boli títo cestujúci zaregistrovaní pri prihradke inej leteckej spoločnosti na let s rovnakým číslom, aké bolo uvedené na rezervácii. Letecká spoločnosť Condor v uvedený deň nevypísala nový let pod rovnakým číslom. Cestujúcim boli pridelené iné miesta, než aké im boli určené predchádzajúci deň. Rezervácia taktiež nebola zmenená na rezerváciu na let vypísaný inou leteckou spoločnosťou. Lietadlo predmetného letu pristálo vo Frankfurte nad Mohanom 11. júla 2005 okolo 7 hodiny ráno, t. j. s meškáním približne 25 hodín oproti pôvodnému času priletu.

- 13 Členovia rodiny Sturgeon dospeli k záveru, že vzhľadom na vyššie uvedené okolnosti a najmä na vyše 25 hodinové meškanie, uvedený let nemal meškanie, ale bol zrušený.
- 14 Členovia rodiny Sturgeon podali proti leteckej spoločnosti Condor žalobu na Amtsgericht Rüsselsheim (Nemecko), ktorou sa domáhajú poskytnutia náhrady vo výške 600 eur na osobu, ako aj náhrady škody, keďže podľa nich utrpená škoda nevyplýva z meškania, ale zo zrušenia letu.
- 15 Letecká spoločnosť Condor navrhla uvedenú žalobu zamietnuť z dôvodu, že predmetný let mal meškanie, a nie preto, lebo bol zrušený. Po tom, ako letecká spoločnosť Condor pred začatím konania vysvetľovala toto meškanie uragánom postupujúcim ponad Karibské more, v priebehu konania pripisovala uvedené meškanie technickej poruche lietadla a ochoreniu posádky.
- 16 Amtsgericht Rüsselsheim dospel k záveru, že nešlo o zrušenie letu, ale o meškanie a v dôsledku toho žalobu o priznanie náhrady podanú členmi rodiny Sturgeon zamietol. Tí podali proti tomuto rozhodnutiu odvolanie na Landgericht Darmstadt, ktorý potvrdil prvostupňový rozsudok.
- 17 Členovia rodiny Sturgeon potom podali opravný prostriedok „Revision“ na Bundesgerichtshof.

18 Vzhľadom na to, že Bundesgerichtshof dospel k záveru, že rozhodnutie o žalobe závisí od výkladu článkov 2 písm. l) a 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, rozhodol konanie prerušiť a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

- „1. Je pri výklade pojmu ‚zrušenie‘ rozhodujúce, či sa od pôvodného plánovania letu upustilo, takže meškanie bez ohľadu na jeho dĺžku nepredstavuje zrušenie, ak letecká spoločnosť neupustila od plánovania pôvodného letu?

2. V prípade zápornej odpovede na prvú otázku: Za akých okolností sa už meškanie plánovaného letu nemá považovať za meškanie, ale za zrušenie? Závisí zodpovedanie tejto otázky od dĺžky meškania?“

Vec C-432/07

19 S. Böck a C. Lepuschitz si zarezervovali u leteckej spoločnosti Air France leteckú prepravu na pravidelnej linke z Viedne (Rakúsko) do Mexika (Mexiko) s medzipristátím v Paríži (Francúzsko) a späť.

20 Odlet spiatocného letu Mexiko — Paríž, ktorým S. Böck a C. Lepuschitz mali cestovať, bol stanovený na 7. marca 2005 o 21.30 hod. Pri registrácii boli cestujúci ihneď informovaní, bez toho, aby k registrácii došlo, že ich let je zrušený. K tomuto zrušeniu došlo v dôsledku zmeny plánovania letov medzi Mexikom a Parížom vyvolanej technickou poruchou lietadla zabezpečujúceho spojenie medzi Parížom a Mexikom a z dôvodu predpísanej doby odpočinku posádky lietadla.

- 21 S cieľom prísť skôr do cieľového miesta S. Böck a C. Lepuschitz prijali ponuku zo strany Air France na použitie letu zabezpečovaného leteckou spoločnosťou Continental Airlines, ktorého odlet bol plánovaný nasledujúceho dňa 8. marca 2005 o 12.20 hod. Predtým, ako im boli vydané nové letenky pri priehradke leteckej spoločnosti Continental Airlines, boli najskôr ich pôvodné letenky zrušené.
- 22 Ostatní cestujúci uvedeného letu Mexiko — Paríž, ktorí nevyužili let zabezpečovaný leteckou spoločnosťou Continental Airlines, opustili Mexiko spolu s niekoľkými dodatočnými cestujúcimi 8. marca 2005 o 19.35 hod. Tento let, za ktorého pôvodné číslo bolo doplnené písmeno „A“, sa uskutočnil súbežne s pravidelným letom zabezpečovaným leteckou spoločnosťou Air France v rovnaký deň.
- 23 S. Böck a C. Lepuschitz dorazili do Viedne s takmer 22 hodinovým meškaním oproti pôvodnému času priletu.
- 24 Dotknuté osoby podali proti leteckej spoločnosti Air France žalobu na Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Rakúsko), ktorou sa domáhajú poskytnutia náhrady vo výške 600 eur na osobu na základe článkov 5 a 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 z dôvodu zrušenia ich letu. Uvedený súd túto žalobu zamietol z dôvodu, že napriek zjavnému meškaniu letu nariadenie č. 261/2004 neumožňuje vyvodiť záver o jeho zrušení. S. Böck a C. Lepuschitz podali proti tomuto rozhodnutiu odvolanie na Handelsgericht Wien.

25 Za týchto okolností Handelsgericht Wien rozhodol konanie prerušiť a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

- „1. Má sa článok 5 v spojení s článkom 2 písm. l) a článkom 6 nariadenia... č. 261/2004... vykladať v tom zmysle, že oneskorenie odletu o 22 hodín predstavuje ‚meškanie‘ v zmysle článku 6?

2. Má sa článok 2 písm. l) nariadenia... č. 264/2004 vykladať v tom zmysle, že v prípadoch, keď sú cestujúci prepravovaní s podstatným meškaním (22 hodín) letom s doplneným číslom (pôvodné číslo letu s doplnením písmena ‚A‘), pričom sa prepravuje iba časť, aj keď podstatná, z pôvodného letu registrovaných cestujúcich, spolu s ďalšími dodatočnými pôvodne nezaregistrovanými cestujúcimi, ide skôr o ‚zrušenie‘ letu, než o ‚meškanie‘ letu?

V prípade kladnej odpovede na [druhú] otázku...:

3. Má sa článok 5 ods. 3 nariadenia... č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že technická porucha lietadla a z toho vyplývajúce zmeny letového poriadku predstavujú mimoriadne okolnosti (ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keby sa prijali všetky primerané opatrenia)?“

26 Uznesením predsedu Súdneho dvora z 19. októbra 2007 boli veci C-402/07 a C-432/07 spojené na spoločné konanie na účely písomnej časti konania, ústnej časti konania, ako aj vyhlásenia rozsudku.

O prejudiciálnych otázkach

27 Žalobcovia vo veciach samých sa na vnútroštátnych súdoch domáhajú vyplatenia v prvom prípade leteckou spoločnosťou Condor a v druhom prípade leteckou spoločnosťou Air France náhrady upravenej v článku 7 nariadenia č. 261/2004 z dôvodu, že ich tieto letecké spoločnosti prepravili do cieľového letiska s meškaním 25 hodín v prvom prípade a 22 hodín v druhom prípade oproti plánovanému času priletu. Letecké spoločnosti Condor a Air France tvrdia, že títo žalobcovia nemajú právo na žiadnu náhradu, pretože jednak predmetné lety neboli zrušené, ale mali meškanie a jednak, že nariadenie č. 261/2004 stanovuje právo na náhradu len v prípade zrušenia letu. Okrem toho tieto letecké spoločnosti tvrdia, že oneskorený prilet uvedených letov bol spôsobený technickými poruchami lietadiel, ktoré spadajú pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, čo ich zbavuje povinnosti vyplatenia náhrady.

28 Aby za týchto podmienok bolo možné vnútroštátnym súdom poskytnúť užitočnú odpoveď, treba chápať položené otázky v tom zmysle, že sa v podstate snažia ujasniť:

- či sa má meškanie letu považovať za zrušenie letu v zmysle článkov 2 písm. l) a 5 nariadenia č. 261/2004, keď je toto meškanie veľké,

- či sa majú články 5, 6 a 7 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že cestujúci letov, ktoré majú meškanie, sa môžu považovať za cestujúcich zrušených letov na účely uplatnenia práva na náhradu upraveného v článku 7 tohto nariadenia, a

- či technická porucha lietadla spadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.

O prvej časti prejudiciálnych otázok týkajúcej sa pojmu meškania

- 29 Nariadenie č. 261/2004 neobsahuje definíciu pojmu „meškание letu“. Tento pojem však môže byť upresnený so zreteľom na kontext, v ktorom sa nachádza.
- 30 Po prvé treba v tejto súvislosti pripomenúť, že „let“ v zmysle nariadenia č. 261/2004 pozostáva z činnosti leteckej dopravy uskutočňovanej leteckým dopravcom, ktorý stanovuje jej trasu (rozsudok z 10. júla 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Zb. s. I-5237, bod 40). Trasa tak predstavuje podstatnú zložku letu, keďže lety sa uskutočňujú podľa plánovania stanovovaného vopred leteckým dopravcom.
- 31 Z článku 6 nariadenia č. 261/2004 okrem toho vyplýva, že normotvorca Spoločenstva zaviedol pojem „meškание letu“, ktoré sa viaže len na plánovaný čas odletu a ktoré teda znamená, že po čase odletu ostatné zložky ovplyvňujúce let musia zostať nezmenené.
- 32 Let tak má v zmysle článku 6 nariadenia č. 261/2004 „meškание“, ak je uskutočnený podľa pôvodne stanoveného plánovania a ak skutočný čas jeho odletu je oneskorený voči plánovanému času odletu.
- 33 Po druhé treba uviesť, že podľa článku 2 písm. l) nariadenia č. 261/2004 na rozdiel od meškания letu, zrušenie je dôsledkom skutočnosti, že pôvodne plánovaný let sa neuskutočnil. Z toho v tejto súvislosti vyplýva, že zrušené lety a lety, ktoré majú meškание, predstavujú dve pomerne rozdielne kategórie letov. Nemožno preto z tohto nariadenia vyvodiť, že let, ktorý má meškание, možno kvalifikovať ako „zrušený let“ len z toho dôvodu, že dĺžka meškания sa predlžuje, hoci aj výrazne.

- 34 Let, ktorý má meškanie, bez ohľadu na dĺžku meškania, hoci aj veľkú, nemožno teda považovať za zrušený, ak bol vypravený v súlade s pôvodne stanoveným plánovaním.
- 35 Za týchto okolností, ak sú cestujúci prepravení letom, ktorého čas odletu je oneskorený oproti pôvodne stanovenému času odletu, let môže byť kvalifikovaný ako „zrušený“ len vtedy, keď letecký dopravca zabezpečuje prepravu cestujúcich iným letom, ktorého pôvodné plánovanie sa odlišuje od plánovania pôvodne stanoveného letu.
- 36 V zásade je tak možné vyvodiť záver o zrušení, ak pôvodne stanovený let, ktorý má meškanie, sa začlení do iného letu, t. j. keď sa upustí od plánovania pôvodného letu a jeho cestujúci sa pripoja k cestujúcim tak isto plánovaného letu, a to nezávisle od letu, na ktorý takto presmerovaní cestujúci uskutočnili svoju rezerváciu.
- 37 Naopak nie je možné v zásade vyvodiť záver o existencii meškania alebo zrušenia letu na základe oznamu „meškanie“ alebo „zrušenie“ uvedeného na letiskovej informačnej tabuli alebo sprostredkovaného zamestnancami leteckého dopravcu. Rovnako v zásade nepredstavuje rozhodujúcu okolnosť skutočnosť, že si cestujúci vyzdvihli späť svoju batožinu alebo, že im boli vydané nové palubné lístky. Tieto okolnosti totiž nesúvisia s objektívnymi charakteristickými vlastnosťami letu ako takého. Možno ich pripísať nesprávnej kvalifikácii alebo činiteľom existujúcim na dotknutom letisku, alebo tiež môžu nastať v súvislosti s dobou čakania a nevyhnutnosťou pre cestujúcich prenocovať v hoteli.
- 38 V zásade už nie je rozhodujúce, či zloženie skupiny cestujúcich s pôvodnou rezerváciou je v podstate rovnaké ako zloženie skupiny prepravovanej neskôr. Keďže sa totiž meškanie oproti pôvodne plánovanému času odletu predlžuje, počet cestujúcich tvoriacich prvú z týchto skupín sa môže znižovať z dôvodu, že niekoľkým cestujúcim sa ponúkne presmerovanie iným letom a iní cestujúci odmietnu z osobných dôvodov

použiť let, ktorý má meškanie. Naopak, vzhľadom na to, že sa uvoľnili miesta v pôvodne plánovanom lete, nič nebráni tomu, aby letecký dopravca pred vzlietnutím lietadla, ktorého let má meškanie, zobral na palubu ďalších dodatočných cestujúcich.

- 39 Vzhľadom na predchádzajúce treba odpovedať na prvú časť položených otázok, že článok 2 písm. l) a články 5 a 6 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že let, ktorý má meškanie, bez ohľadu na dĺžku meškania, hoci aj veľkú, nemožno považovať za zrušený, ak sa uskutočňuje v súlade s plánovaním pôvodne stanoveným leteckým dopravcom.

O druhej časti prejudiciálnych otázok týkajúcej sa práva na náhradu v prípade meškania

- 40 Článok 5 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 stanovuje, že v prípade zrušenia letu príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7 tohto nariadenia.

- 41 Naopak zo znenia nariadenia č. 261/2004 výslovne nevyplýva, že cestujúci letu, ktorý má meškanie, majú takéto právo. Ako však Súdny dvor zdôraznil vo svojej judikatúre, pri výklade ustanovenia práva Spoločenstva je nutné vziať do úvahy nielen jeho doslovné znenie, ale aj vzájomný kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (pozri najmä rozsudky z 19. septembra 2000, Nemecko/Komisia, C-156/98, Zb. s. I-6857, bod 50, a zo 7. decembra 2006, SGAE, C-306/05, Zb. s. I-11519, bod 34).

- 42 Z tohto hľadiska výrok aktu Spoločenstva nemožno oddeliť od jeho odôvodnenia a musí sa vykladať, ak je to potrebné, tak, aby sa zohľadnili dôvody, ktoré viedli k jeho prijatiu (rozsudok z 29. apríla 2004, Taliansko/Komisia, C-298/00 P, Zb. s. I-4087, bod 97 a citovaná judikatúra).
- 43 Treba pritom uviesť, že hoci možnosť odvolávať sa na „mimoriadne okolnosti“ umožňujúce leteckým dopravcom zbaviť sa povinnosti poskytnutia náhrady podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004 je upravená len v článku 5 ods. 3 tohto nariadenia, ktorý sa týka zrušenia letu, odôvodnenie č. 15 uvedeného nariadenia však stanovuje, že na toto zdôvodnenie sa možno takisto odvolávať, keď rozhodnutie riadenia letovej prevádzky v konkrétnom dni vo vzťahu ku konkrétnemu lietadlu zapríčini „veľké meškanie [alebo] meškanie do nasledujúceho dňa“. Keďže sa pojem veľké meškanie uvádza v súvislosti s mimoriadnymi okolnosťami, musí z toho vyplývať, že normotvorca ho tiež spojil s právom na náhradu.
- 44 Implicitne to podporuje cieľ nariadenia č. 261/2004, keďže z jeho odôvodnení č. 1 až 4, a najmä z druhého z nich, vyplýva, že uvedené nariadenie sa zameriava na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany leteckých cestujúcich bez ohľadu na to, či sa nachádzajú v situácii, keď im bol odmietnutý nástup do lietadla, ich let bol zrušený alebo má meškanie, pretože im to všetkým spôsobuje vážne problémy a nepohodlie spojené s leteckou dopravou.
- 45 *A fortiori* to teda platí vzhľadom na to, že ustanovenia priznávajúce práva cestujúcim v leteckej doprave, vrátane ustanovení priznávajúcich právo na náhradu, sa majú vykladať v širšom zmysle (pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Zb. s. I-11061, bod 17).
- 46 Za týchto okolností sa nemožno zrazu domnievať, že cestujúci letu, ktorý má meškanie, nemajú právo na náhradu a nemožno ich považovať za cestujúcich zrušeného letu na účely uznania takého práva.

- 47 Treba napokon uviesť, že podľa všeobecnej zásady výkladu sa má akt Spoločenstva vykladať, pokiaľ je to možné, spôsobom, ktorý nespochybňuje jeho platnosť (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. októbra 2001, Taliansko/Komisia, C-403/99, Zb. s. I-6883, bod 37). Rovnako, ak možno ustanovenie práva Spoločenstva vykladať viacerými spôsobmi, treba uprednostniť ten výklad, ktorý svojou povahou zabezpečuje jeho potrebný účinok (pozri najmä rozsudky z 22. septembra 1988, Land de Sarre a i., 187/87, Zb. s. 5013, bod 19 a z 24. februára 2000, Komisia/Francúzsko, C-434/97, Zb. s. I-1129, bod 21).
- 48 Z tohto pohľadu sa má akýkoľvek akt Spoločenstva vykladať v súlade s celým primárnym právom, vrátane súladu so zásadou rovnosti zaobchádzania, ktorá vyžaduje, aby porovnateľné situácie neboli posudzované rozdielne a rozdielne situácie neboli posudzované rovnako, ak takéto posudzovanie nie je objektívne odôvodnené (rozsudky zo 14. decembra 2004, Swedish Match, C-210/03, Zb. s. I-11893, bod 70, ako aj z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, bod 95).
- 49 So zreteľom na cieľ nariadenia č. 261/2004, ktorým je zvýšenie ochrany cestujúcich v leteckej doprave prostredníctvom nahradenia škôd spôsobených dotknutým osobám počas leteckej dopravy, situácie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, sa musia porovnávať najmä v závislosti od typu a rozsahu rôzneho nepohodlia a škôd spôsobených dotknutým cestujúcim (pozri v tomto zmysle rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný, body 82, 85, 97 a 98).
- 50 V danom prípade treba porovnať situáciu cestujúcich, ktorých let má meškanie, so situáciou cestujúcich, ktorých let bol zrušený.
- 51 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že nariadenie č. 261/2004 sleduje štandardizované a bezprostredné nahradenie škôd a to rôznymi formami v situáciách, ku ktorým dochádza v prípade odmietnutia nástupu do lietadla, zrušenia letu alebo veľkého meškania letu (pozri v tomto zmysle rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný, bod 43).

- 52 Prostredníctvom týchto foriem nápravy má nariadenie č. 261/2004 za cieľ napraviť okrem iného škodu, ktorá v prípade dotknutých cestujúcich spočíva v strate času, čo je možné vzhľadom na jeho nezvratný charakter kompenzovať len poskytnutím náhrady.
- 53 V tomto ohľade však treba uviesť, že uvedená škoda vzniká tak cestujúcim, ktorých let bol zrušený, ako aj cestujúcim, ktorých let má meškanie, ak predtým, než dosiahnú cieľové miesto, sa výrazne predĺži čas prepravy oproti času prepravy pôvodne stanoveného leteckým dopravcom.
- 54 Treba teda skonštatovať, že cestujúcim, ktorých let bol zrušený a cestujúcim, ktorých let má meškanie, bola spôsobená podobná škoda spočívajúca v strate času a nachádzajú sa tak v porovnateľných situáciách na účely uplatnenia práva na náhradu upraveného v článku 7 nariadenia č. 261/2004.
- 55 Presnejšie situácia cestujúcich, ktorých let má meškanie, sa príliš nelíši od situácie cestujúcich zrušeného letu, ktorí sú presmerovaní podľa článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) nariadenia č. 261/2004 a ktorí môžu byť v extrémnom prípade informovaní o zrušení letu až v čase, keď prichádzajú na letisko (pozri rozsudok z 9. júla 2009, Rehder, C-204/08, Zb. s. I-6073, bod 19).
- 56 Na jednej strane sú totiž obe tieto kategórie cestujúcich v zásade v rovnakom čase informované o udalosti, ktorá komplikuje ich leteckú dopravu. Na druhej strane, ak aj sú prepravené až do ich cieľového miesta, dorazia tam po pôvodne stanovenom čase a v dôsledku toho im je spôsobená podobná časová strata.

- 57 To znamená, že cestujúci presmerovaní podľa článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) nariadenia č. 261/2004 majú právo na náhradu upravené v článku 7 tohto nariadenia, pokiaľ ich letecký dopravca nepresmeruje na let, ktorý im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu. Títo cestujúci tak získavajú právo na náhradu, ak im je spôsobená strata času, ktorá sa rovná alebo je väčšia ako tri hodiny oproti času, ktorý bol pôvodne stanovený leteckým dopravcom.
- 58 Naopak v prípade, keď by cestujúci, ktorých let má meškanie, nemali právo na náhradu, zaobchádzalo by sa s nimi menej priaznivo, hoci im je pri ich preprave prípadne spôsobená podobná trojhodinová alebo dlhšia časová strata.
- 59 Nezdá sa pritom, že by nejaké objektívne hľadisko mohlo odôvodniť také rozdielne zaobchádzanie.
- 60 Vzhľadom na to, že škody spôsobené cestujúcim v leteckej doprave v prípade zrušenia letu alebo veľkého meškania sú podobné, nemožno bez toho, aby nedošlo k porušeniu zásady rovnosti zaobchádzania, zaobchádzať s cestujúcimi, ktorých let má meškanie, rozdielne ako s cestujúcimi, ktorých let bol zrušený. Je to tak *a fortiori* vzhľadom na cieľ sledovaný nariadením č. 261/2004, ktorým je zvýšenie ochrany všetkých cestujúcich v leteckej doprave.
- 61 Za týchto okolností treba uviesť, že cestujúci, ktorých let má meškanie, sa môžu dovoliavať práva na náhradu upraveného v článku 7 nariadenia č. 261/2004, ak im bola z dôvodu takéhoto letu spôsobená trojhodinová alebo dlhšia časová strata, t. j. že dorazia do ich cieľového miesta po troch hodinách alebo viac po čase priletu, ktorý pôvodne stanovil letecký dopravca.

- 62 Toto riešenie je okrem toho v súlade s odôvodnením č. 15 nariadenia č. 261/2004. Ako bolo totiž uvedené v bode 43 tohto rozsudku, treba vyvodiť záver, že normotvorca týmto odôvodnením tiež spojil pojem „veľké meškanie“ s právom na náhradu. Treba pritom uviesť, že tento pojem zodpovedá meškaniu, s ktorým normotvorca spája určité právne následky. Vzhľadom na to, že článok 6 tohto nariadenia takéto právne následky pripúšťa už v prípade niektorých letov, ktoré majú dvojhodinové meškanie, odôvodnenie č. 15 sa nevyhnutne vzťahuje na meškanie trvajúce tri hodiny alebo viac.
- 63 Treba upresniť, že výška náhrady prináležiacej cestujúcemu podľa článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 môže byť znížená o 50 %, ak sú splnené podmienky stanovené v článku 7 ods. 2 tohto nariadenia. Aj keď toto ustanovenie uvedené ako posledné kladie dôraz iba na prípad presmerovania cestujúcich, treba uviesť, že zníženie výšky stanovenej náhrady závisí len od meškania, ktoré znášajú cestujúci, takže nič nebráni uplatneniu *mutatis mutandis* tohto ustanovenia na náhrady vyplácané cestujúcim, ktorých let má meškanie. Z toho vyplýva, že výška náhrady prináležiacej cestujúcemu meškajúceho letu, ktorý dorazí do svojho cieľového miesta po troch hodinách alebo viac po pôvodne plánovanom čase priletu, môže byť znížená 50 % v súlade s článkom 7 ods. 2 písm. c) nariadenia č. 261/2004, ak meškanie v prípade letu nespádajúceho pod článok 7 ods. 2 písm. a) a b) nepresiahne štyri hodiny.
- 64 Skutočnosť, že článok 6 nariadenia č. 261/2004 stanovuje pre cestujúcich letu, ktorý má meškanie, rôzne formy pomoci podľa článkov 8 a 9 tohto nariadenia, nevyvracia záver vyvodený v bode 61 tohto rozsudku.
- 65 Ako už totiž Súdny dvor uviedol, nariadenie č. 261/2004 upravuje rôzne formy opatrení na štandardizované a bezprostredné nahradenie rôznych škôd, akými je nepohodlie spôsobené meškaním v leteckej doprave cestujúcich (pozri v tomto zmysle rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný, body 43 a 45).

- 66 Tieto opatrenia sú samostatné v tom zmysle, že slúžia na rôzne účely a majú za cieľ zmierniť rôzne škody spôsobené uvedeným meškaním.
- 67 Vzhľadom na to treba pripomenúť, že normotvorca prijatím nariadenia č. 261/2004 sledoval taktiež vyváženie záujmov cestujúcich v leteckej doprave so záujmami leteckých dopravcov. So zavedením určitých práv v prospech týchto cestujúcich zároveň v odôvodnení č. 15 a v článku 5 ods. 3 tohto nariadenia stanovil, že leteckí dopravcovia nie sú povinní platiť náhradu podľa článku 7, ak môžu preukázať, že zrušenie či veľké meškanie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia, teda okolnosťami, ktoré sa vymykajú spod účinnej kontroly leteckého dopravcu.
- 68 Okrem toho treba uviesť, že splnením povinností podľa nariadenia č. 261/2004 nie je dotknutá možnosť týchto leteckých dopravcov požadovať od akejkoľvek osoby, ktorá spôsobila meškanie, vrátane tretích osôb, náhradu škody ako to stanovuje článok 13 uvedeného nariadenia. Taká náhrada teda môže zmierniť alebo dokonca vyrovnať finančnú záťaž, ktorú znášajú uvedení dopravcovia v dôsledku týchto povinností. Okrem toho sa nejaví ako neprimerané, že tieto povinnosti s výhradou vyššie uvedeného nároku na náhradu škody znášajú priamo leteckí dopravcovia, s ktorými dotknutí cestujúci uzavreli zmluvu o preprave, ktorá ich oprávňuje na let, ktorý by nemal byť ani zrušený, ani mať meškanie (rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný, bod 90).
- 69 Vzhľadom na predchádzajúce treba na druhú časť prejudiciálnych otázok odpovedať, že články 5, 6 a 7 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že na účely uplatnenia práva na náhradu sa cestujúci, ktorých let má meškanie, môžu považovať za cestujúcich, ktorých let bol zrušený a že sa tak môžu dovolávať práva na náhradu upraveného v článku 7 tohto nariadenia, ak im bola z dôvodu letu, ktorý má meškanie, spôsobená trojhodinová alebo dlhšia časová strata, t. j. že dorazia do ich cieľového miesta po troch hodinách alebo viac po čase priletu, ktorý pôvodne stanovil letecký dopravca. Takéto meškanie však nedáva cestujúcim právo na náhradu, ak letecký dopravca môže preukázať, že veľké meškanie je spôsobené mimoriadnymi okolno-

sťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia, teda okolnosťami, ktoré sa vymykajú spod účinnej kontroly leteckého dopravcu.

O tretej otázke vo veci C-432/07 týkajúcej sa mimoriadnych okolností vyplývajúcich z technickej poruchy lietadla

- 70 Súdny dvor už rozhodol, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že technická porucha lietadla, ktorá spôsobí zrušenie letu, nespadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, okrem prípadu, keď táto porucha vyplýva z udalostí, ktoré sa svojou povahou alebo svojím pôvodom netýkajú bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa spod jeho účinnej kontroly (rozsudok Wallentin-Hermann, už citovaný, bod 34).
- 71 Rovnaký záver možno vyvodiť v súvislosti s odvolávaním sa na článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v prípade meškania letu.
- 72 Na tretiu otázku vo veci C-432/07 tak treba odpovedať, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že technická porucha lietadla, ktorá spôsobí zrušenie alebo meškание letu, nespadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, okrem prípadu, keď táto porucha vyplýva z udalostí, ktoré sa svojou povahou alebo svojím pôvodom netýkajú bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa spod jeho účinnej kontroly.

O trovách

- 73 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

1. Článok 2 písm. l) a články 5 a 6 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, sa majú vykladať v tom zmysle, že let, ktorý má meškanie bez ohľadu na dĺžku meškania, hoci aj veľkú, nemožno považovať za zrušený, ak sa uskutočňuje v súlade s plánovaním pôvodne stanoveným leteckým dopravcom.
2. Články 5, 6 a 7 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že na účely uplatnenia práva na náhradu sa cestujúci, ktorých let má meškanie, môžu považovať za cestujúcich, ktorých let bol zrušený a že sa tak môžu dovolávať práva na náhradu upraveného v článku 7 tohto nariadenia, ak im bola z dôvodu letu, ktorý má meškanie, spôsobená trojhodinová alebo dlhšia časová strata, t. j. že dorazia do ich cieľového miesta po troch hodinách alebo viac po čase priletu, ktorý pôvodne stanovil letecký dopravca. Takéto meškanie však nedáva cestujúcim právo na náhradu, ak letecký dopravca môže preukázať, že veľké meškanie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia, teda okolnosťami, ktoré sa vymykajú spod účinnej kontroly leteckého dopravcu.

3. Článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že technická porucha lietadla, ktorá spôsobí zrušenie alebo meškanie letu, nespadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia okrem prípadu, keď táto porucha vyplýva z udalostí, ktoré sa svojou povahou alebo svojím pôvodom netýkajú bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa spod jeho účinnej kontroly.

Podpisy