Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
YVESE BOTA
přednesené dne 22. března 2012[1]

Věc C-12/11

Denise McDonagh
proti
Ryanair Ltd

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Dublin Metropolitan District Court (Irsko)]

„Letecká doprava — Náhrady a pomoc cestujícím v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu — Pojem ‚mimořádné okolnosti' ve smyslu nařízení (ES) č. 261/2004 — Uzavření vzdušného prostoru v důsledku sopečné erupce"

1. V rámci projednávané žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce by měl Soudní dvůr upřesnit rozsah povinnosti leteckých dopravců poskytnout péči cestujícím v letecké dopravě podle článků 5 a 9 nařízení (ES) č. 261/2004[2].

2. Článek 5 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 totiž stanoví, že v případě zrušení letu je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s článkem 9 tohoto nařízení. Letecký dopravce je povinen splnit tuto povinnost dokonce i v případě, že zrušení letu je způsobeno mimořádnými okolnostmi.

3. Projednávaná věc vyvstala v kontextu erupce sopky Eyjafjallajökull, k níž došlo v době od března do května roku 2010 na Islandu, a v jejímž důsledku byl uzavřen vzdušný prostor, což vedlo ke zrušení více než 100 000 letů, jež se dotklo téměř 10 milionů cestujících v letecké dopravě.

4. Podstatou otázky v této věci je, zda musí být letecký dopravce osvobozen od povinnosti poskytnutí péče cestujícím, pokud byl jejich let zrušen v důsledku uzavření vzdušného prostoru způsobeného sopečnou erupcí. Jinými slovy, spadá taková událost, jako je uzavření vzdušného prostoru v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull, do působnosti pojmu „mimořádné okolnosti" ve smyslu nařízení č. 261/2004, což leteckému dopravci ukládá povinnost poskytnout péči cestujícím, jejichž let byl zrušen v souladu s články 5 a 9 tohoto nařízení, nebo taková událost náleží do kategorie, která překračuje rámec těchto mimořádných okolností, čímž je daný dopravce od takové povinnosti osvobozen?

1 — Původní jazyk: francouzština.

2 — Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

5. Kromě toho si Dublin Metropolitan District Court (Irsko) klade otázku, zda musí být povinnost poskytnutí péče stanovená v těchto ustanoveních z časového nebo finančního hlediska omezena, pokud je zrušení letu způsobeno mimořádnými okolnostmi. V případě záporné odpovědi si klade otázku, zda jsou uvedená ustanovení neplatná v rozsahu, v němž jsou v rozporu se zásadami proporcionality a zákazu diskriminace, se zásadou „spravedlivého vyvážení zájmů“ obsaženou v Úmluvě o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu podepsané v Montrealu dne 9. prosince 1999 [3], jakož i s články 16 a 17 Listiny základních práv Evropské unie [4].

6. V tomto stanovisku vysvětlím důvody, proč jsem toho názoru, že články 5 a 9 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že takové okolnosti, jako je uzavření vzdušného prostoru v důsledku sopečné erupce, představují „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto nařízení.

7. Poté uvedu, proč tato ustanovení podle mého názoru implicitně neobsahují osvobození od povinnosti poskytnutí péče cestujícím, jejichž let byl zrušen v důsledku mimořádných okolností, ani omezení této povinnosti, a proč v důsledku tohoto závěru nelze zpochybnit platnost uvedených ustanovení.

I – Právní rámec

A – *Mezinárodně právní úprava*

8. Montrealská úmluva byla schválena jménem Evropského společenství rozhodnutím 2001/539/ES [5] a vstoupila v platnost ve vztahu k Evropské unii dne 28. června 2004.

9. Třetí a pátý odstavec preambule k Montrealské úmluvě zní následovně:

„Uznávajíce význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění,

[…]

Přesvědčeny, že společný krok států k další harmonizaci a kodifikaci některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu formou nové úmluvy je nejvhodnějším prostředkem pro dosažení spravedlivého vyvážení zájmů.“

B – *Unijně právní úprava*

10. První bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí, že činnost Společenství v oblasti letecké dopravy by měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících.

11. Čtrnáctý bod odůvodnění tohoto nařízení uvádí, že povinnosti provozujících leteckých dopravců by měly být omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.

3 — Dále jen „Montrealská úmluva“.

4 — Dále jen „Listina“.

5 — Rozhodnutí Rady ze dne 5. dubna 2001 o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491).

12. Článek 5 uvedeného nařízení zní následovně:

„1. V případě zrušení letu:

[…]

b) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a v případě přesměrování, jestliže [důvodně] očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, pomoc stanovená v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c);

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

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

[…]“

13. Článek 9 nařízení č. 261/2004 stanoví:

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

a) strava a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době;

b) ubytování v hotelu, pokud

— se pobyt na jednu noc nebo více nocí stane nezbytným, nebo

— se nezbytným stane pobyt delší než zamýšlený cestujícím;

c) přeprava mezi letištěm a místem ubytování (hotelem nebo jiným zařízením).

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

3. Při použití tohoto článku věnuje provozující letecký dopravce zvláštní pozornost potřebám osob s omezenou pohyblivostí a všem osobám, které je doprovázejí, stejně jako potřebám dětí bez doprovodu.“

II – Skutkové okolnosti ve sporu v původním řízení

14. Dne 20. března 2010 začala erupce islandské sopky Eyjafjallajökull. Dne 14. dubna 2010 vstoupila sopka do fáze exploze, v jejímž důsledku byl dne 15. dubna 2010 uzavřen vzdušný prostor několika členských států z důvodu rizika vyplývajícího z mračna sopečného popela vzniklého touto explozí.

15. Mezi dny 15. a 23. dubna 2010 uzavřely odpovědné orgány v oblasti letecké dopravy vzdušný prostor větší části severní Evropy, včetně zejména irského a britského vzdušného prostoru. Poté byl v době do 17. května 2010 ojediněle a přerušovaně uzavírán vzdušný prostor několika členských států, z nichž odlétala a do nichž přilétala letecká společnost Ryanair Ltd [6].

6 — Dále jen „Ryanair“.

16. Z důvodu uzavření vzdušného prostoru těchto států byly letecké společnosti nuceny pouze v období od 15. do 21. dubna 2010 zrušit okolo 100 000 letů a 10 milionů cestujících nemohlo během této doby cestovat.

17. Pokud jde o Ryanair, musela tato společnost v důsledku mračna sopečného popela zrušit okolo 9500 letů, což způsobilo přerušení cesty pro 1,4 milionu cestujících této společnosti. Předkládající soud upřesňuje, že Ryanair byla připravena poskytnout svým cestujícím služby, ale že jí z důvodu uzavření vzdušného prostoru nebylo dovoleno tak učinit.

18. Commission for Aviation Regulation in Ireland uvedla, že erupce sopky Eyjafjallajökull a uzavření vzdušného prostoru, které bylo jejím důsledkem, představovaly mimořádné okolnosti ve smyslu nařízení č. 261/2004. Cestující, jejichž let byl zrušen, tudíž v souladu s čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení neměli nárok požadovat náhradu na základě článku 7 tohoto nařízení.

19. Denise McDonagh byla mezi cestujícími, jejichž let byl zrušen z důvodu sopečné erupce. Koupila si letenku společnosti Ryanair na let Faro – Dublin dne 17. dubna 2010.

20. V uvedený den byl její let zrušen v důsledku uzavření vzdušného prostoru. Lety mezi Irskem a kontinentální Evropou začaly opět létat až 22. dubna 2010. Denise McDonagh se mohla konečně vrátit do Irska dne 24. dubna 2010.

21. Společnost Ryanair neposkytla D. McDonagh mezi dny 17. a 24. dubna 2010 péči ve smyslu článku 9 nařízení č. 261/2004. Posledně uvedená se domnívá, že je společnost Ryanair povinna jí uhradit náhradu nebo odškodnění ve výši 1 129,41 eur, což je částka, která odpovídá jejím nákladům na stravu, nákup občerstvení, ubytování a přepravu. Podala tedy žalobu k předkládajícímu soudu.

III – Předběžné otázky

22. Dublin Metropolitan District Court má pochybnosti o tom, jak je třeba vykládat články 5 a 9 nařízení č. 261/2004, a o platnosti těchto ustanovení. Rozhodl se tedy přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Překračují takové okolnosti, jako je uzavření evropského vzdušného prostoru v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull na Islandu, která způsobila rozsáhlá a dlouhotrvající přerušení leteckého provozu, rámec ‚mimořádných okolností' ve smyslu nařízení č. 261/2004?

2) Pokud je odpověď na první otázku kladná, je odpovědnost vyplývající z povinnosti poskytnout péči podle článků 5 a 9 [uvedeného nařízení] za takových okolností vyloučena?

3) Je-li odpověď na druhou otázku záporná, jsou články 5 a 9 [uvedeného nařízení] neplatné v rozsahu, v němž porušují zásady proporcionality a zákazu diskriminace, zásadu ‚spravedlivého vyvážení zájmů' obsaženou v Montrealské úmluvě a články 16 a 17 Listiny […]?

4) Je třeba povinnost podle článků 5 a 9 [nařízení č. 261/2004] vykládat tak, že v případech, kdy je zrušení letů způsobeno ‚mimořádnými okolnostmi', obsahuje implicitní omezení péče, která má být poskytnuta, jako je například časové omezení nebo omezení peněžního charakteru?

5) Je-li odpověď na čtvrtou otázku záporná, jsou články 5 a 9 [tohoto nařízení] neplatné v rozsahu, v němž porušují zásady proporcionality a zákazu diskriminace, zásadu ‚spravedlivého vyvážení zájmů' obsaženou v Montrealské úmluvě a články 16 a 17 Listiny […]?"

IV – Má analýza

23. Zaprvé, podstatou první a druhé otázky předkládajícího soudu je, zda musí být články 5 a 9 nařízení č. 261/2004 vykládány v tom smyslu, že takové okolnosti, jako je uzavření vzdušného prostoru v důsledku sopečné erupce, překračují rámec „mimořádných okolností“, a osvobozují tak provozujícího leteckého dopravce od povinnosti poskytnutí péče cestujícím, jejichž let byl zrušen v důsledku tohoto uzavření vzdušného prostoru.

24. Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda v případě, že by uvedené uzavření vzdušného prostoru bylo okolností překračující rámec mimořádných okolností, ale neosvobozovalo by přitom leteckého dopravce od povinnosti poskytnout péči cestujícím, jejichž let byl zrušen, jsou články 5 a 9 tohoto nařízení neplatné v rozsahu, v němž jsou v rozporu se zásadami proporcionality a zákazu diskriminace, se zásadou „spravedlivého vyvážení zájmů“ obsaženou v Montrealské úmluvě, jakož i s články 16 a 17 Listiny.

25. Zadruhé, svou čtvrtou otázkou předkládající soud žádá Soudní dvůr, aby rozhodl, zda povinnost stanovená v článcích 5 a 9 uvedeného nařízení obsahuje implicitní omezení péče, která má být poskytnuta cestujícím, jejichž let byl zrušen, jako je například časové omezení nebo omezení peněžního charakteru, pokud je zrušení letu způsobeno „mimořádnými okolnostmi“.

26. Není-li tomu tak, klade předkládající soud pátou otázku, zda jsou tato ustanovení neplatná v rozsahu, v němž jsou v rozporu se zásadami proporcionality a zákazu diskriminace, se zásadou „spravedlivého vyvážení zájmů“ obsaženou v Montrealské úmluvě, jakož i s články 16 a 17 Listiny.

A – *K první až třetí otázce*

27. Úvodem je třeba připomenout, že čl. 5 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 stanoví, že provozující letecký dopravce je povinen cestujícímu, jehož let byl zrušen, poskytnout péči. Na rozdíl od povinnosti poskytnout náhradu stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení platí povinnost poskytnout péči tomuto cestujícímu dokonce i v případě, že je zrušení letu způsobeno „mimořádnými okolnostmi“ [7].

28. V projednávané věci si předkládající soud klade otázku, zda takové okolnosti, jako je uzavření vzdušného prostoru v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull, nepřekračují rámec těchto mimořádných okolností, a zcela tak provozujícího leteckého dopravce neosvobozují od povinnosti poskytnutí péče cestujícím, jejichž let byl zrušen v důsledku tohoto uzavření vzdušného prostoru.

29. Nemyslím si, že by tomu tak bylo. Domnívám se naopak, že pojem „mimořádné okolnosti“ zahrnuje rovněž všechny výjimečné události, jako například uzavření vzdušného prostoru v důsledku sopečné erupce, kterým by nebylo možné zabránit, ani kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

30. Tento pojem není v nařízení č. 261/2004 definován. Čtrnáctý bod odůvodnění tohoto nařízení pouze demonstrativně [8] uvádí několik příkladů událostí, které lze považovat za mimořádné okolnosti, totiž případy politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz leteckého dopravce.

7 — Viz rozsudek ze dne 12. května 2011, Eglītis a Ratnieks (C-294/10, Sb. rozh. s. I-3983, body 23 a 24).

8 — Viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061, bod 22).

31. Podle ustálené judikatury Soudního dvora je třeba význam a dosah výrazů, které unijní právo nijak nedefinuje, určit v souladu s jejich obvyklým smyslem v běžném jazyce, s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém jsou použity, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž součástí jsou. Kromě toho, pokud se tyto výrazy vyskytují v ustanovení, které představuje výjimku z určité zásady, nebo konkrétněji z unijních pravidel směřujících k ochraně spotřebitelů, musejí být vykládány tak, aby byl umožněn restriktivní výklad uvedeného ustanovení [9].

32. V běžné mluvě je výraz „mimořádný“ vymezen jako cosi, co není podle obecného řádu, jako cosi nenormálního, výjimečného, neobvyklého. Podle mého názoru volba tohoto výrazu jasně ukazuje, že vůlí unijního zákonodárce bylo zahrnout do pojmu „mimořádné okolnosti“ všechny okolnosti, nad nimiž nemá letecký dopravce žádnou kontrolu. V tomto ohledu Soudní dvůr ve výše uvedeném rozsudku Wallentin-Hermann rozhodl, že se pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu nařízení č. 261/2004 vztahuje k události, která stejně jako události vyjmenované ve čtrnáctém bodě odůvodnění tohoto nařízení není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole [10].

33. Kromě toho poznamenávám, že unijní zákonodárce během přípravných prací na nařízení č. 261/2004 původně zvolil namísto pojmu „mimořádné okolnosti“ užít pojem „vyšší moc“ [11], jelikož posledně uvedený pojem je obecně užíván k označení událostí, na něž nemá člověk vliv, neboť jsou nepředvídatelné, neodvratitelné a nejsou na něm závislé.

34. Podle mého názoru tyto poznatky svědčí o vůli unijního zákonodárce zahrnout do téhož pojmu, totiž pojmu „mimořádné okolnosti“, veškeré okolnosti, které se vymykají kontrole leteckého dopravce, bez ohledu na povahu a závažnost těchto okolností. Domnívám se tudíž, že není místo pro takovou kategorii, jako je kategorie navrhovaná společností Ryanair, která by překračovala rámec mimořádných okolností. Taková událost, jako je erupce sopky Eyjafjallajökull, tedy podle mého názoru vskutku představuje mimořádnou okolnost ve smyslu nařízení č. 261/2004 a zakládá povinnost leteckého dopravce poskytnout péči cestujícím, jejichž let byl v důsledku této erupce zrušen.

35. Kromě toho v důsledku jasného a věcně rozdílného znění článků 5 a 9 tohoto nařízení by nebylo možné vytvořit specifickou kategorii „zvláště mimořádných“ událostí, v jejímž rámci by letecký dopravce byl zcela osvobozen od svých povinností, aniž by tato ustanovení byla vykládána nad rámec svého znění.

36. Tato analýza je podle mého názoru potvrzena cílem sledovaným uvedeným nařízením a kontextem, do něhož tyto články náleží.

37. Jak totiž Soudní dvůr připomněl ve svém rozsudku ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další [12], z prvního až čtvrtého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004 jasně vyplývá, že toto nařízení má za cíl zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě bez ohledu na to, zda se nacházejí v situaci, kdy je jim odepřen nástup na palubu nebo kdy došlo ke zrušení či zpoždění letu, neboť ve všech těchto případech jsou jim způsobeny podobné závažné potíže a nepohodlí spojené s leteckou dopravou [13].

9 — Tamtéž (bod 17 a citovaná judikatura).

10 — Tamtéž (bod 23).

11 — Viz společný postoj (ES) č. 27/2003 přijatý Radou dne 18. března 2003 (Úř. věst. C 125 E, s. 63) a sdělení Komise Evropskému parlamentu ze dne 25. března 2003 týkající se společného postoje přijatého Radou s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů [SEC(2003) 361 final, s. 4]. Pojmu „mimořádné okolnosti“ byla dána přednost před pojmem „vyšší moc“ až na základě návrhu Rady z důvodu jasnosti z právního hlediska. Viz rovněž stanovisko Evropského parlamentu přijaté v prvním čtení dne 24. října 2002 (s. 5).

12 — C-402/07 a C-432/07, Sb. rozh. s. I-10923.

13 — Bod 44.

38. Povinnost leteckého dopravce, která spočívá v poskytnutí péče cestujícím, jejichž let byl zrušen, totiž v poskytnutí občerstvení, stravy a ubytování těmto cestujícím nebo v poskytnutí těmto cestujícím prostředků pro komunikaci s třetími osobami, tedy směřuje k uspokojení bezprostředních potřeb cestujících na místě, bez ohledu na příčinu zrušení letu [14], jakož i ke zlepšení ochrany zájmů těchto cestujících [15].

39. Důvod pro zavedení této povinnosti poskytnutí péče se svou samou povahou a účelem, který sleduje, odlišuje od důvodu pro zavedení povinnosti náhrady škody, která vzniká leteckému dopravci, pokud včas cestujícím neoznámil, že je dotčený let zrušen.

40. Náhrada škody na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení č. 261/2004 totiž směřuje k nápravě újmy způsobené zrušením letu, která je v případě všech cestujících téměř totožná a která spočívá ve ztrátě času, kterou lze vzhledem k její nevratné povaze napravit pouze odškodněním [16]. Vůlí unijního zákonodárce jasně bylo motivovat letecké dopravce k tomu, aby cestující dotčeného letu informovali předem, aby se tito mohli vyhnout všem potížím a všemu nepohodlí a aby se mohli podle toho včas zařídit [17]. Letecký dopravce může být od takové povinnosti osvobozen pouze v případě, že zrušení letu je způsobeno mimořádnými okolnostmi, jelikož unijní zákonodárce měl za to, že v takovém případě není letecký dopravce za zrušení letu odpovědný [18].

41. Zcela jiný je důvod pro zavedení povinnosti poskytnutí péče stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004. Toto poskytnutí péče v podobě stravy, občerstvení a případně ubytování má cestujícím umožnit, aby pokračovali ve své cestě za uspokojivých podmínek, a má zabránit tomu, aby byli ponecháni svému osudu, zatímco čekají na přesměrování nebo na nalezení náhradního řešení.

42. Poskytnutí péče je tedy podporou poskytovanou cestujícím v letecké dopravě, kteří jsou za takových okolností považováni za obzvláště zranitelné. Tato podpora je tudíž ještě nezbytnější, pokud cestující uvíznou na letišti z důvodu mimořádných okolností.

43. To je podle mého názoru i důvod, proč měl unijní zákonodárce za to, že na rozdíl od povinnosti náhrady škody, která přísluší leteckému dopravci a která se neuplatní, pokud prokáže, že let byl zrušen v důsledku mimořádných okolností, kterým nebylo možno zabránit, musí být povinnost poskytnutí péče zachována bez ohledu na událost, která vedla ke zrušení letu, a na to, zda je letecký dopravce za tuto událost odpovědný, či nikoli.

44. Připadá mi tedy, že poskytnutí péče cestujícím v letecké dopravě je ještě důležitější a prvořadější, pokud byl jejich let zrušen z důvodu sopečné erupce, v jejímž důsledku byl uzavřen vzdušný prostor několika členských států, a to po dobu několika dnů, čímž byli někteří cestující nuceni zůstat na letišti a často daleko od svého domova a čekat na znovuotevření tohoto vzdušného prostoru.

45. Mělo-li být připuštěno, že letecký dopravce není za takových okolností povinen poskytnout svým cestujícím péči, byl by v důsledku toho podstatně narušen užitečný účinek ustanovení čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004, jakož i systém, do něhož tato ustanovení patří a jehož cílem je – jak připomínám – zaručit vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě.

14 — Rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 86).

15 — Tamtéž (bod 48).

16 — Výše uvedený rozsudek Sturgeon a další (bod 52).

17 — Viz návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů [COM(2001) 784 final, bod 22 důvodové zprávy].

18 — Tamtéž (bod 20 důvodové zprávy).

46. V důsledku toho jsem toho názoru, že články 5 a 9 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že takové okolnosti, jako je uzavření vzdušného prostoru v důsledku sopečné erupce, představují „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto nařízení.

47. S ohledem na tyto úvahy není podle mého názoru důvodné odpovídat na druhou a třetí otázku.

B – *Ke čtvrté a páté otázce*

48. Podstatou těchto otázek předkládajícího soudu je, zda povinnost poskytnutí péče stanovená v článcích 5 a 9 nařízení č. 261/2004 musí být z časového nebo finančního hlediska omezena, pokud je zrušení letu způsobeno mimořádnými okolnostmi. V případě záporné odpovědi si klade předkládající soud otázku, zda jsou tato ustanovení neplatná v rozsahu, v němž jsou v rozporu se zásadami proporcionality a zákazu diskriminace, se zásadou „spravedlivého vyvážení zájmů“ obsaženou v Montrealské úmluvě, jakož i s články 16 a 17 Listiny.

49. Společnost Ryanair tvrdí, že povinnost poskytnutí péče příslušející leteckému dopravci musí být omezena, pokud je zrušení letu způsobeno mimořádnými okolnostmi. Ryanair se například domnívá, že by ubytování mělo být omezeno paušální denní částkou, totiž částkou 80 eur za noc, a mělo by být poskytnuto nejvýše na tři noci. Stejně tak má za to, že by měla být z časového nebo finančního hlediska omezena i úhrada stravy a občerstvení a že by úhrada nákladů na dopravu mezi letištěm a místem ubytování měla být omezena cenou odpovídající cesty hromadnými dopravními prostředky.

50. Nemyslím si, že by články 5 a 9 nařízení č. 261/2004 obsahovaly takové implicitní omezení povinnosti poskytnutí péče cestujícím, jejichž let byl zrušen v důsledku mimořádných okolností.

51. Především, jak uvedla francouzská vláda [19], unijní zákonodárce záměrně odmítl osvobodit leteckého dopravce od jeho povinnosti poskytnutí péče cestujícím, jejichž let byl zrušen, pokud je zrušení způsobeno mimořádnými okolnostmi [20].

52. Kromě toho se – jak jsem uvedl v bodě 44 tohoto stanoviska – ukazuje, že je poskytnutí péče obzvláště důležité, pokud dojde k mimořádným okolnostem, které přetrvávají v čase. Právě v případě, že je doba čekání způsobeného zrušením letu zvláště dlouhá, je nezbytné dbát na to, aby byl cestujícímu v letecké dopravě, jehož let byl zrušen, umožněn přístup k produktům a službám prvořadé potřeby, a to po celou dobu čekání. V tomto ohledu uvádím, že článek 9 nařízení č. 261/2004 namísto implicitního omezení povinnosti poskytnutí péče stanoví, že cestujícím jsou zdarma nabídnuty „strava a občerstvení v *rozsahu přiměřeném čekací době*[[21]]“. Nikterak se tedy v tomto ustanovení nejedná o omezení poskytované péče z časového nebo finančního hlediska.

53. Opakuji, že se domnívám, že by v důsledku takového omezení, které navrhuje Ryanair, byly články 5 a 9 tohoto nařízení zbaveny části svého užitečného účinku, jelikož by se dotyční cestující v letecké dopravě po uplynutí několika dnů ocitli ponecháni vlastnímu osudu.

54. Podle mého názoru nelze v důsledku tohoto rozboru zpochybnit platnost těchto ustanovení, jak navrhuje Ryanair.

19 — Viz body 43 až 49 vyjádření.

20 — Viz výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA (body 51 až 54).

21 — Zdůraznění provedeno autorem tohoto stanoviska.

55. Pokud jde nejprve o zásadu proporcionality, Soudní dvůr ve výše uvedeném rozsudku IATA a ELFAA při přezkumu platnosti zejména článků 5 a 6 nařízení č. 261/2004, které odkazují na článek 9 tohoto nařízení, uvedl, že taková standardizovaná a okamžitá opatření k nápravě, jakými jsou přesměrování cestujících nebo poskytnutí občerstvení, stravy, ubytování nebo prostředků pro komunikaci s třetími osobami, se liší v závislosti na rozsahu újmy vzniklé cestujícím, a že se tedy nejeví, že by byla zjevně nepřiměřené povahy pouze z důvodu, že se dopravci nemohou domáhat zproštění z důvodu mimořádných okolností [22].

56. Podle Evropské komise musí být povinnost poskytnutí péče podle článku 9 nařízení č. 261/2004 uplatněna, aniž je dotčeným leteckým dopravcům uložena nepřiměřená a nespravedlivá zátěž, a pomoc musí být v důsledku toho poskytnuta v mezích toho, co je přiměřené a odpovídající s ohledem na zvláštní okolnosti konkrétního případu a na náklady na poskytnutí péče a přesměrování [23]. Komise rovněž uvádí několik kritérií, které by mohli letečtí dopravci vzít v úvahu, jako je vzdálenost mezi letištěm a místem bydliště, vzdálenost mezi místem ubytování a letištěm, jakož i volné kapacity a průměrné ceny ubytování v příslušné oblasti [24].

57. Podle mého názoru by použití takových kritérií leteckými dopravci ve skutečnosti vedlo k implicitnímu omezení poskytované péče. Podle mého názoru je na vnitrostátním soudu, aby v případě sporu případně tato kritéria zohlednil a posoudil, zda částky požadované cestujícím v letecké dopravě na základě povinnosti poskytnutí péče jsou, či nejsou odpovídající s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu.

58. Kromě toho se mi ani nejeví jako nepřiměřené zatížit takovou povinností poskytnutí péče letecké dopravce v rozsahu, v němž – jak uvedla vláda Spojeného království – jsou tito dopravci oprávněni promítnout náklady, které tato povinnost způsobuje, do cen letenek [25].

59. V tomto ohledu je zajímavé poznamenat, že společnost Ryanair sama ode dne 4. dubna 2011 zavedla poplatek „EU 261“ za každého cestujícího a za každý let za účelem krytí nákladů, které vynaložila a které jsou spojeny zejména s její povinností poskytnutí péče cestujícím, jejichž let byl zrušen z důvodu zásahu „vyšší moci“ [26]. Ryanair v této souvislosti výslovně zmiňuje uzavření vzdušného prostoru v důsledku erupce islandské sopky. Dále Ryanair uvádí, že s tímto poplatkem cestující vyjadřují souhlas, když s touto společností podepisují svou smlouvu v okamžiku rezervace, a že v případě, že se náklady spojené s povinností poskytnutí péče v roce 2011 sníží, bude v roce 2012 snížen i uvedený poplatek. Tento poplatek bude naproti tomu v roce 2012 zvýšen, pokud se tyto náklady v roce 2011 zvýší. V rozsahu, v němž společnost Ryanair přenáší náklady na náhrady, které musí nést, na cestující, což je její právo, je pro mne obtížné pochopit, jak by mohla trpět nespravedlivou nerovnováhou v zohlednění zájmů.

60. Letecký dopravce musí jakožto informovaný subjekt tento druh nákladů spojených s jeho povinností poskytnutí péče předvídat, aby tuto povinnost mohl podle potřeby splnit. Na základě přezkumu údajů předložených Komisí [27], podle nichž bylo podáno „pouze“ kolem 10 000 stížností cestujících z celkových více než 10 milionů cestujících dotčených uzavřením vzdušného prostoru v důsledku erupce islandské sopky, se mi ostatně jeví, že uvedená povinnost nebyla pro letecké dopravce nepřekonatelná, jelikož velká většina z nich své povinnosti vyplývající z nařízení č. 261/2004 splnila [28].

22 — Viz bod 86.

23 — Viz bod 31 vyjádření.

24 — Viz bod 33 tohoto vyjádření.

25 — Viz bod 23 vyjádření.

26 — Příslušná tisková zpráva je dostupná na následující internetové adrese: http://www.ryanair.com/ie/news/briefing-note-cancellation-levy.

27 — Viz MEMO/11/235 ze dne 12. dubna 2011 nadepsané „Mračno sopečného popela: příprava na krizové situace, jeden rok po přerušení leteckého provozu“.

28 — Tamtéž (s. 5 a 6).

61. S ohledem na předcházející si tudíž nemyslím, že by články 5 a 9 tohoto nařízení byly v rozporu se zásadou proporcionality.

62. Společnost Ryanair dále uplatňuje skutečnost, že povinnost poskytnutí péče cestujícím v případě zrušení letu v důsledku mimořádných okolností je rovněž v rozporu se zásadou, podle níž musí být odškodnění spotřebitelů založeno na spravedlivém vyvážení zájmů, což je zásada uvedená ve třetím a pátém odstavci preambule k Montrealské úmluvě.

63. V této souvislosti Soudní dvůr ve výše uvedeném rozsudku IATA a ELFAA rozhodl, že vzhledem k tomu, že pomoc a poskytnutí péče cestujícím podle článku 6 nařízení č. 261/2004 – článku, který odkazuje na článek 9 téhož nařízení – v případě významného zpoždění letu představují standardizovaná a okamžitá opatření k nápravě, nepatří k těm opatřením, u nichž Montrealská úmluva stanoví podmínky výkonu [29]. Je pravda, že Soudní dvůr ve svém rozsudku ze dne 6. května 2010, Walz [30], uvedl, že spravedlivé vyvážení zájmů vyžaduje, aby v různých případech, kdy je letecký dopravce odpovědný, byla náhrada škody omezena, aby nebylo uloženo velmi těžké, obtížně určitelné a vyčíslitelné břemeno náhrad, které by mohlo ohrozit, či dokonce ochromit hospodářskou činnost tohoto dopravce [31]. Věc, ve které byl vydán uvedený rozsudek, se však netýkala povinnosti poskytnutí péče cestujícím, ale jejich práva na obdržení náhrady škody v jednotlivých případech v souladu s hlavou III Montrealské úmluvy, pokud utrpí újmu [32]. Uvedený rozsudek tedy spadá do jiného právního kontextu, než je právní kontext projednávané věci.

64. Domnívám se tudíž, že články 5 a 9 nařízení č. 261/2004 nejsou v rozporu se zásadou spravedlivého vyvážení zájmů uvedenou v Montrealské úmluvě.

65. Pokud jde o otázku, zda tato ustanovení tím, že ukládají povinnost poskytnutí péče cestujícím, která není uložena hospodářským subjektům provozujícím jiné způsoby dopravy, porušují obecnou zásadu zákazu diskriminace, postačí připomenout, že Soudní dvůr rozhodl, že zejména vzhledem k podmínkám jejich provozu, jejich dostupnosti a rozložení jejich sítí nejsou jednotlivé způsoby dopravy zaměnitelné, pokud jde o podmínky jejich užívání. Situace podniků působících v odvětví provozu každého z těchto způsobů dopravy tedy nejsou srovnatelné [33]. Kromě toho se v oblasti letecké dopravy cestující postižení zrušením nebo významným zpožděním letu nacházejí v situaci objektivně odlišné od situace cestujících užívajících jiné dopravní prostředky v případě událostí téže povahy [34]. Soudní dvůr na základě toho dospěl k závěru, že články 5 až 7 nařízení č. 261/2004 nejsou neplatné z důvodu, že by porušovaly zásadu rovného zacházení [35].

66. Společnost Ryanair se konečně domnívá, že povinnost poskytnutí péče cestujícím, pokud bylo zrušení jejich letu způsobeno mimořádnými okolnostmi, je zásahem do svobody podnikání leteckých dopravců, jakož i do jejich práva vlastnit majetek, užívat jej a nakládat s ním, což jsou práva zakotvená v článcích 16 a 17 Listiny. Články 5 a 9 nařízení č. 261/2004 jsou tudíž neplatné.

67. Tato společnost se v podstatě domnívá, že je v důsledku povinnosti poskytnutí péče připravena o část užitků své práce a o provedené investice [36].

29 — Viz bod 46.
30 — C-63/09, Recueil, s. I-4239.
31 — Body 35 a 36.
32 — Viz zejména bod 17.
33 — Viz výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA (bod 96).
34 — Tamtéž (bod 97).
35 — Tamtéž (bod 99).
36 — Viz bod 45 vyjádření.

68. V tomto ohledu je třeba připomenout, že čl. 52 odst. 1 Listiny stanoví, že každé omezení výkonu práv a svobod uznaných touto listinou musí být stanoveno zákonem a respektovat podstatu těchto práv a svobod. Při dodržení zásady proporcionality mohou být omezení zavedena pouze tehdy, pokud jsou nezbytná a pokud skutečně odpovídají cílům obecného zájmu, které uznává Unie, nebo potřebě ochrany práv a svobod druhého.

69. V tomto ohledu, jak poznamenala francouzská vláda, čl. 169 odst. 1 SFEU stanoví, že Unie podporuje zájmy spotřebitelů a zajišťuje jim vysokou úroveň ochrany [37]. Stejně tak článek 38 Listiny stanoví, že v politikách Unie je zajištěna vysoká úroveň ochrany spotřebitele. Kromě toho, jak je uvedeno v bodě 37 tohoto stanoviska, nařízení č. 261/2004 má za cíl zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě bez ohledu na to, zda se nacházejí v situaci, kdy je jim odepřen nástup na palubu nebo kdy došlo ke zrušení či zpoždění letu, neboť ve všech těchto případech jsou jim způsobeny podobné závažné potíže a nepohodlí spojené s leteckou dopravou.

70. Mimoto si nemyslím, jak jsem vysvětlil v bodech 55 až 61 tohoto stanoviska, že by povinnost poskytnutí péče cestujícím v souladu s články 5 a 9 tohoto nařízení, která přísluší leteckému dopravci, pokud bylo zrušení letu způsobeno mimořádnými okolnostmi, mohla porušovat zásadu proporcionality.

71. V důsledku toho se nedomnívám, že by články 5 a 9 uvedeného nařízení byly v rozporu s články 16 a 17 Listiny.

72. S ohledem na veškeré tyto úvahy jsem toho názoru, že články 5 a 9 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že neobsahují žádné implicitní osvobození od povinnosti poskytnutí péče cestujícím, jejichž let byl zrušen v důsledku mimořádných okolností, ani žádné implicitní omezení této povinnosti. V důsledku tohoto závěru nelze zpochybnit platnost těchto ustanovení.

V – Závěry

73. S ohledem na předcházející poznatky navrhuji Soudnímu dvoru, aby o otázkách položených Dublin Metropolitan District Court rozhodl takto:

„Články 5 a 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládány v tom smyslu, že:

— takové okolnosti, jako je uzavření vzdušného prostoru v důsledku sopečné erupce, představují mimořádné okolnosti ve smyslu nařízení č. 261/2004 a

— neobsahují žádné implicitní osvobození od povinnosti poskytnutí péče cestujícím, jejichž let byl zrušen v důsledku mimořádných okolností, ani žádné implicitní omezení této povinnosti. V důsledku tohoto závěru nelze zpochybnit jejich platnost.“

37 — Viz bod 79 vyjádření.