Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
YVES BOT
prednesené 22. marca 2012 [1]

Vec C-12/11

Denise McDonagh
proti
Ryanair Ltd

[návrh na začatie prejudiciálneho konania podaný Dublin Metropolitan District Court (Írsko)]

„Letecká doprava — Náhrady a pomoc cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla a v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov — Pojem ‚mimoriadne okolnosti' v zmysle nariadenia (ES) č. 261/2004 — Sopečná erupcia spôsobujúca uzatvorenie vzdušného priestoru"

1. Na základe tohto návrhu na začatie prejudiciálneho konania má Súdny dvor spresniť rozsah povinnosti poskytnúť starostlivosť cestujúcim v leteckej doprave, ktorú majú leteckí dopravcovia podľa článkov 5 a 9 nariadenia (ES) č. 261/2004 [2].

2. Článok 5 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004 totiž stanovuje, že v prípade zrušenia letu prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne príslušným cestujúcim pomoc v súlade s článkom 9 tohto nariadenia. Letecký dopravca je povinný splniť túto povinnosť aj v prípade, ak je zrušenie letu spôsobené mimoriadnymi okolnosťami.

3. Táto vec sa predkladá v kontexte erupcie sopky Eyjafjallajökull, ku ktorej došlo v mesiacoch marec až máj 2010 na Islande a ktorá viedla k uzatvoreniu vzdušného priestoru, v dôsledku čoho bolo zrušených viac než 100 000 letov s dosahom na takmer 10 miliónov cestujúcich v leteckej doprave.

4. V tejto veci ide v podstate o zistenie toho, či letecký dopravca má byť oslobodený od svojej povinnosti poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ak ich let bol zrušený v dôsledku uzatvorenia vzdušného priestoru z dôvodu erupcie sopky. Inými slovami, vzťahuje sa pojem „mimoriadne okolnosti" v zmysle nariadenia č. 261/2004, ktoré stanovuje povinnosť leteckého dopravcu postarať sa o cestujúcich, ktorých let bol zrušený, v súlade s článkami 5 a 9 tohto nariadenia, na takú udalosť, akou je uzatvorenie vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky Eyjafjallajökull, alebo táto udalosť spadá do kategórie, ktorá presahuje rámec týchto mimoriadnych okolností, takže dopravca je od tejto povinnosti oslobodený?

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady 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).

5. Okrem toho sa Dublin Metropolitan District Court (Írsko) pýta, či povinnosť poskytnúť starostlivosť stanovená v týchto ustanoveniach má byť časovo alebo finančne obmedzená, ak je zrušenie letu spôsobené mimoriadnymi okolnosťami. V prípade zápornej odpovede sa tento súd pýta, či sú uvedené ustanovenia neplatné v rozsahu, v akom sú v rozpore so zásadami proporcionality a zákazu diskriminácie, so zásadou „spravodlivého vyváženia záujmov“ zakotvenou v Dohovore o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísanom v Montreale dňa 9. decembra 1999[3], ako aj s článkami 16 a 17 Charty základných práv Európskej únie[4].

6. V týchto návrhoch uvediem dôvody, prečo sa domnievam, že články 5 a 9 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že okolnosti, akými je uzatvorenie vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky, sú mimoriadnymi okolnosťami v zmysle tohto nariadenia.

7. Ďalej uvediem, prečo tieto ustanovenia podľa môjho názoru neobsahujú implicitné oslobodenie ani obmedzenie povinnosti poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol zrušený v dôsledku mimoriadnych okolností, a prečo toto konštatovanie svojou povahou nespochybňuje platnosť uvedených ustanovení.

I – Právny rámec

A – *Medzinárodná právna úprava*

8. Montrealský dohovor bol v mene Spoločenstva schválený rozhodnutím 2001/539/ES[5] a nadobudol účinnosť pre Európsku úniu dňa 28. júna 2004.

9. Tretí a piaty odsek preambuly Montrealského dohovoru znejú takto:

„Uznávajúc dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady;

…

Presvedčené, že spoločná akcia štátov týkajúca sa ďalšieho zosúlaďovania a kodifikácie niektorých pravidiel upravujúcich medzinárodnú leteckú dopravu prostredníctvom nového dohovoru je najprimeranejším prostriedkom na dosiahnutie spravodlivého vyváženia záujmov“.

B – *Právna úprava Únie*

10. Odôvodnenie č. 1 nariadenia č. 261/2004 uvádza, že konanie Spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich.

11. Odôvodnenie č. 14 tohto nariadenia stanovuje, že záväzky prevádzkujúcich leteckých dopravcov by mali byť obmedzené alebo by mali byť od nich leteckí dopravcovia oslobodení v prípadoch, keď bola udalosť spôsobená mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Také okolnosti môžu nastať najmä v prípadoch politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany, neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu.

3 — Ďalej len „Montrealský dohovor“.

4 — Ďalej len „Charta“.

5 — Rozhodnutie Rady z 5. apríla 2001 o uzavretí Európskym spoločenstvom dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor) (Ú. v. ES L 194, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491).

12. Článok 5 uvedeného nariadenia znie takto:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

…

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…

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.

…“

13. Článok 9 nariadenia č. 261/2004 stanovuje:

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

a) jedlo a občerstvenie zodpovedajúce času čakania;

b) hotelové ubytovanie v prípadoch:

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

— 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.“

II – Skutkové okolnosti sporu vo veci samej

14. Dňa 20. marca 2010 nastala na Islande erupcia sopky Eyjafjallajökull. Dňa 14. apríla 2010 sa začala explozívna fáza erupcie, v dôsledku ktorej bol 15. apríla 2010 uzatvorený vzdušný priestor viacerých členských štátov z dôvodu nebezpečenstva vyplývajúceho z mraku sopečného popola vyvolaného touto explóziou.

15. V období od 15. do 23. apríla zodpovedné orgány leteckej dopravy uzatvorili vzdušný priestor väčšej časti severnej Európy, vrátane najmä írskeho a britského vzdušného priestoru. V dôsledku toho bol až do 17. mája 2010 vzdušný priestor viacerých členských štátov, z ktorých a do ktorých lieta letecká spoločnosť Ryanair Ltd [6], sporadicky a prerušovane uzavretý.

16. Z dôvodu uzatvorenia týchto vzdušných priestorov boli letecké spoločnosti nútené zrušiť okolo 100 000 letov len v období od 15. do 21. apríla 2010 a 10 miliónov cestujúcich nemohlo počas tohto obdobia cestovať.

17. Pokiaľ ide o spoločnosť Ryanair, tá musela zrušiť okolo 9 500 letov z dôvodu mraku sopečného popola, čo spôsobilo prerušenie cesty pre 1,4 milióna jej cestujúcich. Vnútroštátny súd spresňuje, že spoločnosť Ryanair bola pripravená poskytnúť svoje služby svojim cestujúcim, ale nemohla tak urobiť z dôvodu uzatvorenia vzdušného priestoru.

18. Commission for Aviation Regulation in Ireland uviedla, že erupcia sopky Eyjafjallajökull a z toho vyplývajúce uzatvorenie vzdušných priestorov predstavuje mimoriadne okolnosti v zmysle nariadenia č. 261/2004. Cestujúci, ktorých let bol zrušený, nie sú teda oprávnení v súlade s článkom 5 ods. 3 tohto nariadenia žiadať náhradu na základe článku 7 tohto nariadenia.

19. Pani McDonagh bola jednou z cestujúcich, ktorých let bol zrušený z dôvodu sopečnej erupcie. Pani McDonagh si kúpila letenku v spoločnosti Ryanair na let Faro-Dublin naplánovaný na 17. apríla 2010.

20. V tento deň bol jej let zrušený v dôsledku uzatvorenia vzdušného priestoru. Lety medzi Írskom a kontinentálnou Európou boli obnovené až 22. apríla 2010. Pani McDonagh sa nakoniec mohla vrátiť do Írska 24. apríla 2010.

21. V období od 17. do 24. apríla 2010 spoločnosť Ryanair neposkytla pani McDonagh starostlivosť v zmysle článku 9 nariadenia č. 261/2004. Pani McDonagh sa domnieva, že spoločnosť Ryanair je povinná zaplatiť jej náhradu alebo odškodnenie vo výške 1 129,41 eura, čo je suma zodpovedajúce jej nákladom na jedlo, nákup občerstvenia, ubytovanie a dopravu. Pani McDonagh teda podala žalobu na vnútroštátny súd.

III – Prejudiciálne otázky

22. Dublin Metropolitan District Court má pochybnosti v súvislosti s tým, ako treba vykladať články 5 a 9 nariadenia č. 261/2004 a v súvislosti s platnosťou týchto ustanovení. Rozhodol sa teda prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Presahujú okolnosti, akými sú uzatvorenia európskeho vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky Eyjafjallajökull na Islande, ktorá zapríčinila rozsiahle a dlhodobé narušenie leteckej dopravy, ‚mimoriadne okolnosti' v zmysle nariadenia č. 261/2004?

2. Ak bude odpoveď na prvú otázku kladná, je zodpovednosť za povinnosť poskytovať starostlivosť podľa článkov 5 a 9 [tohto nariadenia] vylúčená v prípade, ak nastanú takéto okolnosti?

3. Ak bude odpoveď na druhú otázku záporná, sú články 5 a 9 [uvedeného nariadenia] neúčinné v rozsahu, v akom porušujú zásady proporcionality a zákazu diskriminácie, zásadu ‚spravodlivého vyváženia záujmov' stanovenú v Montrealskom dohovore a články 16 a 17 Charty…?

6 — Ďalej len „Ryanair".

4. Má sa povinnosť uvedená v článkoch 5 a 9 [nariadenia č. 261/2004] vykladať tak, že obsahuje implicitné obmedzenie, napríklad časové a/alebo finančné, poskytovať starostlivosť v prípadoch, kedy je zrušenie letu spôsobené ‚mimoriadnymi okolnosťami'?

5. Ak bude odpoveď na štvrtú otázku záporná, sú články 5 a 9 [tohto nariadenia] neúčinné v rozsahu, v akom porušujú zásady proporcionality a zákazu diskriminácie, zásadu ‚spravodlivého vyváženia záujmov' stanovenú v Montrealskom dohovore a články 16 a 17 Charty…?"

IV – Analýza

23. V prvom rade sa vnútroštátny súd svojou prvou a druhou otázkou pýta Súdneho dvora, či sa majú články 5 a 9 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že okolnosti, akými je uzatvorenie vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky, presahujú rámec „mimoriadnych okolností" v zmysle tohto nariadenia, takže prevádzkujúci letecký dopravca je oslobodený od svojej povinnosti poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol zrušený v dôsledku tohto uzatvorenia.

24. Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či v prípade, že by uvedené uzatvorenie predstavovalo okolnosť presahujúcu rámec mimoriadnych okolností, avšak ako také by neoslobodzovalo leteckého dopravcu od jeho povinnosti poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol zrušený, sú články 5 a 9 tohto nariadenia neplatné v rozsahu, v akom sú v rozpore so zásadami proporcionality a zákazu diskriminácie, so zásadou „spravodlivého vyváženia záujmov" zakotvenou v Montrealskom dohovore, ako aj s článkami 16 a 17 Charty.

25. V druhom rade, vnútroštátny súd svojou štvrtou otázkou žiada Súdny dvor, aby rozhodol, či povinnosť stanovená v článkoch 5 a 9 uvedeného nariadenia obsahuje implicitné obmedzenie, napríklad časové a/alebo finančné, poskytovať starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol zrušený, ak je zrušenie letu spôsobené „mimoriadnymi okolnosťami".

26. Ak tomu tak nie je, vnútroštátny súd sa svojou piatou otázkou pýta, či sú tieto ustanovenia neplatné v rozsahu, v akom sú v rozpore so zásadami proporcionality a zákazu diskriminácie, so zásadou „spravodlivého vyváženia záujmov" zakotvenou v Montrealskom dohovore, ako aj s článkami 16 a 17 Charty.

A – *O prvej až tretej otázke*

27. Na úvod treba pripomenúť, že článok 5 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004 stanovuje, že prevádzkujúci letecký dopravca je povinný poskytnúť starostlivosť cestujúcemu, ktorého let bol zrušený. Na rozdiel od povinnosti poskytnúť náhradu stanovenej v článku 5 ods. 1 písm. c) tohto nariadenia povinnosť postarať sa o tohto cestujúceho platí aj v prípade, ak je zrušenie letu spôsobené „mimoriadnymi okolnosťami"[7].

28. V prejednávanej veci sa vnútroštátny súd pýta, či také okolnosti, akými je uzatvorenie vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky Eyjafjallajökull, nepresahujú rámec mimoriadnych okolností, čím by oslobodzovali prevádzkujúceho leteckého dopravcu od akýchkoľvek povinností poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol zrušený v dôsledku tohto uzatvorenia.

29. Nezastávam tento názor. Naopak, domnievam sa, že pojem „mimoriadne okolnosti" zahŕňa aj všetky výnimočné udalosti, ako napríklad uzatvorenie vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

7 — Pozri rozsudok z 12. mája 2011, Eglītis a Ratnieks (C-294/10, Zb. s. I-3983, body 23 a 24).

30. Tento pojem nie je v nariadení č. 261/2004 definovaný. Odôvodnenie č. 14 tohto nariadenia sa obmedzuje len na indikatívne [8] uvedenie niekoľkých príkladov, ktoré možno považovať za mimoriadne okolnosti, a to v prípade politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany, neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu.

31. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora sa určenie významu a rozsahu pojmov, pre ktoré právo Únie neposkytuje nijakú definíciu, musí zistiť podľa ich obvyklého významu v bežnom jazyku, pričom sa zároveň zohľadnia súvislosti, v ktorých sa používajú, ako aj účel sledovaný právnou úpravou, v ktorej sa nachádzajú. Navyše, ak sú tieto pojmy uvedené v ustanovení, ktoré predstavuje výnimku zo zásady, alebo konkrétne z noriem Únie určených na ochranu spotrebiteľov, musia sa okrem toho vykladať doslovne [9].

32. V bežnom jazyku je pojem „mimoriadny“ definovaný ako niečo, čo nie je bežné, niečo neobvyklé, výnimočné, netradičné. Podľa môjho názoru výber tohto pojmu jasne preukazuje vôľu zákonodarcu Únie zahrnúť do pojmu „mimoriadne okolnosti“ všetky okolnosti, nad ktorými nemá letecký dopravca žiadnu kontrolu. V tejto súvislosti Súdny dvor rozhodol vo svojom už citovanom rozsudku Wallentin-Hermann, že mimoriadne okolnosti v zmysle nariadenia č. 261/2004 sa vzťahujú na udalosť, ktorá sa podľa vzoru tých, ktoré sú uvedené v odôvodnení č. 14 tohto nariadenia, netýka bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a nepatrí do jeho účinnej kontroly z dôvodu jej povahy alebo jej pôvodu [10].

33. Ďalej poznamenávam, že v priebehu prípravných prác týkajúcich sa nariadenia č. 261/2004 sa zákonodarca Únie pôvodne rozhodol použiť pojem „vyššia moc“ namiesto pojmu „mimoriadne okolnosti“ [11], pričom pojem „vyššia moc“ sa všeobecne používa na kvalifikovanie udalostí, nad ktorými človek nemá moc, pretože sú nepredvídateľné, neodvrátiteľné a vznikajú bez jeho pričinenia.

34. Podľa môjho názoru tieto skutočnosti svedčia o vôli zákonodarcu Únie zahrnúť v rámci jedného a toho istého pojmu, t. j. pojmu „mimoriadne okolnosti“, všetky okolnosti, ktoré sa vymykajú kontrole leteckého dopravcu, a to bez ohľadu na povahu týchto okolností a ich závažnosť. Domnievam sa preto, že niet priestoru pre kategóriu, ktorá by prekračovala rámec mimoriadnych okolností, akou je kategória navrhovaná spoločnosťou Ryanair. Udalosť, akou je erupcia sopky Eyjafjallajökull, je teda podľa mňa mimoriadnou okolnosťou v zmysle nariadenia č. 261/2004 a vedie k vzniku povinnosti leteckého dopravcu poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol v dôsledku tejto erupcie zrušený.

35. Okrem toho, z dôvodu jasného a vecne rozdielneho znenia článkov 5 a 9 tohto nariadenia nemožno bez doplnenia do textu vytvoriť odlišnú kategóriu „osobitne mimoriadnych“ udalostí, ktorá by znamenala úplné oslobodenie leteckého dopravcu od jeho povinností.

36. Túto analýzu podľa mňa potvrdzuje cieľ, ktorý uvedené nariadenie sleduje, a kontext, do ktorého tieto články patria.

8 — Pozri rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Zb. s. I-11061, bod 22).

9 — Tamže (bod 17 a citovaná judikatúra).

10 — Tamže (bod 23).

11 — Pozri spoločnú pozíciu (ES) č. 27/2003, prijatú Radou 18. marca 2003 (Ú. v. EÚ C 125 E, s. 63), a oznámenie Komisie Európskemu parlamentu z 25. marca 2003 o spoločnej pozícii Rady k prijatiu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov [*neoficiálny preklad*] [SEC(2003) 361 v konečnom znení, s. 4]. Na návrh Rady bol pojem „mimoriadne okolnosti“ uprednostnený pred pojmom „vyššia moc“ v záujme právnej zrozumiteľnosti. Pozri tiež pozíciu Európskeho parlamentu prijatú v prvom čítaní 24. októbra 2002, s. 5.

37. Ako totiž Súdny dvor pripomenul vo svojom rozsudku z 19. novembra 2009 Sturgeon a i. [12], z odôvodnení č. 1 až 4 nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že toto 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 [13].

38. Z tohto dôvodu povinnosť leteckého dopravcu spočívajúca v poskytnutí starostlivosti cestujúcim, ktorých let bol zrušený, t. j. poskytnutí občerstvenia, jedla, ubytovania alebo poskytnutí prostriedkov na komunikáciu s tretími osobami, má za cieľ postarať sa na mieste o okamžité potreby cestujúcich bez ohľadu na príčinu zrušenia letu [14], ako aj zlepšiť ochranu záujmov týchto cestujúcich [15].

39. Dôvod existencie tejto povinnosti poskytnúť starostlivosť sa samotnou svojou povahou a sledovaným cieľom líši od dôvodu existencie povinnosti poskytnúť náhradu, ktorou je letecký dopravca viazaný, ak včas neupozornil cestujúcich na zrušenie príslušného letu.

40. Cieľom náhrady založenej na článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia č. 261/2004 je totiž napraviť škodu takmer totožnú pre všetkých cestujúcich, spôsobenú zrušením letu, ktorá spočíva v strate času, čo je možné vzhľadom na jeho nezvratný charakter kompenzovať len poskytnutím náhrady [16]. Zákonodarca Únie mal jasne v úmysle podnietiť leteckých dopravcov, aby vopred upozornili cestujúcich príslušného letu a umožnili im tak vyhnúť sa akýmkoľvek problémom alebo nepohodliu a včas sa zariadiť [17]. Len v prípade, že zrušenie letu je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, letecký dopravca môže byť oslobodený od takejto povinnosti, keďže zákonodarca Únie sa domnieval, že v takomto prípade dopravca nie je zodpovedný za zrušenie letu [18].

41. Dôvod existencie povinnosti poskytnúť starostlivosť stanovenej v článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 nariadenia č. 261/2004 je úplne iný. Táto starostlivosť formou poskytnutia jedla, občerstvenia a prípadne ubytovania má za cieľ umožniť cestujúcim pokračovať v ceste za uspokojivých podmienok a zamedziť tomu, aby boli ponechaní sami na seba, kým čakajú na presmerovanie alebo kým sa nájde náhradné riešenie.

42. Poskytnutie starostlivosti je teda pomocou poskytnutou cestujúcim v leteckej doprave, ktorí sa za takýchto okolností považujú za obzvlášť zraniteľných. Táto pomoc je o to viac nevyhnutná, ak cestujúci uviaznu na letisku z dôvodu mimoriadnych okolností.

43. Z tohto dôvodu sa podľa môjho názoru zákonodarca Únie domnieval, že na rozdiel od povinnosti náhrady zaťažujúcej leteckého dopravcu, ktorá nepretrváva, ak dopravca dokáže, že zrušenie letu je dôsledkom mimoriadnych okolností, ktorým nebolo možné zabrániť, povinnosť poskytnúť starostlivosť musí pretrvávať bez ohľadu na udalosť, ktorá viedla k zrušeniu, či už letecký dopravca za túto udalosť zodpovedá alebo nie.

44. Domnievam sa teda, že starostlivosť o cestujúcich v leteckej doprave je o to dôležitejšia a prvoradá, ak je let týchto cestujúcich zrušený z dôvodu erupcie sopky, ktorá viedla k uzatvoreniu vzdušného priestoru viacerých členských štátov, a to počas viacerých dní, čím boli niektorí cestujúci nútení zostať na letisku a pritom často ďaleko od domova, kým čakali na znovuotvorenie tohto vzdušného priestoru.

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

13 — Bod 44.

14 — Rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, Zb. s. I-403, bod 86).

15 — Tamže (bod 48).

16 — Rozsudok Sturgeon a i., už citovaný (bod 52).

17 — Pozri návrh nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady, stanovujúceho spoločné pravidlá v oblasti náhrad a starostlivosti o cestujúcich v leteckej preprave v prípade odmietnutia nástupu do lietadla, zrušenia letu alebo veľkého meškania [KOM(2001) 784 v konečnom znení, bod 22 dôvodovej správy].

18 — Tamže (bod 20 dôvodovej správy).

45. Keby sa malo pripustiť, že za týchto podmienok letecký dopravca nie je povinný poskytnúť starostlivosť svojim cestujúcim, malo by to za následok výrazné ohrozenie potrebného účinku článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 nariadenia č. 261/2004, ako aj systému, ktorého sú súčasťou a ktorý má za cieľ, ako pripomínam, zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich v leteckej doprave.

46. Preto som toho názoru, že články 5 a 9 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že okolnosti, akými je uzatvorenie vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky, sú mimoriadnymi okolnosťami v zmysle tohto nariadenia.

47. So zreteľom na tieto úvahy nie je podľa mňa potrebné odpovedať na druhú a tretiu otázku.

B – *O štvrtej a piatej otázke*

48. Vnútroštátny súd sa svojimi otázkami v podstate pýta, či povinnosť poskytnúť starostlivosť stanovená v článkoch 5 a 9 nariadenia č. 261/2004 má byť časovo alebo finančne obmedzená, ak je zrušenie letu spôsobené mimoriadnymi okolnosťami. Ak bude odpoveď záporná, vnútroštátny súd sa pýta, či sú tieto ustanovenia neúčinné v rozsahu, v akom porušujú zásady proporcionality a zákazu diskriminácie, zásadu „spravodlivého vyváženia záujmov“ stanovenú v Montrealskom dohovore a články 16 a 17 Charty.

49. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že povinnosť poskytnúť starostlivosť, ktorú má letecký dopravca, má byť obmedzená, ak je zrušenie letu spôsobené mimoriadnymi okolnosťami. Spoločnosť Ryanair sa napríklad domnieva, že ubytovanie musí byť obmedzené dennou paušálnou sumou, a to 80 eur na noc, a maximálne na tri noci. Rovnako sa domnieva, že by tu malo byť aj časové a finančné obmedzenie, pokiaľ ide o poskytnutie jedla a občerstvenia a že preplatenie nákladov na prepravu medzi letiskom a miestom ubytovania by malo byť obmedzené na cenu cesty hromadnými dopravnými prostriedkami.

50. Nedomnievam sa, že články 5 a 9 nariadenia č. 261/2004 obsahujú takéto implicitné obmedzenie starostlivosti o cestujúcich, ktorých let bol zrušený v dôsledku mimoriadnych okolností.

51. Predovšetkým, ako totiž uviedla francúzska vláda[19], zákonodarca Únie dobrovoľne zamietol oslobodenie leteckého dopravcu od jeho povinnosti poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol zrušený, ak je toto zrušenie spôsobené mimoriadnymi okolnosťami[20].

52. Navyše, ako som už uviedol v bode 44 týchto návrhov, starostlivosť sa zdá byť osobitne dôležitá, ak nastanú mimoriadne okolnosti pretrvávajúce v čase. Tak je tomu práve v prípade, kedy čakanie spôsobené zrušením letu je osobitne dlhé, takže je potrebné uistiť sa, že cestujúci v leteckej doprave, ktorého let bol zrušený, má prístup k výrobkom a službám základnej potreby, a to počas celej doby čakania. V tejto súvislosti uvádzam, že článok 9 nariadenia č. 261/2004, ktorý ani zďaleka implicitne neobmedzuje poskytnutie starostlivosti, uvádza, že cestujúcim sa bezplatne ponúkne „jedlo a občerstvenie *zodpovedajúce času čakania* [21]“. V žiadnom prípade tu tak nevzniká otázka časového alebo finančného obmedzenia starostlivosti.

53. Znova sa domnievam, že obmedzenie, aké navrhuje spoločnosť Ryanair, by malo za následok, že články 5 a 9 tohto nariadenia by boli sčasti pozbavené svojho potrebného účinku, keďže dotknutí cestujúci v leteckej doprave by boli po niekoľkých dňoch ponechaní sami na seba.

54. Podľa môjho názoru táto analýza nemôže spochybniť platnosť týchto ustanovení, ako to navrhuje spoločnosť Ryanair.

19 — Pozri body 43 až 49 pripomienok.

20 — Pozri rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný (body 51 až 54).

21 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

55. Predovšetkým, pokiaľ ide o zásadu proporcionality, Súdny dvor mal vo svojom už citovanom rozsudku IATA a ELFAA možnosť uviesť v rámci posúdenia platnosti najmä článkov 5 a 6 nariadenia č. 261/2004, ktoré odkazujú na článok 9 tohto nariadenia, že štandardizované a okamžité opatrenia nápravy, akými sú presmerovanie cestujúcich alebo poskytnutie občerstvenia, stravy, ubytovania alebo poskytnutie prostriedkov na komunikáciu s tretími osobami sa líšia v závislosti od rozsahu škôd spôsobených cestujúcim a nie je teda zrejmé, že by tieto opatrenia mali zjavne neprimeraný charakter len z dôvodu, že sa dopravcovia nemôžu domáhať ospravedlnenia mimoriadnymi okolnosťami [22].

56. Podľa Európskej komisie povinnosť poskytnúť starostlivosť podľa článku 9 nariadenia č. 261/2004 musí byť uplatňovaná bez toho, aby dotknutým leteckým dopravcom ukladala neprimeranú a nespravodlivú záťaž a pomoc sa preto musí poskytovať v rozsahu, ktorý je primeraný a odôvodnený so zreteľom na osobitné okolnosti prípadu a náklady na starostlivosť a presmerovanie [23]. Komisia taktiež uvádza viacero kritérií, ktoré by leteckí dopravcovia mohli zohľadňovať, ako sú vzdialenosť medzi letiskom a miestom bydliska, vzdialenosť medzi miestom ubytovania a letiskom, ako aj dostupnosť a priemerná cena ubytovania v relevantnej zóne [24].

57. Podľa môjho názoru by uplatnenie takýchto kritérií leteckými dopravcami v skutočnosti viedlo k implicitnému obmedzeniu starostlivosti. Podľa mňa prináleží vnútroštátnemu súdu, aby v prípade spochybnenia zohľadnil tieto kritériá a posúdil, či sumy požadované cestujúcimi na základe povinnosti starostlivosti sú alebo nie sú primerané vzhľadom na okolnosti vlastné každej prejednávanej veci.

58. Okrem toho sa mi takisto nezdá byť neprimerané zaťažiť takouto povinnosťou leteckých dopravcov, keďže, ako uviedla vláda Spojeného kráľovstva, títo dopravcovia si môžu premietnuť náklady vzniknuté v súvislosti s touto povinnosťou v cene letenky [25].

59. V tejto súvislosti je zaujímavé poznamenať, že samotná spoločnosť Ryanair zaviedla od 4. apríla 2011 poplatok „EÚ 261“ na cestujúceho a let na pokrytie nákladov, ktoré vynaložila a ktoré súvisia najmä s jej povinnosťou poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol zrušený z dôvodu udalostí vyššej moci [26]. Spoločnosť Ryanair tu výslovne uvádza zatvorenie vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky na Islande. Uvádza tiež, že cestujúci s týmto poplatkom súhlasia, keď v momente rezervácie podpíšu svoju zmluvu so spoločnosťou a že ak sa náklady súvisiace s povinnosťou poskytnúť starostlivosť v roku 2011 znížia, aj samotný uvedený poplatok bude v roku 2012 znížený. Naopak, tento poplatok sa v roku 2012 zvýši, ak sa tieto náklady v roku 2011 zvýšia. Keďže spoločnosť Ryanair prenáša na cestujúcich náklady na odškodnenie, ktoré jej vznikajú, na čo má právo, nie je mi jasné, v čom trpí nespravodlivým nevyvážením.

60. Letecký dopravca ako informovaný subjekt musí predpokladať tento typ nákladov spojených s jeho povinnosťou poskytnúť starostlivosť na účely prípadného splnenia tejto povinnosti. Navyše, po preskúmaní údajov predložených Komisiou [27], podľa ktorých z celkového množstva viac než 10 miliónov cestujúcich, ktorí boli dotknutí uzatvorením vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky na Islande, „len“ asi 10 000 cestujúcich podalo sťažnosť, sa domnievam, že uvedená povinnosť nebola pre leteckých dopravcov nezvládnuteľná, keďže veľká väčšina z nich splnila svoje povinnosti vyplývajúce z nariadenia č. 261/2004 [28].

22 — Pozri bod 86.

23 — Pozri bod 31 pripomienok.

24 — Pozri bod 33 týchto pripomienok.

25 — Pozri bod 23 pripomienok.

26 — S tým súvisiace tlačové komuniké je prístupné na tejto internetovej adrese: http://www.ryanair.com/ie/news/briefing-note-cancellation-levy.

27 — Pozri MEMO/11/235 z 12. apríla 2011 pod názvom „Mrak sopečného popola: príprava na krízové situácie, jeden rok po prerušení leteckej dopravy“.

28 — Tamže (s. 5 a 6).

61. So zreteľom na uvedené si teda nemyslím, že články 5 a 9 tohto nariadenia sú v rozpore so zásadou proporcionality.

62. Spoločnosť Ryanair ďalej uvádza skutočnosť, že povinnosť poskytnúť starostlivosť cestujúcim v prípade zrušenia letu spôsobeného mimoriadnymi okolnosťami je taktiež v rozpore so zásadou, podľa ktorej poskytnutie náhrady cestujúcim musí byť založené na spravodlivom vyvážení záujmov, čo je zásada uvedená v treťom a piatom odseku preambuly Montrealského dohovoru.

63. V tejto súvislosti Súdny dvor vo svojom už citovanom rozsudku IATA a ELFAA rozhodol, že vzhľadom na to, že pomoc cestujúcim a starostlivosť o nich, ktoré sú uvedené v článku 6 nariadenia č. 261/2004 – článku, ktorý odkazuje na článok 9 toho istého nariadenia – v prípade veľkého meškania letu, predstavujú štandardizované a okamžité opatrenia na nápravu ujmy, nepatria k tým opatreniam, ktorých podmienky výkonu upravuje Montrealský dohovor [29]. Je pravda, že Súdny dvor vo svojom rozsudku Walz [30] zo 6. mája 2010 uviedol, že spravodlivé vyváženie záujmov vyžaduje v rôznych prípadoch, v ktorých prislúcha zodpovednosť leteckému dopravcovi, obmedzenie náhrady škody, aby sa neukladalo veľmi ťažké bremeno náhrad, ktoré možno len obtiažne určiť a vyčísliť a ktoré by mohlo ohroziť či dokonca ochromiť hospodársku činnosť tohto dopravcu [31]. Vo veci, ktorá viedla k tomuto rozsudku, však nebola predmetom povinnosť poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ale ich právo na individualizovanú náhradu spôsobenej škody podľa kapitoly III Montrealského dohovoru [32]. Uvedený rozsudok spadá teda do odlišného právneho kontextu ako prejednávaná vec.

64. Domnievam sa teda, že články 5 a 9 nariadenia č. 261/2004 nie sú v rozpore so zásadou spravodlivého vyváženia záujmov uvedenou v Montrealskom dohovore.

65. Pokiaľ ide o otázku, či tieto ustanovenia tým, že ukladajú povinnosť poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorá nie je uložená subjektom používajúcim iný spôsob dopravy, porušujú všeobecnú zásadu zákazu diskriminácie, stačí pripomenúť, že Súdny dvor rozhodol, že najmä vzhľadom na spôsob ich fungovania, podmienky ich dostupnosti a rozmiestnenia ich sietí nie sú rôzne spôsoby dopravy, pokiaľ ide o podmienky ich používania, zameniteľné. Situácia podnikov pôsobiacich v odvetví činnosti každého z týchto typov dopravy nie je teda porovnateľná [33]. Okrem toho, v oblasti leteckej dopravy sa cestujúci, ktorí sú obeťami zrušenia alebo veľkého meškania letu, nachádzajú v situácii objektívne odlišnej od situácie, v ktorej sa ocitajú cestujúci v iných druhoch dopravy v prípade udalostí rovnakého charakteru [34]. Súdny dvor na základe toho dospel k záveru, že články 5 až 7 nariadenia č. 261/2004 nie sú neplatné z dôvodu porušenia zásady rovnosti zaobchádzania [35].

66. Napokon spoločnosť Ryanair sa domnieva, že povinnosť poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ak je zrušenie ich letu spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, zasahuje do slobody podnikania leteckých dopravcov a do ich práva vlastniť majetok, používať ho a nakladať s ním, čo sú práva ustanovené v článkoch 16 a 17 Charty. Články 5 a 9 nariadenia č. 261/2004 sú teda neplatné.

67. Spoločnosť Ryanair sa v podstate domnieva, že je v dôsledku povinnosti poskytnúť starostlivosť pozbavená časti úžitkov svojej práce a investícií, ktoré uskutočnila [36].

29 — Pozri bod 46.
30 — C-63/09, Zb. s. I-4239.
31 — Body 35 a 36.
32 — Pozri najmä bod 17.
33 — Pozri rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný (bod 96).
34 — Tamže (bod 97).
35 — Tamže (bod 99).
36 — Pozri bod 45 pripomienok.

68. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že článok 52 ods. 1 Charty uvádza, že akékoľvek obmedzenie výkonu práv a slobôd uznaných v tejto Charte musí byť ustanovené zákonom a rešpektovať podstatu týchto práv a slobôd. Za predpokladu dodržiavania zásady proporcionality možno tieto práva a slobody obmedziť len vtedy, ak je to nevyhnutné a skutočne to zodpovedá cieľom všeobecného záujmu, ktoré sú uznané Úniou, alebo ak je to potrebné na ochranu práv a slobôd iných.

69. V tejto súvislosti, ako poznamenala francúzska vláda, článok 169 ods. 1 ZFEÚ stanovuje, že Únia podporuje záujmy spotrebiteľov a zabezpečuje im vysokú úroveň ochrany [37]. Článok 38 Charty rovnako tak uvádza, že politiky Únie zabezpečujú vysokú úroveň ochrany spotrebiteľov. Okrem toho, ako je uvedené v bode 37 týchto návrhov, nariadenie č. 261/2004 má za cieľ zabezpečiť vysokú úroveň 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.

70. Okrem toho, ako som vysvetlil v bodoch 55 až 61 týchto návrhov, povinnosť poskytnúť starostlivosť cestujúcim v leteckej doprave, ktorú má letecký dopravca v súlade s článkami 5 a 9 tohto nariadenia v prípade, ak je zrušenie letu spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, nemôže podľa mňa porušovať zásadu proporcionality.

71. Články 5 a 9 uvedeného nariadenia sa mi preto nezdajú byť v rozpore s článkami 16 a 17 Charty.

72. So zreteľom na všetky tieto úvahy sa domnievam, že články 5 a 9 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že neobsahujú implicitné oslobodenie ani obmedzenie povinnosti poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol zrušený v dôsledku mimoriadnych okolností. Toto konštatovanie nemôže spochybniť platnosť týchto ustanovení.

V – Návrh

73. Vzhľadom na predchádzajúce skutočnosti navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal Dublin Metropolitan District Court takto:

Články 5 a 9 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 okolnosti, akými sú uzatvorenie vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky, sú mimoriadnymi okolnosťami v zmysle nariadenia č. 261/2004, a

— že neobsahujú implicitné oslobodenie ani obmedzenie povinnosti poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol zrušený v dôsledku mimoriadnych okolností. Toto konštatovanie nemôže spochybniť ich platnosť.

37 — Pozri bod 79 pripomienok.