STANOVISKO GENERÁLNÍ ADVOKÁTKY
ELEANOR SHARPSTON
přednesené dne 2. července 2009 [1]

1. V projednávaných spojených věcech Bundesgerischtshof (Německý spolkový soudní dvůr) a Handelsgericht Wien (Vídeňský obchodní soud, Rakousko) žádají Soudní dvůr, aby v nařízení (ES) č. 261/2004 (dále jen „nařízení“) [2] objasnil rozdíl mezi pojmy „zpoždění“ a „zrušení“ letu. Handelsgericht Wien rovněž žádá o vysvětlení pojmu „mimořádné okolnosti“ v čl. 5 odst. 3 nařízení.

Příslušné právní předpisy

Montrealská úmluva [3]

2. Montrealská úmluva, jíž je Společenství smluvní stranou, modernizuje a konsoliduje Varšavskou úmluvu [4]. Usiluje mimo jiné o ochranu zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a o poskytnutí spravedlivého odškodnění nahrazujícího utrpěnou škodu [5].

1 — Původní jazyk: angličtina.

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).

3 — Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, Montreal, 28. května 1999, schválená jménem Společenství rozhodnutím Rady 2001/539/ES 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). Pokud jde o Společenství, úmluva nabyla účinnosti dne 28. června 2004.

4 — Úmluva sjednocující některá pravidla pro mezinárodní leteckou dopravu, Varšava, 12. října 1929, 137, League of Nations Treaty Series 11.

5 — Viz druhý a třetí bod odůvodnění.

3. Článek 19 Montrealské úmluvy, nadepsaný „Zpoždění“, stanoví:

„Dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, jestliže prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili.“

Smlouva o ES

4. Článek 3 ES stanoví:

„1. Činnosti Společenství pro účely vymezené v článku 2[[6]] zahrnují za podmínek a v harmonogramu stanoveném touto smlouvou:

[…]

t) přínos k posílení ochrany spotřebitele;

[…]“

Nařízení č. 261/2004

5. Nařízení obsahuje následující relevantní body odůvodnění:

„[…]

(2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.

6 — „Posláním Společenství je vytvořením společného trhu a hospodářské a měnové unie a prováděním společných politik nebo činností uvedených v článcích 3 a 4 podporovat v celém Společenství [řadu cílů včetně například harmonického, vyváženého a udržitelného rozvoje].“

[…]

(12) Obtíže a nepohodlí způsobené cestujícím zrušením jejich letů by se měly rovněž zmírnit. Toho by mělo být dosaženo povinností dopravců informovat cestující o zrušení letu před plánovaným časem odletu a navíc jim nabídnout přiměřené přesměrování tak, aby cestující mohli provést jiná opatření. Pokud tak neučiní, měli by letečtí dopravci cestující odškodnit s výjimkou případu, kdy ke zrušení letu dojde za mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

[…]

(17) O cestující, jejichž lety jsou zpožděné o určitou dobu, by mělo být dostatečně postaráno a měla by jim být poskytnuta možnost zrušení jejich letů a proplacení jejich letenek nebo pokračování za uspokojivých podmínek.

[…]“

6. Článek 2 písm. l) definuje „zrušení“ pro účely nařízení jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“. Srovnatelná definice pojmu „zpoždění“ není.

7. Článek 5, nadepsaný „zrušení“, stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

a) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s článkem 8[7];

b) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2[8] a v případě přesměrování, jestliže očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném

7 — Viz dále bod 10.
8 — Viz dále bod 11.

odletu zrušeného letu, pomoc stanovená v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c);

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže

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

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

iii) nejsou informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

2. Jestliže jsou cestující informováni o zrušení, musí jim být poskytnuto vysvětlení ohledně možné náhradní dopravy.

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.

4. Důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, spočívá na provozujícím leteckém dopravci.“

8. Článek 6, nadepsaný „Zpoždění“, stanoví:

„1. Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že let bude oproti plánovanému času odletu zpožděn:

a) o dvě hodiny nebo více v případě letů o délce nejvýše 1500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, nebo

c) o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b),

nabídne provozující letecký dopravce cestujícím:

i) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2[9] a

ii) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c), jestliže důvodně očekávaný čas odletu je alespoň o den později než čas odletu původně oznámený, a

iii) pomoc stanovenou v čl. 8 odst. 1 písm. a), jestliže zpoždění trvá alespoň pět hodin[10].

2. V každém případě musí pomoc nabízená v rámci lhůt stanovených výše brát ohled na každou skupinu vzdáleností.“

9. Článek 7, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, stanoví:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;

9 — Viz bod 11 dále.

10 — Viz bod 10 dále.

c) 600 EUR u všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase.

2. Jestliže je cestujícím v souladu s článkem 8 nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce o 50 % snížit odškodné stanovené podle odstavce 1, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu:

a) o dvě hodiny v případě všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, nebo

c) o čtyři hodiny v případě všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

[…]“

10. Článek 8, nadepsaný „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování“, stanoví:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, je cestujícím nabídnuta možnost volby mezi:

a) – náhradou pořizovací ceny letenky do sedmi dnů […] a to za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným

– zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti;

b) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení; nebo

c) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.

[…]“

11. Článek 9, nadepsaný „Právo na poskytnutí péče“, uvádí typy péče, na kterou mají cestující nárok:

„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. […]“

Původní řízení a předložené otázky

Věc C-402/07, Sturgeon

12. Christopher Sturgeon a jeho manželka si rezervovali let se společností Condor Flugdiens GmbH (dále jen „Condor“) z Frankfurtu do Toronta pro sebe a své dvě děti. Budu na tuto rodinu odkazovat společně jako na „Sturgeonovi“.

13. Sturgeonovi se měli vrátit letem odlétajícím z Toronta dne 9. července 2005 v 16:20 hodin. Ve skutečnosti odletěli teprve následujícího dne. V důsledku toho dorazili do Frankfurtu teprve v 7:00 nebo 7:15 hodin dne 11. července, přibližně o 25 hodin později, nežli měli přiletět.

14. Sturgeonovi tvrdí, že přibližně ve 23:30 hodin dne 9. června 2005 kapitán letadla oznámil, že se let ruší, a stejná informace se objevila na informační tabuli o odletech. Zavazadla, která již byla naložena, byla vrácena cestujícím, kteří pak byli převezeni do hotelu, kde měli strávit noc, do kterého přijeli ve 2:30 hodin. Následujícího dne se cestující museli znovu odbavit u přepážky jiného leteckého dopravce. Byla jim přidělena jiná sedadla a znovu museli projít bezpečností kontrolou. Nicméně číslo zpátečního letu nyní, o den později, odpovídalo číslu letu, který si rezervovali.

15. Sturgeonovi tvrdí, že vzhledem k takovým okolnostem, zejména ke 25hodinovému zpoždění, jejich let ve skutečnosti nebyl zpožděn, nýbrž zrušen, a že tudíž mají nárok na 600 eur na osobu jako odškodnění za zrušení letu [11].

16. Condor tvrdí, že let byl pouze zpožděn.

17. Amtsgericht Rüsselheim měl za to, že let byl zpožděn, a nikoliv zrušen. Požadavky Sturgeonových na odškodnění tedy odmítl.

18. Jejich odvolání Landgericht Darmstadt zamítl, avšak poskytl jim možnost podat ohledně právní otázky opravný prostředek „Revision“ k Bundesgerischtshof na základě

11 — Krom toho usilují o náhradu ušlého výdělku, a za rezervaci nadbytečných sedadel a jízdenek na vlak. Podpůrně požadují, aby jim bylo vráceno 30 % ceny jejich letenek. Žádná z uvedených záležitostí však není pro předložené otázky relevantní.

skutečnosti, že rozdíl mezi pojmy „zrušení“ a „zpoždění“ je nejasný, ale přitom zásadní.

Věc C-432/07, Böck a Lepuschitz

20. Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz si rezervovali let z Vídně do Mexico City u společnosti Air France SA (dále jen „Air France“). Jejich let byl rozdělen do následujících úseků: dne 18. února 2005 z Vídně do Paříže a z Paříže do Mexico City, dne 7. března 2005 z Cancúnu do Mexico City a z Mexico City do Paříže, a dne 8. března 2005 z Paříže do Vídně.

19. Bundesgerichtshof byl toho názoru, že výsledek opravného prostředku Sturgeonových závisí na výkladu čl. 2 písm. l) a potenciálně čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení. Přerušil proto řízení a položil Soudnímu dvoru následující otázky:

21. Při odbavení pro let AF 439 odlétající z Mexico City dne 7. března 2005 ve 21:30 hodin byli S. Böck a Ch. Lepuschitz informováni – před tím, nežli k odbavení opravdu došlo – že let byl zrušen z důvodu technických problémů. V odpovědi na jejich požadavek ohledně náhradního letu jim byla nabídnuta místa v letu provozovaném společností Continental Airlines (dále jen „Continental“) pod číslem letu CO1725Y, který odlétal z Mexico City dne 8. března 2005 ve 12:20 hodin.

„1. Je pro výkladu pojmu ‚zrušení‘ rozhodující, zda bylo upuštěno od původně plánovaného letu s tím výsledkem, že zpoždění – bez ohledu na jeho délku – nepředstavuje zrušení, jestliže letecká společnost neupustí od uskutečnění původně plánovaného letu?

22. Stefan Böck a Ch. Lepuschitz tuto nabídku přijali. Za účelem vydání letenek nejprve měli požádat o potvrzení kancelář společnosti Air France v Mexico City, která jim povolila obstarat si letenky u přepážky společnosti Continental. Air France jim nabídla ubytování, stravu a přepravu do hotelu a zpět. Stefan Böck a Ch. Lepuschitz nakonec přiletěli do Vídně o 21 hodin později nežli byl plánovaný čas příletu.

2. V případě záporné odpovědi na otázku 1: Za jakých okolností již nelze zpoždění plánovaného letu považovat za zpoždění, nýbrž za zrušení? Závisí odpověď na tuto otázku na délce zpoždění?“

23. Zbývající cestující, kteří měli cestovat dne 7. března 2005 letem AF439 a jejichž rezervace nebyla přesunuta na let společnosti Continental, cestovali letem s označením FGSPV dne 8. března 2005 z Mexico City do Paříže. Letadlo odletělo v 19:35 hodin s poněkud pozměněným číslem letu (AF439A) a přistálo v Paříži dne 9. března v 13:09 hodin. Let byl provozován souběžně s pravidelným letem Air France plánovaným na 8. března.

24. Stefan Böck a Ch. Lepuschitz tvrdí, že každému z nich má Air France vyplatit částku 600 eur jako odškodnění za zrušení jejich letu podle článku 5 ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení.

25. Bezirksgericht für Handelssachen Wien v prvním stupni žalobu zamítl, jelikož měl za to, že let plánovaný na 7. března 2005 byl zpožděn, a nikoliv zrušen ve smyslu nařízení a že v případě pouhého zpoždění není na odškodnění nárok.

26. Stefan Böck a Ch. Lepuschitz se odvolali k Handelsgericht Wien, který se rozhodl předložit Soudnímu dvoru následující otázky:

„1. Musí být článek 5 ve spojení s čl. 2 písm. l) a článkem 6 nařízení (ES) č. 261/2004 […] vykládán v tom smyslu, že zpoždění odletu o 22 hodin představuje ‚zpoždění' ve smyslu článku 6?

2. Musí být čl. 2 písm. l) nařízení (ES) č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že případy, kdy jsou cestující přepraveni s podstatným zpožděním (22 hodin) letem provozovaným s delším letovým číslem (původní číslo letu doplněné o ‚A') a přepravujícím pouze část – byť značnou – cestujících s rezervací na původní let, ale též další cestující, kteří neměli rezervaci na původní let, představují ‚zrušení', a nikoli ‚zpoždění' letu?

V případě kladné odpovědi na otázku 2:

3. Je třeba čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 vykládat v tom smyslu, že technická porucha letadla a tím způso-

bené změny letových plánů představují mimořádné okolnosti (kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření)?“

27. Písemná vyjádření byla předložena Sturgeonovými, S. Böckem a Ch. Lepuschitz, společnostmi Condor a Air France, rakouskou, francouzskou, řeckou, italskou, polskou a švédskou vládou a vládou Spojeného království a Komisí.

28. Při jednání byla ústní vyjádření přednesena jménem Sturgeonových, S. Böcka a Ch. Lepuschitz, společnosti Condor, řecké vlády a vlády Spojeného království a Komise.

K rozdílu mezi pojmy „zpoždění“ a „zrušení“

29. Svými dvěma otázkami předkládající soud ve věci Sturgeon usiluje o objasnění toho, zda – aby se jednalo o „zrušení“ – je podstatné, aby původně plánovaný let byl zrušen, a pokud ne, zda se zpoždění může stát zrušením poté, co uplynula určitá doba. První a druhou předběžnou otázkou předloženou ve věci Böck a Lepuschitz je Soudní dvůr tázán, zda zpoždění v délce 22 hodin je stále „zpožděním“ ve smyslu článku 6 nařízení, či zda takové zpoždění, ve spojení s převedením cestujících na let provozovaný pod jiným číslem a nepřepravující všechny cestující s rezervací na původní let, není spíše zrušením.

30. Podstatou otázek obou předkládajících soudů tedy je, jak je třeba odlišit „zpoždění“ od „zrušení“ ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení, a zda lze „zpoždění“ považovat za „zrušení“ ve smyslu nařízení po uplynutí určité doby.

Úvodní poznámky – legislativní historie nařízení

31. V důvodové zprávě ke svému původnímu návrhu nařízení [12] Komise v bodu 20 uvedla, že „[z]rušení dopravcem […] představuje odmítnutí poskytnutí služeb, pro které byla smlouva uzavřena, s výjimkou mimořádných okolností mimo jeho odpovědnost, jakými jsou politická

12 — 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, KOM (2001) 784 konečný („Důvodová zpráva k původnímu návrhu Komise“).

nestabilita, nepříznivé povětrnostní podmínky, nedostatečná bezpečnost a neočekávaná bezpečností selhání. Zrušení za běžných podmínek z obchodních důvodů přináší pro cestujícího nepřijatelné obtíže a zpoždění, zejména pokud nebyl upozorněn předem". V bodu 23 bylo uvedeno: „Ačkoliv cestující trpí podobným nepohodlím a zklamáním ze zpoždění jako z odepření nástupu na palubu, rozdíl je v tom, že dopravce je odpovědný za odepření nástupu na palubu a zrušení (nejedná-li se o důvody mimo jeho odpovědnost), ale nikoliv vždy za zpoždění. Jinými běžnými důvody jsou systémy řízení letového provozu a omezení letištní kapacity. Jak je uvedeno v jejím sdělení o ochraně cestujících v letecké dopravě, Komise soudí, že za stávajících okolností nemají být provozovatelé povinni odškodňovat cestující v případě zpoždění".

32. Není zcela snadné rozpoznat logiku rozlišování, které na tomto místě Komise provedla. Důvodová zpráva zaprvé uvádí, že letecké společnosti jsou vždy zodpovědné za zrušení s výjimkou situací, kdy je výjimečné okolnosti takové povinnosti zbavují (zásada, která se později odrazila ve znění článku 5 schváleného nařízení, kde „výjimečné okolnosti", na které odkazuje Komise, byly přejmenovány na „mimořádné okolnosti") [13]. Důvodová zpráva poté identifikovala řadu okolností, za kterých letecké společnosti nejsou (objektivně) zodpovědné za zpoždění. Jsou to – stejně jako „výjimečné okolnosti" identifikované výše v souvislosti se zrušeními – okolnosti, za které nejsou letecké společnosti (objektivně) odpovědné. Logicky by se očekávalo, že důvodová zpráva dále navrhne (jak pro zrušené lety, tak pro zpožděné lety), aby po leteckých společnostech nemohlo být požadováno, aby platily odškodnění, pokud zpoždění nebo zrušení nevzniklo jejich zaviněním. Namísto toho se důvodová zpráva spokojuje s pouhým tvrzením, že „Komise soudí, že za stávajících okolností nemají být dopravci povinni odškodňovat cestující v případě zpoždění".

33. Náhrada škody navrhovaná v návrhu Komise pro případy zrušení byla stejná jako pro případy odepření nástupu na palubu, v nichž – jak bylo uvedeno v bodu 11 důvodové zprávy – má být náhrada stanovena „na odrazující úrovni". V bodu 14 byl dále vysvětlen výpočet: „Aby byly letecké společnosti odrazovány od odepření nástupu na palubu všech cestujících bez ohledu na to, ve které třídě cestují, Komise navrhuje, aby byla stanovena pevná sazba odškodnění na dvojnásobek většiny sazeb v obchodní třídě."

13 — Viz body 98 až 101 dále.

34. Je možné, že rozlišování mezi „zrušením“ a „zpožděním“, které měla Komise na mysli ve svém návrhu, nebylo založeno na účinku na cestující, ale na stupni odpovědnosti dopravce – rozdíl mezi úmyslným rozhodnutím zrušit let z obchodních důvodů („zrušení“), kterému by mělo být bráněno odrazujícími sazbami náhrad, a opravdovou snahou přepravit cestující do jejich destinace, i když opožděně, v případě vnějších obtíží („zpoždění“), přičemž v takových případech by po přepravcích mělo být požadováno pouze poskytnutí určité míry pomoci. Pokud tomu tak je, zřejmě došlo k určité záměně mezi „příčinou“ a „zaviněním“. Není složité představit si případy, kdy skutečná snaha přepravit cestující do jejich destinace co nejrychleji s sebou může přinést zrušení plánovaného letu (protože je zřejmé, že nikdy nemůže odletět včas) a poté zajištění toho, aby cestující mohli odletět jiným letem [14]. Naopak, zpoždění letu, který si rezervovalo pouze několik cestujících, může být prodlouženo z důvodů, které jsou v zásadě obchodní, protože letecká společnost použila první dostupné letadlo k tomu, aby dostala z potíží nejprve jiný let, který si rezervovalo více cestujících [15]. Pokud by princip v návrhu Komise byl takový, že „letecké společnosti poskytnou náhradu škody, pokud situaci zavinily, ale nikoliv v jiných případech“, bylo by možné očekávat, že vypracuje ustanovení pro zjištění (a penalizaci) zpoždění přičitatelných obchodním rozhodnutím.

35. V průběhu legislativního procesu se však neobjevilo výrazné zaměření na takové rozlišení, zejména poté, kdy došlo ke snížení míry odškodnění. V textu, který byl nakonec schválen, je obtížné dovodit kritéria pro rozlišení mezi „zrušením“ a „zpožděním“.

Proč je rozlišení mezi „zpožděním“ a „zrušením“ důležité?

36. Článek 2 písm. l) nařízení definuje „zrušení“ jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“. Nařízení neobsahuje srovnatelnou definici pojmu „zpoždění“. „Zpoždění“ není definováno ani ve Varšavské nebo Montrealské úmluvě. Článek 19 Montrealské úmluvy pouze obecněji stanoví, že letecký dopravce je odpovědný za škody způsobené „zpožděním letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu“. Tato formulace zjevně pokrývá mnohé – pokud ne všechny – případy, které spadají pod pojem „zrušení letu“, a je mnohem širší nežli „zpoždění letu“ v nařízení.

37. V rámci nařízení však má rozdíl mezi „zpožděním“ a „zrušením“ význam. Článek 5 nařízení dává cestujícím, jejichž let byl zrušen, právo na stanovenou náhradu škody. Článek 6

14 — Vzhledem k tomu, že zrušení znamená náhrady cestujícím podle článku 7 nařízení, je v tomto případě paradoxní výsledek v tom, že je pro leteckou společnosti (ale nikoliv pro cestující) „lepší“ let „pouze“ zpozdit.

15 — Viz skutkové okolnosti, které vedly k předběžné otázce ve věci C-396/06, Kramme, uvedené v mém stanovisku v uvedené věci (jež je dostupné na internetové stránce Soudního dvora). Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce byla vzata zpět před vydáním rozsudku.

nařízení neobsahuje srovnatelné ustanovení pro náhradu škody za zpoždění.

38. Nařízení se podstatným způsobem zasloužilo o poskytování automatické náhrady škody cestujícím, jejichž lety byly zrušeny. Nicméně, jak uvádí polská vláda ve svém písemném vyjádření, rozlišování, které nařízení zavádí mezi zrušením a zpožděním, může vést k tomu, že s cestujícími, kteří jsou v objektivně srovnatelném postavení, bude zacházeno odlišným způsobem.

39. To nevyhnutelně vede k (zásadní) otázce, zda nařízení porušuje zásadu rovného zacházení.

Dopad zásady rovného zacházení

40. Podle ustálené judikatury zásada rovného zacházení nebo zákazu diskriminace vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněné [16].

41. Platnost článků 5, 6 a 7 nařízení ve světle zásady rovného zacházení byla zpochybněna ve věci IATA a ELFAA, avšak z pohledu leteckých společností, nikoliv cestujících.

42. Tehdy ELFAA tvrdila, že nízkonákladové letecké společnosti, které zastupovala, byly diskriminovány, jelikož opatření stanovená v uvedených článcích ukládala stejné povinnosti všem leteckým společnostem, aniž by činila jakýkoliv rozdíl na základě jejich cenové politiky a služeb, které nabízí. ELFAA dále tvrdila, že právo Společenství neukládá tytéž povinnosti pro ostatní dopravní prostředky, a v důsledku toho je diskriminační takovým způsobem odlišit odvětví letecké dopravy.

43. Soudní dvůr rozhodl, že situace podniků působících v různých dopravních odvětvích není srovnatelná a že cestující, jejichž lety byly

16 — Viz například rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, Sb. rozh. I-403, bod 95), a ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines (C-173/07, Sb. rozh. s. I-5237, bod 39).

zrušeny nebo významně opožděny, jsou v objektivně odlišné situaci, nežli je situace, které jsou vystaveni cestující v jiných druzích dopravy v případě události stejné povahy. Krom toho škoda utrpěná cestujícími leteckých dopravců v případě zrušení nebo dlouhého zpoždění letu je podobná bez ohledu na to, s jakou leteckou společností mají smlouvu, a nesouvisí s cenovou politikou letecké společnosti [17]. Soud došel k závěru, že „zákonodárci Společenství tedy příslušelo, neměla-li být dotčena zásada rovného zacházení ve vztahu k cíli sledovanému nařízením č. 261/2004, jehož účelem je zvýšení ochrany všech cestujících leteckých dopravců, aby se všemi leteckými společnostmi zacházel stejně“ [18].

44. Soudní dvůr ve věci IATA a ELFAA výslovně potvrdil, že primárním cílem nařízení je zvýšení ochrany všech cestujících v letecké dopravě. Toto posouzení tvoří základ pro analýzu Soudního dvora a zamítnutí argumentů ELFAA. ELFAA tvrdila, že letecká doprava a jiné způsoby dopravy jsou srovnatelné. Soudní dvůr uvedl, že pro cestující vystavené zrušení nebo významnému zpoždění nejsou. ELFAA tvrdila, že pravidelné letecké společnosti a nízkonákladové letecké společnosti nejsou srovnatelné. Soudní dvůr uvedl, že pro cestující čelící zrušení letu nebo významnému zpoždění srovnatelné jsou. Stručně řečeno, ELFAA vyzvala Soudní dvůr, aby zkoumal nařízení z pohledu leteckých společností. Soudní dvůr takový přístup odmítl a zkoumal argument ELFAA (a nařízení) z *pohledu cestujících*.

45. Krom toho je vhodné uvést, že Soudní dvůr ve své analýze zacházel s cestujícími, jejichž lety byly zrušeny, a cestujícími, jejichž lety byly významně zpožděny, jako se subjekty stejné kategorie.

46. Jak Soudní dvůr uvedl ve věci Arcelor Atlantique a Lorraine a další, „porušení zásady rovného zacházení z důvodu odlišného zacházení předpokládá, že dotčené situace jsou srovnatelné s ohledem na veškeré prvky, které je charakterizují“. Takové prvky, a tudíž i jejich srovnatelnost „musí být zejména určeny a posuzovány *ve světle předmětu a cíle aktu Společenství*, který zakládá dotčené odlišení. Mimoto musí být zohledněny zásady a cíle oblasti, do níž dotčený akt spadá“ [19].

17 — Pokud jde o povahu takové škody, Soudní dvůr v bodu 43 rozhodl, že je třeba konstatovat, že jakékoli zpoždění cestujících v letecké dopravě, zejména pokud je významné, může obecně způsobit dva druhy škod. Příliš velké zpoždění způsobí jednak takřka totožné škody všem cestujícím, jejichž náhrada může mít formu standardizované a okamžité pomoci nebo péče pro všechny dotčené osoby (například poskytnutím občerstvení, stravy, ubytování nebo telefonních hovorů). Zadruhé, cestujícím může mimoto vzniknout individuální újma v závislosti na důvodu jejich cestování, jejíž náprava musí být posuzována případ od případu podle rozsahu způsobených škod. Taková škoda může být v důsledku toho nahrazena pouze následně a individuálně.

18 — Rozsudek IATA a ELFAA, body 94 až 98; viz rovněž rozsudek Emirates Airlines, bod 35.

19 — Rozsudky ze dne 16. prosince 2008, Arcelor Atlantique a Lorraine a další (C-127/07, Sb. rozh. s. I-9895, body 25 a 26, zvýraznění provedeno autorkou tohoto stanoviska), odkazující na rozsudek ze dne 27. října 1971, Rheinmühlen Düsseldorf (6/71, Recueil, s. 823, bod 14); ze dne 19. října 1977 ve spojených věcech Ruckdeschel a další (117/76 a 16/77, Recueil, s. 1753, bod 8); ze dne 5. října 1994, Německo v. Rada (C-280/93, Recueil, s. I-4973, bod 74), a ze dne 10. března 1998 ve spojených věcech T. Port (C-364/95 a C-365/95, Recueil, s. I-1023, bod 83).

47. Soudní dvůr v rozsudku ve věci IATA a ELFAA jednoznačně uvedl, že cíl článků 5 (zrušení) a 6 (zpoždění) nařízení je zjevný z prvního a druhého bodu odůvodnění, podle nichž by činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a měl by být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele, neboť zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné nepohodlí [20].

48. Soudní dvůr tedy ve věci IATA a ELFAA jasně identifikoval ochranu cestujících jako „bezprostřední cíl" nebo „cíl bezprostředně sledovaný zákonodárcem Společenství" a současně akceptoval skutečnost, že nařízení může mít implicitně jiné, sekundární cíle (například snížit prostřednictvím prevence počet letů, které jsou zrušeny nebo významně zpožděny) [21].

49. Tento přístup vychází ze skutečnosti, že – jak uvedl Soudní dvůr – se rozsah různých opatření zvolených Společenstvím liší „v závislosti na rozsahu újmy vzniklé cestujícím, který je posuzován buď v závislosti na době zpoždění a čekání na další let, nebo na době, v níž jsou dotčené osoby informovány o zrušení letu" [22]. Ačkoliv je výchozí bod pro počítání času odlišný, je jak v případě zrušení, tak v případě významného zpoždění rozsah škody posuzován odkazem na plynutí času.

50. Posilování ochrany spotřebitele je krom toho jednou z činností, které jsou výslovně uvedeny v čl. 3 odst. 1 písm. t) ES, jež Společenství uskutečňuje pro účely obecných cílů Společenství, které jsou stanoveny v článku 2 ES [23].

51. Nicméně, bez ohledu na závažnost způsobeného nepohodlí nařízení stanoví, že zrušení letu automaticky vede ke vzniku práva na náhradu škody (podle článku 7), zatímco u zpoždění tomu tak nikdy není. Jak naznačuje předkládací usnesení ve věci Sturgeon a jak uvedla Komise při jednání, nařízení se tedy jeví být založeno na předpokladu, že zrušení

20 — Rozsudek IATA a ELFAA, citovaný v poznámce pod čarou 16, bod 69; rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061, bod 18). Bod 2 odůvodnění v jedné větě hovoří o „zrušení nebo významném zpoždění letů", aniž by mezi nimi činil jakýkoliv rozdíl.

21 — Rozsudek IATA a ELFAA, citovaný v poznámce pod čarou 16, body 82 a 83, a stanovisko generálního advokáta Geelhoeda, body 121 a 122.

22 — Rozsudek IATA a ELFAA, uvedený v poznámce pod čarou 16, bod 85.

23 — Viz rovněž stanovisko generálního advokáta Geelhoeda ve věci, v níž byl vydán rozsudek IATA a ELFAA, uvedený v poznámce pod čarou 16, body 117 až 119, kde generální advokát odkazuje na čl. 153 odst. 2 ES (požadující, aby zákonodárce Společenství vzal požadavky ochrany spotřebitele v úvahu i v jiných politikách) a čl. 95 odst. 3 ES (požadující vysoký stupeň ochrany spotřebitele) a dochází k závěru, že ochrana spotřebitele je nepochybně legitimním cílem výslovně stanoveným ve Smlouvě.

nutně způsobuje cestujícím větší nepohodlí, a tudíž si zasluhuje vyšší formu ochrany, nežli „pouhé“ zpoždění [24].

52. Pro mne je zcela nejasné, proč tomu tak má být. Komise právě to ve svém písemném vyjádření připouští, když akceptuje, že zrušení ve skutečnosti nezpůsobují vždy více nepohodlí nežli zpoždění.

53. Dejme tomu, že cestující A a cestující B si rezervovali let z Bruselu do New Yorku s různými leteckými dopravci, se stejným časem odletu v 8:30 hodin. Když cestující A dorazil na letiště, byl informován, že jeho let byl zrušen. Bylo mu nabídnuto místo v jiném letu do New Yorku, který odlétá dalšího dne v 08:30 hodin. Cestující B se po příjezdu na letiště dozvěděl, že jeho let je zpožděn. Jeho let odlétá ve stejnou dobu jako nový let cestujícího A, tedy o den po plánovaném odletu. Oba cestující A i B dorazí do New Yorku ve stejnou dobu. Tito cestující jsou ve skutečnosti ve stejné situaci. Přesto pouze cestujícímu A je poskytnuto právo na automatické odškodnění podle nařízení.

54. Rozdíl mezi zrušením a zpožděním, který v současné době existuje v nařízení, se jeví být v rozporu s jeho účelem.

55. Tato skutečnost je ještě jasnější, vezme-li se v úvahu, že nařízení může vést k (paradoxnímu) výsledku, že cestujícím, kteří trpěli větším nepohodlím, může být odmítnuto automatické odškodnění, zatímco cestující, kteří trpěli menším nepohodlím je mohou získat. Vezměme stejné cestující A a B (zjevně „časté cestující“), kteří si oba rezervovali let z Bruselu do New Yorku s různými leteckými dopravci se stejným odletem v 10:30 hodin. Když cestující A dorazil na letiště, zjistil, že jeho let byl zrušen. Letecký dopravce ovšem bezprostředně navrhl jiný let s jiným dopravcem, který odlétal v 11:00 hodin. Když cestující B dorazil na letiště, byl informován, že jeho let bude zpožděn. Jeho let nakonec odletěl ve 22:30 hodin, tehdy 12 hodin po plánovaném odletu. Cestující B zjevně trpěl větším nepohodlím.

56. Cestující A (který stěží utrpěl újmu) bude moci požadovat náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení. Cestující B bude pouze moci, s plynoucím časem, požadovat stravu a občerstvení [25], několik telefonního hovorů (nebo telexů, faxů či e-mailů)

24 — Viz body odůvodnění 12 (zrušení) a 17 (zpoždění) odvodnění nařízení. Různá řešení, která navrhují, jsou v přímém rozporu s bodem odůvodnění 2, který uznává, že „odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí“.

25 — Článek 6 odst. 1 písm. c) bod i) zpětně odkazuje na čl. 9 odst. 1 písm. a). Vzhledem k tomu, že let v mém příkladu je transatlantický, by cestující B musel čekat čtyři hodiny před tím, nežli by mu vzniklo jakékoliv „právo na poskytnutí péče“ podle článku 9.

zdarma [26] a pak (po pěti hodinách) mu vznikne právo rozhodnout se pro vrácení ceny letenky, pokud se čekání nadále nejeví jako užitečné [27]. Právo na poskytnutí péče je nepochybně cenné, ale je těžko srovnatelné s náhradou škody, kterou získá cestující A.

57. Komise v důvodové zprávě, která doprovází její návrh nařízení, nabízí na základě toho, že opatření je určeno ke zvýšení ochrany spotřebitele, následující komentář k rozdílu mezi zrušením a zpožděním:

„Ačkoliv cestující trpí podobným nepohodlím a zklamáním ze zpoždění jako při odepření nástupu na palubu nebo zrušení, rozdíl je v tom, že dopravce je zodpovědný za odepření nástupu na palubu a zrušení (pokud se nejedná o důvody mimo jeho odpovědnost), ale nikoliv vždy za zpoždění“ [28].

26 — Tamtéž, odkazuje zpětně na čl. 9 odst. 2.

27 — Článek 6 odst. 1 písm. c) bod iii) odkazuje na čl. 8 odst. 1 písm. a).

28 — Důvodová zpráva k původnímu návrhu Komise, citovaná v poznámce pod čarou 12, bod 23.

58. Takové vysvětlení při přezkumu neobstojí.

59. Komise výslovně uznává, že nepohodlí, kterým trpí cestující, je podobné, ať byl jejich let významně opožděn nebo zrušen. Pokud tomu tak je (a jeví se, že ano), dalo by se očekávat, že s oběma kategoriemi cestujících bude zacházeno stejně, protože obě shodně potřebují a zasluhují ochranu (ale není tomu tak). Komise dále uvádí, že rozdíl mezi zrušením a zpožděním (a implicitně přinejmenším odůvodnění rozdílu v zacházení) je v tom, že provozovatel je vždy odpovědný za zrušení (s výjimkou případů, kdy tomu tak není) a že není vždy odpovědný za zpoždění (patrně s výjimkou případů, kdy odpovědný je). To je rozlišování tam, kde neexistuje rozdíl.

60. Zdá se mi, že výchozí logika (znovu na základě zvýšené ochrany spotřebitele) musela být taková, že není-li provozovatel odpovědný za nepohodlí (ať již způsobené zrušením nebo významným zpožděním), nemusí platit odškodné, a naopak tam, kde je odpovědný, platit musí. Jinými slovy, kritériem pro odškodnění není příčinná souvislost, nýbrž (šíře definované) zavinění na straně provozovatele.

61. Je-li tomu tak, stále to nevysvětluje, proč je s cestujícími, kteří trpí nepohodlím na základě zrušení, a s cestujícími vystavenými nepohodlí způsobenému významným zpožděním, zacházeno odlišně. Jak za významné zpoždění, tak za zrušení může (nebo nemusí) být odpovědný provozovatel. Nicméně rozdíl v zacházení podle nařízení nezávisí na zavinění na straně provozovatele. Závisí pouze na tom, zda to, co se stalo, je definováno jako zrušení, nebo jako zpoždění. A jiné objektivní vysvětlení rozdílu v zacházení není v *travaux préparatoires* k nalezení.

62. Rozdíl v zacházení se tedy jeví být v rozporu se zásadou rovného zacházení.

63. To je podpořeno skutečností, že ve věci IATA a ELFAA Soudní dvůr jasně a jednoznačně rozhodl, že ochrana spotřebitele je hlavním cílem nařízení. Z pohledu cestujících je s osobami ve srovnatelném postavení zacházeno odlišně a jedna kategorie je zvýhodněna (cestující, jejichž lety jsou zrušeny) a druhá znevýhodněna (cestující, jejichž lety jsou významně zpožděny).

64. Jeví se rovněž – alespoň na první pohled – že primárního cíle nařízení (zvýšené ochrany spotřebitele) může být dosaženo opatřeními, která respektují zásadu rovného zacházení. Přísluší ovšem zákonodárci Společenství, aby taková opatření zkoumal a rozhodl o nich [29].

65. V projednávané věci Soudnímu dvoru nebyl předložen – s výjimkou stručné zmínky polské vlády – argument týkající se možného dopadu zásady rovného zacházení na projednávanou věc. Možnost, aby zkoumání rozdílu mezi zrušením a zpožděním vedlo k závěru, že způsob, jakým nařízení zachází s těmito dvěma pojmy, porušuje základní zásadu práva ES, proto nebyla dostatečně zkoumána. Jsem si vědoma toho, že mohou existovat protiargumenty, které jsem neurčila. Jak orgány, tak členské státy by měly mít možnost vyjádřit se k analýze, kterou jsem právě předložila, a uvést argumenty týkající se objektivního odůvodnění.

29 — Čistě pro ilustraci: bylo by možné přijmout ustanovení omezující automatické náhrady škody na případy zrušení bez přesměrování v určité lhůtě (například dvě hodiny), zatímco by stanovilo automatické náhrady škody v případě zpoždění delšího nežli stejně definovaná lhůta. Pro zrušení (jako nyní) by letecký dopravce nebyl povinen poskytovat peněžité odškodnění, pokud by prokázal, že zpoždění nebo zrušení bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné se vyhnout, i kdyby byla přijata veškerá rozumná opatření. Bylo by třeba srovnatelného ustanovení pro úpravu zpoždění, u kterých by letecká společnost prokázala, že za ně nenese jakoukoliv odpovědnost. Konkrétní délka by se mohla, pokud by to bylo nutné a vhodné, lišit podle vzdálenosti trasy letu (jako v nynějších čl. 6 odst. 1 a 7 odst. 2 nařízení). Taková úprava by podle mého názoru rovněž uspokojila požadavek proporcionality (výslovně uplatněný ve věci IATA a ELFAA, rozsudek citovaný v bodě 16, bod 79).

66. Navrhuji proto, aby Soudní dvůr nařídil znovuotevření ústní části řízení a vyzval členské státy, Komisi, Evropský parlament a Radu k předložení vyjádření ohledně této otázky.

67. Pokud Soudní dvůr nebude s tímto přístupem souhlasit, nabízím následující poznatky týkající se otázky, zda je možné vykládat nařízení v souladu se zásadou rovného zacházení [30].

Známky toho, že let byl zrušen

68. Faktory, které byly citovány před Soudním dvorem a ve vnitrostátním právu a právní nauce [31] jako možné příklady známek toho, že let byl zrušen, zahrnují: změnu leteckého dopravce, změnu čísla letu, změnu odletového nebo příletového letiště, vrácení zavazadel cestujícím, nové odbavení cestujících, nové přidělení sedadel, přidělení všech cestujících do jednoho či více letadel, vydání nových palubních vstupenek a skutečnost, že let byl označen pilotem (nebo jiným členem posádky) za „zrušený“ nebo byl takto označen na informační tabuli odletů.

69. Zdravý rozum napovídá, že všechny tyto faktory mohou být známkami toho, že let byl zrušen, a nikoli pouze zpožděn. Čím více se jich vyskytne společně, tím více je pravděpodobné, že skutečně došlo ke zrušení. Zároveň si však nemyslím, že jakýkoliv jednotlivý faktor může být rozhodující.

70. Například stažení letadla z provozu nevede automaticky ke zrušení letu, pro který bylo letadlo určeno. Let se i tak může uskutečnit, pokud bude použito náhradní letadlo [32]. Považuji za nevýznamné, zda cestující budou přiděleni do jednoho či více náhradních letadel [33].

71. Podobnou analýzu lze použít na většinu ostatních uvedených faktorů. Jsou nedílnou součástí letecké dopravy. Mohou nastat

30 — Pokud je nezbytné vyložit ustanovení sekundárního práva Společenství, je třeba dát přednost – pokud je to možné – výkladu, který uvádí ustanovení do souladu se Smlouvou a základními zásadami práva Společenství. Viz například rozsudek ze dne 10. července 2008, Bertelsmann a Sony Corporation of America v. Impala (C-413/06 P, Sb. rozh. s. I-4951, bod 174 a citovaná judikatura).

31 — Viz například R. Schmid, „Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis – Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004“ (2006) NJW 26, s. 1843; E. Gaedtke, „Fluggastrechte: Praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004“, (2007) Verbraucher und Recht, s. 203 a 204; B. Wagner, „Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004“, (2006) VuR, s. 338 a 339, a judikatura uvedená v těchto článcích.

32 — Viz mé stanovisko ve věci Kramme, citované v poznámce pod čarou 15, bod 39.

33 — Faktor uvedený v předkládacím usnesení ve věci Böck a Lepuschitz.

i v kontextu jinak běžného letu (dokonce i letu, který není zpožděn).

72. Komise, podpořená při jednání zástupci S. Böcka a Ch. Lepuschitz, společnosti Condor a řecké vlády, ve svém písemném vyjádření uvádí, že změna čísla letu [34] je významnou známkou toho, že let byl zrušen [35]. S tím souhlasím.

73. Nové číslo však není zcela spolehlivým návodem k odlišení zpožděných letů od zrušených. Číslo letu mohlo být změněno čistě z technických důvodů, které jsou mimo kontrolu leteckého dopravce, i když se žádný jiný z parametrů letu nezměnil [36]. Za takových okolností nemůže být změna čísla letu přesvědčivým důkazem zrušení. A naopak, zachování původního čísla letu nutně neprokazuje, že let zrušen nebyl.

74. Totéž platí pro prohlášení zaměstnanců leteckého dopravce a jiného letištního personálu, podle nichž byl let zrušen. Není obtížné představit si nekonečné hašteření před vnitrostátními soudy ohledně toho, zda stresovaný zaměstnanec, který řekl cestujícímu ve strkající se skupině čekající na obsloužení u přelidněné přepážky, že let byl zrušen, byl k takovému prohlášení oprávněn (či zda vůbec zaměstnanec a cestující dostatečně rozuměli společnému jazyku pro to, aby vše, co bylo řečeno, mělo jednoznačný význam). Oznámení pilota nebo oficiální uvedení na informační tabuli odletů by mělo větší váhu, ale nutně by nebylo rozhodující.

75. Vzhledem k tomu, že žádný z uvedených faktorů nemůže být sám o sobě rozhodující, musí vnitrostátní soudy v každém individuálním případě posoudit význam každého z nich, vyskytují-li se v kombinaci. To může vést k významným problémům s právní jistotou [37].

76. Je rovněž zjevné, že sami letečtí dopravci mají významný vliv na řadu faktorů, které

34 — Rovněž uvedeno v předkládacím usnesení ve věci Böck a Lepuschitz.

35 — Komise ve svém informačním dokumentu k nařízení obdobně uvádí, že podle jejího názoru let „může být považován za zrušený, když se změní číslo letu pro stejnou trasu, pro kterou má cestující smlouvu na konkrétní den a čas“. Informační dokument Generálního ředitelství pro energii a dopravu: Odpovědi na otázky o použití nařízení č. 261/2004, dostupný na http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf.

36 — Například na trase, na které pravidelný letecký dopravce provozuje každodenní let, je docela pravděpodobné, že lety v pondělí a úterý budou mít stejná čísla letu. Pokud tomu tak je a pokud by pondělní let byl opožděn o 24 hodin, muselo by být číslo letu změněno, aby se zabránilo možným zmatkům v instrukcích řízení letového provozu, jelikož pilot pondělního letu a pilot úterního letu se budou připravovat na odlet, požádají o odletový slot, povolení k pojíždění (atd.) ve stejné či velmi blízké době.

37 — Viz body 89 a 90 dále.

mohou být použity k odlišení zpoždění od zrušení. Je v hospodářském zájmu takových dopravců, aby přijali kroky k zajištění toho, že událost bude klasifikována jako zpoždění, a nikoli jako zrušení, bez ohledu na délku zpoždění, a zpochybnění (kdykoliv je to možné) tvrzení cestujících, že let byl skutečně zrušen [38].

Čas jako faktor pro určení, že došlo ke zrušení

77. Na rozdíl od faktorů uvedených výše nelze plynutí času zmanipulovat [39]. Může se fakticky stát „nepřiměřeně dlouhé" zpoždění zrušením, vedoucím ke vzniku nároku na náhradu podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení?

78. Sturgeonovi, S. Böck a Ch. Lepuschitz, rakouská, francouzská, řecká, italská, polská a švédská vláda a Komise jsou toho názoru, že po uplynutí určité doby může být zpoždění považováno za zrušení. Spojené království nicméně soudí, že pouze zákonodárce Společenství může řádně zavést uplynutí určitého časového úseku jako prostředek k odlišení těchto dvou událostí. Condor tvrdí, že článek 19 Montrealské úmluvy poskytuje cestujícím nárok na odškodnění, byl-li jejich let zpožděn. Úvahy o ochraně cestujících tudíž nevyžadují, aby významné zpoždění bylo vykládáno jako zrušení ve smyslu článku 5 nařízení.

79. Posledním argumentem se mohu stručně zabývat. Montrealská úmluva je ve Společenství zajisté použitelná. Upravuje odškodnění založené na nápravě škody. Takové odškodnění může být v konkrétním případě výhodnější pro konkrétního cestujícího nežli automatická paušální náhrada škody bez prokázání skutečné škody pro případy zrušení letů, která je stanovena v čl. 7 odst. 1 nařízení. Systém zavedený nařízením je odlišný od systému zavedeného článkem 19 Montrealské úmluvy a doplňuje jej [40]. Cestující, jejichž let byl zrušen, získají náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 nařízení, „aniž by […] měli být

38 — Ve zprávě o praktickém dopadu nařízení Komise vyjádřila znepokojení, že letecké společnosti mohou překvalifikovávat zrušení na významné zpoždění za účelem vyhnout se požadavkům na výplatu náhrad, ačkoliv není možné získat jasné statistické důkazy (pokles počtu zrušených letů a nárůst zpoždění) takové praxe: viz sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě podle článku 17 nařízení (ES) č. 261/2004 o uplatňování a výsledcích uvedeného nařízení, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, KOM(2007) 168 konečné, bod 4.1.2. Projednávané předběžné otázky jsou důkazem tohoto možného problému.

39 — Viz pronikavý postřeh Zmarchroba (zkušeného pekelníka, který radí svému synovci ohledně umění svádění ke hříchu), že lidské bytosti vždy tvrdí, že mají „svůj" čas: „Lidé pořád uplatňují nároky na vlastnictví, které ať v nebi nebo pekle zní stejně směšně." [C. S. Lewis, Rady zkušeného ďábla (1942), s. 112 a 113].

40 — Článek 12 odst. 1 nařízení objasňuje, že paušální náhrada stanovená v čl. 7 odst. 1 nenahrazuje odškodnění podle Montrealské úmluvy.

vystaveni nesnázím spojeným s podáváním žalob na náhradu škody před soudy“ [41]. Pokud významné zpoždění a zrušení způsobí podobné nepohodlí cestujícím, ochrana cestujících hovoří pro to, aby v obou případech existoval vhodný systém automatického paušálního odškodnění. To postačí k vypořádání se s argumentem společnosti Condor.

80. A pokud jde o hlavní argument, že se zpoždění po určité době stává *de facto* zrušením?

81. Z hlediska zdravého rozumu čas zjevně je faktorem při určení toho, zda byl let zrušen. Pokud se určitý počet výše uvedených faktorů objeví v kombinaci nebo byl let zpožděn o nepřiměřeně dlouhou dobu, jde o výraznou známku toho, že let byl ve skutečnosti zrušen.

82. Krom toho, jak uvedla Komise při jednání, když si cestující rezervuje let, vznikne implicitní smlouva s leteckým dopravcem o dopravě mezi dvěma body v určité době. Pokud je odlet letu nepřiměřeně zpožděn, je obtížné tvrdit, že let je stále „letem, který byl dříve plánován“ [42]. Tudíž, kupříkladu létá-li pravidelně let každý den ve stejnou dobu, za normálních okolností skutečnost, že neodletěl ani do doby, kdy odstartoval let z následujícího dne, je významnou známkou toho, že první let byl zrušen [43].

83. Při neexistenci jakékoliv definice musí být pojem „zpoždění“ vykládán ve světle ustanovení nařízení jako celku a jeho cílů [44]. Pokud bude plynutí času považováno za významný faktor při určení toho, že došlo ke zrušení, zřetelně to posílí cíl nařízení spočívající ve zvýšení ochrany cestujících. S tímto přístupem jsou však spojeny dvě obtíže. Zaprvé, co se rozumí „nepřiměřeným zpožděním“? Zadruhé, je přípustné vykládat nařízení takovým způsobem, který klasifikuje nepřiměřené zpoždění jako *de facto* zrušení?

41 — Viz rozsudek IATA a ELFAA, uvedený v poznámce pod čarou 16, bod 45, kde Soudní dvůr vysvětlil rozdíl mezi systémem Montrealské úmluvy a automatickým nárokem na pomoc ohledně zpoždění podle článku 6 nařízení.

42 — Viz definici „zrušení“ v čl. 2 písm. l) nařízení.

43 — Netvrdím, že pokud je let provozován každý týden, by použití takového postupu muselo znamenat, že náhrada za zrušení může být požadována teprve poté, kdy odstartoval let z následujícího týdne.

44 — Viz obdobně rozsudek Emirates Airlines, uvedený v poznámce pod čarou 16, body 27 a 28.

Kdy je zpoždění „nepřiměřené“

84. Komise správně zdůrazňuje, že nařízení neobsahuje základ pro určení konkrétního okamžiku, po jehož uplynutí je možné zpoždění klasifikovat jako zrušení. Nařízení jasně ukazuje, že zpoždění může trvat déle než pět hodin [čl. 6 odst. 1 bod iii)] a že může být prodlouženo do následujícího dne a eventuálně i dále [čl. 6 odst. 1 bod ii) ve spojení s čl. 9 odst. 1 písm. b) první odrážkou].

85. Francouzská vláda uvádí, že nařízení obsahuje řadu prvků, které mohou sloužit jako ukazatele. Podle čl. 6 odst. 1 nařízení se doba vedoucí ke vzniku povinnosti nabídnout zvláštní formy pomoci liší podle vzdálenosti letu: dvě hodiny či méně v případě letů o délce 1500 km či kratších [45], tři hodiny a více u všech letů uvnitř Společenství o délce mezi 1500 a 3500 km [46] a čtyři hodiny či více v případě ostatních letů [47]. Zákonodárce Společenství tedy učinil nárok na péči závislým na vzdálenosti letu – cestující letící dále musí čekat déle před tím, nežli jim vznikne nárok na poskytnutí péče [48].

86. Posouzení toho, kdy se zpoždění stane „nepřiměřeným“, a tudíž je možné jej kvalifikovat jako zrušení, by mohlo zohledňovat různé doby uvedené v citovaných ustanoveních. Nicméně k tomu, aby zpoždění bylo „nepřiměřené“, musí být zřetelně delší nežli každé z uvedených časových rozmezí. Otázka pak bude znít: o jak dlouho?

87. Považuji za nemožné identifikovat s přijatelnou mírou přesnosti, jaká doba musí uplynout před tím, než se zpoždění stane „nepřiměřeným“.

88. Bude proto příslušet vnitrostátnímu soudu, aby v každém individuálním případě posoudil skutkové okolnosti a zaujal názor založený na kombinaci vnitrostátní právní tradice, zdravého rozumu a instinktu, spíše než na přesné právní normě Společenství, pokud jde o to, zda zpoždění bylo v daném

45 — Písmeno a).
46 — Písmeno b).
47 — Písmeno c).

48 — Viz taktéž čl. 7 odst. 2 a obdobně čl. 5 odst. 1 písm. c) bod ii) a iii) nařízení. Body odůvodnění nenabízejí vysvětlení odstupňovaných nároků na poskytnutí péče, které lze přisuzovat spíše pragmatickému posouzení toho, co je přijatelnou hospodářskou zátěží, která má být uložena leteckým dopravcům (s ohledem na to, jaká zpoždění se obvykle vyskytují pro krátké, středně dlouhé a dálkové lety), nežli jakékoliv hlubší logice týkající se relativních potřeb cestujících.

případě „nepřiměřené“ a fakticky by mělo být považováno za zrušení. Judikatura dosud ukazuje, že se vnitrostátní soudy se značně liší ohledně toho, zda vzít čas v úvahu při rozhodování, zda došlo ke zrušení, a pokud ano, v jakém rozsahu [49]. Vedle potvrzení toho, že čas může být významným faktorem při určení, že došlo ke zrušení a že plánovaná délka letu má být vzata v úvahu při posouzení, zda se zpoždění stalo nepřiměřeným, nemůže být Soudní dvůr vnitrostátním soudům mnoho nápomocen formou konkrétních užitečných vodítek.

Je přípustné zacházet se zpožděním jako s de facto zrušením?

89. Z toho vyplývající variabilita výsledků může být ve střetu se zásadou právní jistoty.

90. Podle ustálené judikatury zásada právní jistoty – která je jednou ze základních zásad práva Společenství – vyžaduje zejména, aby právní úprava byla jasná a přesná a její účinky byly předvídatelné, zejména pokud může vyvolat nepříznivé důsledky pro jednotlivce a podniky [50]. Zásady ochrany legitimního očekávání a právní jistoty jsou tedy součástí právního řádu Společenství. Z tohoto důvodu musejí být respektovány orgány Společenství [51]. Zajisté je důležité, aby cestující i letečtí dopravci znali rozsah svých práv a povinností. Pokud bude ponecháno vnitrostátním soudům členských států, aby rozhodly, kdy je zpoždění „nepřiměřené“, bude výsledek pro všechny účastníky řízení málo jistý, přesný nebo předvídatelný.

91. Pokud by bylo možné buď definovat přesný okamžik, kdy se zpoždění stane nepřiměřeným, nebo vypracovat soubor kritérií, která by mohla sloužit jako efektivní vodítko pro vnitrostátní soudy, odpověď na tuto otázku by znamenala volbu mezi velmi teleologickým přístupem k ochraně spotřebitele a samotným a doslovným zněním nařízení.

92. V projednávané věci se mi zdá, že volba je jednodušší.

49 — Viz například judikatura citovaná v dílech uvedených v poznámce pod čarou 31.

50 — Viz rozsudek ze dne 18. prosince 2008, Altun (C-337/07, Sb. rozh. s. I-10323, bod 60 a citovaná judikatura). Ohledně uvedené zásady a zásady ochrany legitimního očekávání obecně viz například S. Schønberg, *Legitimate Expectations in Administrative Law* (2000).

51 — Viz rozsudek ze dne 19. března 2009, Mitsui & Co. Deutschland (C-256/07, Sb. rozh. s. I-1951, bod 31 a citovaná judikatura).

93. Jakýkoliv číselně vyjádřený práh pro vznik nároku vymezuje dvě skupiny – těch šťastných a těch nemajících štěstí – a při stanovení takového prahu musí být zákonodárce opatrný, aby neporušil zásadu rovného zacházení. Zákonodárce má právo stanovit číselnou hodnotu a pak ji obhajovat jako objektivně odůvodněnou, je-li jeho volba zpochybňována jako porušení této zásady. Skutečný výběr takové magické hodnoty je legislativní výsadou. Pokud jde o to, že výběr jakékoliv hodnoty je do jisté míry svévolný, jeho svévolnost spadá do této výsady (prostor pro legislativní uvážení).

94. Zákonodárce Společenství tedy může vybrat konkrétní časový limit (23 a půl hodiny, 24 hodin, 25 hodin nebo 48 hodin – kterýkoliv z nich) vedoucí ke vzniku práva na náhradu škody. Soudní dvůr tak učinit nemůže. Jakékoliv číslo, jež by jím mělo být vybráno, by do nařízení vneslo něco, co jednoduše neobsahuje a bylo by soudním přisvojováním této legislativní výsady.

95. Zásadně, bez ohledu na zvolený práh, podle stávající struktury nařízení budou mít všichni cestující zrušených letů nadále automatický nárok na náhradu škody, zatímco pouze cestující nepřiměřeně zpožděných letů (ať se Soudní dvůr rozhodne definovat tento pojem jakkoli) budou mít takové právo. S některými cestujícími v objektivně podobných situacích bude stále zacházeno odlišně. Někteří cestující, kteří trpěli jen menším nepohodlím, získají přesto automatické odškodnění, zatímco jiní, kteří trpěli mnohem větším nepohodlím, zůstanou bez odškodnění [52].

Závěr ohledně otázek týkajících se zpoždění a zrušení

96. Zdá se mi, že ve snaze vyhnout se Skylle (zjevné diskriminaci cestujících, jejichž lety jsou nepřiměřeně zpožděny ve srovnání s cestujícími, kteří získají automatické odškodnění za své zrušené lety) jsme okamžitě vrženi do Charybdy (právní nejistota). Krom toho výchozí obtíže, které jsem identifikovala dříve v souvislosti se zásadou rovného zacházení, nejsou bohužel vyřešeny přijetím teleologického přístupu k „nepřiměřenému zpoždění“. Zdá se mi, že jsou vlastní stávající struktuře nařízení.

52 — Viz příklady uvedené v bodech 53, 55 a 56 výše.

97. Proto, jelikož si nemyslím, že výchozí problém může být „opraven“ výkladem, jakkoliv konstruktivním, navrhuji, aby Soudní dvůr znovuotevřel ústní část řízení podle článku 61 jednacího řádu Soudního dvora a vyzval členské státy, Komisi, Evropský parlament a Radu k vyjádření, zda články 5 a 7 nařízení a článek 6 nařízení, a konkrétně rozdíl, který zavádějí mezi zrušením a zpožděním, nejsou s ohledem na zásadu rovného zacházení neplatné.

K pojmu „mimořádné okolnosti“

98. Třetí otázka předložená ve věci Böck a Lepuschitz usiluje o objasnění, zda technické obtíže letadla a z nich vyplývající změny letového plánu spadají do definice mimořádných okolností.

99. Touto otázkou jsem se podrobně zabývala ve svém stanovisku ve věci Kramme [53], ale žádost o rozhodnutí o předběžnou otázku byla vzata zpět před tím, nežli Soudní dvůr rozhodl. Podobná předběžná otázka byla poté předložena ve věci Wallentin-Hermann [54].

100. Ve svém rozsudku Soudní dvůr rozhodl, že čl. 5 odst. 3 nařízení „musí být vykládán v tom smyslu, že technická závada na letadle, která má za následek zrušení letu, nespadá pod pojem ‚mimořádné okolnosti‘ ve smyslu uvedeného ustanovení, s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole“ [55].

101. Stejně musí být přirozeně zodpovězena třetí otázka ve věci Böck a Lepuschitz.

53 — Citované v poznámce pod čarou 15.

54 — Citované v poznámce pod čarou 20.

55 — Rozsudek ve věci Wallentin-Hermann, citovaný v poznámce pod čarou 20, bod 34.

Závěry

102. V důsledku toho navrhuji, aby:

1) Soudní dvůr před rozhodnutím o otázkách předložených Bundesgerichtshof a první a druhé otázce předložené Handelsgericht Wien znovuotevřel ústní část řízení podle článku 61 jednacího řádu a vyzval členské státy, Komisi, Evropský parlament a Radu k vyjádření, zda nejsou články 5 a 7 a článek 6 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, v rozsahu, v němž činí rozdíl mezi zrušením a zpožděním (bez ohledu na jeho délku), neplatné s ohledem na zásadu rovného zacházení.

2) Až bude vydán rozsudek, měla by být třetí otázka předložená Handelskgerich Wien zodpovězena takto:

„Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že technická závada na letadle, která má za následek zrušení letu, nespadá pod pojem ‚mimořádné okolnosti' ve smyslu uvedeného ustanovení, s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole."