# NÁVRHY GENERÁLNEJ ADVOKÁTKY

ELEANOR SHARPSTON

prednesené 2. júla 2009 [1]

1. Bundesgerichtshof (Najvyšší spolkový súd, Nemecko) a Handelsgericht Wien (Obchodný súd vo Viedni, Rakúsko) žiadajú, aby Súdny dvor objasnil rozlíšenie medzi pojmami „meškanie“ a „zrušenie“ letu v súvislosti s nariadením (ES) č. 261/2004 (ďalej len „nariadenie“) [2]. Handelsgericht Wien okrem toho žiada objasniť význam pojmu „mimoriadne okolnosti“, ktorý je uvedený v článku 5 ods. 3 tohto nariadenia.

## Relevantné právne ustanovenia

### *Montrealský dohovor* [3]

2. Montrealský dohovor, ktorého signatárom je aj Spoločenstvo, modernizuje a konsoliduje Varšavský dohovor [4]. Jeho cieľom je okrem iného ochrana záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a poskytovanie spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady. [5]

1 — Jazyk prednesu: angličtina.

2 — Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

3 — Montrealský dohovor z 28. mája 1999 o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, schválený v mene Spoločenstva rozhodnutím Rady 2001/539/ES 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). Tento dohovor nadobudol účinnosť v Spoločenstve 28. júna 2004.

4 — Varšavský dohovor z 12. októbra 1929 o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave, Zbierka zmlúv Ligy národov, zväzok 137, s. 11.

5 — Pozri druhé a tretie odôvodnenie.

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

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

*Zmluva ES*

4. Článok 3 ES stanovuje:

„1. Na účely stanovené v článku 2[ [6]] činnosti Spoločenstva zahŕňajú, ako to vyplýva z ustanovení tejto zmluvy a z časového plánu v nej stanovenom:

t) príspevky na posilnenie ochrany spotrebiteľa;

…“.

*Nariadenie č. 261/2004*

5. Nariadenie obsahuje tieto odôvodnenia:

„…

(2) Odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie alebo veľké meškanie letov spôsobuje cestujúcim vážne problémy a nepohodlie.

6 — „Úlohou Spoločenstva je utvorením spoločného trhu, hospodárskej a menovej únie a uskutočňovaním spoločných politík a činností uvedených v článkoch 3 a 4 [splniť rad cieľov, medzi ktorými je napríklad podpora harmonického, vyrovnaného a trvalo udržateľného rozvoja]“.

…

(12) Rovnako by sa mali zmenšiť ťažkosti a nepohodlie cestujúcich spôsobené zrušením letov; toto by sa malo dosiahnuť tým, že dopravcovia budú nútení informovať cestujúcich o zrušení pred plánovaným časom odletu a navyše im ponúknuť primerané presmerovanie tak, aby sa cestujúci mohli zariadiť inak; ak tak neurobia, mali by leteckí dopravcovia cestujúcim poskytnúť náhradu okrem prípadov, keď zrušenie letu nastane za mimoriadnych okolností, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

…

(17) O cestujúcich, ktorých lety určitý čas meškajú, by malo byť primerane postarané a mali by mať možnosť zrušiť svoje lety so zodpovedajúcou úhradou letenky, alebo v nich pokračovať za uspokojivých podmienok.

…“.

6. Na účely tohto nariadenia definuje článok 2 ods. 1 pojem „zrušenie“ ako „neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým naplánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované“. Neexistuje však ekvivalentná definícia pojmu „meškanie“.

7. Článok 5 nazvaný „Zrušenie“ stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

…

a) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 8[7]; a

b) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. a) a článkom 9 ods. 2[8], 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

7 — Pozri bod 10.
8 — Pozri bod 11.

v článku 9 ods. 1 písm. b) a v článku 9 ods. 1 písm. c); a

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

i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo

ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase príletu; alebo

iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase príletu.

2. Keď boli cestujúci informovaní o zrušení, poskytnú sa im informácie o možnej alternatívnej preprave.

3. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

4. Dôkazné bremeno pokiaľ ide o to, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu, spočíva na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi“.

8. Článok 6 nazvaný „Meškanie“ stanovuje:

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

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

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

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

prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcim ponúkne:

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

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

iii) keď je meškanie aspoň päť hodín, pomoc podľa článku 8 ods. 1 písm. a)[10].

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

9. Článok 7 s názvom „Právo na náhradu“ stanovuje:

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

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

b) 400 eur v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km;

9 — Pozri bod 11.

10 — Pozri bod 10.

c) 600 eur v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b).

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

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

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

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

c) o štyri hodiny v súvislosti s letmi, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

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

…“.

10. Článok 8 nazvaný „Právo na náhradu alebo presmerovanie“ stanovuje:

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

a) — úhradou úplných nákladov na letenku v cene, za ktorú bola kúpená, za časť alebo časti nevykonanej cesty a za časť alebo časti už vykonanej cesty, ak let už naďalej neslúži účelu vo vzťahu k pôvodnému cestovnému plánu cestujúceho alebo v spojení s ním, do siedmich dní prostriedkami uvedenými v článku 7 ods. 3,

— spiatočným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti;

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

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

…“.

11. Článok 9 s názvom „Právo na starostlivosť“ stanovuje rôzne druhy starostlivosti, na ktoré majú nárok cestujúci:

„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. …“.

**Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky**

*Vec Sturgeon, C-402/07*

12. Christopher Sturgeon a jeho manželka si objednali u spoločnosti Flugdienst GmbH (ďalej len „Condor“) pre seba a svoje dve deti spiatočný let z Frankfurtu do Toronta. Ďalej už budem odkazovať na celú rodinu ako na „rodinu Sturgeon“.

13. Rodina Sturgeon sa mala vrátiť letecky z Toronta 9. júla 2005, pričom čas odletu bol určený na 16.20 hod. V skutočnosti sa však let uskutočnil až nasledujúci deň. Následkom toho priletela do Frankfurtu o 25 hodín neskôr, než bol plánovaný prílet, to znamená 11. júla 2005 o 7.00 hod. alebo 7.15 hod.

14. Rodina Sturgeon tvrdí, že 9. júla 2005 okolo 23.30 hod. kapitán lietadla oznámil zrušenie letu a táto informácia bola zobrazená aj na informačnej tabuli o odletoch. Batožina, ktorá už bola naložená do lietadla, bola cestujúcim vrátená a cestujúci boli autobusom dovezení na prenocovanie do hotela, kde prišli okolo 2.30 hod. Nasledujúci deň sa cestujúci museli znovu zaregistrovať pri priehradke inej leteckej spoločnosti, boli im pridelené iné miesta na sedenie než v predchádzajúci deň a museli sa opätovne podrobiť bezpečnostnej kontrole. Číslo tohto spiatočného letu, uskutočneného 1 deň neskôr než mal byť pôvodný let, však zodpovedalo číslu rezervácie.

15. Rodina Sturgeon sa domnieva, že na základe všetkých týchto okolností a predovšetkým meškania trvajúceho 25 hodín v skutočnosti nešlo o meškanie, ale o zrušenie letu, a preto jej vzniká nárok na náhradu vo výške 600 eur na osobu, ktorá je vyplácaná pri zrušení letu. [11]

16. Condor tvrdí, že išlo len o meškanie.

17. Amtsgericht Rüsselsheim sa domnieval, že došlo k meškaniu a nie k zrušeniu letu a na základe toho zamietol návrh rodiny Sturgeon na náhradu škody.

18. Landgericht Darmstadt zamietol odvolanie, ale vyhlásil za prípustný kasačný opravný prostriedok pred Bundesgerichtshof z dôvodu, že rozlíšenie medzi pojmom

11 — Okrem toho žiadajú náhradu škody z dôvodu straty na zárobku, za nevyužité letenky a za prepadnuté lístky na vlak. Subsidiárne žiadajú preplatenie 30 % z ceny leteniek. Žiaden z týchto návrhov však nie je relevantný na účely položených prejudiciálnych otázok.

„zrušenie“ letu a „meškanie“ nie je jasné a má zásadný význam.

*Vec Böck a Lepuschitz, C-432/07*

20. Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz si objednali u spoločnosti Air France SA (ďalej len „Air France“) let z Viedne do Mexika. Ich cesta zahŕňala tieto letecké spojenia: 18. februára 2005 let z Viedne do Paríža a z Paríža do Mexika; 7. marca 2005 let z Kankúnu do Mexika a z Mexika do Paríža; 8. marca 2005 let z Paríža do Viedne.

19. Bundesgerichtshof sa domnieval, že rozhodnutie o kasačnom opravnom prostriedku rodiny Sturgeon závisí od výkladu článku 2 písm. l) a prípadne článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia. Tento súd preto prerušil konanie a položil Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

21. Pri registrácii pre let AF439 s odletom z Mexika 7. marca 2005 o 21.30 hod. boli pán Böck a pani Lepuschitz informovaní — ešte pred vykonaním samotnej registrácie — že tento let bol zrušený pre technickú poruchu. Ako odpoveď na ich žiadosť o náhradný let im boli ponúknuté miesta v lietadle spoločnosti Continental Airlines (ďalej len „Continental“), s číslom letu CO1725Y, s odletom z Mexika 8. marca 2005 o 12.20 hod.

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

22. Pán Böck a pani Lepuschitz prijali túto ponuku. Pre vydanie leteniek museli obaja v prvom rade požiadať o potvrdenie od pobočky Air France v Mexiku, na základe ktorého si mohli vyzdvihnúť letenky pri priečinku spoločnosti Contitental. Air France im ponúkla ubytovanie v hoteli, vrátane stravy a prepravy do hotela a z hotela. Pán Böck a pani Lepuschitz napokon prileteli do Viedne o 21 hodín neskôr, než bol plánovaný čas príletu.

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

23. Ostatní cestujúci, ktorí mali odletieť 7. marca 2005 letom AF439 a ktorí nezískali objednávku na let spoločnosti Continental, odleteli lietadlom s identifikačným kódom FGSPV z Mexika do Paríža 8. marca 2005 o 19.35 hod., pričom v čísle letu bola urobená malá zmena (AF439A) a v Paríži pristáli 9. marca 2005 o 13.09 hod. Let bol uskutočnený paralelne s pravidelným letom plánovaným spoločnosťou Air France na 8. marca.

24. Pán Böck a pani Lepuschitz žiadali od Air France sumu 600 eur na osobu z dôvodu náhrady škody za zrušenie letu v zmysle článku 5 v spojení s článkom 7 ods. 1 písm. c) nariadenia.

25. Súd prvého stupňa Bezirksgericht für Handelssachen Wien zamietol ich návrh a rozhodol, že let zo 7. marca 2005 meškal, ale nebol zrušený v zmysle nariadenia a že v prípade bežného meškania neexistuje žiaden nárok na náhradu škody.

26. Pán Böck a pani Lepuschitz sa odvolali na Handelsgericht Wien, ktorý sa rozhodol položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

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

2. Má sa článok 2 písm. l) nariadenia (ES) č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že prípady, v ktorých ide o prepravu cestujúcich s podstatným meškaním (22 hodín) pod doplneným číslom letu (pôvodné číslo letu s dodatkom písmena ‚A'), pričom sa iba časť cestujúcich, aj keď podstatná, z pôvodne registrovaných cestujúcich dodatočne prepraví spolu s ďalšími pôvodne nezaregistrovanými cestujúcimi, predstavujú namiesto ‚meškania' ‚zrušenie' letu?

V prípade kladnej odpovede na druhú otázku:

3. Má sa článok 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že technická porucha lietadla a s tým

spojené zmeny letových plánov predstavujú mimoriadne okolnosti (ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keby sa prijali všetky primerané opatrenia)?“

27. Písomné pripomienky predložili rodina Sturgeon, pán Böck a pani Lepuschitz, Condor, Air France a rakúska, francúzska, grécka, talianska, poľská, švédska vláda a vláda Spojeného kráľovstva, ako aj Komisia.

28. Na pojednávaní boli prednesené ústne návrhy v mene rodiny Sturgeon, pána Böcka a pani Lepuschitzovej, spoločnosti Condor, gréckej vlády, vlády Spojeného kráľovstva a Komisie.

**O rozlíšení medzi „meškaním“ a „zrušením“**

29. Vnútroštátny súd sa svojimi dvoma prejudiciálnymi otázkami vo veci Sturgeon pýta, či je pre existenciu „zrušenia“ podstatné, aby sa od pôvodného letového plánu upustilo a v opačnom prípade, či sa meškanie po uplynutí určitej doby môže zmeniť na zrušenie. V prvej a druhej prejudiciálnej otázke, ktoré boli položené Súdnemu dvoru vo veci Böck a Lepuschitz, sa vnútroštátny súd pýta, či meškanie o 22 hodín ešte predstavuje „meškanie“ v zmysle článku 6 nariadenia, alebo či toto meškanie, spojené s presunom cestujúcich na let s odlišným číslom, ktorý nezabezpečil prepravu všetkých cestujúcich, ktorí mali rezerváciu na pôvodný let, nepredstavuje skôr zrušenie.

30. Oba vnútroštátne súdy sa teda v podstate pýtajú, na základe čoho treba odlíšiť „meškanie“ od „zrušenia“ v zmysle článku 2 písm. l) nariadenia a či po uplynutí určitej doby možno „meškanie“ považovať za „zrušenie“ v zmysle nariadenia.

*Úvodné pripomienky — legislatívny vývoj nariadenia*

31. Komisia v bode 20 dôvodovej správy k návrhu pôvodného nariadenia [12] uviedla, že „zrušenie letu zo strany leteckého dopravcu predstavuje v skutočnosti odmietnutie poskytnúť službu, na ktorú sa zmluvne

12 — 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 („Dôvodová správa k pôvodnému návrhu Komisie“).

zaviazal, s výnimkou výnimočných okolností, ktoré ho zbavujú zodpovednosti, akými sú napríklad politická nestabilita, nepriaznivé poveternostné podmienky, neprimerané bezpečnostné podmienky alebo neočakávané technické poruchy. Zrušenie letu za normálnych okolností z obchodných dôvodov spôsobuje cestujúcemu nepríjemnosti a neprijateľné meškanie, najmä ak o ňom nebol vopred informovaný“. V bode 23 uviedla: „Hoci meškania spôsobujú cestujúcim nepríjemnosti a nepohodlie podobné tým, ktoré znášajú v prípade odmietnutia nástupu do lietadla alebo zrušenia letu, rozdiel medzi týmito dvoma situáciami pozostáva v skutočnosti, že letecký dopravca zodpovedá za odmietnutie nástupu do lietadla a za zrušenie letu (s výnimkou výnimočných okolností, ktoré ho zbavujú zodpovednosti), ale nie vždy zodpovedá za meškanie. … Ako je uvedené v oznámení o ochrane cestujúcich v leteckej doprave, Komisia sa domnieva, že za súčasných podmienok by leteckí dopravcovia nemali byť povinní nahradiť škodu cestujúcim, ktorých sa meškanie týka“.

32. Nie je ľahké pochopiť logiku, ktorá je v pozadí tohto rozlíšenia stanoveného Komisiou. Správa predovšetkým uvádza, že letecké spoločnosti vždy zodpovedajú za zrušenia, s výnimkou prípadov, kedy sú zodpovednosti zbavené z dôvodu výnimočných okolností (zásada sledovaná v konečnom znení článku 5 nariadenia, v ktorom boli „výnimočné okolnosti“ uvádzané Komisiou premenované na „mimoriadne okolnosti“). [13] Správa ďalej uvádza niekoľko okolností, za ktorých letecké spoločnosti nie sú (objektívne) zodpovedné za meškanie. Ide o okolnosti, za ktorých — podobne ako v prípade vyššie uvedených „výnimočných okolností“ v súvislosti so zrušením — letecká spoločnosť nie je (objektívne) zodpovedná. Z logického hľadiska by sa dalo očakávať, že správa navrhne (v súvislosti so zrušeniami a meškaniami), že od leteckých spoločností nie je možné žiadať o náhradu škody, pokiaľ nie sú za meškanie alebo za zrušenie objektívne zodpovedné. Táto správa sa však obmedzuje len na konštatovanie, že „Komisia sa domnieva, že za súčasných podmienok by leteckí prepravcovia nemali byť povinní nahradiť škodu cestujúcim, ktorých sa meškanie týka“.

33. Náhrada ponúknutá v návrhu Komisie v prípadoch zrušenia letov bola tá istá ako v prípadoch odmietnutia nástupu do lietadla a bod č. 11 tejto správy stanovuje „odstrašujúcu úroveň“ tejto náhrady. Výpočet bol vysvetlený v bode č. 14 správy, podľa ktorého „pre odradenie dopravcu pristúpiť k odmietnutiu nástupu do lietadla vo vzťahu ku všetkým cestujúcim, bez ohľadu na triedu, v ktorej cestujú, Komisia navrhuje stanoviť pevnú sadzbu náhrady, ktorá zodpovedá dvojnásobku výšky väčšiny taríf v biznis triede“.

13 — Pozri body 98 až 101.

34. Je možné, že rozlíšenie medzi „zrušením“ a „meškaním“, ktoré mala Komisia na mysli vo svojom návrhu, sa nezakladalo na následkoch, ktoré majú pre cestujúcich, ale na stupni zodpovednosti dopravcu — teda na rozlíšení medzi rozhodnutím zrušiť let z obchodných dôvodov („zrušenie“), od ktorého by mal byť dopravca odradený prostredníctvom odstrašujúcej náhrady, a konkrétnym pokusom o prepravu cestujúcich na miesto určenia, hoci s meškaním, z dôvodu vonkajších ťažkostí („meškanie“), kedy by dopravcovia boli povinní poskytnúť len určitú úroveň starostlivosti. Ak by to tak bolo, zdá sa, že tu existuje určitý zmätok medzi „dôvodom“ a „zavinením“. Nie je zložité predstaviť si prípady, v ktorých konkrétny pokus prepraviť cestujúcich na miesto určenia najrýchlejším možným spôsobom môže viesť k zrušeniu plánovaného letu (pretože je jasné, že lietadlo nevzlietne načas) a teda k zabezpečeniu odletu náhradným lietadlom. [14] Naopak, meškanie letu, ktorý bol objednaný len malým počtom cestujúcich, by sa mohlo predĺžiť z obchodných dôvodov, keďže letecká spoločnosť by chcela v prvom rade použiť prvé disponibilné a fungujúce náhradné lietadlo pre iný let, na ktorý existuje väčší počet rezervácií. [15] Ak by zásada, ktorá je v pozadí návrhu Komisie, bola tá, že „letecké spoločnosti sú povinné zaplatiť náhradu škody len vtedy, ak sú za ňu zodpovedné“, očakávalo by sa, že Komisia prijme ustanovenia, ktorými by určila (a sankcionovala) meškania, ku ktorým dôjde z obchodných dôvodov.

35. Nezdá sa však, že by sa počas legislatívneho procesu priznala osobitná pozornosť tomuto rozlíšeniu, predovšetkým po znížení výšky náhrady. Z konečnej verzie znenia nariadenia je zložité vyvodiť kritériá, ktoré by umožnili rozlíšenie medzi „zrušením“ a „meškaním“.

*O význame rozlíšenia medzi „zrušením“ a „meškaním“*

36. Článok 2 písm. l) nariadenia definuje „zrušenie“ letu ako „neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované“. Nariadenie nestanovuje žiadnu obdobnú definíciu pojmu „meškanie“ a tento pojem nie je definovaný ani vo Varšavskom a ani v Montrealskom dohovore. Článok 19 Montrealského dohovoru stanovuje iba všeobecne zodpovednosť dopravcu za škodu spôsobenú „omeškaním v leteckej preprave cestujúcich, batožiny alebo nákladu“. Tento výraz zdá sa zahŕňa viaceré — ak nie všetky — situácie, ktoré patria pod „zrušenie letu“ a má oveľa širší dosah v porovnaní s „meškaním letu“ v zmysle nariadenia.

37. Rozlíšenie medzi „meškaním“ a „zrušením“ v zmysle nariadenia je však dôležité. Článok 5 tohto právneho nástroja stanovuje právo na osobitnú náhradu cestujúcich, ktorých let bol zrušený, zatiaľ čo

14 — Keďže zrušenie zakladá náhradu škody pre cestujúcich v zmysle článku 7 nariadenia, v tomto príklade sa dospeje k zvrátenému výsledku, podľa ktorého je pre leteckú spoločnosť (ale nie pre cestujúcich) „výhodnejšie“ „obyčajné“ meškanie lietadla.

15 — Pozri skutkový základ sporu, ktorého sa týka návrh na začatie prejudiciálneho konania, v mojich návrhoch vo veci Kramme, C-396/06 (ktoré sú k dispozícii na internetovej stránke Súdneho dvora). Návrh bol stiahnutý ešte pred vyhlásením rozsudku.

článok 6 tohto nariadenia neuvádza obdobné ustanovenie o náhrade v prípade meškania.

38. Nariadenie má významnú zásluhu v priznaní automatickej náhrady cestujúcim, ktorých let bol zrušený. Ako však uviedla poľská vláda vo svojich písomných pripomienkach, rozlíšenie medzi zrušením a meškaním zavedené nariadením môže viesť k rozdielnemu zaobchádzaniu vo vzťahu k cestujúcim, ktorí sa nachádzajú v objektívne porovnateľných situáciách.

39. S tým sa nevyhnutne spája (základná) otázka, či nariadenie porušuje zásadu rovnosti zaobchádzania.

*Účinok zásady rovnosti zaobchádzania*

40. Podľa ustálenej judikatúry zásada rovnosti zaobchádzania alebo zákazu diskriminácie požaduje, aby sa s porovnateľnými situáciami nezaobchádzalo rôznym spôsobom a aby sa s rôznymi situáciami nezaobchádzalo rovnakým spôsobom, pokiaľ takéto zaobchádzanie nie je objektívne odôvodnené. [16]

41. Vo veci IATA a ELFAA bola namietaná platnosť článkov 5, 6 a 7 nariadenia s ohľadom na zásadu rovnosti zaobchádzania, ale z hľadiska leteckých spoločností, nie z hľadiska cestujúcich.

42. ELFAA v uvedenej veci tvrdila, že nízkonákladové letecké spoločnosti, ktoré zastupuje, trpia diskriminačným zaobchádzaním, keďže opatrenia stanovené v uvedených článkoch ukladajú rovnaké povinnosti všetkým leteckým dopravcom bez ich odlíšenia na základe ich cenovej politiky a ponúkaných služieb. ELFAA okrem toho uviedla, že právo Spoločenstva neukladá rovnaké povinnosti pre ostatné dopravné prostriedky, ako aj, implicitným spôsobom, že takéto vylúčenie sektora leteckej dopravy by bolo diskriminačné.

43. Súdny dvor rozhodol, že situácia podnikov pôsobiacich v jednotlivých druhoch dopravy nie je porovnateľná a že cestujúci, ktorí sú obeťami zrušenia alebo

16 — Pozri napríklad rozsudky z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, bod 95, a z 10. júla 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Zb. s. I-5237, bod 39.

veľkého meškania letu, sa nachádzajú v situácii objektívne odlišnej od situácie, v ktorej sa ocitajú cestujúci v iných druhoch dopravy v prípade udalostí rovnakého charakteru. Okrem toho, škoda spôsobená cestujúcim leteckých dopravcov v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letu je porovnateľná bez ohľadu na spoločnosti, s ktorými cestujúci uzavreli zmluvu a nesúvisí s cenovou politikou týchto spoločností.[17] Súd uzavrel, že „bez toho, aby teda bola dotknutá zásada rovnosti zaobchádzania vo vzťahu k cieľu sledovanému nariadením č. 261/2004, ktorého účelom je zvýšenie ochrany všetkých cestujúcich leteckých spoločností, prináleží zákonodarcovi Spoločenstva, aby so všetkými leteckými spoločnosťami zaobchádzal rovnako“.[18]

44. Súdny dvor v rozsudku IATA a ELFAA výslovne potvrdil, že základným cieľom nariadenia je zvýšenie ochrany všetkých cestujúcich leteckej dopravy. Toto tvrdenie totiž predstavuje základ analýzy Súdneho dvora a zamietnutia stanoviska ELFAA. ELFAA tvrdila, že letecká doprava je porovnateľná s ostatnými druhmi dopravy, pričom Súdny dvor tvrdil opak s ohľadom na cestujúcich, ktorí sú obeťami zrušenia alebo dlhého meškania letu. ELFAA tiež uviedla, že nemožno porovnať letecké spoločnosti s pravidelnými leteckými linkami a nízkonákladové letecké spoločnosti, pričom Súdny dvor tvrdil, že sú porovnateľné s ohľadom na cestujúcich, ktorí sú obeťami zrušenia alebo dlhého meškania letu. V skratke, ELFAA vyzvala Súdny dvor, aby urobil analýzu nariadenia z hľadiska leteckých spoločností a Súdny dvor zamietol tento prístup a analyzoval stanovisko ELFAA (a nariadenie) z *hľadiska cestujúcich.*

45. Okrem toho treba uviesť, že Súdny dvor vo svojej celej analýze posudzoval cestujúcich, ktorí sú obeťami zrušenia a tých, ktorí sú obeťami veľkého meškania, ako *jednu kategóriu*.

46. Ako uviedol Súdny dvor v rozsudku Arcelor Atlantique a Lorraine a i., „predpokladom porušenia zásady rovnosti zaobchádzania z dôvodu rozdielneho zaobchádzania je, že uvedené situácie sú porovnateľné vzhľadom na všetky okolnosti, ktoré ich charakterizujú“. Okolnosti, ktoré charakterizujú rozdielne situácie a tým ich porovnateľný charakter, „je potrebné určiť a posúdiť najmä s *ohľadom na predmet a cieľ aktu Spoločenstva*, ktorý vytvára predmetný rozdiel. Okrem toho treba zohľadniť zásady a ciele oblasti, do ktorej patrí predmetný akt“[19].

17 — Pokiaľ ide o druh tejto škody, Súdny dvor v bode 43 uviedol, že akékoľvek meškanie v leteckej doprave cestujúcich, a predovšetkým ak je veľké, môže spôsobiť vo všeobecnosti dva druhy škody. Na jednej strane príliš veľké meškanie môže spôsobiť škody takmer rovnaké pre všetkých cestujúcich, ktorých náprava môže mať formu štandardizovanej a okamžitej pomoci alebo starostlivosti pre všetkých dotknutých (napríklad v podobe občerstvenia, stravy, ubytovania alebo telefonických hovorov). Na druhej strane môžu cestujúci utrpieť individuálnu škodu súvisiacu s dôvodom ich cesty, ktorej náhrada vyžaduje posúdenie rozsahu spôsobených škôd pre každý prípad osobitne a ktorá preto môže byť nahradená len a posteriori a individuálne.

18 — Pozri rozsudok IATA a ELFAA, body 94 až 98; pozri tiež rozsudok Emirates Airlines, bod 35.

19 — Pozri rozsudky zo 16. decembra 2008, Arcelor Atlantique a Lorraine a i., C-127/07, Zb. s. I-9895, body 25 a 26 (kurzívou zvýraznil generálny advokát), ktorý odkazuje na rozsudok z 27. októbra 1971, Rheinmühlen Düsseldorf, 6/71, Zb. s. 823, bod 14; z 19. októbra 1977, Ruckdeschel a i., 117/76 a 16/77, Zb. s. 1753, bod 8; z 5. októbra 1994, Nemecko/Rada, C-280/93, Zb. s. I-4973, bod 74, ako aj z 10. marca 1998, T. Port, C-364/95 a C-365/95, Zb. s. I-1023, bod 83.

47. Súdny dvor v rozsudku IATA a ELFAA jednoznačne potvrdil, že cieľ článku 5 (zrušenie) a článku 6 (meškanie) nariadenia vyplýva z prvého a druhého odôvodnenia tohto právneho nástroja, podľa ktorých by sa konanie Spoločenstva v oblasti leteckej dopravy malo okrem iného zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich so zreteľom na požiadavky ochrany spotrebiteľa vo všeobecnosti, keďže zrušenie alebo veľké meškanie letu spôsobuje cestujúcim vážne problémy. [20]

48. Súdny dvor v rozsudku IATA a ELFAA teda jasne stanovil ochranu cestujúcich za „priamy cieľ“ alebo „bezprostredný cieľ sledovaný zákonodarcom Spoločenstva“, hoci priznal, že nariadenie môže implicitne sledovať ďalšie sekundárne ciele (ako je zníženie počtu zrušení a veľkých meškaní letov). [21]

49. Tento prístup je podporený skutočnosťou, že ako uvádza Súdny dvor, rozsah rôznych opatrení prijatých zákonodarcom Spoločenstva sa líši „v závislosti od rozsahu škôd spôsobených cestujúcim, ktorý sa posudzuje buď v závislosti od doby meškania alebo čakania na ďalší let, alebo od doby, v ktorej sú dotknuté osoby informované o zrušení letu“. [22] Hoci sa kritérium použité pre určenie doby líši podľa toho, či ide o zrušenie alebo veľké meškanie, rozsah škody bude posúdený s ohľadom na uplynutú dobu.

50. Posilnenie ochrany spotrebiteľov je tiež jednou z činností výslovne stanovených v článku 3 ods. 1 písm. t) ES, ktoré má Spoločenstvo sledovať v rámci jeho všeobecných cieľov definovaných v článku 2 ES. [23]

51. Bez ohľadu na závažnosť spôsobených nepríjemností nariadenie stanovuje, že zrušenie letu má za okamžitý následok vznik práva na náhradu (v zmysle článku 7), rozdielne od toho, čo nastane v prípade meškania. Ako vyplýva z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vo veci Sturgeon a ako na pojednávaní uviedla Komisia, zdá

20 — Pozri rozsudky IATA a ELFAA, už citovaný v poznámke pod čiarou 16, bod 69, ako aj z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Zb. s. I-11061, bod 18. Druhé odôvodnenie nariadenia uvádza pojmy „zrušenie alebo veľké meškanie“ ako jeden výraz a nerobí medzi nimi rozlíšenie.

21 — Pozri rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný v poznámke pod čiarou 16, body 82 a 83, a návrhy, ktoré v tejto veci predniesol generálny advokát Geelhoed 8. septembra 2005, body 121 a 122.

22 — Pozri rozsudky IATA a ELFAA, už citovaný v poznámke pod čiarou 16, bod 85.

23 — Pozri tiež návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Geelhoed vo veci IATA a ELFAA, už citovanej v poznámke pod čiarou 16, body 117 až 119, v ktorých odkazuje na článok 153 ods. 2 ES (ktorý stanovuje, aby zákonodarca Spoločenstva zohľadnil požiadavky ochrany spotrebiteľa pri uskutočňovaní iných politík a činností Spoločenstva) a článok 95 ods. 3 ES (ktorý vyžaduje vysokú úroveň ochrany spotrebiteľa) a kde vyvodil záver, že ochrana spotrebiteľa je nepochybne legitímnym cieľom výslovne upraveným v Zmluve.

sa, že nariadenie vychádza z predpokladu, že zrušenie spôsobuje cestujúcim nevyhnutne väčšie nepríjemnosti a vyžaduje preto výraznejšiu formu ochrany než „bežné“ meškanie. [24]

52. Vôbec nerozumiem, prečo by to malo byť tak. V skutočnosti to priznala aj Komisia vo svojich písomných pripomienkach a uznala, že zrušenie nemusí vždy spôsobiť väčšie nepríjemnosti než meškanie.

53. Predstavme si prípad, že cestujúci A a cestujúci B si objednali let z Bruselu do New Yorku u rôznych leteckých dopravcov, pričom obaja majú odlet o 8.30 hod. Cestujúci A je po príchode na letisko informovaný o zrušení jeho letu a je mu ponúknuté miesto v inom lietadle do New Yorku s odletom nasledujúci deň o 8.30 hod. Cestujúci B je však po príchode na letisko informovaný o tom, že jeho lietadlo meškâ a nakoniec vzlietne súčasne s novým letom cestujúceho A, to znamená deň po plánovanom dátume odletu. Obaja cestujúci A a B pricestujú do New Yorku v rovnakom čase a obaja sa v skutočnosti nachádzajú v rovnakých situáciách. Len cestujúci A má však právo na automatickú náhradu v zmysle nariadenia.

54. Rozlíšenie medzi zrušením a meškaním, tak ako je v súčasnosti upravené nariadením, sa teda zdá v rozpore s jeho cieľom.

55. Je to ešte zreteľnejšie, ak sa vezme do úvahy, že nariadenie môže viesť k (zvrátenému) výsledku, keď cestujúcim, ktorí utrpeli väčšie nepríjemnosti, môže byť odopretá automatická náhrada, pričom táto náhrada môže byť poskytnutá tým, ktorí utrpeli menšie nepríjemnosti. Predstavme si, že tí istí cestujúci A a B (zjavne ide o pravidelných cestujúcich) si objednali let z Bruselu do New Yorku u rôznych leteckých dopravcov, obaja s odletom o 10.30 hod. Po príchode na letisko cestujúci A zistí, že jeho let bol zrušený. Letecký prepravca mu však okamžite ponúkne náhradný let u iného leteckého dopravcu s odletom o 11.00 hod. Cestujúci B je po príchode na letisko informovaný, že jeho lietadlo má meškanie a napokon vzlietne o 22.30 hod., teda 12 hodín po pôvodne plánovanom čase odletu. Je zrejmé, že cestujúci B utrpel väčšie nepríjemnosti.

56. Cestujúci A (ktorý utrpel menšie nepríjemnosti), môže požiadať o náhradu v zmysle článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia, pričom cestujúci B môže požadovať len jedlo a občerstvenie v závislosti od uplynutých hodín čakania, [25] dva telefónne hovory (alebo

24 — Pozri dvanáste a sedemnáste odôvodnenie nariadenia, ktoré sa týkajú postupne zrušenia a meškania. Rôzne riešenia, ktoré tieto odôvodnenia navrhujú, sú v rozpore s druhým odôvodnením, ktoré uznáva, že „odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie alebo veľké meškanie letov spôsobuje cestujúcim vážne problémy a nepohodlie“.

25 — Článok 6 ods. 1 písm. c) bod i), ktorý odkazuje na článok 9 ods. 1 písm. a). Keďže let uvedený v príklade je transatlantickým letom, cestujúci B bude musieť čakať štyri hodiny, kým mu vznikne „právo na starostlivosť“ v zmysle článku 9.

telexy, faxové správy alebo e-maily) [26] a neskôr (po piatich hodinách), má právo žiadať o úhradu nákladov na letenku, ak bolo čakanie zbytočné [27]. Hoci je právo na starostlivosť nepochybne užitočné, nezodpovedá náhrade, ktorú získa cestujúci A.

57. Komisia, vezmúc do úvahy, že nariadenie smeruje k posilneniu ochrany spotrebiteľov, sa v dôvodovej správe návrhu nariadenia takto vyjadrila k rozlíšeniu medzi zrušením a meškaním: „Hoci meškanie spôsobuje cestujúcim nepohodlie a problémy podobné tým, ktoré znášajú v prípade odmietnutia nástupu do lietadla alebo zrušenia letu, rozdiel medzi týmito dvoma situáciami pozostáva v skutočnosti, že letecký dopravca zodpovedá za odmietnutie nástupu do lietadla a za zrušenie letu (s výnimkou výnimočných okolností, ktoré ho zbavujú zodpovednosti), ale nie je vždy zodpovedný za meškanie“. [28]

58. Pri hlbšom preskúmaní toto vysvetlenie neobstojí.

59. Komisia výslovne priznáva, že nepríjemnosti znášané cestujúcimi sú podobné bez ohľadu na skutočnosť, či mal let veľké meškanie alebo bol zrušený. Ak to platí (ako sa naozaj javí), očakávalo by sa, že s danými dvoma kategóriami cestujúcich sa bude zaobchádzať rovnakým spôsobom (ale nie je to tak), keďže obe vyžadujú a zasluhujú si rovnakú ochranu. Komisia ďalej tvrdí, že rozdiel medzi zrušením a meškaním (a, prinajmenšom implicitne, odôvodnenie rozdielneho zaobchádzania) vychádza zo skutočnosti, že dopravca je vždy zodpovedný za zrušenia (s výnimkou výnimočných okolností, ktoré ho zbavujú zodpovednosti) a že nie vždy je zodpovedný za meškania (samozrejme s výnimkou prípadov, kedy zodpovedný je). Ide tu o príliš nevýrazné rozlíšenie.

60. Domnievam sa, že logika, ktorá je v pozadí (pri zohľadnení cieľa, ktorým je väčšia ochrana spotrebiteľov) musí byť tá, že ak dopravca *nie je zodpovedný* za nepríjemnosti (či už vznikli z dôvodu zrušenia alebo veľkého meškania letu), nemal by byť povinný zaplatiť žiadnu náhradu, a naopak, pokiaľ *je* zodpovedný, musí zaplatiť náhradu. Inými slovami, kritériom pre zaplatenie náhrady nie je vzťah príčiny a následku, ale zavinenie dopravcu (definované v širokom zmysle).

26 — Tamže, v časti, kde odkazuje na článok 9 ods. 2.

27 — Článok 6 ods. 1 písm. c) bod iii), ktorý odkazuje na článok 8 ods. 1 písm. a).

28 — Správa k pôvodnému návrhu Komisie, už citovaná v poznámke pod čiarou 12, bod 23.

61. Aj keby sa pripustilo, že toto tvrdenie je správne, nevysvetlil by sa ním dôvod, pre ktorý sa s cestujúcimi, ktorí znášajú nepríjemnosti z dôvodu zrušenia letu, zaobchádza rozdielnym spôsobom než s cestujúcimi, ktorí znášajú nepríjemnosti z dôvodu veľkého meškania. Ako za veľké meškanie, tak aj za zrušenie môže zodpovedať (alebo nezodpovedať) dopravca. Rozdielne zaobchádzanie v zmysle nariadenia však nezávisí od zavinenia dopravcu, ale jednoducho od faktu, že udalosť je kvalifikovaná ako meškanie alebo ako zrušenie. Prípravné práce neuvádzajú žiadne ďalšie objektívne vysvetlenie v súvislosti s rozdielnym zaobchádzaním.

62. Toto rozdielne zaobchádzanie sa teda zdá byť v rozpore so zásadou rovnosti zaobchádzania.

63. Táto okolnosť je podporená skutočnosťou, že Súdny dvor v rozsudku IATA a ELFAA jasne a jednoznačne rozhodol, že ochrana spotrebiteľov predstavuje základný cieľ nariadenia. Pokiaľ ide o hľadisko cestujúcich, s osobami, ktoré sa nachádzajú v porovnateľnej situácii, sa zaobchádza rozdielne v prospech jednej kategórie (cestujúcich, ktorí sú obeťami zrušenia letu) a v neprospech druhej kategórie (cestujúcich, ktorí sú obeťami veľkého meškania).

64. Na prvý pohľad sa tiež zdá, že základný cieľ nariadenia (posilniť ochranu spotrebiteľov) možno dosiahnuť opatreniami, ktoré rešpektujú zásadu rovnosti. Prislúcha samozrejme zákonodarcovi Spoločenstva, aby preskúmal a prijal takéto opatrenia. [29]

65. S výnimkou krátkej poznámky poľskej vlády nebol v predmetnom konaní pred Súdnym dvorom spomenutý žiaden argument týkajúci sa možného vplyvu zásady rovnosti zaobchádzania na položené prejudiciálne otázky. Možnosť, že analýza rozlíšenia medzi meškaním a zrušením môže viesť k záveru, že spôsob, akým nariadenie upravuje uvedené dva pojmy, porušuje túto základnú zásadu práva Spoločenstva, preto nebola náležite preskúmaná. Som si vedomá skutočnosti, že sa môžu objaviť protiargumenty, ktoré som neuviedla. Inštitúciám aj členským štátom by mala byť daná možnosť vyjadriť sa k uvedenému stanovisku a vyvodiť argumenty, ktoré by ho objektívne odôvodnili.

29 — Názorne uvediem: bolo by možné obmedziť automatickú náhradu len na prípad zrušenia letu bez zabezpečenia náhradného letu do určitej doby (napríklad dvoch hodín), a poskytnúť ju v prípadoch meškania presahujúceho tú istú určenú dobu. Pokiaľ ide o zrušenia (tak ako sú v súčasnosti upravené), letecký dopravca by nebol povinný zaplatiť žiadnu náhradu, ak môže preukázať, že meškanie alebo zrušenie boli spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť, aj keby boli prijaté všetky primerané opatrenia. Bolo by nevyhnutné doplniť obdobné ustanovenie týkajúce sa meškaní, o ktorých môže letecká spoločnosť preukázať, že za ne nezodpovedá. Ak by to bolo potrebné a vhodné, stanovená doba by sa mohol meniť v závislosti od vzdialenosti letov (ako v súčasných článkoch 6 ods. 1 a 7 ods. 2 nariadenia). Myslím, že toto ustanovenie by tiež spĺňalo požiadavky proporcionality (na ktorú sa výslovne odkazuje v rozsudku IATA a ELFAA, už citovanom v poznámke pod čiarou 16, bod 79).

66. Navrhujem preto, aby Súdny dvor opätovne otvoril ústnu časť konania a vyzval členské štáty, Komisiu, Európsky parlament a Radu, aby predniesli pripomienky k tejto otázke.

67. V prípade, že by Súdny dvor súhlasil s týmto prístupom, uvediem nasledujúce úvahy o možnosti výkladu nariadenia v súlade so zásadou rovnosti. [30]

*Ukazovatele zrušeného letu*

68. Medzi skutočnosťami spomenutými pred Súdnym dvorom ako aj vo vnútroštátnej judikatúre a doktríne [31], ktoré uvádzajú možné ukazovatele zrušeného letu sa nachádzajú: zmena leteckého dopravcu, lietadla, čísla letu, letiska odletu alebo príletu, vrátenie batožiny cestujúcim, nová registrácia cestujúcich, nové pridelenie miest, rozdelenie všetkých cestujúcich na jedno alebo viaceré lietadlá, výdaj nových palubných lístkov a skutočnosť, že na informačnej tabuli o odletoch pilot (alebo iný člen posádky) označil let za „zrušený“.

69. Zdravý rozum napovedá, že všetky tieto skutočnosti môžu predstavovať skôr ukazovatele zrušenia letu a nie bežného meškania. Čím viac skutočností sa súčasne potvrdí, tým je väčšia pravdepodobnosť, že skutočne ide o zrušenie. Zároveň si nemyslím, že by jedna skutočnosť mohla byť rozhodujúca.

70. Napríklad stiahnutie lietadla z prevádzky automaticky neznamená zrušenie letu, ktorý malo toto lietadlo uskutočniť. Let ešte môže byť uskutočnený, ak bude do prevádzky zaradené náhradné lietadlo. [32] Považujem za irelevantnú skutočnosť, či sú cestujúci prepravení na jednom alebo viacerých náhradných lietadlách. [33]

71. Podobnú úvahu možno uplatniť na väčšinu ostatných uvedených skutočností. Všetky tvoria súčasť leteckej prepravy a môžu sa vyskytnúť v rámci inak bezproblé-

30 — Ustanovenie sekundárneho práva Spoločenstva treba vykladať, pokiaľ je to možné, v súlade s ustanoveniami Zmluvy a všeobecnými zásadami práva Spoločenstva. Pozri napríklad rozsudok z 10. júla 2008, Bertelsmann a Sony Corporation of America, C-413/06 P, Zb. s. I-4951, bod 174 a citovanú judikatúru.

31 — Pozri napríklad SCHMID, R.: Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis — Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004. (2006) NJW 26, s. 1843; GAEDTKE, E.: Fluggastrechte: Praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004. (2007) Verbraucher und Recht, s. 203 a 204; WAGNER, B.: Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004. (2006) VuR, s. 388 a 399 a judikatúru citovanú v týchto článkoch.

32 — Pozri moje návrhy vo veci Kramme, už citovanej v poznámke pod čiarou 15, bod 39.

33 — Skutočnosť, ktorá bola spomenutá v návrhu na začatie prejudiciálneho konania vo veci Böck a Lepuschitz.

mového letu (nemusí ísť dokonca ani o let s meškaním).

72. Komisia, ktorú na pojednávaní podporili zástupcovia pána Böcka a pani Lepuschitzovej, spoločnosti Condor a gréckej vlády, vo svojich písomných pripomienkach tvrdí, že zmena čísla letu [34] predstavuje silnú indíciu v zmysle zrušenia letu [35]. Súhlasím s týmto tvrdením.

73. Nové číslo letu ale nepredstavuje spoľahlivý prvok pre rozlíšenie meškania od zrušenia. Číslo letu by mohlo byť zmenené čisto z technických dôvodov, ktoré vyplynuli z kontroly leteckého dopravcu, aj keď nedôjde k zmene ďalších parametrov letu. [36] V tom prípade nemožno zmenu čísla letu považovať za rozhodujúci dôkaz zrušenia. A naopak, ponechanie pôvodného čísla letu nevyhnutne neznamená, že let nebol zrušený.

74. Tá istá úvaha platí pre vyhlásenie personálu leteckého dopravcu alebo letiska o zrušení letu. Nie je zložité predstaviť si nekonečné spory na vnútroštátnom súde o otázke, či zúfalý zamestnanec, ktorý cestujúcemu natlačenému v rade pred odbavovacou priehradkou oznámi zrušenie letu, je oprávnený vydať takéto vyhlásenie (alebo či zamestnanec leteckej spoločnosti a cestujúci ovládajú spoločný jazyk dostatočne dobre na to, aby mali všetky vyhlásenia vyslovené za daných okolností jednoznačný význam). Vyhlásenie pilota alebo oficiálny údaj na informačnej tabuli o odletoch by bol spoľahlivejší, ale nie nevyhnutne určujúci.

75. Keďže žiadna z uvedených skutočností nemôže byť sama o sebe určujúca, vnútroštátne súdy musia posúdiť význam každej z nich v kombinácii s inými od prípadu k prípadu, čo môže spôsobiť vážne problémy z hľadiska právnej istoty. [37]

76. Je tiež zrejmé, že tí istí leteckí dopravcovia môžu významným spôsobom ovplyvniť množstvo skutočností použiteľných pre rozlí-

34 — Uvádzaná ako dôležitá skutočnosť aj v návrhu na začatie prejudiciálneho konania vo veci Böck a Lepuschitz.

35 — Komisia vo svojom informačnom dokumente k návrhu obdobne tvrdí, že podľa nej let „možno považovať za zrušený zvyčajne vtedy, ak došlo k zmene čísla letu na tej istej trase, pre ktorú cestujúci uzavrel zmluvu na určitý deň a hodinu“: Informačný dokument Generálneho riaditeľstva pre energetiku a dopravu: odpovede na otázky o uplatnení nariadenia č. 261/2004, s. 3, k dispozícii v angličtine na internetovej stránke: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf.

36 — Napríklad pri dopravnom spojení uskutočňovanom leteckým prepravcom pravidelnou dennou linkou je dosť pravdepodobné, že pondelkový a utorkový let budú označené rovnakým číslom. V tom prípade, ak sa stane, že pondelkový let bude mať 24 hodinové meškanie, číslo letu by malo byť zmenené, aby sa tým vyhlo možnému zmätku pri kontrolných pokynoch v leteckej doprave, keďže piloti pondelkového a utorkového letu sa budú pripravovať na odlet a žiadať o pridelenie štartovacej dráhy, povolenie na štart atď. súčasne alebo takmer súčasne.

37 — Pozri body 89 a 90.

šenie medzi meškaním a zrušením. Je v hospodárskom záujme týchto dopravcov prijať opatrenia, ktoré zabezpečia, aby bola určitá udalosť kvalifikovaná ako meškanie a nie ako zrušenie, bez ohľadu na dobu meškania, a zamietnuť (ak je to možné) požiadavky cestujúcich odvolávajúcich sa na zrušenie letu. [38]

*Čas ako ukazovateľ zrušenia letu*

77. Na rozdiel od vyššie uvedených prvkov plynutie času nie je možné ovplyvniť. [39] Kladie sa otázka, či sa „veľké“ meškanie môže stať *de facto* zrušením a spôsobiť tým vznik práva na náhradu v zmysle článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia.

78. Rodina Sturgeon, pán Böck a pani Lepuschitz, vlády Rakúska, Francúzska, Grécka, Talianska, Poľska a Švédska, ako aj Komisia zastávajú názor, že po uplynutí určitej doby sa meškanie môže kvalifikovať ako zrušenie. Spojené kráľovstvo sa však domnieva, že iba zákonodarca Spoločenstva môže správne zaviesť prvok času ako prostriedok rozlíšenia medzi týmito dvoma skutočnosťami. Condor uvádza, že článok 19 Montrealského dohovoru priznáva cestujúcim právo na náhradu škody v prípade meškania. Úvahy o ochrane cestujúceho preto nevyžadujú, aby bolo veľké meškanie kvalifikované ako zrušenie v zmysle článku 5 nariadenia.

79. V krátkosti preskúmam toto posledné tvrdenie. Montrealský dohovor sa nepochybne uplatňuje v Európskom spoločenstve. Stanovuje odškodnenie založené na princípe náhrady. Toto odškodnenie môže byť v určitých prípadoch výhodnejšie pre cestujúceho — bez preukázania skutočnej škody — v porovnaní s automatickou náhradou v prípade zrušenia letu stanovenou v článku 7 ods. 1 nariadenia. Toto ustanovenie nariadenia má odlišný a doplňujúci charakter vo vzťahu k systému stanovenému článkom 19 Montrealského dohovoru [40]. Cestujúci, ktorí sú obeťou zrušenia letu, získajú

38 — Komisia vo svojej správe o praktických následkoch nariadenia uviedla obavy, že letecké spoločnosti môžu zrušenia kvalifikovať ako veľké meškania kvôli tomu, aby sa vyhli žiadostiam o náhradu škody, hoci túto prax nemohla podporiť jasným štatistickým dôkazom (to znamená zníženým počtom zrušení a zodpovedajúcim nárastom meškaní): pozri správy Komisie, Európskeho parlamentu a Rady v súlade s článkom 17 nariadenia (ES) č. 261/2004 o uplatnení a účinkoch tohto nariadenia, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, KOM(2007) 168 v konečnom znení, bod 4.1.2. Predmetné návrhy preukazujú existenciu potenciálneho problému.

39 — Pozri prenikavú úvahu od Screwtape (skúsený démon, ktorý zaúča svojho synovca umeniu pokušenia), podľa ktorej ľudské bytosti stále tvrdia, že sú pánmi „svojho“ času: „Ľudské bytosti majú stále požiadavky vlastniť, ktoré sú tak v nebi aj v pekle smiešne“ (voľný preklad) [LEWIS, C. S., The Screwtape Letters (1942), s. 112 a 113].

40 — Článok 12 ods. 1 nariadenia objasňuje, že automatická náhrada stanovená v článku 7 ods. 1 nenahrádza náhradu v zmysle Montrealského dohovoru.

náhradu v zmysle článku 7 ods. 1 nariadenia, „aby títo cestujúci nemuseli znášať nepríjemnosti spojené s podaním žalôb o náhradu škody pred súdmi“. [41] Ak platí, že veľké meškanie a zrušenie spôsobujú cestujúcim podobné nepríjemnosti, ochrana cestujúcich stanovuje, že v oboch prípadoch by sa na nich mal vzťahovať rovnaký systém automatickej náhrady. To postačuje pre zamietnutie tézy, ktorú zastáva Condor.

80. Teraz prejdem k hlavnému tvrdeniu, podľa ktorého sa po uplynutí určitej doby meškanie stane *de facto* zrušením.

81. Je logické, že čas je jedným z prvkov, ktorý umožní pochopiť, či bol let zrušený. Kombinácia viacerých vyššie uvedených prvkov, a/alebo ak je meškanie letu príliš veľké, má za následok vznik silného ukazovateľa, že ide *de facto* o zrušenie.

82. Okrem toho, ako uviedla na pojednávaní Komisia, ak si cestujúci objedná let, uzavrie implicitnú zmluvu s leteckým dopravcom o preprave v určitom čase medzi dvoma miestami. Ak sa čas odletu výrazne zmení, je veľmi zložité tvrdiť, že išlo o let, ktorý „bol pôvodne plánovaný“. [42] Na základe toho, ak napríklad ide o pravidelný let uskutočňovaný každodenne a v tú istú hodinu, skutočnosť, že let nebol uskutočnený ani po odlete lietadla v nasledujúci deň predstavuje za normálnych okolností silnú indíciu, že prvý let bol zrušený. [43]

83. Z dôvodu chýbajúcej definície treba pojem „meškanie“ vykladať vo svetle všetkých ustanovení nariadenia ako aj cieľa, ktorý toto nariadenie sleduje [44]. Názor, podľa ktoré by sa plynutie času považovalo za dôležitý prvok identifikácie zrušenia by jasne posilnil cieľ nariadenia, ktorým je zvýšenie ochrany cestujúcich. Tento prístup však prináša dva problémy: po prvé, význam „veľkého meškania“ a po druhé otázku, či je prípustný výklad nariadenia spôsobom, ktorý veľké meškanie kvalifikuje *de facto* za zrušenie.

41 — Pozri rozsudok IATA a ELFAA (už citovaný v poznámke pod čiarou 16, bod 45), v ktorom Súdny dvor vysvetlil rozdiel medzi systémom Montrealského dohovoru a automatickým právom na starostlivosť v súvislosti s meškaním v zmysle článku 6 nariadenia.

42 — Pozri definíciu pojmu „zrušenie“ v článku 2 písm. l) nariadenia.

43 — Netvrdím, že v prípade letu uskutočňovaného raz za týždeň by uplatnenie tohto kritéria malo znamenať, že o náhradu za zrušenie letu možno žiadať len po uskutočnení letu v nasledujúcom týždni.

44 — Analogicky pozri rozsudok Emirates Airlines, už citovaný v poznámke pod čiarou 16, body 27 a 28.

*Kedy možno meškanie považovať za „veľké“?*

84. Komisia správne zdôrazňuje, že nariadenie neuvádza žiadnu zásadu, na základe ktorej by bolo možné určiť dobu, po uplynutí ktorej možno meškanie kvalifikovať ako zrušenie. Nariadenie jasne uvádza, že meškanie môže trvať viac než päť hodín [(článok 6 ods. 1 bod iii)] a že môže trvať až do nasledujúceho dňa a aj dlhšie [článok 6 ods. 1 bod ii), v spojení s článkom 9 ods. 1 písm. b) prvou zarážkou].

85. Francúzska vláda uvádza, že nariadenie upravuje niekoľko skutočností, ktoré môžu slúžiť ako ukazovatele. V zmysle článku 6 ods. 1 nariadenia sa dĺžka doby, po uplynutí ktorej vzniká povinnosť poskytnúť určité formy starostlivosti, mení v závislosti od vzdialenosti letov: dve hodiny alebo viac v prípade letov do vzdialenosti do 1 500 km [45]; tri hodiny alebo viac v prípade všetkých letov v rámci Spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km [46] a štyri hodiny alebo viac pre všetky ostatné lety. [47] Zákonodarca Spoločenstva týmto spôsobom priznal právo na starostlivosť na základe vzdialenosti letu — čím ďalej cestujúci cestujú, tým dlhšie musia čakať, kým im vznikne právo na starostlivosť. [48]

86. Posúdenie okamihu, kedy sa meškanie stáva „veľkým“ a teda kedy ho možno kvalifikovať za zrušenie, by mohlo zohľadniť rôzne časové úseky uvedené v týchto ustanoveniach. Na to, aby však meškanie bolo „veľké“, musí byť nevyhnutne o dosť dlhšie než každý z uvedených údajov. Bolo by teda potrebné stanoviť o akú dobu by malo byť dlhšie.

87. Myslím, že nie je možné presne určiť, s prijateľným stupňom presnosti, aká doba musí uplynúť, aby sa meškanie stalo „veľkým“.

88. Prislúchalo by teda vnútroštátnemu súdu, aby od prípadu k prípadu posúdil skutočnosti a rozhodol — skôr na základe vnútroštátnej súdnej tradície, zdravého rozumu a inštinktu, než na základe presného ustanovenia práva Spoločenstva — o otázke, či je meškanie

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

48 — Pozri obdobne článok 7 ods. 2 a analogicky článok 5 ods. 1 písm. c) body ii) a iii) nariadenia. Odôvodnenia nariadenia neponúkajú žiadne vysvetlenie o odstupňovanom práve na starostlivosť, ktoré sa asi zakladá skôr na pragmatickom posúdení finančnej záťaže prijateľnej pre leteckých dopravcov (pri zohľadnení zvyčajných meškaní pre krátke, stredné a dlhé lety), než na hlbšej logike týkajúcej sa relatívnych potrieb cestujúcich.

v konkrétnom prípade „veľké“ a má byť na základe toho považované *de facto* za zrušenie. Judikatúra doposiaľ potvrdila nejednotný názor vnútroštátnych súdov o otázke významu časového faktora na účely zistenia, či ide o zrušenie, a ak áno, v akej miere. [49] Bez ohľadu na potvrdenie, že čas môže predstavovať významný prvok pre určenie, že ide o zrušenie a že pri posúdení toho, či je meškanie veľké, treba vziať do úvahy vzdialenosť letu, Súdny dvor môže vnútroštátnym súdom pomôcť len obmedzene poskytnutím špecifických inštrukcií.

*Je prípustné považovať meškanie za faktické zrušenie?*

89. Rôznorodosť výsledkov, ktorá z toho vyplýva, by mohla byť v rozpore so zásadou právnej istoty.

90. Podľa ustálenej judikatúry zásada právnej istoty — ktorá je jednou zo všeobecných zásad práva Spoločenstva — vyžaduje najmä, aby boli právne pravidlá jasné, presné a predvídateľné, pokiaľ ide o ich účinky, zvlášť, keď môžu mať nepriaznivé dôsledky pre jednotlivcov a podniky. [50] Na základe toho zásady ochrany legitímnej dôvery a právnej istoty tvoria časť právneho poriadku Spoločenstva a z tohto dôvodu musia byť dodržiavané orgánmi Spoločenstva. [51] Je samozrejme dôležité, aby tak cestujúci, ako aj leteckí dopravcovia poznali rozsah svojich práv a povinností. Ak by mali vnútroštátne súdy rozhodnúť o tom, v ktorom okamihu sa meškanie stáva „veľkým“, jasnosť, presnosť a predvídateľnosť výsledku by bola pre obe strany veľmi obmedzená.

91. Ak by bolo možné určiť presný okamih, od ktorého sa meškanie stáva veľkým alebo stanoviť rad kritérií, ktoré by mohli vnútroštátnemu súdu slúžiť ako účinný návod, odpoveď na túto otázku by vyžadovala vybrať si medzi výrazne teologickým prístupom k ochrane spotrebiteľov a jasným doslovným znením nariadenia.

92. Domnievam sa, že v predmetnej veci je výber ľahší.

49 — Pozri napríklad judikatúru, na ktorú sa odkazuje v dielach už citovaných v poznámke pod čiarou 31.

50 — Pozri rozsudok z 18. decembra 2008, Altun, C-337/07, Zb. s. I-10323, bod 60 a tam citovanú judikatúru. K tejto zásade a k zásade ochrany legitímnej dôvery pozri napríklad SCHØNBERG, S.: *Legitimate Expectations in Administrative Law*, (2000).

51 — Pozri rozsudok z 19. marca 2009, Mitsui & Co. Deutschland, C-256/07, Zb. s. I-1951, bod 31 a tam citovanú judikatúru.

93. Každá číselná hranica stanovená pre vznik práva vymedzuje dve skupiny ľudí — tých, ktorým právo vzniká a tých, ktorým nevzniká — a zákonodarca musí pri stanovení tejto hranice dať pozor na to, aby neporušil zásadu rovnosti zaobchádzania. Zákonodarca má právo vybrať istú číselnú hodnotu a brániť ju ako objektívne odôvodnenú, pokiaľ je proti tejto voľbe namietané porušenie uvedenej zásady. Konkrétny výber tohto magického čísla patrí do právomoci zákonodarcu. Keďže *každá* číselná hodnota je do istej miery svojvoľná, tento svojvoľný charakter je krytý uvedenou právomocou (miera voľnej úvahy zákonodarcu).

94. Zákonodarca Spoločenstva si preto môže vybrať určitú časovú hranicu (23 hodín a 30 minút, 24 hodín, 25 hodín alebo 48 hodín — to nie je podstatné), od ktorej vzniká právo na náhradu. Súdny dvor to nemôže urobiť. Akákoľvek číselná hodnota, ktorú by si zvolil, by mohla zaviesť do nariadenia prvok, ktorý nariadenie neupravuje a predstavovala by násilné prisvojenie si legislatívnej právomoci zo strany súdu.

95. Predovšetkým, *bez ohľadu na zvolenú hranicu*, v zmysle súčasnej štruktúry nariadenia by všetci cestujúci, ktorých let bol zrušený, mali zachované automatické právo na náhradu, ale iba cestujúci, ktorí sú obeťou veľkého meškania (akokoľvek sa Súdny dvor rozhodne definovať tento pojem), by mali toto právo. S niektorými cestujúcimi v objektívne porovnateľných situáciách by sa teda zaobchádzalo rozdielnym spôsobom. Cestujúci, ktorých by postihli len minimálne nepríjemnosti, by naďalej mali právo na automatickú náhradu, zatiaľ čo iní cestujúci, ktorých by postihli väčšie nepríjemnosti, by toto právo nemali. [52]

*Návrh k otázke týkajúcej sa meškania a zrušenia*

96. Zastávam názor, že v snahe vyhnúť sa Skylle (zrejmej diskriminácii cestujúcich, ktorí sú obeťou veľkého meškania vo vzťahu k cestujúcim, ktorí získajú priamu náhradu za zrušenie letu) sa okamžite smeruje ku Charybde (právnej neistote). Okrem toho, prijatím teleologického prístupu vo vzťahu k „veľkému meškaniu“ ostávajú hlavné problémy, ktoré som uviedla vyššie v súvislosti so zásadou rovnosti zaobchádzania, nanešťastie nevyriešené. Domnievam sa, že tieto problémy sú spojené so súčasnou štruktúrou nariadenia.

52 — Pozri príklady uvedené v bodoch 53, 55 a 56 vyššie.

97. Práve preto, že si nemyslím, že hlavný problém možno „vyriešiť“ výkladom, nech je akokoľvek konštruktívny, navrhujem Súdnemu dvoru, aby opätovne otvoril ústnu časť konania v zmysle článku 61 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora a vyzval členské štáty, Komisiu, Európsky parlament a Radu, aby predniesli svoje pripomienky k otázke, či sú články 5, 6 a 7 nariadenia, a predovšetkým rozlíšenie, ktoré tieto články zavádzajú medzi zrušením a meškaním, v súlade so zásadou rovnosti zaobchádzania.

**O pojme „mimoriadne okolnosti“**

98. Tretia otázka položená vo veci Böck a Lepuschitz smeruje k objasneniu toho, či technická porucha lietadla a s tým spojené zmeny letového plánu patria pod definíciu mimoriadnych okolností.

99. Podrobne som analyzovala túto otázku v mojich návrhoch vo veci Kramme [53], ale návrh na začatie prejudiciálneho konania bol stiahnutý ešte pred rozhodnutím Súdneho dvora. Následne bol podaný návrh na začatie prejudiciálneho konania s podobným znením vo veci Wallentin-Hermann [54].

100. Súdny dvor vo svojom rozsudku rozhodol, že článok 5 ods. 3 nariadenia „musí byť vykladaný v tom zmysle, že technická porucha lietadla, ktorá spôsobí zrušenie letu, nepatrí pod pojem ‚mimoriadne okolnosti‘ v zmysle tohto ustanovenia, ibaže táto porucha vyplýva z udalostí, ktoré sa svojou povahou alebo svojim pôvodom netýkajú bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole“. [55]

101. Tá istá odpoveď by samozrejme mala byť daná na tretiu otázku položenú vo veci Böck a Lepuschitz.

53 — Už citovaná v poznámke pod čiarou 15.

54 — Už citovaná v poznámke pod čiarou 20.

55 — Rozsudok Wallentin-Hermann, už citovaný v poznámke pod čiarou 20, bod 34.

**Návrh**

102. S ohľadom na vyššie uvedené úvahy:

1. Navrhujem, aby Súdny dvor pred rozhodnutím o prejudiciálnych otázkach položených Bundesgerichtshof, ako aj o prvej a druhej otázke položenej Handelsgericht Wien, opätovne otvoril ústnu časť konania v zmysle článku 61 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora a vyzval členské štáty, Komisiu, Európsky parlament a Radu, aby predložili svoje pripomienky k otázke, či sú články 5, 6 a 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 — v časti, v ktorej stanovujú rozlíšenie medzi zrušením a meškaním (bez ohľadu na jeho trvanie) — v súlade so zásadou rovnosti zaobchádzania.

2. Pokiaľ ide o rozhodnutie navrhujem, aby sa na tretiu prejudiciálnu otázku položenú Handelsgericht Wien odpovedalo takto:

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