ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

10. ledna 2006 *

Ve věci C-344/04,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Spojené království) ze dne 14. července 2004, došlým Soudnímu dvoru dne 12. srpna 2004, v řízení

The Queen, na žádost:

International Air Transport Association,

European Low Fares Airline Association

proti

Department for Transport,

* Jednací jazyk: angličtina.

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení V. Skouris, předseda, P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Schiemann a J. Malenovský (zpravodaj), předsedové senátů, C. Gulmann, R. Silva de Lapuerta, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász, G. Arestis a A. Borg Barthet, soudci,

generální advokát: L. A. Geelhoed,
vedoucí soudní kanceláře: L. Hewlett, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 7. června 2005,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za International Air Transport Association M. Brealeyem, QC, a M. Demetriou, barrister, pověřenými J. Balfourem, solicitor,

— za European Low Fares Airline Association G. Berrischem, Rechtsanwalt, a C. Garciou Molyneuxem, abogado,

— za vládu Spojeného království M. Bethellem, jako zmocněncem, ve spolupráci s C. Lewisem, barrister,

— za Evropský parlament K. Bradleyem a M. Gómez Leal, jako zmocněnci,

— za Radu Evropské unie E. Karlsson a K. Michoel, jakož i R. Szostakem, jako zmocněnci,

— za Komisi Evropských společenství F. Benyonem a M. Huttunenem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 8. září 2005,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká jednak platnosti článků 5, 6 a 7 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 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 306). Krom toho se týká výkladu čl. 234 druhého pododstavce ES.

2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi International Air Transport Association (dále jen „IATA") a European Low Fares Airline Association (dále jen „ELFAA") na straně jedné a Department for Transport (ministerstvo dopravy) na straně druhé ve věci provedení nařízení č. 261/2004.

Právní rámec

Mezinárodní právní úprava

3 Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu byla schválena rozhodnutím Rady ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 492, dále jen „Montrealská úmluva").

4 Články 17 až 37 Montrealské úmluvy tvoří její kapitolu III nazvanou „Odpovědnost dopravce a rozsah náhrad škody".

5 Článek 19 této úmluvy nazvaný „Zpoždění" stanoví:

„Dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, je-li prokázáno, že on, jeho zaměstnanci a zprostředkovatelé učinili všechna opatření, která lze přiměřeně požadovat, k tomu, aby se předešlo takové škodě, nebo že dopravce, jeho zaměstnanci či zprostředkovatelé nemohli taková opatření učinit."

6 Článek 22 odst. 1 uvedené úmluvy omezuje odpovědnost dopravce vyplývající ze zpoždění na částku 4 150 jednotek zvláštních práv čerpání za každého cestujícího. Odstavec 5 téhož článku v podstatě stanoví, že se toto omezení nepoužije, pokud ke škodě došlo jednáním nebo opomenutím dopravce učiněným úmyslně se záměrem způsobit škodu nebo z nedbalosti s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde.

7 Článek 29 téže úmluvy nazvaný „Podklady pro uplatnění žaloby" zní takto:

„Náhradu za škodu vzniklou při přepravě cestujících, zavazadel a nákladu na základě této úmluvy, přepravní smlouvy nebo obecné občanskoprávní odpovědnosti nebo jinak lze žádat pouze na základě podmínek a mezí odpovědnosti stanovených v této úmluvě bez ohledu na to [aniž by tím bylo dotčeno], které osoby mají právo podávat žalobu a jaká jsou jejich práva. Při těchto žalobách nejsou kromě náhrady škody vymahatelná žádná jiná trestní, exemplární ani jiná odškodnění."

Právní úprava Společenství

Nařízení (ES) č. 2027/97

8 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod (Úř. věst. L 285, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 489) bylo pozměněno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 (Úř. věst. L 140, s. 2; Zvl. vyd. 07/06, s. 246, dále jen „nařízení č. 2027/97").

9 Článek 3 odst. 1 nařízení č. 2027/97 stanoví:

„Odpovědnost leteckého dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost."

10 Příloha nařízení č. 2027/97 obsahuje zejména následující ustanovení nazvaná „Zpoždění při přepravě cestujících":

„V případě zpoždění při přepravě cestujících odpovídá letecký dopravce za škodu, kromě případů, kdy byla učiněna všechna přiměřená opatření pro předejití škodě nebo bylo nemožné taková opatření učinit. Pro odpovědnost za zpoždění při přepravě cestujících je stanoven limit 4 150 ZPČ (odpovídající částka v místní měně)."

Nařízení č. 261/2004

11 První a druhý bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 zní takto:

„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy by měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

(2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letu způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí." *(neoficiální překlad)*

12 Dvanáctý bod odůvodnění uvedeného nařízení stanoví:

„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 cestujícím nahradit škodu s výjimkou případu, kdy ke zrušení letu dojde za mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření." *(neoficiální překlad)*

13 Podle čtrnáctého bodu odůvodnění téhož nařízení:

„Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce." *(neoficiální překlad)*

14 Článek 5 nařízení č. 261/2004 nazvaný „Zrušení" uvádí:

„1. V případě zrušení letu:

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

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

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, 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 letu, 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 přijata všechna přiměřená opatření.

4. Důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, spočívá na provozujícím leteckém dopravci." *(neoficiální překlad)*

15 Článek 6 nařízení č. 261/2004 nazvaný „Zpoždění" zní takto:

„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 1 500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 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 a

ii) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. a) 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.

2. V každém případě musí pomoc nabízená v mezích stanovených výše brát ohled na vzdálenost letu." *(neoficiální překlad)*

16 Článek 7 nařízení č. 261/2004 nazvaný „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;

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 1 500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo

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

3. Náhrada škody uvedená v odstavci 1 se vyplatí hotově, elektronickým bankovním převodem, bankovními příkazy nebo bankovními šeky nebo, v případě dohody podepsané cestujícím, cestovními poukazy nebo jinými službami.

4. Vzdálenosti uvedené v odstavci 1 a 2 se měří metodou ortodromické dráhy letu." *(neoficiální překlad)*

17 Podle článku 8 nařízení č. 261/2004 nazvaného „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování":

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

a) — náhradou pořizovací ceny letenky do sedmi dní způsobem stanoveným v čl. 7 odst. 3, 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.

2. Ustanovení odst. 1 písm. a) se rovněž použije na cestující, jejichž let je součástí souboru služeb, s výjimkou práva na náhradu škody, pokud toto právo vzniká podle směrnice 90/314/EHS.

3. Jestliže místo, město nebo region obsluhuje několik letišť a provozující letecký dopravce nabízí cestujícím let do jiného letiště, než které bylo uvedeno v původní rezervaci, nese provozující letecký dopravce náklady na přepravu cestujícího z tohoto jiného letiště buď na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, nebo na jiné blízké místo určení dohodnuté s cestujícím." *(neoficiální překlad)*

18 Podle článku 9 nařízení č. 261/2004 nazvaného „Právo na poskytnutí péče":

„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, faxem nebo elektronickou poštou.

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

Spor v původním řízení a předběžné otázky

19 IATA je sdružením 270 leteckých společností působících ve 130 zemích, které přepravují 98 % cestujících na mezinárodních pravidelných leteckých linkách. ELFAA je sdružením založeným v lednu 2004, které zastupuje zájmy 10 nízkonákladových společností z 9 evropských zemí. Tato dvě sdružení podala u High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) dvě žaloby proti ministerstvu dopravy směřující k přezkumu legality („judicial review") provedení nařízení č. 261/2004.

20 Jelikož se High Court of Justice domníval, že argumenty žalobkyň v původním řízení nebyly neopodstatněné, rozhodl se položit Soudnímu dvoru sedm otázek, které byly předloženy za účelem zpochybnění platnosti nařízení č. 261/2004. Vzhledem k tomu, že ministerstvo dopravy mělo pochybnosti o účelnosti šesti z těchto otázek, neboť podle něj nenastolují vážné pochybnosti o platnosti uvedeného nařízení, High Court of Justice si přál vědět, jaké kritérium musí být splněno nebo jaká mez musí být překročena, aby otázka týkající se platnosti aktu Společenství musela být předložena Soudnímu dvoru na základě čl. 234 druhého pododstavce ES. Za těchto podmínek se High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je článek 6 nařízení č. 261/2004 neplatný z důvodu své neslučitelnosti s [...] Montrealskou úmluvou [...] a konkrétně s jejími články 19, 22 a 29 a je touto

skutečností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?

2) Byla změna článku 5 nařízení [č. 261/2004] během posuzování návrhu textu dohodovacím výborem provedena způsobem, který není v souladu s procesními požadavky stanovenými v článku 251 ES, a je v případě kladné odpovědi článek 5 [tohoto] nařízení neplatný, a pokud tomu tak je, je touto skutečností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?

3) Jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 (zcela, nebo zčásti) neplatné z důvodu svého nesouladu se zásadou právní jistoty a je v případě kladné odpovědi touto neplatností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?

4) Jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 (zcela, nebo zčásti) neplatné z důvodu, že nejsou odůvodněny vůbec nebo jsou odůvodněny nedostatečně, a je v případě kladné odpovědi touto neplatností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?

5) Jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 (zcela, nebo zčásti) neplatné z důvodu svého nesouladu se zásadou proporcionality použitelnou na všechna opatření [Evropského] společenství a je v případě kladné odpovědi touto neplatností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?

6) Jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 (zcela, nebo zčásti) neplatné z důvodu, že diskriminují zejména členy druhé žalující organizace způsobem, který je svévolný nebo není objektivně odůvodněný, a je v případě kladné odpovědi touto neplatností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?

7) Je článek 7 nařízení (zcela, nebo zčásti) nicotný nebo neplatný z důvodu, že uložení pevně stanovené odpovědnosti v případě zrušení letu z důvodů, které nejsou kryty vyloučením odpovědnosti z důvodu mimořádných okolností, je diskriminační, nesplňuje požadavky proporcionality vyžadované u každého opatření Společenství, nebo není dostatečně odůvodněno, a je v případě kladné odpovědi touto neplatností (ve spojení s jinými relevantními faktory) dotčena platnost nařízení jako celku?

8) V případě, že vnitrostátní soud povolil, aby k němu byla podána žaloba, jež vznáší otázky ohledně platnosti ustanovení aktu Společenství, které považuje za obhajitelné a nikoli neopodstatněné, existují nějaké právní zásady Společenství týkající se kritéria nebo meze, které musí vnitrostátní soud použít, když rozhoduje o tom, zda tyto otázky položí Soudnímu dvoru podle čl. 234 [druhého pododstavce] ES?"

21 Usnesením předsedy Soudního dvora ze dne 24. září 2004 byla zamítnuta žádost předkládajícího soudu, aby projednávaná věc byla projednána ve zrychleném řízení upraveném čl. 104a prvním pododstavcem jednacího řádu.

K předběžným otázkám

K osmé otázce

22 Podstatou osmé otázky předkládajícího soudu, kterou je třeba zkoumat jako první, je, zda čl. 234 druhý pododstavec ES musí být vykládán v tom smyslu, že vnitrostátní soud je povinen předložit Soudnímu dvoru předběžnou otázku k posouzení platnosti aktu Společenství teprve při překročení určitého stupně pochybností o této platnosti.

K přípustnosti

23 Evropský parlament tvrdí, že otázka je nepřípustná, neboť odpověď, kterou na ni může Soudní dvůr dát, není pro výsledek sporu, o kterém rozhoduje předkládající soud a který se týká platnosti nařízení č. 261/2004, nijak užitečná.

24 Z ustálené judikatury v tomto ohledu vyplývá, že odmítnutí žádosti podané vnitrostátním soudem je možné pouze tehdy, pokud je zjevné, že žádaný výklad práva Společenství nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny (viz zejména rozsudky ze dne 15. prosince 1995, Bosman, C-415/93, Recueil, s. I-4921, bod 61; ze dne 5. června 1997, Celestini, C-105/94, Recueil, s. I-2971, bod 22, a ze dne 7. září 1999, Beck a Bergdorf, C-355/97, Recueil, s. I-4977, bod 22). S výjimkou takových případů je Soudní dvůr v zásadě povinen rozhodnout o předběžných otázkách týkajících se výkladu pravidel práva Společenství (viz výše uvedený rozsudek Bosman, bod 59).

25 Vzhledem k tomu, že žalobkyně v původním řízení zpochybnily platnost nařízení č. 261/2004 u předkládajícího soudu, vyvstala pro něj otázka, zda toto zpochybnění platnosti uvedeného nařízení je důvodem pro to, aby byla Soudnímu dvoru předložena žádost o rozhodnutí o předběžné otázce za podmínek upravených v článku 234 ES. Na výklad uvedeného článku, o nějž tento soud projednávanou otázkou žádá, nelze tudíž nahlížet tak, že nemá žádný vztah k předmětu sporu v původním řízení. Okolnost, že uvedený soud současně položil Soudnímu dvoru i otázky týkající se platnosti nařízení č. 261/2004 a že odpovědi, jež na ně budou podány, mohou vyřešit spor v původním řízení, nemůže zpochybnit relevantnost samotné otázky výkladu článku 234 ES.

26 Na položenou otázku je tedy třeba odpovědět.

K věci samé

27 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury nemají vnitrostátní soudy pravomoc prohlásit akty orgánů Společenství za neplatné. Účelem pravomocí přiznaných Soudnímu dvoru článkem 234 ES je totiž zejména zajistit jednotné používání práva Společenství vnitrostátními soudy. Tento požadavek jednotnosti je obzvlášť naléhavý, je-li zpochybňována platnost některého aktu Společenství. Odlišným přístupem soudů členských států, pokud jde o platnost aktů Společenství, by mohla být ohrožena samotná celistvost právního řádu Společenství a dotčen základní požadavek právní jistoty (rozsudky ze dne 22. října 1987, Foto-Frost, 314/85, Recueil, s. 4199, bod 15; ze dne 15. dubna 1997, Bakers of Nailsea, C-27/95, Recueil, s. I-1847, bod 20, a ze dne 6. prosince 2005, Gaston Schul Douane-expediteur, C-461/03, Sb. rozh. s. I-10513, bod 21). Jedině Soudní dvůr má tedy pravomoc konstatovat neplatnost aktu Společenství (rozsudky ze dne 21. února 1991, Zuckerfabrik Süderdithmarschen a Zuckerfabrik Soest, C-143/88 a C-92/89, Recueil, s. I-415, bod 17, a ze dne 21. března 2000, Greenpeace France a další, C-6/99, Recueil, s. I-1651, bod 54).

28 V tomto ohledu je třeba poznamenat, že článek 234 ES nepředstavuje procesní prostředek, který mají k dispozici účastníci řízení ve sporu probíhajícím před vnitrostátním soudem, a nestačí tedy, že účastník tvrdí, že spor nastoluje otázku ohledně platnosti práva Společenství, aby dotyčný soud musel mít za to, že vyvstala otázka ve smyslu článku 234 ES (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 6. října 1982, Cilfit a další, 283/81, Recueil, s. 3415, bod 9). Z toho plyne, že existence zpochybnění platnosti aktu Společenství před vnitrostátním soudem sama o sobě nedostačuje k tomu, aby předložení předběžné otázky Soudnímu dvoru bylo odůvodněné.

29 Pokud jde o soudy, jejichž rozhodnutí lze napadnout opravným prostředkem podle vnitrostátního práva, Soudní dvůr rozhodl, že tyto soudy mohou zkoumat platnost aktu Společenství, a nepovažují-li důvody neplatnosti, jichž se účastníci řízení před nimi dovolávají, za opodstatněné, mohou tyto důvody zamítnout s konstatováním, že akt je platný v plném rozsahu. Tímto jednáním totiž nezpochybňují existenci aktu Společenství (výše uvedený rozsudek Foto-Frost, bod 14).

30 Pokud se takové soudy naproti tomu domnívají, že jeden nebo více důvodů neplatnosti uvedených účastníky řízení nebo popřípadě uplatněných bez návrhu (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 16. června 1981, Salonia, 126/80, Recueil, s. 1563, bod 7) jsou opodstatněné, musejí přerušit řízení a obrátit se na Soudní dvůr v řízení o předběžné otázce směřujícím k posouzení platnosti.

31 Krom toho duch spolupráce, kterým se má řídit průběh řízení o předběžné otázce, předpokládá, že vnitrostátní soud uvede ve svém předkládacím rozhodnutí důvody, proč považuje položení takové předběžné otázky za nezbytné.

32 Na osmou otázku je tedy třeba odpovědět, že pokud se soud, jehož rozhodnutí lze napadnout opravným prostředkem podle vnitrostátního práva, domnívá, že jeden

nebo více důvodů neplatnosti aktu Společenství uvedených účastníky řízení nebo popřípadě uplatněných bez návrhu jsou opodstatněné, je povinen přerušit řízení a obrátit se na Soudní dvůr v řízení o předběžné otázce směřujícím k posouzení platnosti.

K ostatním otázkám

33 Podstatou prvních sedmi otázek předkládajícího soudu je, zda články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 jsou neplatné a zda jejich neplatnost může mít případně za následek neplatnost uvedeného nařízení jako celku.

K otázce slučitelnosti článku 6 nařízení č. 261/2004 s Montrealskou úmluvou

34 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda článek 6 nařízení č. 261/2004 je neslučitelný s ustanoveními článků 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy.

35 Úvodem je třeba připomenout, že podle čl. 300 odst. 7 ES „[d]ohody uzavřené za podmínek stanovených tímto článkem jsou závazné pro orgány Společenství i pro členské státy". Podle judikatury Soudního dvora mají tyto dohody přednost před předpisy sekundárního práva Společenství (rozsudky ze dne 10. září 1996, Komise v. Německo, C-61/94, Recueil, s. I-3989, bod 52, a ze dne 1. dubna 2004, Bellio F.lli, C-286/02, Recueil, s. I-3465, bod 33).

36 Montrealská úmluva podepsaná Společenstvím dne 9. prosince 1999 na základě čl. 300 odst. 2 ES byla schválena rozhodnutím Rady ze dne 5. dubna 2001 a, pokud jde o Společenství, vstoupila v platnost dne 28. června 2004. Z toho plyne, že od tohoto posledně uvedeného data jsou ustanovení této úmluvy podle ustálené judikatury nedílnou součástí právního řádu Společenství (rozsudky ze dne 30. dubna 1974, Haegeman, 181/73, Recueil, s. 449, bod 5, a ze dne 30. září 1987, Demirel, 12/86, Recueil, s. 3719, bod 7). Projednávaná žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, kterou předkládající soud podal Soudnímu dvoru rozhodnutím ze dne 14. července 2004 v rámci žádostí o „judicial review", které mu byly předloženy, byla podána po tomto datu.

37 Článek 6 nařízení č. 261/2004 stanoví, že v případě významného zpoždění letu musí provozující letecký dopravce nabídnout dotyčným cestujícím pomoc a poskytnout péči. Nestanoví, že by se tento dopravce mohl takových povinností zprostit v případě mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

38 IATA a ELFAA ve svém návrhu předloženém předkládajícímu soudu tvrdily a tvrdí před Soudním dvorem, že tento článek 6 je proto neslučitelný s ustanoveními Montrealské úmluvy, která ve svém článku 19 a čl. 22 odst. 1 obsahuje ustanovení, která leteckého dopravce zprošťují odpovědnosti nebo jeho odpovědnost omezují v případě zpoždění při přepravě cestujících a která ve svém článku 29 stanoví, že jakákoli žaloba na náhradu škody, ať již vznikla na jakémkoli základě, je přípustná pouze v souladu s podmínkami a mezemi odpovědnosti stanovenými uvedenou úmluvou.

39 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že články 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy patří mezi normy, ve vztahu k nimž Soudní dvůr přezkoumává platnost aktů orgánů Společenství, neboť jednak ani povaha, ani systematika uvedené úmluvy tomu nebrání a jednak jsou ustanovení těchto tří článků z hlediska svého obsahu zřejmě bezpodmínečná a dostatečně přesná.

40 Pokud jde o výklad uvedených článků, je třeba zdůraznit, že podle ustálené judikatury musí být mezinárodní smlouva vykládána podle svého znění a ve světle svých cílů. Články 31 Vídeňské úmluvy o smluvním právu ze dne 23. května 1969 a Vídeňské úmluvy o smluvním právu mezi státy a mezinárodními organizacemi nebo mezi různými mezinárodními organizacemi ze dne 21. března 1986, které v tomto směru vyjadřují obecné mezinárodní obyčejové právo, v tomto ohledu upřesňují, že smlouva musí být vykládána v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím ke svému předmětu a účelu (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 20. listopadu 2001, Jany a další, C-268/99, Recueil, s. I-8615, bod 35).

41 Z preambule Montrealské úmluvy vyplývá, že signatářské státy uznaly „význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění". Dosah, který chtěli autoři uvedené úmluvy svěřit ustanovením článků 19, 22 a 29, musí být tedy posuzován s ohledem na tento účel.

42 Z uvedených ustanovení Montrealské úmluvy, zahrnutých v její kapitole III nazvané „Odpovědnost dopravce a rozsah náhrad škod", vyplývá, že stanoví podmínky, za nichž mohou cestující uplatňující škodu způsobenou zpožděním podat proti leteckým dopravcům žalobu na náhradu škody. Omezují odpovědnost dopravce na částku 4 150 zvláštních práv čerpání za každého cestujícího.

43 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 poskytnutí péče pro všechny dotčené osoby, například ve formě občerstvení, stravy, ubytování nebo telefonních

hovorů. Cestujícím může mimoto vzniknout individuální újma, v závislosti na důvodu jejich cestování, jejíž náprava musí být posuzována případ od případu podle rozsahu způsobených škod, a jež v důsledku toho může být nahrazena pouze *a posteriori* a individuálně.

44 Z ustanovení článků 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy přitom jasně vyplývá, že tato ustanovení se omezují na úpravu podmínek, za nichž mohou dotyční cestující po zpoždění letu podat žaloby směřující z titulu individualizované nápravy k získání náhrady škody ze strany dopravců odpovídajících za škodu způsobenou tímto zpožděním.

45 Ani z těchto ustanovení, ani z ostatních ustanovení Montrealské úmluvy nevyplývá, že by autoři posledně uvedené úmluvy měli v úmyslu uchránit uvedené dopravce před jakoukoli jinou formou zásahů, zejména takových zásahů, které mohou být stanoveny veřejnými orgány za účelem standardizované a okamžité nápravy újmy, jíž je nepohodlí způsobené zpožděními cestujících v letecké dopravě, aniž by tito cestující měli být vystaveni nesnázím spojeným s podáváním žalob na náhradu škody před soudy.

46 Montrealská úmluva tedy nemohla bránit zásahu zákonodárce Společenství za účelem stanovení podmínek, za nichž má být napravena újma spojená s výše uvedeným nepohodlím, v rámci pravomocí svěřených Společenství v oblasti dopravy a ochrany spotřebitele. Jelikož pomoc a poskytnutí péče cestujícím, které jsou uvedeny v článku 6 nařízení č. 261/2004 v případě významného zpoždění letu, představují taková standardizovaná a okamžitá opatření k nápravě újmy, nepatří k těm opatřením, u nichž uvedená úmluva stanoví podmínky výkonu. Úprava stanovená v uvedeném článku 6 tedy jednoduše zaujímá místo před textem Montrealské úmluvy.

47 Samotná standardizovaná a okamžitá opatření pomoci a péče nebrání tomu, aby dotyční cestující v případě, že jim totéž zpoždění způsobí mimoto i škody zakládající nárok na náhradu škody, mohli krom toho podat žaloby na náhradu uvedených škod za podmínek stanovených Montrealskou úmluvou.

48 Tato opatření, která zlepšují ochranu zájmů cestujících a podmínky, za nichž se vůči nim uplatní zásada nápravy, tedy nemohou být považována za neslučitelná s Montrealskou úmluvou.

K otázce platnosti článku 5 nařízení č. 261/2004 s ohledem na článek 251 ES

49 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda dohodovací výbor upravený v článku 251 ES respektoval při změně článku 5 návrhu nařízení č. 261/2004, jak vyplývá ze společného postoje (ES) č. 27/2003 ze dne 18. března 2003 (Úř. věst. C 125 E, s. 63) (dále jen „návrh nařízení"), procesní požadavky, které uvedené ustanovení obsahuje.

50 Úvodem je třeba připomenout kontext, v němž uvedený dohodovací výbor vystupoval během postupu přijímání nařízení č. 261/2004, zejména s ohledem na obavy zákonodárce Společenství týkající se zohlednění, či nezohlednění okolností umožňujících leteckým dopravcům, aby byli zproštěni svých povinností poskytnutí péče a pomoci cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění letu.

51 Rada ve svém společném postoji č. 27/2003 rozhodla, že letečtí dopravci mohou být zproštěni svých povinností náhrady a poskytnutí péče upravených v případě zrušení letu v článku 5 návrhu nařízení a povinností poskytnout péči upravených v případě významného zpoždění v článku 6 téhož návrhu, pokud dotčené osoby mohou prokázat, že ke zrušení nebo zpoždění došlo z důvodu mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

52 Parlament, když se zabýval tímto společným postojem dne 3. července 2003 ve druhém čtení, nenavrhl žádnou změnu článku 5 návrhu nařízení. Naopak přijal kromě jiného změnu č. 11 týkající se článku 6 tohoto návrhu zejména v tom smyslu, že vypustil veškeré odkazy na ustanovení o zproštění v souvislosti s mimořádnými okolnostmi (dále jen „zproštění z důvodu mimořádných okolností").

53 Rada dopisem ze dne 22. září 2003 oznámila, že nemohla schválit všechny změny provedené Parlamentem, a předseda Rady svolal společně s předsedou Parlamentu schůzi dohodovacího výboru.

54 Tento výbor během své schůze konané dne 14. října 2003 dosáhl přijetí dohody o společném návrhu, schváleném dne 1. prosince 2003, podle nějž byly v článku 5 návrhu nařízení zejména vypuštěny veškeré odkazy na zproštění z důvodu mimořádných okolností, které by leteckým dopravcům umožnilo zprostit se jejich povinností poskytnout péči v případě zrušení letu. Nařízení bylo přijato v souladu s tímto společným návrhem dohodovacího výboru Parlamentem ve třetím čtení dne 18. prosince 2003 a Radou dne 26. ledna 2004.

55 Žalobkyně v původním řízení uplatňují, že dohodovací výbor překročil pravomoci, jež mu svěřuje článek 251 ES, když změnil článek 5 návrhu nařízení, ačkoli tento článek nebyl Parlamentem ve druhém čtení pozměněn.

56 V tomto ohledu je namístě připomenout, že dohodovací výbor je svolán v rámci spolurozhodovacího postupu v případě nesouhlasu Rady se změnami navrženými Parlamentem ve druhém čtení. Je nesporné, že během postupu přijímání nařízení č. 261/2004 k takovému nesouhlasu došlo, což bylo důvodem pro svolání uvedeného výboru.

57 V rozporu s tím, co tvrdí IATA, nemá dohodovací výbor, je-li svolán, za úkol dosáhnout přijetí dohody ohledně změn navrhovaných Parlamentem, ale, jak vyplývá ze samotného znění článku 251 ES, „dosáhnout přijetí dohody o společném návrhu" s tím, že se zabývá společným postojem přijatým Radou na základě změn navržených Parlamentem. Samotné znění článku 251 ES tedy neobsahuje žádné omezení, pokud jde o obsah přijatých opatření umožňujících dosáhnout přijetí dohody o společném návrhu.

58 Autoři Smlouvy chtěli použitím výrazu „dohodovací" dát přijatému postupu užitečný účinek a svěřit dohodovacímu výboru rozsáhlou posuzovací pravomoc. Přijetím takového způsobu urovnání neshody usilovali právě o to, aby ke sblížení postojů Parlamentu a Rady došlo na základě přezkoumání všech prvků této neshody a s aktivní účastí Komise Evropských společenství na práci dohodovacího výboru, která má vyvíjet „veškerou činnost potřebnou ke sblížení postojů [...] Parlamentu a Rady".

59 Z tohoto pohledu nemůže být článek 251 ES s přihlédnutím ke zprostředkovatelské pravomoci svěřené Komisi a volnosti, jíž v konečném výsledku disponují Parlament a Rada, pokud jde o dosažení, či nedosažení dohody o společném návrhu schváleném dohodovacím výborem, chápán tak, že zásadně omezuje pravomoc uvedeného výboru. Pouhá okolnost, že článek 5 návrhu nařízení nebyl v projednávaném případě Parlamentem ve druhém čtení změněn, nemůže prokázat, že uvedený výbor překročil rozsah pravomocí, které jsou mu svěřeny článkem 251 ES.

60 Žalobkyně v původním řízení mimoto tvrdí, že vzhledem k neveřejnému charakteru schůzí dohodovacího výboru došlo k zásahu do zásad zastupitelské demokracie.

61 Účinná účast Parlamentu na legislativním procesu Společenství podle postupů upravených Smlouvou je zajisté podstatným prvkem institucionální rovnováhy zamýšlené touto Smlouvou. Je však nesporné, že samotný Parlament je v dohodovacím výboru zastoupen a že toto zastoupení je ostatně složeno v souladu s poměrným významem každé politické skupiny v Parlamentu. Společný návrh přijatý dohodovacím výborem musí mimoto podle čl. 251 odst. 5 ES podléhat ještě přezkumu samotným Parlamentem, aby byl schválen. Tento přezkum, ke kterému nutně dochází za obvyklých transparentních pracovních podmínek tohoto shromáždění, tak v každém případě zajišťuje účinnou účast Parlamentu na legislativním procesu v souladu se zásadami zastupitelské demokracie.

62 S ohledem na písemnosti ve spisu je namístě podotknout, že v projednávaném případě se neshoda, jíž se zabýval dohodovací výbor, týkala zejména otázky, zda se letečtí dopravci mohou domáhat zproštění z důvodu mimořádných okolností, či nikoli, aby se zprostili svých povinností pomoci a poskytnutí péče cestujícím stanovených v článku 6 návrhu nařízení v případě významného zpoždění letu. Dohodovací výbor dosáhl přijetí dohody v tom smyslu, že veškeré odkazy na

zproštění z důvodu mimořádných okolností byly v článku 6 tohoto návrhu vypuštěny, aby cestujícím bylo zaručeno okamžité poskytnutí péče a pomoc bez ohledu na příčinu zpoždění letu. Dohodovací výbor se pak rovněž dohodl na vypuštění téhož odkazu v článku 5 uvedeného návrhu, pokud jde o povinnosti poskytnutí péče cestujícím v případě zrušení letu, aby tak zaručil soudržný a souměrný přístup.

63 Dohodovací výbor za těchto podmínek nepřekročil meze své působnosti, když změnil článek 5 návrhu nařízení.

K povinnosti uvést odůvodnění a dodržení zásady právní jistoty

64 Podstatou třetí a čtvrté otázky předkládajícího soudu je, zda články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 jsou neplatné z důvodu, že nejsou v souladu se zásadou právní jistoty či nesplňují povinnost uvést odůvodnění. Svou sedmou otázkou se rovněž táže, zda byla posledně uvedená povinnost dodržena článkem 7 uvedeného nařízení.

65 Žalobkyně v původním řízení tvrdí, že napadené nařízení obsahuje nejasnosti, mezery a rozpory, kterými je dotčena jeho legalita s ohledem jak na povinnost uvést odůvodnění, tak na povinnost dodržovat zásadu právní jistoty.

66 Je třeba připomenout, že z odůvodnění vyžadovaného článkem 253 ES sice musí jasně a jednoznačně vyplývat úvahy orgánu Společenství, jenž dotčený akt vydal, tak aby dotčené osoby mohly rozpoznat důvody, které vedly k přijetí opatření, a příslušný soud mohl vykonávat svůj přezkum, nepožaduje se však, aby odůvodnění

upřesňovalo všechny relevantní skutkové a právní okolnosti (viz zejména rozsudky ze dne 29. února 1996, Komise v. Rada, C-122/94, Recueil, s. I-881, bod 29; ze dne 14. prosince 2004, Swedish Match, C-210/03, Sb. rozh. s. I-11893, bod 63, a ze dne 12. července 2005, Alliance for Natural Health a další, C-154/04 a C-155/04, Sb. rozh. s. I-6451, bod 133).

67 Dodržení povinnosti uvést odůvodnění musí být mimoto posuzováno nejen s ohledem na znění aktu, ale rovněž s ohledem na jeho kontext, jakož i na všechna právní pravidla upravující dotčenou oblast. Pokud se jedná, jako v projednávané věci, o akt s obecnou působností, odůvodnění se může omezit na uvedení jednak celkové situace, jež vedla k jeho přijetí, a jednak obecných cílů, o jejichž dosažení usiluje (viz zejména rozsudek ze dne 10. března 2005, Španělsko v. Rada, C-342/03, Sb. rozh. s. I-1975, bod 55). Pokud napadený akt jasně uvádí to podstatné z cíle sledovaného orgány, bylo by nepřiměřené požadovat zvláštní odůvodnění pro každou technickou volbu provedenou orgány (viz zejména rozsudky ze dne 5. července 2001, Itálie v. Rada a Komise, C-100/99, Recueil, s. I-5217, bod 64, a výše uvedený rozsudek Alliance for Natural Health a další, bod 134).

68 Pokud jde o zásadu právní jistoty, ta je základní zásadou práva Společenství, která vyžaduje zejména, aby právní úprava byla jasná a přesná, tak aby procesní subjekty mohly jednoznačně rozpoznat svá práva a povinnosti a postupovat podle toho (viz rozsudky ze dne 9. července 1981, Gondrand Frères a Garancini, 169/80, Recueil, s. 1931; ze dne 13. února 1996, Van Es Douane Agenten, C-143/93, Recueil, s. I-431, bod 27, a ze dne 14. dubna 2005, Belgie v. Komise, C-110/03, Sb. rozh. s. I-2801, bod 30).

69 Ve světle uvedené judikatury je namístě zaprvé poukázat na to, že ustanovení článků 5 a 6 nařízení č. 261/2004 přesným a jasným způsobem stanoví povinnosti provozujícího leteckého dopravce v případě zrušení nebo významného zpoždění letu. Cíl těchto ustanovení vyplývá stejně jasně z prvního a druhého bodu odůvodnění tohoto nařízení, 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.

70 Dvanáctý a třináctý bod odůvodnění téhož nařízení krom toho stanoví, že cestujícím, jejichž let byl zrušen, by mělo být umožněno získat náhradu, pokud nebyli v přiměřené době o tomto zrušení informováni, proplacení jejich letenky nebo využití přesměrování za uspokojivých podmínek a mělo by o ně být v průběhu čekání na pozdější let dostatečně postaráno. Sedmnáctý bod odůvodnění uvedeného nařízení uvádí, že o cestující, jejichž lety jsou zpožděné o určitou dobu, by mělo být dostatečně postaráno a měla by jim být poskytnuta možnost zrušení jejich letu a proplacení jejich letenky nebo pokračování za uspokojivých podmínek. Tyto skutečnosti tedy ukazují to podstatné ze sledovaného cíle.

71 Krom toho je nesporné, že existují různé újmy, které vznikají cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění letu. Není prokázáno a nebylo ostatně ani tvrzeno, že by události tohoto charakteru byly pouze zanedbatelným jevem. Ani z článku 253 ES, ani z žádných dalších ustanovení přitom nevyplývá, že by platnost dotčeného aktu Společenství podléhala podmínce, že by tento akt měl obsahovat přesné číselné údaje odůvodňující nezbytnost zásahu zákonodárce Společenství.

72 Nelze ani požadovat, aby nařízení č. 261/2004 obsahovalo zvláštní odůvodnění pro každou provedenou technickou volbu. Jelikož cíl ochrany cestujících v tomto ohledu vyžaduje, aby byla přijata standardizovaná a účinná opatření k nápravě, která nemohou být v samotném okamžiku, kdy by měla být provedena, předmětem zpochybňování, jež by zproštění z důvodu mimořádných okolností zjevně vyvolalo, mohl se zákonodárce Společenství, aniž by porušil svou povinnost uvést odůvodnění, zdržet uvedení důvodů, proč usoudil, že se provozující letečtí dopravci

nebudou moci domáhat takového zproštění, aby se zprostili svých povinností stanovených v článcích 5 a 6 tohoto nařízení. Stejně tak mohl zákonodárce Společenství v rozporu s tím, co tvrdí ELFAA, stanovit v článku 7 uvedeného nařízení princip a částku paušální náhrady v případě zrušení letu bez uvedení důvodů, proč zvolil toto opatření a tuto částku, aniž by dotčený akt byl stižen protiprávností.

73 Zadruhé standardizovaná a okamžitá opatření upravená v článku 6 nařízení č. 261/2004 nepatří k těm, u nichž Montrealská úmluva stanoví podmínky výkonu, a nejsou neslučitelná s touto úmluvou. Z toho plyne, že ustanovení tohoto nařízení upravující některá práva cestujících v případě významného zpoždění letu mohla podléhat podmínkám, které se liší od podmínek stanovených uvedenou úmluvou s ohledem na jiná práva. Nejsou tedy nijak v rozporu s opatřeními obsaženými v nařízení č. 2027/97, jež byla podle jeho článku 1 přijata za účelem provedení příslušných ustanovení Montrealské úmluvy.

74 Za těchto podmínek žalobkyně v původním řízení jednak nemohou tvrdit, že neuvedením tohoto poledně uvedeného nařízení mezi právními východisky bylo nařízení č. 261/2004 přijato v rozporu s povinností uvést odůvodnění. Krom toho nemůže být článek 6 tohoto nařízení chápán tak, že v rozporu se zásadou právní jistoty zbavil podniky zastoupené žalobkyněmi v původním řízení možnosti rozpoznat jednoznačně povinnosti, které mají v důsledku úpravy vyplývající z nařízení č. 2027/97.

75 Žalobkyně v původním řízení zatřetí tvrdí, že nařízení č. 261/2004 ve svém čtrnáctém a patnáctém bodě odůvodnění nesoudržným způsobem stanoví, že mimořádné okolnosti mohou omezit nebo vyloučit odpovědnost provozujícího leteckého dopravce v případě zrušení nebo významného zpoždění letů, zatímco články 5 a 6 tohoto nařízení, které upravují jeho povinnosti v takovém případě, nepřejímají takové zproštění odpovědnosti, s výjimkou toho, které se týká povinnosti poskytnout náhradu.

76 V tomto ohledu je však namístě jednak poukázat na to, že preambule aktu Společenství sice může upřesnit jeho obsah (viz výše uvedený rozsudek Alliance for Natural Health a další, bod 91), nemůže však být uplatňována jako důvod pro odchýlení se od vlastních ustanovení dotyčného aktu (rozsudky ze dne 19. listopadu 1998, Nilsson a další, C-162/97, Recueil, s. I-7477, bod 54, a ze dne 24. listopadu 2005, Deutsches Milch-Kontor, C-136/04, Sb. rozh. s. I-10095, bod 32). Krom toho znění těchto bodů odůvodnění může být zajisté chápáno tak, že provozující letecký dopravce by měl být obecně zproštěn všech svých povinností v případě mimořádných okolností, a může tak vzniknout určitá nejednoznačnost mezi takto vyjádřeným záměrem zákonodárce Společenství a samotným obsahem článků 5 a 6 nařízení č. 261/2004, které tomuto zproštění odpovědnosti nepropůjčují natolik obecnou povahu. Taková nejednoznačnost však nemá takový dosah, aby způsobila nesoudržnost úpravy stanovené na základě těchto dvou článků, které samy o sobě nejsou vůbec nejednoznačné.

77 Z výše uvedených úvah vyplývá, že články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 nejsou neplatné z důvodu porušení zásady právní jistoty nebo povinnosti uvést odůvodnění.

K dodržení zásady proporcionality

78 Podstatou páté a sedmé otázky předkládajícího soudu je, zda články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 jsou neplatné z důvodu porušení zásady proporcionality.

79 Úvodem je třeba připomenout, že zásada proporcionality, která je součástí obecných zásad práva Společenství, vyžaduje, aby prostředky zavedené předpisem Společenství byly způsobilé k uskutečnění sledovaného cíle a nepřekračovaly meze toho, co je k dosažení tohoto cíle nezbytné (viz zejména rozsudky ze dne 11. července 2002, Käserei Champignon Hofmeister, C-210/00, Recueil, s. I-6453, bod 59; ze dne

10. prosince 2002, British American Tobacco (Investments) a Imperial Tobacco, C-491/01, Recueil, s. I-11453, bod 122, a výše uvedený rozsudek Swedish Match, bod 47).

80 Co se týče soudního přezkumu podmínek uvedených v předchozím bodě, je namístě připomenout, že zákonodárci Společenství je třeba přiznat širokou posuzovací pravomoc v oblastech, které z jeho strany předpokládají volby politické, ekonomické a sociální povahy a v jejichž rámci má zákonodárce provést komplexní posouzení. V důsledku toho může být legalita takového opatření dotčena pouze zjevně nepřiměřeným charakterem opatření přijatého v této oblasti ve vztahu k cíli, který hodlá příslušný orgán sledovat [viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 12. listopadu 1996, Spojené království v. Rada, C-84/94, Recueil, s. I-5755, bod 58; ze dne 13. května 1997, Německo v. Parlament a Rada, C-233/94, Recueil, s. I-2405, body 55 a 56; ze dne 5. května 1998, National Farmers' Union a další, C-157/96, Recueil, s. I-2211, bod 61, jakož i výše uvedený rozsudek British American Tobacco (Investments) a Imperial Tobacco, bod 123]. Tak je tomu zvláště v oblasti společné dopravní politiky (viz v tomto smyslu zejména rozsudky ze dne 17. července 1997, SAM Schiffahrt a Stapf, C-248/95 a C-249/95, Recueil, s. I-4475, bod 23, a ze dne 12. března 2002, Omega Air a další, C-27/00 a C-122/00, Recueil, s. I-2569, bod 63).

81 Žalobkyně v původním řízení tvrdí, že opatření pomoci, poskytnutí péče a náhrady škody cestujícím, jež jsou upravena články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 v případě zrušení nebo významného zpoždění letu, neumožňují dosáhnout cíle směřujícího k omezení těchto případů zrušení a zpoždění a jsou v každém případě z důvodu značné finanční zátěže, která bude spočívat na leteckých dopravcích Společenství, zcela nepřiměřená ve vztahu ke sledovanému cíli.

82 Za účelem posouzení nezbytnosti dotčených opatření je třeba zdůraznit, že cílem bezprostředně sledovaným zákonodárcem Společenství, tak jak vyplývá z prvních čtyř bodů odůvodnění nařízení č. 261/2004, je zvýšení ochrany cestujících postižených zrušením nebo významným zpožděním letů tím, že budou standardizovaně a okamžitě napraveny některé újmy způsobené dotčeným osobám nacházejícím se v takových situacích.

83 Uvedené nařízení může zajisté nad rámec tohoto bezprostředního cíle výslovně uvedeného zákonodárcem Společenství mlčky obsahovat stejně jako jakákoli jiná obecná právní úprava další sekundární cíle takové, jako je snížení počtu zrušení a významného zpoždění letů, jak tvrdí žalobkyně. Soudnímu dvoru nejprve přísluší posoudit, zda přijatá opatření jsou zjevně nepřiměřená ve vztahu k cíli výslovně uvedenému v nařízení, a sice k cíli směřujícímu ke zvýšení ochrany cestujících, jehož legitimita není sama o sobě popírána.

84 Zaprvé je třeba podotknout, že opatření upravená články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 jsou sama o sobě způsobilá okamžitě napravit některé újmy vzniklé těmto cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění letu, a umožňují tak zajištění vysoké úrovně ochrany dotčených osob, o niž nařízení usiluje.

85 Zadruhé je nesporné, že rozsah jednotlivých opatření přijatých zákonodárcem Společenství se 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. Kritéria přijatá pro určení nároku cestujících na tato opatření tedy nejsou nijak vzdálena požadavkům proporcionality.

86 Pokud jde zatřetí o taková standardizovaná a okamžitá opatření k nápravě, jakými jsou přesměrování cestujících nebo poskytnutí občerstvení, stravy, ubytování nebo poskytnutí prostředků pro komunikaci s třetími osobami, cílem těchto opatření je postarat se na místě o potřeby cestujících bez ohledu na příčinu zrušení nebo zpoždění letu. Vzhledem k tomu, že uvedená opatření se liší, jak bylo řečeno v předchozím bodě tohoto rozsudku, v závislosti na rozsahu újmy vzniklé cestujícím, nejeví se ani, že by měla zjevně nepřiměřený charakter pouze z důvodu, že se dopravci nemohou domáhat zproštění z důvodu mimořádných okolností.

87 Začtvrté není prokázáno, že by uzavření dobrovolného pojištění cestujícími za účelem krytí rizik spojených se zpožděními a rušením letů, tak jak se pro ně vyslovuje ELFAA, v každém případě umožnilo napravit újmu vzniklou dotčeným osobám na místě. Takové opatření tedy nemůže být považováno za vhodnější opatření k dosažení sledovaného cíle, než jsou opatření přijatá zákonodárcem Společenství.

88 Zapáté nemají nepříznivé důsledky vyvolané zpožděním, o jejichž nápravu nařízení č. 261/2004 usiluje, žádnou spojitost s náklady na zakoupení letenky. Argument, podle nějž opatření ke zmírnění těchto důsledků měla být stanovena v závislosti na nákladech na zakoupení letenky, tedy nelze přijmout.

89 Zašesté sice IATA a ELFAA tvrdí, že hrozí, že by výše uvedená opatření mohla mít značné důsledky pro finanční zátěž dopravců a že nejsou přiměřená ve vztahu k sekundárnímu cíli nařízení, jímž je snížení počtu zrušení a významných zpoždění letů, avšak je namístě konstatovat, že diskuse před Soudním dvorem neukázala žádné číselné údaje o četnosti těchto zpoždění a zrušení. Teoretické náklady, které tato opatření mají představovat pro letecké společnosti, jak je uvedly dotčené osoby, tedy v každém případě neumožňují považovat za prokázané, že by tyto dopady byly nepřiměřené ve vztahu k významu uvedených opatření.

90 Dále je třeba poukázat na to, že splněním povinností na základě nařízení č. 261/2004 není dotčena možnost leteckých dopravců požadovat po jakékoli osobě, včetně třetích osob, náhradu škody podle vnitrostátního práva, jak stanoví článek 13 uvedeného nařízení. Taková náhrada tedy může zmírnit či dokonce odstranit finanční zátěž, kterou nesou uvedení dopravci v důsledku těchto povinností. Krom toho se nejeví nepřiměřeným, aby tyto povinnosti, s výhradou výše uvedeného nároku na náhradu škody, nesli přímo letečtí dopravci, s nimiž dotyční cestující uzavřeli smlouvu o přepravě, která je opravňuje k letu, jenž by neměl být ani zrušen, ani zpožděn.

91 Pokud jde zasedmé o náhradu stanovenou v článku 7 nařízení č. 261/2004, již mohou cestující uplatňovat podle článku 5, pokud byli o zrušení letu informováni příliš pozdě, mohou být letečtí dopravci od placení této náhrady osvobozeni, prokáží-li, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Vzhledem k existenci takového ustanovení vylučujícího odpovědnost a restriktivních podmínek pro uplatnění této povinnosti, která leteckým dopravcům nevzniká, jestliže informace je podána s dostatečným předstihem nebo je spojena s nabídkou přesměrování, se uvedená povinnost nejeví jako zjevně nepřiměřená ve vztahu ke sledovanému cíli. Výše náhrady, která je stanovena částkami 250, 400 a 600 eur v závislosti na vzdálenosti dotyčných letů, se nejeví ani jako nadměrně vysoká, a jak tvrdí Komise ve svém vyjádření, aniž by jí bylo oponováno, ostatně v podstatě odpovídá aktualizované úrovni náhrady stanovené nařízením Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě (Úř. věst. L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/01, s. 306), s přihlédnutím k inflaci, k níž došlo od jeho vstupu v platnost.

92 Z výše uvedených úvah vyplývá, že články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 nejsou neplatné z důvodu porušení zásady proporcionality.

K dodržení zásady rovného zacházení

93 Podstatou šesté a sedmé otázky předkládajícího soudu je, zda články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 jsou neplatné z důvodu porušení zásady rovného zacházení.

94 ELFAA tvrdí, že nízkonákladové letecké společnosti, které zastupuje, jsou diskriminovány, neboť opatření stanovená v uvedených článcích ukládají tytéž povinnosti všem leteckým dopravcům bez rozlišení na základě jejich cenových politik a nabízených služeb. Právo Společenství mimoto neukládá tytéž povinnosti pro ostatní dopravní prostředky.

95 Podle ustálené judikatury zásada rovného zacházení vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněné (výše uvedený rozsudek Swedish Match, bod 70).

96 V tomto ohledu je nejprve namístě podotknout, že zejména vzhledem k podmínkám jejich provozu, jejich dostupnosti a rozdělení jejich sítí nejsou jednotlivé způsoby dopravy zaměnitelné, pokud jde o podmínky jejich používání (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek SAM Schiffahrt a Stapf, bod 34). Situace podniků působících v odvětví provozu každého z těchto způsobů dopravy tedy nejsou srovnatelné.

97 Dále je namístě konstatovat, že v oblasti letecké dopravy se cestující postižení zrušením nebo významným zpožděním letu nacházejí v situaci objektivně odlišné od situace cestujících používajících jiné dopravní prostředky v případě událostí téže povahy. Zvláště z důvodu umístění letišť mimo městská centra a zvláštních podmínek příjmu a výdeje zavazadel totiž není nepohodlí vzniklé dotčeným osobám během těchto událostí srovnatelné.

98 Újmy vzniklé cestujícím leteckých dopravců v případě zrušení nebo významného zpoždění letů jsou konečně obdobné bez ohledu na společnost, s kterou uzavřeli smlouvu, a nemají žádnou souvislost s cenovými politikami uplatňovanými těmito společnostmi. 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.

99 Z toho plyne, že ustanovení článků 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 nejsou neplatná z důvodu porušení zásady rovného zacházení.

100 S ohledem na výše uvedené úvahy je na prvních sedm položených otázek namístě odpovědět, že jejich přezkum neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost ustanovení článků 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004.

K nákladům řízení

101 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení vzhledem ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (velký senát) rozhodl takto:

1) **Pokud se soud, jehož rozhodnutí lze napadnout opravným prostředkem podle vnitrostátního práva, domnívá, že jeden nebo více důvodů neplatnosti aktu Společenství uvedených účastníky řízení nebo popřípadě uplatněných bez návrhu jsou opodstatněné, je povinen přerušit řízení a obrátit se na Soudní dvůr v řízení o předběžné otázce směřujícím k posouzení platnosti.**

2) **Přezkum položených otázek neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost ustanovení článků 5, 6 a 7 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.**

Podpisy.