Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

23. března 2021 *

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 5 odst. 3 – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě zrušení nebo významného zpoždění letů – Osvobození od povinnosti nahradit škodu – Pojem ‚mimořádné okolnosti' – Stávka pilotů organizovaná v souladu s právními předpisy – Okolnosti ‚vnitřní' a ‚vnější' ve vztahu k činnosti provozujícího leteckého dopravce – Články 16, 17 a 28 Listiny základních práv Evropské unie – Neexistence zásahu do svobody podnikání, práva na vlastnictví a práva na vyjednávání leteckého dopravce"

Ve věci C-28/20,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Attunda tingsrätt (soud prvního stupně v Attunda, Švédsko) ze dne 16. ledna 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 21. ledna 2020, v řízení

Airhelp Ltd

proti

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda, R. Silva de Lapuerta, místopředsedkyně, J.-C. Bonichot, A. Arabadžev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin a N. Wahl, předsedové senátů, T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (zpravodaj), I. Jarukaitis, N. Jääskinen a J. Passer, soudci,

generální advokát: P. Pikamäe,

vedoucí soudní kanceláře: C. Strömholm, radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 16. prosince 2020,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za Airhelp Ltd M. Bexelius, jakož i E. Arbrandt a S. Nilsson, advokater,

– za Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden F. Sjövallem a J. Fermbäck, advokater,

– za dánskou vládu J. Nymann-Lindegrenem a M. Jespersenem, jakož i M. S. Wolff, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: švédština.

– za německou vládu U. Kühnem, M. Hellmannem a J. Möllerem, jako zmocněnci,

– za španělskou vládu L. Aguilera Ruizem, jako zmocněncem,

– za francouzskou vládu E. de Moustier a A. Ferrandem, jako zmocněnci,

– za Evropskou komisi K. Simonssonem, jakož i N. Yerrell a E. Ljung Rasmussen, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 16. března 2021,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 5 odst. 3 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. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společnostmi Airhelp Ltd a Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (dále jen „SAS“) ohledně odmítnutí posledně uvedenou společností poskytnout náhradu S., do jehož práv vstoupila společnost Airhelp, z důvodu zrušení jeho letu.

Právní rámec

Unijní právo

3 Body 1, 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádějí:

„(1) Činnost [Unie] 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.

[…]

(14) Stejně jako podle Úmluvy [o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999 a schválené jménem Evropského společenství rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. 2001, L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491)], 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.

(15) Za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.“

4 Článek 2 tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[…]

b) ‚provozujícím leteckým dopravcem‘ rozumí letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím;

[…]

l) ‚zrušením‘ rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo.“

5 Článek 5 uvedeného nařízení, nadepsaný „Zrušení“, zní:

„1. V případě zrušení letu:

[…]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže [ledaže]
   i) nejsou [jsou] o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
   ii) nejsou [jsou] o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději [méně než] čtyři hodiny po plánovaném čase příletu,
   iii) nejsou [jsou] informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout [dosáhnout jejich] cílového místa určení nejpozději [méně než] dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

[…]

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

[…]“

6 Článek 7 uvedeného nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, v odstavci 1 stanoví:

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

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů;

b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů;

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

[…]“

Švédské právo

7 Článek 45 lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [zákon o účasti zaměstnanců na rozhodování (1976:580)] zejména stanoví:

„Má-li organizace zaměstnavatelů, zaměstnavatel nebo organizace zaměstnanců v úmyslu podniknout kolektivní akci nebo rozšířit probíhající akci, jsou povinni na to nejméně sedm pracovních dnů předtím písemně upozornit protistranu a Medlingsinstitutet [(Národní úřad pro mediaci, Švédsko)]. ‚Pracovním dnem' se rozumí každý den s výjimkou soboty, neděle a svátků, jakož i předvečera svatojánského, Štědrého dne a 31. prosince. Lhůta se počítá od okamžiku dne, kdy je kolektivní akce zahájena."

Spor v původním řízení a předběžné otázky

8 S. si rezervoval místo na vnitrostátním letu mezi Malmö a Stockholmem (Švédsko). Tento let, který měla společnost SAS uskutečnit dne 29. dubna 2019, byl tentýž den zrušen z důvodu stávky jejích pilotů v Dánsku, Švédsku a Norsku (dále jen „dotčená stávka").

9 Ze spisu, který má Soudní dvůr k dispozici, vyplývá, že se v létě roku 2018 zaměstnanecké organizace zastupující piloty společnosti SAS v Dánsku, Švédsku a Norsku (dále jen „odborové svazy pilotů") rozhodly vypovědět kolektivní smlouvu uzavřenou se společností SAS, která se jinak měla vztahovat na období 2017–2020. Vyjednávání za účelem uzavření nové kolektivní smlouvy byla zahájena v březnu 2019.

10 Odborové svazy pilotů měly za to, že tato vyjednávání nebyla úspěšná nebo přinejmenším dostatečně nepokročila, a proto vyzvaly své členy ke stávce. Dotčená stávka tak začala dne 26. dubna 2019 a pokračovala až do 2. května 2019. Trvala tedy sedm dní a měla za následek zrušení více než 4 000 letů ze strany společnosti SAS. Uvedená stávka tak měla dopad přibližně na 380 000 cestujících, včetně S., který převedl na společnost Airhelp své případné nároky vůči společnosti SAS týkající se jeho žádosti o náhradu škody z důvodu zrušení jeho letu.

11 Dne 2. května 2019 byla uzavřena nová tříletá kolektivní smlouva, která má tedy platit až do roku 2022.

12 Společnost Airhelp podala k předkládajícímu soudu, Attunda tingsrätt (soud prvního stupně v Attunda, Švédsko), žalobu, kterou se domáhala, aby byla společnosti SAS uložena povinnost zaplatit jí náhradu ve výši 250 eur stanovenou v čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, vykládaném ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení, navýšenou o úroky z prodlení ode dne 10. září 2019 do doby, než dojde k platbě.

13 Společnost SAS má za to, že nebyla povinna zaplatit požadovanou náhradu, jelikož dotčená stávka byla mimořádnou okolností, které nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, s ohledem na přemrštěnost požadavků odborových svazů pilotů na zvýšení platů.

14 Uvedená společnost tvrdí, že dotčená stávka představuje „mimořádnou okolnost" ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, jelikož není vlastní běžnému výkonu její činnosti a vymyká se její účinné kontrole. Rozhodnutí čtyř odborových organizací současně uspořádat stávku nespadá totiž do běžné činnosti společnosti SAS, která spočívá v poskytování služeb letecké dopravy. Kromě toho jsou na švédském trhu práce stávky velmi ojedinělé a dotčená stávka, která měla v podstatě dopad na všechny piloty společnosti SAS, byla jednou z největších stávek v odvětví letecké dopravy, jež byly kdy zaznamenány. Společnost SAS tedy nemohla přeorganizovat své činnosti, aby byla schopna zajistit plánované lety. Dále vzhledem k tomu, že dotčená stávka byla legální, nemohla společnost SAS zaměstnancům nařídit, aby se vrátili do práce.

15 Navíc tvrdí, že odpověď podaná Soudním dvorem v rozsudku ze dne 17. dubna 2018, Krüsemann a další (C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, dále jen „rozsudek Krüsemann“, EU:C:2018:258), podle níž je „divoká stávka“ vlastní běžnému výkonu činnosti provozujícího leteckého dopravce, není na věc v původním řízení použitelná. Důvodem dotčené stávky totiž nebylo opatření přijaté společností SAS ani tato stávka nebyla spontánní odpovědí zaměstnanců společnosti SAS na běžné opatření přijaté touto společností v rámci její správy.

16 Konečně vzhledem k tomu, že podle švédského práva musí být oznámení o stávce předloženo pouhý týden před jejím začátkem, společnost SAS by se každopádně nemohla vyhnout povinnosti náhrady škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu i), vykládaném ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004.

17 Společnost Airhelp zpochybňuje, že dotčená stávka představuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení. Uzavírání kolektivních smluv totiž podle ní spadá do rámce běžných činností letecké společnosti a při této příležitosti mohou vyvstat sociální konflikty. Při vyjednávání za účelem uzavření takovýchto smluv navíc mohou strany přistoupit ke kolektivním akcím, jako jsou stávky nebo výluky. V každém případě s ohledem na vývoj platů pilotů společnosti SAS v předcházejících letech byl pro uvedenou společnost tento sociální konflikt předvídatelný.

18 Předkládající soud si tudíž klade otázku, zda pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 zahrnuje stávku, kterou vyhlásily organizace zaměstnanců po jejím předběžném oznámení a jež byla zahájena legálně.

19 Za těchto podmínek se Attunda tingsrätt (soud prvního stupně v Attunda) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je stávka pilotů letadel, kteří jsou zaměstnáni u leteckého dopravce a jejichž přítomnost je nezbytná k uskutečnění letu, ‚mimořádnou okolností‘ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/20041, pokud ke stávce nedošlo z důvodu opatření, které bylo přijato nebo vyhlášeno leteckým dopravcem, nýbrž stávku jako kolektivní akci po předběžném oznámení vyhlásily a v souladu s vnitrostátním právem platně zahájily organizace zaměstnanců s cílem přimět uvedeného leteckého dopravce zvýšit platy, poskytnout výhody nebo upravit pracovní podmínky tak, aby byly splněny požadavky organizací zaměstnanců?

2) Jaký význam je případně třeba přikládat přiměřenosti požadavků organizací zaměstnanců, a zejména skutečnosti, že požadované zvýšení platů je výrazně vyšší než zvyšování platů, které se obecně uplatňuje na dotčeném vnitrostátním trhu práce?

3) Jaký význam je případně třeba přikládat skutečnosti, že letecký dopravce přijme návrh smírného řešení předložený vnitrostátním orgánem pro mediaci v kolektivních sporech, aby zamezil stávce, avšak organizace zaměstnanců tento návrh nepřijmou?“

K předběžným otázkám

20 Podstatou tří otázek předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně, je to, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že stávkové hnutí zahájené na výzvu odborového svazu zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce, při dodržení podmínek stanovených vnitrostátními právními předpisy, zejména jimi stanovené lhůty k oznámení, jež je určeno k prosazování požadavků zaměstnanců tohoto dopravce a k němuž se připojí jedna nebo více kategorií zaměstnanců, jejichž přítomnost je nezbytná k uskutečnění letu, představuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu uvedeného ustanovení.

21 Úvodem je třeba připomenout, že v případě zrušení letu článek 5 nařízení č. 261/2004 stanoví, že dotčení cestující mají v souladu s čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, ledaže by o tomto zrušení byli předem informováni ve lhůtách stanovených v odst. 1 písm. c) bodech i) až iii) tohoto článku 5.

22 Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, vykládaný ve spojení s body 14 a 15 jeho odůvodnění, však zprošťuje provozujícího leteckého dopravce této povinnosti, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno „mimořádnými okolnostmi“, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata. Kromě toho v případě, že takovéto okolnosti nastanou, je rovněž na provozujícím leteckém dopravci, aby prokázal, že přijal opatření přiměřená dané situaci za použití veškerých personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení dotyčného letu. Nelze však po něm požadovat, aby podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, bod 36 a citovaná judikatura).

23 Podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 označuje takové události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole, přičemž tyto dvě podmínky jsou kumulativní a jejich splnění musí být posuzováno v každém konkrétním případě (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C- 549/07, EU:C:2008:771, bod 23; ze dne 17. září 2015, van der Lans, C- 257/14, EU:C:2015:618, bod 36; ze dne 17. dubna 2018, Krüsemann, body 32 a 34, a ze dne 11. června 2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, bod 37).

24 Po tomto připomenutí je však třeba uvést, že s ohledem na cíl tohoto nařízení, uvedený v bodě 1 jeho odůvodnění, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, a na skutečnost, že se čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení odchyluje od zásady práva cestujících na náhradu škody v případě zrušení jejich letu, musí být pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení vykládán restriktivně (rozsudek ze dne 17. dubna 2018, Krüsemann, bod 36 a citovaná judikatura).

25 Právě v tomto kontextu je třeba posoudit, zda stávkové hnutí, které bylo zahájeno na výzvu odborového svazu zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce, při dodržení podmínek stanovených vnitrostátními právními předpisy, zejména jimi stanovené lhůty k oznámení, jež je určeno k prosazování požadavků zaměstnanců tohoto dopravce a k němuž se připojí jedna nebo více kategorií zaměstnanců, jejichž přítomnost je nezbytná k uskutečnění letu, může představovat „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, jak jej vykládá Soudní dvůr ve své judikatuře připomenuté v bodě 23 tohoto rozsudku.

26 V první řadě je třeba určit, zda stávka vykazující znaky zmíněné v předchozím bodě může z důvodu své povahy nebo původu představovat událost, která není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce.

27 V tomto ohledu je třeba podotknout, že právo vést kolektivní akci, včetně práva na stávku, je základním právem zakotveným v článku 28 Listiny základních práv Evropské unie (dále jen „Listina“), přičemž toto právo je chráněno v souladu s právem Unie a vnitrostátními předpisy a zvyklostmi (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. prosince 2007, International Transport Workers’ Federation a Finnish Seamen’s Union, C-438/05, EU:C:2007:772, bod 44).

28 I když stávka představuje konfliktní situaci ve vztazích mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem, jehož činnost má ochromit, nic to nemění na tom, že stávka je jedním z možných projevů sociálního vyjednávání, a musí být tedy považována za událost vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného zaměstnavatele, bez ohledu na zvláštnosti dotčeného trhu práce nebo použitelné vnitrostátní právní předpisy týkající se uplatňování tohoto základního práva.

29 Tento výklad platí i tehdy, je-li zaměstnavatelem provozující letecký dopravce, tak jako v projednávané věci. Soudní dvůr totiž v bodech 40 až 42 rozsudku ze dne 17. dubna 2018, Krüsemann, rozhodl, že se provozující letečtí dopravci mohou běžně při výkonu své činnosti setkávat s nesouhlasem, případně s konflikty se svými zaměstnanci nebo s částí těchto zaměstnanců. Stejně jako opatření na restrukturalizaci a reorganizaci dotčená ve věci, ve které byl vydán uvedený rozsudek, a sociální konflikty, které z nich mohou vyplynout, spadají opatření týkající se pracovních podmínek a odměňování zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce pod běžnou správu činností uvedeného dopravce.

30 Stávka, jejíž cíl se omezuje na získání zvýšení platů pilotů, změny jejich pracovní doby a větší předvídatelnosti v oblasti pracovní doby od podniku provozujícího leteckou dopravu, tak představuje událost vlastní běžnému výkonu činnosti tohoto podniku, zejména je-li taková stávka organizována v souladu s právními předpisy.

31 V druhé řadě je třeba posoudit, zda musí být stávka vykazující znaky zmíněné v bodě 25 tohoto rozsudku považována za událost, která se zcela vymyká účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce.

32 V tomto ohledu je třeba zaprvé uvést, že jelikož stávka představuje pro pracovníky právo zaručené článkem 28 Listiny, skutečnost, že se pracovníci tohoto práva dovolávají, a v důsledku toho spustí hnutí v tomto směru, musí být považována za předvídatelnou pro každého zaměstnavatele, zejména pokud takové stávce předchází oznámení.

33 Soudní dvůr již ostatně rozhodl, že stávka, které předchází oznámení podle použitelných vnitrostátních právních předpisů a o níž bylo oznámeno, že by se mohla vztahovat na odvětví ovlivňující činnosti podniku, který původně nebyl touto stávkou dotčen, nepředstavuje neobvyklou a nepředvídatelnou událost (rozsudek ze dne 7. května 1991, Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, bod 18).

34 Pokud jde o věc v původním řízení, dotčená stávka byla podle všeho předvídatelná, neboť z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že odborové svazy pilotů již v létě roku 2018 vypověděly kolektivní smlouvu, která se měla vztahovat na období 2017–2020, takže společnost SAS nemohla nevědět, že piloti měli v úmyslu uplatnit své požadavky. Ze spisu předloženého Soudnímu dvoru mimoto nevyplývá, že stávka dotčená ve věci v původním řízení byla zahájena bez dodržení povinnosti oznámení stanovené právními předpisy.

35 Zadruhé vzhledem k tomu, že propuknutí stávky je pro zaměstnavatele předvídatelnou událostí, má zaměstnavatel v zásadě prostředky, jak se na ni připravit, a případně zmírnit její důsledky, takže si do jisté míry zachovává kontrolu nad událostmi.

36 Jak vyplývá z bodu 24 tohoto rozsudku, jelikož pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán restriktivně, je totiž třeba mít za to, že volba výrazu „mimořádná“ svědčí o vůli unijního normotvůrce zahrnout pod pojem „mimořádné okolnosti“ pouze okolnosti, nad nimiž provozující letecký dopravce nemá žádnou kontrolu. Stejně jako každý zaměstnavatel přitom provozující letecký dopravce, který čelí stávce svých zaměstnanců, jež se zakládá na požadavcích souvisejících s pracovními podmínkami a odměňováním, nemůže tvrdit, že nad tímto hnutím nemá žádnou kontrolu.

37 Aby byl tedy zaručen užitečný účinek povinnosti k náhradě škody, jež je zakotvena v čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, nemůže být stávka zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce považována za „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení, pokud je tato stávka spojena s požadavky souvisejícími s pracovními vztahy mezi uvedeným dopravcem a jeho zaměstnanci, které lze řešit v rámci sociálního dialogu uvnitř podniku. Právě tak je tomu v případě vyjednávání o platech.

38 Toto zjištění nemůže být ostatně zpochybněno případnou nerozumností nebo nepřiměřeností požadavků uplatněných stávkujícími nebo též odmítnutím návrhu na smírné řešení, neboť stanovení výše platů každopádně spadá do působnosti pracovních vztahů mezi zaměstnavatelem a jeho zaměstnanci.

39 Zatřetí z judikatury Soudního dvora týkající se pojmu „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vyplývá, že události, jejichž původ je „vnitřní“, je třeba odlišit od událostí, jejichž původ je „vnější“ ve vztahu k provozujícímu leteckému dopravci.

40 Pod tento pojem tedy spadají z důvodu výskytu takových „vnějších“ událostí střet letounu s ptákem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 26), poškození pneumatiky letadla takovým cizím předmětem, jako je volný úlomek nacházející se na letištní dráze (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 34), přítomnost paliva na letištní dráze, která vedla k uzavření této dráhy (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. června 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, bod 29), kolize mezi výškovým kormidlem stojícího letadla a wingletem letadla jiné letecké společnosti, která byla způsobena pohybem posledně zmíněného letadla (v tomto smyslu viz usnesení ze dne 14. ledna 2021, Airhelp, C-264/20, nezveřejněné, EU:C:2021:26, bod 26), ale také skrytá výrobní vada nebo též akty sabotáže či terorismu (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 26, a ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 38).

41 Všechny tyto události mají společné to, že jsou výsledkem činnosti leteckého dopravce a vnějších okolností, které jsou v praxi více či méně časté, ale letecký dopravce nad nimi nemá kontrolu, neboť jsou způsobeny přírodním vlivem nebo jednáním třetí osoby, jako např. jiného leteckého dopravce nebo veřejného či soukromého subjektu zasahujícího do letecké nebo letištní činnosti.

42 Unijní normotvůrce tak tím, že v bodě 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvedl, že se mimořádné okolnosti mohou vyskytnout zejména v případě stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce, měl na mysli stávky, jež nejsou vnitřně spjaty s činností dotčeného leteckého dopravce. Z toho vyplývá, že „mimořádnými okolnostmi“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení mohou být zejména stávková hnutí řídících letového provozu nebo zaměstnanců letiště (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. října 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Vzhledem k tomu, že takováto stávková hnutí ostatně nespadají do výkonu činnosti tohoto dopravce, a vymykají se tedy jeho účinné kontrole, představují „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

44 Naproti tomu stávka zahájená a následovaná vlastními zaměstnanci dotyčného podniku letecké dopravy představuje „vnitřní“ událost tohoto podniku, včetně stávky zahájené na výzvu odborových svazů, jelikož tyto svazy jednají v zájmu zaměstnanců uvedeného podniku.

45 Vychází-li však takováto stávka z požadavků, které mohou splnit pouze orgány veřejné moci, a které se tedy vymykají účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce, může představovat „mimořádnou okolnost“ ve smyslu judikatury připomenuté v bodě 23 tohoto rozsudku.

46 Začtvrté učiněním závěru, že stávka organizovaná v souladu s právními předpisy, která je popsána v bodě 25 tohoto rozsudku, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, nemohou být dotčena základní práva dotyčného leteckého dopravce.

47 Nelze totiž mít za to, že existence stávkového hnutí a riziko vzniku povinnosti zaplatit náhradu škody stanovenou v čl. 5 odst. 1 a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 cestujícím, jejichž let byl zrušen, zasahuje do podstaty práva zaměstnavatele na vyjednávání podle článku 28 Listiny.

48 V tomto ohledu stačí konstatovat, že okolnost, že letecký dopravce čelí z důvodu stávky svých zaměstnanců, jež je organizována v souladu s právními předpisy, riziku, že bude muset takovou náhradu uhradit, jej nenutí přijmout bez diskuze všechny požadavky stávkujících. Letecký dopravce totiž nadále může uplatňovat zájmy podniku, aby dosáhl uspokojivého kompromisu pro všechny sociální partnery. Nelze tedy mít za to, že je letecký dopravce zbaven svobody vyjednávání chráněné unijním právem a že se již od počátku nachází v postavení poraženého v rámci sociálního konfliktu.

49 Pokud jde o porušení svobody podnikání a práva na vlastnictví, jež jsou v uvedeném pořadí zaručeny články 16 a 17 Listiny, která namítá společnost SAS, je třeba připomenout, že svoboda podnikání a právo na vlastnictví nepředstavují absolutní výsady a musí být v takovém kontextu, o jaký jde ve věci v původním řízení, v souladu s článkem 38 Listiny, který stejně jako článek 169 SFEU směřuje k zajištění vysoké úrovně ochrany spotřebitelů, včetně cestujících v letecké dopravě, v politikách Unie (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, body 60, 62 a 63).

50 Význam přiznávaný cíli ochrany spotřebitelů, včetně cestujících v letecké dopravě, přitom může odůvodnit i značně negativní hospodářské důsledky vzniklé některým hospodářským subjektům (rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 48 a citovaná judikatura).

51 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba dovodit, že vyloučení kvalifikace jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, pokud jde o stávku organizovanou v souladu s právními předpisy a vykazující znaky uvedené v bodě 25 tohoto rozsudku, nemůže být zásahem do základních práv, která provozujícímu leteckému dopravci zaručují články 16, 17 a 28 Listiny.

52 Za těchto podmínek je třeba na položené otázky odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že stávkové hnutí zahájené na výzvu odborového svazu zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce, při dodržení podmínek stanovených vnitrostátními právními předpisy, zejména jimi stanovené lhůty k oznámení, jež je určeno k prosazování požadavků zaměstnanců tohoto dopravce a k němuž se připojí kategorie zaměstnanců, kteří jsou nezbytní k uskutečnění určitého letu, nespadá pod pojem „mimořádná okolnost“ ve smyslu uvedeného ustanovení.

K nákladům řízení

53 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu 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:

Článek 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládán v tom smyslu, že stávkové hnutí zahájené na výzvu odborového svazu zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce, při dodržení podmínek stanovených vnitrostátními právními předpisy, zejména jimi stanovené lhůty k oznámení, jež je určeno k prosazování požadavků zaměstnanců tohoto dopravce a k němuž se připojí kategorie zaměstnanců, kteří jsou nezbytní k uskutečnění určitého letu, nespadá pod pojem „mimořádná okolnost“ ve smyslu uvedeného ustanovení.

Podpisy