STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
L. A. GEELHOEDA
přednesené dne 8. září 2005 [1]

I – Úvod

1. Projednávaná žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká zaprvé 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 [2] (dále jen „nařízení č. 261/2004" nebo „nařízení"). Zadruhé se týká výkladu čl. 234 druhého pododstavce ES.

II – Právní rámec

A – *Montrealská úmluva*

2. Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (dále jen „Montrealská úmluva") [3] byla podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999. Schválena byla rozhodnutím Rady 2001/539 ze dne 5. dubna 2001 [4]. V platnost vstoupila ve vztahu k Evropskému společenství dne 28. června 2004.

3. Článek 19 Montrealské 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."

4. Článek 22 odst. 1 Montrealské úmluvy omezuje odpovědnost dopravceza zpoždění,

1 — Původní jazyk: angličtina.
2 — Úř. věst. 2001, L 46, s. 1.
3 — Úř. věst. 2001, L 194, s. 39.
4 — Úř. věst. 2001, L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491.

jak je uvedeno v článku 19, na 4 150 zvláštních práv čerpání za každého cestujícího. Článek 22 odst. 5 stanoví, že se toto omezení nepoužije, pokud škoda vznikla jednáním nebo opomenutím dopravce s cílem způsobit škodu nebo z nedbalosti a s vědomím, že k této škodě pravděpodobně dojde.

5. Článek 29, nazvaný „Základ pro uplatnění nároků", stanoví následující:

„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, 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."

B – *Nařízení (ES) č. 889/2002*

6. Článek 1 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod [5], nahrazuje článek 3 odst. 1 nařízení (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 (Úř. věst. L 285, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 489) následovně:

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

7. Článek 1 odst. 10 nařízení č. 889/2002 vkládá do nařízení č. 2027/97 přílohu, která mimo jiné obsahuje 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)."

5 — Úř. věst. L 140, s. 2 ; Zvl. vyd. 07/06, s. 246.

C – Nařízení č. 261/2004

8. Článek 5 nařízení č. 261/2004, nazvaný „Zrušení" stanoví:

„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 očekávatelný 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, musí jim být poskytnuto vysvětlení ohledně možné náhradní dopravy.

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

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

9. Článek 6 nařízení č. 261/2004, nazvaný „Zpoždění", stanoví následující:

„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. b) a c), jestliže důvodně očekávaný čas odletu je alespoň o den později než čas odletu původně oznámený, a

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

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

10. 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."

11. Podle článku 8 nařízení č. 261/2004:

„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 neu-

skutečněné 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 lety jsou součástí souboru služeb, s výjimkou práva na náhradu škody, pokud toto právo vzniká podle směrnice 90/314/EHS.

3. Jestliže v případě, že 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 místo určení dohodnuté s cestujícím."

12. Podle článku 9 nařízení č. 261/2004:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, jsou cestujícím zdarma nabídnuty:

a) strava a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době;

b) ubytování v hotelu, pokud

— se pobyt na jednu noc nebo více nocí stane nezbytným nebo

— se nezbytným stane pobyt delší než zamýšlený cestujícím;

c) přeprava mezi letištěm a místem ubytování (hotelem nebo jiným zařízením).

2. Navíc jsou cestujícím zdarma nabídnuty dva telefonní hovory, podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou.

3. 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."

III – Skutkový stav, řízení a položené otázky

13. International Air Transport Association (dále jen „IATA"), které zastupuje zájmy 270 leteckých společností ze 130 zemí, které dopravují 98 % plánovaných mezinárodních leteckých cestujících při letech po celém světě, a European Low Fares Airline Association (dále jen „ELFAA"), sdružení založené v lednu 2004, které zastupuje zájmy 10 evropských nízkonákladových leteckých společností z devíti zemí EU (dále jen, dohromady „žalobci") podaly k High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (správní soud) (Spojené království) (dále jen „High Court"), dvě žaloby proti Department of Transport (ministerstvo dopravy) vlády Spojeného království a Severního Irska za účelem soudního přezkumu týkajícího se provedení nařízení č. 261/2004.

14. Jelikož High Court zastával názor, že argumentům žalobců by mohlo být vyhověno, a že tudíž nejsou neopodstatněné, rozhodl se položit Soudnímu dvoru sedm otázek, které žalobci předložili, zpochybňujících platnost nařízení č. 261/2004. I když Department of Transport pochybovalo o tom, že položení šesti otázek je nezbytné, jelikož položené otázky nezpochybňují platnost tohoto nařízení, High Court si přál vědět, jaké kritérium musí být splněno nebo jaká mez musí být překročena, aby otázka týkající se platnosti aktu Společenství musela být položena Soudnímu dvoru na základě čl. 234 druhého pododstavce ES. Za těchto okolností položil vnitrostátní soud Soudnímu dvoru následující otázky:

„1. Je článek 6 nařízení č. 261/2004 neplatný na základě toho, že je neslučitelný s Montrealskou úmluvou z roku 1999 a konkrétně s jejími články 19, 22 a 29, a má tato skutečnost (ve spojení s jinými relevantními faktory) vliv na platnost nařízení jako celku?

2. Byla změna článku 5 nařízení během posuzování návrhu textu dohodovacím výborem provedena způsobem, který je neslučitelný s procesními požadavky stanovenými v článku 251 ES a, pokud ano, je článek 5 nařízení neplatný a, pokud ano, má tato skutečnost (ve spojení s jinými relevantními faktory) vliv na platnost nařízení jako celku?

3. Jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 (nebo jejich část) neplatné na základě toho, že jsou neslučitelné se zásadou právní jistoty a, pokud ano, má tato neplatnost (ve spojení s jinými relevantními faktory) vliv na platnost nařízení jako celku?

4. Jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 (nebo jejich část) neplatné na základě toho, že nejsou vůbec odůvodněny nebo nejsou dostatečně odůvodněny a, pokud ano, má tato neplatnost (ve spojení s jinými relevantními faktory) vliv na platnost nařízení jako celku?

5. Jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 (nebo jejich část) neplatné na základě toho, že jsou neslučitelné se zásadou proporcionality požadovanou pro každé opatření Společenství a, pokud ano, má tato neplatnost (ve spojení s jinými relevantními faktory) vliv na platnost nařízení jako celku?

6. Jsou články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 (nebo jejich část) neplatné na základě toho, že diskriminují konkrétně členy organizace druhého žalobce způsobem, který je svévolný a objektivně neopodstatněný a, pokud ano, má tato neplatnost (ve spojení s jinými relevantními faktory) vliv na platnost nařízení jako celku?

7. Je článek 7 nařízení (nebo jeho část) nicotný nebo neplatný na základě toho, že uložení pevně stanovené odpovědnosti v případě zrušení letu z důvodů, které nelze zahrnout pod mimořádné okolnosti, je diskriminační, nesplňuje kritéria proporcionality požadované pro každé opatření Společenství nebo není dostatečně odůvodněn a, pokud ano, má tato neplatnost (ve spojení s jinými relevantními faktory) vliv na platnost nařízení jako celku?

8. V případě, že vnitrostátní soud povolil, aby k němu byla podána žaloba, která vznáší otázky ohledně platnosti ustanovení aktu Společenství, kterou považuje za obhajitelnou a ne neopodstatněnou, existují nějaké právní zásady Společenství týkající se jakéhokoliv kritéria nebo meze, které musí vnitrostátní soud použít, když se rozhoduje na základě čl. 234 druhého pododstavce ES, zda položí tyto otázky ohledně platnosti Soudnímu dvoru?"

15. Usnesení High Court došlo Soudnímu dvoru dne 12. srpna 2004. Písemná vyjádření byla předložena žalobci, Evropským parlamentem, Radou, Komisí a Spojeným královstvím [vládou]. Dne 7. června 2005 se konalo jednání.

IV – Posouzení

16. V projednávané žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce se sedm z osmi otázek týká platnosti nařízení č. 261/2004.

17. Nařízení č. 261/2004 upravuje odepření nástupu na palubu (článek 4), zrušení (článek 5) a zpoždění (článek 6).

18. V každé situaci má dopravce určité povinnosti:

— V případě odepření nástupu na palubu: náhradu škody (článek 7), přesměrování nebo proplacení výdajů (článek 8) a péči (článek 9).

— V případě zrušení letu: pomoc ve formě přesměrování nebo proplacení výdajů (článek 8) a péči ve formě jídel atd. (článek 9), ale žádnou náhradu škody (článek 7), pokud byli cestující včas informováni nebo pokud dopravce může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi.

— V případě zpoždění: pouze péči na základě článku 9, s výjimkou zpoždění pět a více hodin. V tom případě má cestující také nárok na proplacení výdajů v souladu s článkem 8.

19. Mimoto jsou letečtí dopravci povinni informovat cestující o jejich právech tak, aby

mohli svá práva účinně uplatnit [6]. Tato informace musí zahrnovat kontaktní údaje na orgán, který zajišťuje a kontroluje všeobecné dodržování tohoto nařízení leteckými dopravci [7].

20. Tyto povinnosti dále nemohou být ve vztahu k cestujícím omezeny nebo se jich nelze zprostit, zejména odlišným nebo omezujícím ustanovením v přepravní smlouvě [8].

21. Žaloby žalobců v původním řízení se netýkají legality článku 4 a povinnosti leteckých dopravců nahradit škodu nebo pomoci cestujícím, kterým je odepřen nástup na palubu, ale povinností stanovených v článcích 5 a 6 nahradit škodu, proplatit výdaje nebo přesměrovat a poskytnout péči cestujícím v případě zrušení nebo zpoždění.

22. Souhrnně jsou jejich žalobními důvody:

— neslučitelnost článku 6 nařízení s Montrealskou úmluvou;

— vady řízení (změna článku 5 nařízení je v rozporu s postupem stanoveným v článku 251 ES);

— nedostatek právní jistoty a nedostatečné odůvodnění;

— porušení zásady proporcionality;

— porušení zásady nediskriminace;

— vyplacení náhrady škody v pevně dané částce je nepřiměřené, diskriminační a postrádá dostatečné odůvodnění.

A – *První otázka (neslučitelnost s Montrealskou úmluvou)*

23. Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda je článek 6 (zpoždění) nařízení

6 — Viz bod 20 odůvodnění a článek 14.
7 — Viz bod 22 odůvodnění a článek 16.
8 — Viz článek 15.

neplatný, jelikož je neslučitelný s články 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy.

24. V případě zpoždění nejméně o dvě hodiny je letecký dopravce povinen na základě článku 6 nařízení nabídnout péči v souladu s článkem 9. Pokud je zpoždění nejméně pět hodin má cestující také nárok na proplacení výdajů nebo přesměrování v souladu s článkem 8. Článek 6 nedává leteckým dopravcům možnost bránit se na základě „mimořádných okolností".

25. IATA a ELFAA tvrdí, že jelikož chybí možnost obrany na základě „mimořádných okolností" v článku 6 nařízení, je tento článek neslučitelný s článkem 19, čl. 22 odst. 1 a článkem 29 Montrealské úmluvy, a je tedy neplatný.

26. Taková obrana je upravena v Montrealské úmluvě. Podle názoru žalobců z článku 29 vyplývá, že v případě letecké přepravy cestujících, jakákoliv žaloba na náhradu škody, ačkoliv opodstatněná, podléhá podmínkám stanoveným v úmluvě. Jakékoliv ustanovení o škodě způsobené zpožděním při letecké přepravě cestujících musí totiž být v souladu s články 19 a 22 úmluvy.

27. Žalobci tvrdí, že Montrealská úmluva je pro Společenství závazná; že úmluva má přednost před článkem 6 nařízení; a že článek 19, čl. 22 odst. 1 a článek 29 Montrealské úmluvy jsou přímo účinné.

28. Parlament, Rada, Komise a vláda Spojeného království zastávají názor, že zde neexistuje žádný rozpor mezi nařízením a úmluvou, jelikož se tato opatření týkají dvou různých systémů, s různými cíli. Tvrdí, že požadavek poskytnout péči a pomoc nepředstavuje náhradu škody ve smyslu článku 19 Montrealské úmluvy.

29. Poznamenávají, že povinnosti uložené leteckým dopravcům článkem 6 nařízení jsou kogentními pravidly. Taková povinnost nemá co do činění s žalobou na náhradu škody podanou k soudu. Pouze požaduje poskytnutí pomoci cestujícím týkající se jejich okamžitých potřeb na místě v případě zpoždění.

30. Při jednání IATA a ELFAA dále rozvedla vyjádření předložená Parlamentem, Radou a Komisí. Tvrdí, že jsou argumenty orgánů Společenství založeny na restriktivním výkladu pojmu „škody způsobené zpožděním

ním" v článku 19 Montrealské úmluvy. Nesouhlasí také s argumenty, že úmluva pouze částečně harmonizuje určitá pravidla.

31. Co se týče restriktivního výkladu, žalobci tvrdí, že je v rozporu se zájmem spotřebitelů, s judikaturou Soudního dvora [9] a s rozsudky jiných soudů (které na základě článku 19 Montrealské úmluvy přiznaly cestujícím náhradu nákladů za hotel atd.). Zadruhé důsledkem tohoto restriktivního výkladu bylo, že se Společenství cítilo svobodné vyplnit mezeru, i když to způsobuje další nesrovnalosti, jelikož podle jejich názoru se jak nařízení č. 2027/97 tak i nařízení č. 261/2004 snaží zavést jednotná pravidla a obě se týkají odpovědnosti dopravců za škody způsobené zpožděnými lety. Podle jejich názoru je nemožné postavit na roveň tato dvě nařízení. Odkazují na slovo „náhrada", které se používá v obou nařízeních, ale má zjevně různé významy: náhrada škody (nařízení č. 2027/97) a náhrada v případě, kdy škoda nevznikla (nařízení č. 261/2004) [10]. Podle jejich názoru je tento rozdíl provedený orgány spíše zavádějící. Narušuje jednoduchost a zřejmost, na kterou odkazuje bod 12 odůvodnění nařízení č. 2027/97, ve znění nařízení č. 889/2002, narušuje vyvážený systém upravený Montrealskou úmluvou a je zjevným porušením této úmluvy. Podle jejich názoru je náhrada v případě, kdy škoda nevznikla, jiným způsobem jak říci náhrada škody. Pokud se jedná o tento případ, potom je článek 6 nařízení č. 261/2004 v rozporu s článkem 29 Montrealské úmluvy a s článkem 3 nařízení č. 2027/97, ve znění pozdějších změn, jelikož zprošťuje dopravce povinnosti provést takové úhrady.

B – *Posouzení*

32. Společenství je stranou Montrealské úmluvy a není pochyb, že je Společenství touto úmluvou vázáno. Úmluva byla podepsána a uzavřena na základě článku 300 ES. Dohody uzavřené v souladu s článkem 300 ES jsou pro orgány a členské státy závazné a tvoří nedílnou součást právního

9 — Žalobci odkazují na rozsudky Soudního dvora ze dne 12. března 2002, Leitner (C-168/00, Recueil, s. I-2631), a ze dne 10. března 2005, easyCar (C-336/03, Sb. rozh. s. I-1947). Z rozsudku ve věci easyCar vyplývá, že odchylky od pravidel o ochraně spotřebitele musejí být vykládány restriktivně. Žalobci na základě rozsudku Leitner tvrdí, že pojem škoda zahrnuje nemajetkovou újmu a tento závěr by měl platit i pro pojem škoda v kontextu článku 9 Montrealské úmluvy a v kontextu nařízení č. 2027/97.

10 — V tomto ohledu odkazují na definici „osoby oprávněné k náhradě škody" v nařízení č. 2027/97, ve znění pozdějších změn, a znění článku 15 nařízení č. 261/2004, který upravuje další náhradu škody. I když je pravda, že anglické a francouzské verze obou nařízení používají slovo „náhrada škody" nebo „odškodnění", v ostatních jazykových verzích, jako je německá (Schadenersatzberechtigte, zusätzliche Ausgleichsleistung) a nizozemská (schadevergoedingsgerechtigde; aanvullende compensatie) verze, je rozdíl výraznější.

řádu Společenství od okamžiku vstupu v platnost [11]. Skutečnost, že nařízení bylo přijato předtím, než vstoupila v platnost Montrealská úmluva ve vztahu ke Společenství, nemění závazky orgánů Společenství podle mezinárodního práva. Montrealská úmluva je mezinárodní smlouvou a jako taková zavazuje její strany a musí být vykonávána v dobré víře. I když Společenství dosud formálně neuložilo svoji ratifikační listinu, orgány Společenství nemohou jednat v rozporu s mezinárodními smlouvami. Orgány byly od 9. prosince 1999, data podpisu, povinny se zdržet jednání, které by mohlo mařit předmět nebo účel úmluvy [12]. Existovala zde tudíž povinnost zdržet se přijímání právní úpravy Společenství, která by mohla být neslučitelná s Montrealskou úmluvou.

33. Otázkou tedy je, zda jsou rozsah působnosti a předmět úmluvy totožné s rozsahem působnosti a předmětem napadeného nařízení č. 261/2004 (jeho napadených ustanovení) a zda mezi nimi existuje rozpor.

34. Účelem Montrealské úmluvy z roku 1999, stejně jako úmluvy, která jí předcházela (Varšavské úmluvy z roku 1929 ve znění pozdějších změn), je dosáhnout sjednocení určitých pravidel týkajících se odpovědnosti vznikající v oblasti mezinárodní letecké dopravy.

35. Relevantní ustanovení pro projednávaný případ jsou obsažena v kapitole III Montrealské úmluvy týkající se odpovědnosti dopravce a rozsahu náhrady škody. Článek 17 se zabývá škodou způsobenou v případě smrti nebo zranění cestujících a škodou na zavazadlech. Článek 18 se týká poškození nákladu. Článek 19 se zabývá škodou způsobenou zpožděním při přepravě cestujících, zavazadel nebo nákladu, za kterou je dopravce odpovědný. Z článku 19 vyplývá, že je dopravce považován za odpovědného, ale že se může zbavit odpovědnosti, pokud prokáže, že on, jeho zaměstnanci a zprostředkovatelé učinili veškerá opatření, která lze přiměřeně požadovat k tomu, aby se předešlo škodě, nebo že nemohl nebo nemohli taková opatření učinit.

36. Následující články, počínaje články 20 až 28, se zabývají různými záležitostmi mimo jiné mezemi odpovědnosti, jako mezí odpovědnosti dopravce na 4 150 ZPČ za každého cestujícího v případě zpoždění osob.

11 — Viz rozsudky Soudního dvora ze dne 30. dubna 1974, Haegeman (181/73, Recueil, s. 449), a ze dne 26. října 1982, Hauptzollamt Mainz v. Kupferberg & Cie (104/81, Recueil, s. 3641).

12 — Viz článek 18 Vídeňské úmluvy o smluvním právu. Článek 18 kodifikuje zásadu dobré víry, zásadu mezinárodního obyčejového práva, když stanoví: „Stát je povinen zdržet se jednání, které by mohlo mařit předmět a účel smlouvy, jestliže: a) podepsal smlouvu nebo vyměnil listiny tvořící smlouvu s výhradou ratifikace, přijetí nebo schválení, dokud jasně neprojevil úmysl, že se nehodlá stát její smluvní stranou; nebo b) v období, které předchází vstupu smlouvy v platnost, vyjádřil svůj souhlas s tím, že bude vázán smlouvou, a to za podmínky, že vstup smlouvy v platnost není nepřiměřeně oddalován."

37. Článek 29 pak stanoví, že jakákoliv žaloba na náhradu škody k soudu podléhá podmínkám a mezím, které jsou stanoveny v úmluvě. Článek 33 stanoví, které soudy jsou příslušné, a uvádí, že procesní záležitosti se řídí právem soudu, kterému je žaloba podána. Dále článek 35 stanoví dvouletou lhůtu pro podání žaloby.

38. Co se týče Společenství, byla relevantní ustanovení úmluvy vložena do nařízení č. 2027/1997 na základě jeho změny nařízením č. 889/2002. Změněná verze vstoupila v platnost dne 28. června 2004, dnem vstupu v platnost Montrealské úmluvy pro Společenství [13].

39. Byla tedy rozšířena působnost nařízení č. 2027/97 ve znění pozdějších změn, aby zahrnulo občanskou odpovědnost leteckých dopravců za škody také v případě zpoždění. To se například odrazilo v čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení stejně jako v příloze nařízení, která je ve skutečnosti oznámením, jež mají použít letečtí dopravci podle článku 6 nařízení č. 2027/97, a která shrnuje pravidla odpovědnosti leteckých dopravců Společenství, jak to vyžaduje právní úprava Společenství a Montrealská úmluva.

13 — Článek 2 nařízení č. 889/2002.

40. Kromě občanské odpovědnosti podle Montrealské úmluvy a práva Společenství týkající se leteckého dopravce za škody způsobené zpožděním, nařízení č. 261/2004, napadené nařízení, obsahuje specifické povinnosti leteckého dopravce v případě odepření nástupu na palubu, zrušení a zpoždění.

41. Co se týče zpoždění, musí dopravce poskytnout péči (jídlo, hotely atd.) a pomoc během zpoždění. Této povinnosti se nelze zprostit obranou na základě „mimořádných okolností". Spor tedy není pouze zaměřen na rozsah působnosti a předmět Montrealské úmluvy, ale také na význam „škody způsobené zpožděním" (později uvedená námitka byla vznesena žalobci v původním řízení), jelikož Montrealská úmluva upravuje obranu, ale napadené nařízení nikoli.

42. Podle mého názoru, jak vysvětlím později, se Montrealská úmluva a nařízení doplňují a nejsou v rozporu.

43. Zaprvé není pochyb o tom, že Montrealská úmluva harmonizuje určitá pravidla upravující mezinárodní leteckou dopravu, jako občanskou odpovědnost leteckých

dopravců v případě škody způsobené zpožděním a následné žaloby na náhradu škody, které mohou jednotliví cestující podat k soudům. Tato harmonizace se nicméně netýká všech aspektů, které mohou vzniknout v případě zpoždění.

44. Jak Komise a Rada uvedly, Montrealská úmluva upravuje typ žalob, které mohou být podány k soudům v případě škody způsobené zpožděním. V tomto ohledu článek 29 úmluvy odkazuje na „žalobu na náhradu škody", ale nikoli na „jakoukoliv žalobu s ohledem na zpoždění".

45. Pokud se tedy týče žaloby na náhradu škody v případě zpoždění, je Montrealská úmluva taxativní, ale nebrání opatřením, která se netýkají „žaloby na náhradu škody". Například úmluva nevylučuje opatření, která ukládají leteckým dopravcům určité minimální povinnosti týkající se služby, kterou musí poskytnout během zpoždění.

46. Zadruhé je zřejmé, že se článek 6 nařízení č. 261/2004 netýká občanské odpovědnosti nebo žalob na náhradu škody. Žaloba na náhradu škody, jak Parlament, Rada a Komise také uvedly, vyžaduje na prvním místě zvážení, zda vznikla škoda, zda existuje příčinná souvislost mezi zpožděním a škodou, určení částky škody a zda se může dopravce bránit nebo nikoli. Tyto úvahy jsou relevantní, pokud je žaloba (na náhradu škody) podána k (jednomu z) příslušných soudů (míněno podle článku 33 úmluvy).

47. Tyto úvahy jsou irelevantní v kontextu článku 6 nařízení. Cílem článku 6 je chránit cestující tím, že je dopravcům uložena povinnost poskytnout péči a pomoc cestujícím v nouzi bez ohledu na to, zda vznikla škoda. Není zde potřeba prokázat žádnou škodu a jakýkoliv úmysl ze strany leteckého dopravce je irelevantní pro tento účel. Není tedy také potřeba žádná obrana.

48. Povinnost poskytnout minimální službu během zpoždění, a tedy ochranu, kterou si cestující zaslouží, představují kogentní pravidla.

49. Ostatně není třeba ani říkat, že pokud cestující utrpí také následkem zpoždění škodu, může podat žalobu na náhradu škody

podle článku 19 Montrealské úmluvy k jednomu z příslušných soudů uvedených v článku 33 úmluvy. Článek 12 nařízení chrání takové případné nároky na náhradu škody.

50. Podle mého názoru je zřejmé, že povinnosti uložené leteckým dopravcům článkem 6 nejsou v rozporu s Montrealskou úmluvou. Montrealská úmluva a nařízení č. 2027/97 na straně jedné a nařízení č. 261/2004 na straně druhé jsou zcela odlišné povahy. Jak jsme již viděli výše, Montrealská úmluva se zabývá právem jednotlivého cestujícího podat k soudu žalobu na náhradu škody, která je mu způsobena zpožděním, situací upravenou mezinárodním právem soukromým, zatímco cílem článku 6 nařízení je uložení určitých povinností leteckému dopravci, a tím vytvořit současně právo pro všechny cestující obdržet okamžitou péči a pomoc během zpoždění.

51. Podle mého názoru je zjevné, že taková povinnost stanovená právními předpisy se liší od občanské odpovědnosti za škodu způsobenou zpožděním (ve smyslu ztráty způsobené v důsledku zpoždění) podle Montrealské úmluvy.

52. Mimoto je kogentní povaha povinností uložených leteckým dopravcům nařízením č. 261/2004 dále zdůrazněna, jak Parlament také uvedl, skutečností, že mechanismus prosazování je rozdílný. Podle nařízení musí každý členský stát určit subjekt odpovědný za prosazování nařízení a „tento subjekt v případě potřeby přijme nezbytná opatření, která zajistí, aby byla dodržována práva cestujících". Pokud letecký dopravce nesplní své povinnosti podle nařízení, a tedy popře nároky cestujících, mohou cestující podat stížnost k tomuto subjektu. Mimoto musí členské státy také zajistit – jako zálohu – že zde existuje účinný, přiměřený a odrazující platný sankční mechanismus.

53. Kromě toho může cestující podat návrh na zahájení soudního řízení, pokud dopravce nesplnil své veřejnoprávní povinnosti. Cílem takové žaloby je zjevně donutit letecké dopravce, aby plnili své povinnosti bez ohledu na to, zda cestující utrpěl škodu v důsledku tohoto neplnění. Jinak řečeno jsou předmět žaloby a povinnosti dopravce totožné.

C – Druhá otázka (Článek 251 ES)

54. Druhou otázkou chce předkládající soud zjistit : a) zda je článek 5 (zrušení) neplatný,

protože byl změněn dohodovacím výborem v rozporu s článkem 251 ES, a b), pokud ano, zda tato skutečnost a jakákoliv jiná relevantní skutečnost mají vliv na platnost nařízení jako celku.

55. Podle IATA a ELFAA je vypuštění obrany dopravce na základě „mimořádných okolností" ve vztahu k žalobám podle článku 9 (péče) v případě zrušení, které provedl dohodovací výbor, ačkoliv neexistovala žádná neshoda mezi společným postojem Rady a druhým čtením Parlamentu v tomto ohledu, protiprávní.

56. V podstatě tvrdí, že dohodovací výbor nemůže měnit žádné ustanovení navrhovaného opatření, ledaže by se Parlament a Rada dříve neshodly na záležitosti ve druhém čtení. V tomto ohledu odkazují na jasné znění čl. 251 odst. 4 ES, který stanoví, že se dohodovací výbor zabývá společným postojem na základě změn navržených Parlamentem. Dále tvrdí, že se jiný výklad rovná implicitnímu udělení pravomoci výboru, která může ohrozit institucionální rovnováhu při legislativním procesu a vytvořit větší demokratický deficit než ten, který měl článek 251 ES zhojit.

57. Tvrdí, že pokud by mohl dohodovací výbor navrhnout nové změny společného postoje Rady, členové Parlamentu, kteří jsou účastníky dohodovacího výboru, by mohli ve skutečnosti obejít vůli pléna Parlamentu. Odkazují na rozdíl mezi postupy při hlasování ve druhém a třetím čtení. Během druhého čtení Parlament hlasuje odděleně o každé navrhované změně, takže každý člen může schválit nebo odmítnout individuálně jakoukoliv navrhovanou změnu, zatímco ve třetím čtení Parlament může pouze přijmout nebo odmítnout společný návrh jako celek.

58. Navržení nových změn při dohodování, o kterých se dříve nediskutovalo, by také poškodilo legislativní pravomoci Komise.

59. Rada, Parlament, Komise a vláda Spojeného království zastávají názor, že dohodovací výbor nepřekročil svoji pravomoc. Podle jejich názoru znění čl. 251 odst. 4 ES nepodporuje restriktivní názor IATA a ELFAA.

D – *Posouzení*

60. V rámci spolurozhodování dochází k postupu přes dohodovací výbor pouze

tehdy, pokud Parlament a Rada nesouhlasí s textem navrhovaného opatření po dvou čteních u každého z nich.

61. V projednávané věci přijal Parlament ve svém druhém čtení několik změn společného postoje Rady. Rada všechny změny neschválila. Dohodovací výbor byl tedy svolán v souladu s čl. 251 odst. 4 ES.

62. Dohodovací výbor dosáhl přijetí dohody dne 14. října 2003. Částí této dohody bylo, že letečtí dopravci musí poskytovat péči, bez možnosti dovolávat se obrany na základě „mimořádných okolností". Hlasování v Evropském parlamentu ohledně dohody dosažené při dohodování se konalo dne 18. prosince 2003 s výsledkem 467 hlasů pro, 4 proti a 13 se zdrželo hlasování. Dne 26. ledna 2004 přijala Rada kvalifikovanou většinou společný návrh schválený dohodovacím výborem.

63. Měl bych začít stručným popisem článku 251 ES.

64. Postup spolurozhodování zavedený Maastrichtskou smlouvou a změněný Amsterodamskou smlouvou, jehož použití bylo dále rozšířeno Niceskou smlouvou, je v současné době hlavním legislativním postupem Evropského společenství. Je navržen tak, aby zabránil přijetí opatření bez souhlasu jak Rady, tak i Evropského parlamentu. Důraz je tedy kladen na dosažení společně odsouhlaseného návrhu, dávající Radě i Parlamentu rovné postavení.

65. Postup se skládá ze tří stupňů (první čtení, druhé čtení a třetí čtení s dohodováním), ale postup může být ukončen v jakémkoliv stupni, pokud je dosaženo mezi Parlamentem a Radou dohody.

66. Postup spolurozhodování vždy začíná návrhem Komise. Komise předloží současně svůj návrh Parlamentu a Radě.

67. Návrh Komise projde prvním čtením v Parlamentu se změnami nebo beze změn. Je přijat většinou členů, kteří se účastní hlasování.

68. Pokud Parlament schválí změny, Komise vydá stanovisko a pošle ho spolu se (změněným) návrhem Radě. Pokud Rada schválí

všechny změny Parlamentu nebo pokud Parlament nenavrhuje žádné změny, Rada může akt přijmout. V opačném případě Rada ukončí své první čtení, když přijme to, co je známo jako společný postoj.

69. Společný postoj spolu s důvody, které vedly Radu k přijetí tohoto postoje, jsou postoupeny Evropskému parlamentu stejně jako stanovisko Komise ke společnému postoji. Během tří měsíců (nebo čtyř, pokud dojde k prodloužení) může Parlament schválit společný postoj (akt je přijat) [14], odmítnout ho (v tom případě je postup ukončen) nebo ho změnit ve svém druhém čtení. O odmítnutí společného postoje nebo přijetí jeho změn se hlasuje absolutní většinou členů (minimálně 367 hlasů).

70. Postoj Parlamentu ve druhém čtení je zaslán Radě, která má posléze tři měsíce (nebo čtyři pokud dojde k prodloužení) pro své druhé čtení. Pokud Rada schválí všechny změny, je akt přijat. Pokud Komise zaujme odmítavé stanovisko alespoň k jedné změně, Rada může pouze přijmout postoj Parlamentu jednomyslně jako celek. Pokud Rada není schopna přijmout všechny změny, potom přichází na řadu dohodovací postup. To je učiněno předsedou Rady po dohodě s předsedou Parlamentu.

71. Dohodování je třetí a poslední fází postupu spolurozhodování.

72. Dohodovací výbor se skládá z členů Rady nebo jejich zástupců a ze stejného počtu zástupců Parlamentu. Komise je v tomto výboru také zastoupena.

73. Podle čl. 251 odst. 4 ES:

— úkolem dohodovacího výboru je „dosáhnout přijetí dohody o společném návrhu" a při plnění tohoto úkolu se dohodovací výbor „zabývá společným postojem na základě změn navržených Evropským parlamentem".

— úkolem Komise je vyvíjet „veškerou činnost potřebnou ke sblížení postojů Evropského parlamentu a Rady".

14 — To samé platí, pokud Parlament nepřijal žádné rozhodnutí v této lhůtě.

74. Pokud se dohodovacímu výboru nepodaří schválit společný návrh, pokládá se navrhovaný akt za nepřijatý. Společný návrh schválený dohodovacím výborem je tudíž podmínkou pro konečné přijetí, jinak řečeno, společný návrh je schválen zástupci Evropského parlamentu (hlasující většinou) a zástupci Rady (hlasující kvalifikovanou většinou) v rámci tohoto výboru.

75. Pokud existuje schválený společný návrh, Parlament (hlasující absolutní většinou všech hlasů) spolu s Radou (hlasující kvalifikovanou většinou) mají závěrečné slovo. Pouze pokud oba zákonodárci souhlasí, je akt považován za přijatý.

76. Úkol Komise v tomto závěrečném stupni se liší od toho v předchozích stupních, ve kterých zaujímala stanovisko k prvnímu čtení v Parlamentu, prvnímu čtení v Radě a k druhému čtení v Parlamentu. Skutečnost, že Komise nemůže již vzít zpět svůj návrh nebo zabránit Radě v hlasování kvalifikovanou většinou bez jejího souhlasu ve třetím stupni, neznamená, že je její funkce méně důležitá. Naopak její funkce má zásadní význam. Účastní se všech jednání a má citlivý úkol usnadňovat a podporovat jednání mezi oběma složkami zákonodárství tím, že vyvíjí veškerou nezbytnou činnost, například navrhuje kompromisní návrhy [15], a to nestranným způsobem.

77. Tento krátký popis zjevně ukazuje, že základní vlastností postupu spolurozhodování je parita mezi Radou a Parlamentem. Parlament je v přímém dialogu s Radou a naopak. Každá ze složek zákonodárství musí souhlasit s tou druhou ohledně legislativního návrhu Komise. Povaze postupu je vlastní, že politické názory Rady a Parlamentu nejsou vždy totožné. Dohodovací postup, ve kterém si obě složky zákonodárství mohou prověřit, zda je možné najít společné základy přijatelné pro oba orgány, je tudíž nezbytný [16].

78. Jinak řečeno, jelikož ani Rada ani Parlament nemohou přijmout akt samy o sobě bez dohody s tím druhým, oba jsou povinny najít způsoby, jak překonat své rozdíly.

15 — Viz také kapitola III bod 2 Společného prohlášení o praktických záležitostech nového postupu spolurozhodování (Úř. věst. 1999, C 148, s. 1).

16 — V praxi tomu bude předcházet tzv. „trialog", neformální, tripartitní jednání mezi Parlamentem, Radou a Komisí v zájmu efektivnosti, každá delegace jednající na základě mandátu.

79. To znamená, že mandát zástupců v dohodovacím výboru musí být dostatečně flexibilní, aby se překonal počáteční rozdíl. Pokud by zástupci museli vyjednávat s rukama zavázanýma za zády, dohodovací postup by zcela postrádal účel.

80. Také to znamená, že žádný z orgánů nemůže považovat svůj počáteční postoj za neměnný.

81. Důvodem existence postupu dohodování je zabránit tomu, aby se postup spolurozhodování, v případě rozdílů v názorech mezi Radou a Parlamentem, dostal do bezvýchodné situace způsobilé poškodit zájmy Společenství.

82. Snaha o dosažení dohody přináší kompromisy. Aby mohlo být dosaženo kompromisu, může být nezbytné znovu zvážit ustanovení, která předtím nebyla příčinou sporu. Dohodnutá změna dále může vyvolat jinou změnu, aby bylo zajištěno, že opatření jako celek bude v okamžiku, kdy bude přijato, koherentní.

83. Flexibilita poskytnutá zněním čl. 251 odst. 4 ES se také odráží v konstruktivní úloze Komise, kterou musí sehrát při postupu dohodování. Jejím úkolem je vyvíjet *veškerou* činnost potřebnou ke *sblížení* postojů Parlamentu a Rady.

84. Tyto činnosti nejsou omezeny na záležitosti, se kterými ostatní orgány nesouhlasí.

85. Shrnuto: je správné, že čl. 251 odst. 4 ES vyžaduje, aby se výbor zabýval společným postojem na základě změn navržených Evropským parlamentem; to ale neznamená, že se výbor může pouze zabývat ustanoveními navrhovaného opatření, na kterém se Parlament a Rada neshodly, nebo že ustanovení společného postoje, které Parlament nezměnil ve druhém čtení, musí být přijato beze změny v textu, který je nakonec přijat. Tento výsledek by byl v rozporu se samotným cílem postupu dohodování, a sice najít společné základy pro obě složky zákonodárství. Takový výklad by také poškodil Komisi v její nestranné roli prostředníka.

86. Je také zřejmé, že rozsah pravomoci dohodovacího výboru není neomezený. Zaprvé je logickým výchozím bodem pro

hledání dohody dosud nevyřešená neshoda mezi Radou a Evropským parlamentem. Zadruhé nesmí být rozsah působnosti navrhovaného opatření podstatně změněn.

87. Na argumenty IATA a ELFAA se musí pohlížet v souvislosti s výše uvedeným.

88. Jejich prvním argumentem je, že se dohodovací výbor může zabývat pouze změnami přijatými Parlamentem při druhém čtení, na kterých se Rada a Parlament neshodly.

89. Z výše uvedených důvodů je zřejmé, že striktní výklad žalobců v původním řízení by mohl vážně poškodit dosažení dohody. Neexistuje ani žádná podpora pro jejich názor ve znění čl. 251 odst. 4 ES, ani v důvodu existence postupu dohodování. Článek 251 odst. 4 ES vyžaduje, aby se výbor zabýval „společným postojem na základě změn navržených Evropským parlamentem". Slova „na základě změn" přesně znamenají, že tyto změny nejsou pro výbor závazné. Tyto změny by měly být pouze výchozím bodem pro jednání v kontextu postupu dohodování. Článek 251 odst. 4 tudíž nestanoví, že se výbor může zabývat pouze ustanoveními, u kterých existuje neshoda, nebo že jakékoliv ustanovení společného postoje, které Parlament nezměnil ve druhém čtení, musí být přijato beze změny v textu, který bude nakonec přijat.

90. Zadruhé IATA a ELFAA tvrdí, že možnost přidat „nové" změny během dohodování narušuje institucionální rovnováhu, vede ke ztrátě transparentnosti a poškozuje demokratickou legitimnost aktů Společenství.

91. IATA a ELFAA odkazovala na judikaturu, ve které Soudní dvůr rozhodl, že porušení pravidel Smlouvy nebo sekundárních právních předpisů o postupu rozhodování Společenství, které mají za cíl zajistit institucionální rovnováhu Společenství, představuje porušení základní formální náležitosti a že úloha Parlamentu v postupu rozhodování odráží základní demokratickou zásadu. Tvrdí, že na základě institucionální rovnováhy mezi orgány musí být úloha dohodovacího výboru omezena na hledání kompromisu ke změnám navrhovaným Parlamentem. Dále podle jejich tvrzení poškozuje pravomoc dohodovacího výboru navrhovat změny výlučné právo Komise navrhovat právní předpisy.

92. Zdá se mi, že judikatura [17], na kterou je odkazováno, není vůbec relevantní k projednávané věci. Je zřejmé, že Parlament je zcela zapojen do postupu spolurozhodování. Jak jsem se již několikrát zmínil, postup dohodování tvoří nedílnou součást postupu podle článku 251 ES, který následuje po neúspěchu dosáhnout dohody po druhém čtení. Dohoda o společném návrhu mezi zástupci obou složek zákonodárství je nezbytnou podmínkou pro přijetí aktu Společenství. To znamená určitý rozsah flexibility na obou stranách.

93. Tento postup dohodování, jak je popsán a vysvětlen výše, je svou povahou základním prvkem institucionální rovnováhy. Tento postup umožňuje plnou účast obou složek zákonodárství na stejné úrovni a umožňuje Komisi plnit zcela její funkce zprostředkovatele. Tudíž argument, že se zástupci Parlamentu v postupu dohodování mohou zabývat pouze změnami ve druhém čtení, nemůže uspět. Již jsem se zmínil, že by to byla nežádoucí situace a vrátím se k této záležitosti níže.

17 — V této souvislosti odkazují žalobci v původním řízení zejména na rozsudky ze dne 29. října 1980, Roquette v. Rada (138/79, Recueil, s. 3333); ze dne 29. října 1980, Maizena v. Rada (139/79, Recueil, s. 3393); ze dne 16. července 1992, Parlament v. Rada (C-65/90, Recueil, s. I-4593); ze dne 5. července 1995, Parlament v. Rada (C-21/94, Recueil, s. I-1827), a ze dne 10. června 1997, Parlament v. Rada (C 392/95, Recueil, s. I-3213).

94. Zadruhé, jak jsem již řekl dříve, dohodovací výbor nemůže při dohodování změnit rozsah působnosti navrhovaného aktu.

95. Co se týče hlasování v rámci Evropského parlamentu, skutečnost, že každý člen Parlamentu může hlasovat o každé navrhované změně ve druhém čtení, zatímco ve třetím kole mohou členové pouze schválit nebo odmítnout společný návrh jako celek, neznamená, že to vede k situaci „rukojmích" nebo k menší demokracii. Postupu je vlastní, že nemůže trvat do nekonečna. Jednou musí být rozhodnutí přijato, ať už se jedná o schválení nebo odmítnutí.

96. Mimoto je třeba připomenout, že zástupci Parlamentu v dohodovacím výboru obdrží svůj mandát od Parlamentu tak, aby složení členů výboru tvořilo spravedlivý obraz stran v Parlamentu, a jejich úkolem je snažit se dosáhnout dohody v dobré víře. Jakmile je společný návrh schválen, nemůže být znovu otevřen tím, že umožní každému členu hlasovat o každém prvku dosaženého kompromisu.

97. Dodal bych, že členové Rady, kteří nezastupují Radu jako orgán, ale vyjadřují své stanovisko jako členové Rady, jsou také

členové svých vlád, vlád, které jsou demokraticky řízeny ve svých členských státech.

98. Konečně právo podávat návrhy rovněž není dotčeno. Při svých jednáních není totiž výbor omezen na změny, na kterých se Rada a Parlament neshodly, ale nakonec by měl mít společný návrh stejný předmět jako původní návrh Komise [18].

99. V projednávané věci zůstávají změny dohodnuté v dohodovacím výboru v rámci rozsahu působnosti navrhovaného aktu. Je pravdou, že Parlament nenavrhoval zvláštní změnu článku 5 s ohledem na obranu na základě „mimořádných okolností". Udělal to pouze v kontextu článku 6. Je zřejmé, že zde nicméně existuje paralela mezi těmito dvěma ustanoveními. Je to skutečnost, že tato ustanovení tvoří část diskuse ve fázích předcházejících dohodování. Sdílím názor Parlamentu, Rady a Komise, že změna učiněná během postupu dohodování byla zjevně v rozsahu předcházejícího legislativního postupu.

18 — Požadavek nepřekročit rozsah předcházejícího legislativního postupu se také odráží v interinstitucionálním Společném prohlášení o praktických záležitostech nového postupu spolurozhodování. Viz kapitola III bod 4.

E – *Třetí a čtvrtá otázka (právní jistota a odůvodnění)*

100. Ve své třetí otázce se předkládající soud ptá, zda článek 5 (zrušení) a 6 (zpoždění) nařízení jsou neplatné na základě toho, že jsou neslučitelné se zásadou právní jistoty. Čtvrtá otázka se týká nedostatku dostatečného odůvodnění nebo odůvodnění skutkového stavu.

101. I ATA a ELFAA tvrdí, že znění článků 5 a 6 je v rozporu s body 15 a 16 odůvodnění nařízení, a tímto způsobují právní nejistotu.

102. Z ustálené judikatury vyplývá, že zásada právní jistoty vyžaduje, aby byla pravidla ukládající povinnosti osobám jasná a přesná tak, aby mohly jednoznačně vědět, jaká jsou jejich práva a povinnosti a podle toho jednat [19]. Je také ustálenou judikaturou, že preambule aktu Společenství nemá žádnou závaznou právní sílu a nelze se jí dovolávat jako důvodu pro výjimku z platných ustanovení dotčeného aktu [20].

19 — Rozsudky ze dne 9. července 1981, Gondrand (169/80, Recueil, s. 1931, bod 17), a ze dne 16. ledna 2003, Cipra a Kvasnicka (C-439/01, Recueil, s. I-745, bod 49).

20 — Rozsudek ze dne 19. listopadu 1998, Nilsson a další (C-162/97, Recueil, s. I-7477, bod 54).

103. V projednávaném případě je znění článků 5 a 6 zcela jednoznačné. Jak jsem již řekl, v případě zrušení musí letecký dopravce vždy poskytnout péči, proplatit výdaje nebo přesměrovat. Cestující má také nárok na náhradu nákladů, ledaže by letecký dopravce mohl prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým se nemohlo zabránit, i když byla přijata veškerá opatření. Co se týče zpoždění, nemají cestující nárok na náhradu škody podle článku 7, ačkoli je dopravce stále povinen poskytnout péči, proplatit výdaje nebo přesměrovat.

104. Nevidím tedy žádný důvod pro údajné porušení právní jistoty. Mimoto jsou body odůvodnění ve spojení s články 5 a 6 zcela přesné. I když odhlédnu od skutečnosti, že preambule aktu Společenství není závazná, jsou body odůvodnění stále jasné.

105. Body 12 až 16 odůvodnění se týkají zrušení, zatímco body 17 a 18 odůvodnění se zabývají zpožděním. Bod 12 odůvodnění stanoví, že by letečtí dopravci měli odškodnit cestující, pokud neinformovali cestující o zrušeních před plánovaným časem odletu, a nabídnout jim přiměřené přesměrování s výjimkou případu, kdy ke zrušení letu dojde za mimořádných okolností. Bod 13 odůvodnění zmiňuje ostatní práva cestujících (náhradu výdajů nebo přesměrování nebo péči). Bod 14 odůvodnění uvádí příklady mimořádných okolností. Odkaz je učiněn na Montrealskou úmluvu. Je nicméně také zřejmé, že nařízení a Montrealská úmluva upravují odlišné záležitosti, jelikož Montrealská úmluva se nezabývá takovými povinnostmi jako jsou péče nebo přesměrování nebo proplacení výdajů. Je tudíž zřejmé, že obrana uvedená v bodě 14 odůvodnění odkazuje na povinnost dopravce poskytnout odškodnění v případě zrušení. Je pravdou, že bod 15 odůvodnění také zmiňuje zpoždění, nicméně jelikož zde neexistuje žádná povinnost poskytnout odškodnění v případě zpoždění, je odkaz na zpoždění v bodě 15 odůvodnění nadbytečný.

106. ELFAA také tvrdí, zakládajíc svoji výtku na údajné disjunkci mezi body odůvodnění a články 5 a 6 nařízení, že povinnosti uložené nařízením poskytnout proplacení výdajů, přesměrování a péči v případě zrušení a zpoždění následkem mimořádných okolností nejsou dostatečně odůvodněny. Podle jeho názoru zákonodárce Společenství nepředložil žádné důkazy o počtu cestujících ročně dotčených zrušeními nebo dlouhými zpožděními. Zadruhé, povinnosti uložené nařízením nepomohou dosáhnout cíle snížení potíží a nepohodlí způsobených cestujícím zrušením nebo zpožděním; a zatřetí,

zákonodárce Společenství nevysvětlil důvody, proč se rozhodl uložit nepřiměřené povinnosti dopravcům, zejména nízkonákladovým aeroliniím.

107. Podle mého názoru zde neexistuje žádná disjunkce mající jakýkoliv právní účinek.

108. Podle článku 253 ES musí nařízení, směrnice a rozhodnutí obsahovat odůvodnění, na kterém jsou založeny.

109. Z ustálené judikatury vyplývá, že rozsah povinnosti uvést odůvodnění závisí na povaze dotčeného opatření a že pokud se jedná o opatření s obecnou působností, může být odůvodnění omezeno jednak na popis obecné situace, která vedla k jeho přijetí, a jednak na obecné cíle, kterých má být dosaženo [21]. Pokud z napadeného opatření zjevně vyplývá základní cíl sledovaný orgánem, bylo by nepřiměřené požadovat zvláštní odůvodnění pro jednotlivé učiněné technické volby [22].

110. Z 25 bodů odůvodnění nařízení zjevně vyplývají základní cíle sledované jeho textem, který byl nakonec přijat. Podle úvodních bodů odůvodnění by činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měla směřovat mimo jiné k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících (bod 1 odůvodnění). Dále je uvedeno, že odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významné zpoždění způsobuje cestujícím závažné potíže nepohodlí. Dále i přes nařízení Rady (EHS) č. 295/91 zůstává počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, příliš vysoký, stejně jako počet cestujících postižených zrušením letů bez předchozího varování a postižených významným zpožděním letů, a Společenství by proto mělo zvýšit úroveň ochrany spotřebitelů (body 3 a 4 odůvodnění). Co se týče zrušení a zpoždění letů, jsou tyto upraveny zejména body 12, 13 a 17 odůvodnění. Například bod 12 odůvodnění jasně uvádí, že nepohodlí způsobené zrušením letů by se mělo zmírnit, mimo jiné tak, že by byli dopravci povinni informovat cestující o zrušení letů před plánovaným časem odletu.

21 — Rozsudek ze dne 13. března 1968, Beus (5/67, Recueil, s. 125).

22 — Viz zejména rozsudky ze dne 20. června 1973, Lassiefabrieken (80/72, Recueil, s. 635), a ze dne 19. listopadu 1998, Spojené království v. Rada (C-150/94, Recueil, s. I-7235).

111. Podle mého názoru tedy není pochyb, že požadavky článku 253 ES jsou splněny.

F – *Pátá otázka (proporcionalita)*

112. Svou pátou otázkou se předkládající soud ptá, zda články 5 a 6 nařízení porušují zásadu proporcionality.

113. IATA a ELFAA tvrdí, že neexistence obrany na základě „mimořádných okolností" proti žalobě založené na článcích 8 a 9 s ohledem na zrušení (článek 5) a zpoždění (článek 6) nemůže pomoci snížit počet zpoždění a zrušení, a tedy že podmínka, že opatření musí být vhodnou metodou pro dosažení legitimního cíle, není splněna. Podle jejich názoru druhá podmínka, že opatření by nemělo být nadbytečné, není také splněna. Tvrdí, že finanční důsledky jsou nepřiměřené pro letecké dopravce, zejména pro nízkonákladové aerolinie.

114. Jak je také dobře známo, a IATA a ELFAA již odkázaly na relevantní podmínky, zásada proporcionality vyžaduje, aby opatření zavedená předpisem Společenství byla vhodná pro dosažení sledovaného cíle a nepřekračovala meze toho, co je nezbytné k jeho dosažení [23]. Pokud tedy existuje volba mezi několika vhodnými opatřeními, východiskem musí být to nejméně zatěžující.

115. Z ustálené judikatury rovněž vyplývá, že v oblastech složitých voleb politik, kde má zákonodárce Společenství širokou diskreční pravomoc, je meritorní soudní přezkum legislativních aktů omezen. V takových případech by měl být legislativní akt zrušen pouze tehdy, pokud akt zjevně překračuje meze pravomoci zákonodárce [24].

116. Aby mohl být – omezený – soudní přezkum proveden, je nezbytné určit cíl napadených ustanovení.

117. Jak jsem poznamenal výše, cílem nařízení je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a snížení potíží a nepohodlí způsobených zrušením s krátkou dobou oznámení a zpožděními. K uskutečnění

23 — Rozsudky ze dne 12. března 2002, Omega Air a další (C-27/00 a C-122/00, Recueil, s. I-2569); ze dne 10. prosince 2002, British American Tobacco (Investments) a Imperial Tobacco (C-491/01, Recueil, s. I-11453); ze dne 14. prosince 2004, Swedish Match (C-210/03, Sb. rozh. s. I-11893), a ze dne 12. července 2005, Alliance for Natural Health a další (C-154/04 a C-155/04, Sb. rozh. s. I-6451).

24 — Viz judikatura uvedená v předchozí poznámce pod čarou.

těchto cílů dochází poskytnutím (odškodnění a) pomoci ve formě proplacení výdajů nebo přesměrování a péče cestujícím za určitých okolností.

118. Dále čl. 153 odst. 2 ES vyžaduje, aby zákonodárce Společenství vzal v úvahu požadavky vyplývající z ochrany spotřebitele v jiných politikách, takových, jako je dopravní politika v projednávané věci.

119. Ochrana spotřebitele je tedy nesporně legitimním cílem výslovně upraveným ve Smlouvě. Odkaz na ochranu spotřebitele není pouze v čl. 153 odst. 2 ES, ale také v čl. 95 odst. 3 ES, který výslovně vyžaduje vysokou úroveň ochrany spotřebitele.

120. Další otázkou je, zda napadené opatření představuje vhodný prostředek k dosažení tohoto cíle a zda toto opatření nepřekračuje meze toho, co je nezbytné k dosažení jeho cíle.

121. Jak jsem již několikrát řekl, cílem nařízení je snížit potíže a nepohodlí cestujících, kteří se ocitli v nouzi v důsledku zpoždění (více jak dvě hodiny) nebo zrušení v poslední minutě.

122. Bod 3 odůvodnění totiž uvádí, že počet cestujících, kterým byl odepřen proti jejich vůli nástup na palubu, zůstává příliš vysoký, stejně jako při zrušení bez předchozího upozornění a při významném zpoždění. Zatímco může být pravdou, že opatření jako takové nepřispívá přímo ke snížení počtu zrušení a zpoždění, není to nicméně hlavním cílem nařízení. Hlavním cílem je to, aby se cestujícím dostalo okamžité pozornosti na místě, bez ohledu na cenu letenky a bez ohledu na to, zda nese letecký dopravce odpovědnost za zpoždění nebo zrušení nebo nikoli. V obou případech je nepohodlí cestujících stejné.

123. Podle mého názoru není pochyb, že povinnosti uložené leteckým dopravcům poskytnout pomoc a péči jsou vhodnými prostředky ke snížení potíží a nepohodlí cestujících způsobených zpožděními a zrušeními.

124. Mimoto porovnáním významu proti sobě stojících dotčených zájmů, tedy zájmů leteckých dopravců a zájmů cestujících, vzal zákonodárce Společenství v úvahu, že

v situaci, kdy dojde k potížím, jsou cestující zcela závislí na snaze a dobré vůli aerolinií, že dopravci jsou lépe informováni o leteckém provozu než cestující v nouzi a že dopravci jsou dobře vybaveni na to, aby poskytli pomoc a péči.

125. Podle mého názoru je také logické, že neexistuje žádná výjimka z povinnosti poskytnout pomoc a péči v situacích, ve kterých se cestující setkají se zpožděními nebo zrušeními. Jak orgány Společenství poukázaly, nedostatek informací by mohl snadno vést ke zneužití výjimky na základě mimořádných okolností, ponechávaje cestující bez péče. To rovněž platí v situacích, kdy je příčina zpoždění nejistá nebo je možné přičíst zpoždění více než jedné příčině.

126. Zákonodárce Společenství tedy nepřekročil rozsah svých mezí volného uvážení rozhodnutím, že obrana na základě mimořádných okolností by poškodila dosažení cílů nařízení.

G – *Šestá otázka (diskriminace)*

127. Tato otázka zahrnuje dva aspekty: 1) údajnou diskriminaci nízkonákladových dopravců v odvětví letecké dopravy oproti jiným způsobům (nízkonákladové) dopravy cestujících a 2) údajnou diskriminaci nízkonákladových dopravců oproti běžným dopravcům.

128. Pokud jde o první část otázky, ELFAA tvrdí, že žádný jiný způsob dopravy, kromě letecké dopravy, nepodléhá pravidlům podobným pravidlům uvedeným v nařízení.

129. Co se týče druhé části, ELFAA tvrdí, že obchodní model jeho členů a jiných podobných nízkonákladových aerolinií je založen na předpokladu, že nabízejí nízké ceny (průměrně 50 eur) za všechny lety po celou dobu. Obchodní model běžných dopravců, i když někteří z nich příležitostně prodávají letenky za nízké ceny, je založen na předpokladu, že převážná část jejich příjmu bude plynout z mnohem dražších letenek, a že jsou tedy lépe schopni se vypořádat s důsledky odpovědnosti podle článků 5 a 6 při jakémkoliv konkrétním letu. To samé se nedá říct o členech ELFAA, se kterými se tudíž zachází na základě nařízení diskriminačně.

130. Zásada nediskriminace nebo rovného zacházení, základní zásada práva Společenství, vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li taková odlišnost objektivně odůvodněna [25].

131. Je zjevné, že zde existuje rozdíl mezi leteckou dopravou a odvětvími jiné dopravy, jako je silniční, železniční a vodní doprava. Jednotlivá odvětví dopravy podléhají různým souborům pravidel podle mezinárodního práva, a to je také případ v kontextu práva Společenství.

132. Dopravní služby jsou mimoto jako rozdílné způsoby dopravy provozovány za různých okolností, které jako takové odůvodňují odlišné přístupy úpravy. Tyto rozdíly neznamenají diskriminaci.

133. Incidenčně podotýkám, že Komise nedávno předložila návrh [26] ve vztahu k železniční dopravě obsahující podobná ustanovení o ochraně spotřebitele, jako jsou ta v nařízení.

134. Pokud jde o údajnou diskriminaci nízkonákladových dopravců oproti běžným dopravcům, jsou moje zjištění následující. Jak Komise správně poznamenala, všichni letečtí dopravci Společenství podléhají stejnému rámci úpravy a zejména nařízení č. 2407/92 [27] o vydávání licencí leteckým dopravcům, nařízení č. 2408/92 [28] o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství a nařízení č. 2409/92 [29] o tarifech a sazbách za letecké služby. Podle posledně uvedeného nařízení si mohou dopravci volně stanovit své ceny.

135. Letecké společnosti tedy mohou stanovit své vlastní ceny. Mohou také použít svoji cenovou politiku, aby vstoupily na určité trhy. I přes svoji hospodářskou volnost nejsou nicméně osvobozeny od dodržování kogentních ustanovení práva uložených v zájmu ochrany spotřebitele.

136. Myšlenka, že hospodářské rozdíly, které jsou přímým výsledkem tržního chování a strategie, znamenají, že společnosti podléhají rozdílným podmínkám nebo méně

25 — Viz například rozsudek Alliance for Natural Health a další, uvedený výše v poznámce pod čarou 23, bod 115.

26 — COM/2004/143 konečné.

27 — Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, s. 1; Zvl. vyd. 06/02, s. 3).

28 — Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, s. 8; Zvl. vyd. 07/01, s. 420).

29 — Nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby (Úř. věst. L 240, s. 15; Zvl. vyd. 07/01, s. 427).

přísným podmínkám, by vedla ke zneužití systému a žádným způsobem by nebrala v úvahu skutečnost, že pravidla o ochraně spotřebitele musí mít obecnou působnost bez ohledu na cenu zaplacenou za letenku.

137. Jinak řečeno, nízké ceny nedávají nárok na privilegované právní postavení.

138. Takové privilegované postavení by nejenom poškodilo ochranu spotřebitelů, ale vedlo by také k diskriminaci. Je zřejmé, že zákonodárce Společenství nemůže vzít v úvahu strategie zvolené různými leteckými společnostmi, když přijímá právní úpravu.

H – *Sedmá otázka*

139. Svou sedmou otázkou se předkládající soud ptá, zda článek 7 nařízení, který stanoví paušální náhradu, která se vyplácí, pokud nařízení stanoví vyplacení náhrady, je neplatné na základě toho, že je diskriminační, nepřiměřené a není dostatečně odůvodněné.

140. Je třeba připomenout, že se náhrada vyplácí pouze v případech odepření nástupu na palubu a zrušení letů. Povinnost uhradit náhradu cestujícím v případě odepření nástupu na palubu není ELFAA v původním řízení zpochybňována a jako taková není předmětem probíhajícího řízení o předběžné otázce.

141. Co se týče zrušení, náhrada připadá v úvahu pouze v případě, že dopravce neinformoval cestujícího o zrušení letu v dostatečné době před plánovaným odletem. Dopravce není povinen uhradit náhradu vůbec, pokud může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nemohl zabránit, i kdyby přijal veškerá vhodná opatření.

142. Neplatnost namítaná žalobci tedy odkazuje pouze na omezené situace, ve kterých dopravce neinformoval cestující v dostatečné době a kde není možná výjimka na základě „mimořádných okolností".

143. S ohledem na namítanou neplatnost vycházející z disproporcionality a diskriminace odkazuji na své úvahy v otázce 5 a v otázce 6.

144. Mimoto bych rád uvedl, že stanovení tří různých úrovní odškodnění závislých na délce letu je stanoveno tak, aby bylo zajištěno, že je odškodnění úměrné k nepohodlí utrpěnému cestujícími. To se mi zdá správné.

145. Částky nakonec přijaté jsou v podstatě změnou úrovně odškodnění poté, co byla zohledněna inflace od doby vstupu v platnost nařízení č. 295/91, které přiznalo cestujícím náhradu v případě odepření nástupu na palubu.

146. Zdá se, že největší zájem ELFAA se týká částky 250 eur. Jak Parlament uvádí, tato částka je blízká částce 225 eur, která byla navržena jako minimální úroveň náhrady při odepření nástupu na palubu Association of European Airlines v roce 2002. Zdá se mi, že zákonodárce Společenství není povinen poskytnout podrobné uvedení svých důvodů, proč nakonec zvolil částku 250 eur a ne částku 50 eur nebo jinou částku.

I – *Osmá otázka*

147. Svou osmou otázkou se předkládající soud ptá, které kritérium by měl použít při rozhodování, zda by konkrétní otázka nebo otázky týkající se platnosti legislativního opatření Společenství měly být položeny Soudnímu dvoru.

148. Podle Evropského parlamentu je tato otázka nepřípustná, protože vnitrostátní soud se již rozhodl položit Soudnímu dvoru několik otázek týkajících se platnosti nařízení a udělal to. Podle jeho názoru nemá odpověď na tuto otázku vůbec žádný vliv na rozhodnutí vnitrostátního soudu nebo na výsledek sporu.

149. Připouštím, že Soudní dvůr měl již v několika věcech za to, že nemůže rozhodnout o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem, pokud je zejména zjevné, že žádaný výklad nebo posouzení platnosti práva Společenství nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení nebo jestliže se jedná o hypotetický problém [30]. Není věcí Soudního dvora v rámci řízení o předběžné otázce poskytovat poradní stanoviska k obecným nebo hypotetickým otázkám.

150. Podle mého názoru mohou existovat výjimky, kdy může být užitečné pomoci vnitrostátnímu soudu v rozhodování, zda

30 — Viz například rozsudek British American Tobacco (Investments) a Imperial Tobacco, uvedený výše v poznámce pod čarou 23 a tam uvedená judikatura.

a za jakých okolností může nebo musí položit otázky. Například odkazuji na věc Gaston Schul, ve které dosud nebylo Soudním dvorem rozhodnuto. Ve svém stanovisku [31] navrhuje generální advokát Ruiz-Jarabo Colomer, že by Soudní dvůr neměl přijmout formální přístup v této věci, protože by to bylo také v rozporu s určitými úkoly Soudního dvora. Tato věc se týká otázky, zda vnitrostátní soud, jak je uvedeno v čl. 234 třetím pododstavci ES, musí položit otázku týkající se platnosti ustanovení nařízení, pokud Soudní dvůr rozhodl, že obdobná ustanovení jiného srovnatelného nařízení jsou neplatná nebo zda se může zprostit povinnosti položit žádost o rozhodnutí o předběžné otázce s ohledem na zřejmou analogii mezi dotčenými ustanoveními a ustanoveními prohlášenými za neplatné.

151. Ačkoliv v projednávané věci není třeba na otázku odpovědět, zastávám přesto názor, že by to mohlo být užitečné.

152. Odpověď může být odvozena ze znění článku 234 ES, jak bylo dále vyjasněno Soudním dvorem v rozsudcích CILFIT [32] a Foto-Frost [33].

153. Z rozsudku CILFIT víme, že pouhá skutečnost, že účastník řízení tvrdí, že se spor týká otázky vztahující se k výkladu práva Společenství, neznamená, že je dotčený soud povinen dojít k závěru, že je nutno položit otázku ve smyslu článku 234 ES. Ze znění článku 234 ES a z rozsudku CILFIT také vyplývá, že je na vnitrostátním soudu, aby rozhodl, zda potřebuje rozhodnutí o předběžné otázce, aby mohl věc vyřešit, i když je soud posledního stupně povinen požádat o rozhodnutí o předběžné otázce, ledaže by otázka byla irelevantní nebo dotčené ustanovení Společenství již bylo vyloženo Soudním dvorem nebo je správné použití práva Společenství tak zjevné, že nenechává žádný prostor pro jakékoliv důvodné pochybnosti. Z rozsudku Foto-Frost víme, že vnitrostátní soud není povinen položit otázku, pokud je toho názoru, že důvody uvedené účastníky na podporu neplatnosti jsou neopodstatněné, a může je odmítnout s tím, že opatření je zcela platné. Pokud názor sdílí, musí položit otázku, jelikož vnitrostátní soud nemá pravomoc prohlásit akty orgánů Společenství za neplatné.

154. Z vyjádření vlády Spojeného království je zjevné, že pravidla upravující aktivní legitimaci jsou v Anglii a Walesu relativně liberální, že každá osoba může podat žalobu k soudu, pokud má na věci dostatečný zájem, a že příslušné soudy vykládají kritérium toho,

31 — Stanovisko ze dne 30. června 2005.

32 — Rozsudek ze dne 6. října 1982 (283/81, Recueil, s. 3415).

33 — Rozsudek ze dne 22. října 1987 (314/85, Recueil, s. 4199).

co představuje dostatečný zájem, velice široce, s možným důsledkem, že vnitrostátním soudům může být podán velký počet žalob týkajících se platnosti legislativních aktů Společenství.

155. I když to může být pravda, zůstává zcela na vnitrostátním soudu, aby rozhodl, zda zde existuje jakákoliv pochybnost co se týče platnosti opatření Společenství, která si zaslouží být položena Soudnímu dvoru.

V – Závěry

156. Na základě výše uvedených úvah navrhuji Soudnímu dvoru, aby na otázku položenou High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division, odpověděl následovně:

„— Z přezkumu prvních sedmi otázek nevyplývá nic, co by mělo vliv na platnost nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91.

— V rámci soudní spolupráce zakotvené článkem 234 ES je na vnitrostátním soudu, aby posoudil potřebu položit Soudnímu dvoru žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, berouce případně v úvahu zásady stanovené Soudním dvorem v rozsudcích CILFIT a Foto-Frost."