Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (veľká komora)

z 26. februára 2013 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Letecká doprava — Nariadenie (ES) č. 261/2004 — Články 6 a 7 — Let s priamymi prípojmi — Konštatovanie meškania pri prílete do konečného cieľového miesta — Dĺžka meškania tri hodiny alebo viac — Právo cestujúcich na náhradu“

Vo veci C-11/11,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Bundesgerichtshof (Nemecko) z 9. decembra 2010 a doručený Súdnemu dvoru 11. januára 2011, ktorý súvisí s konaním:

Air France SA

proti

Heinzovi-Gerkovi Folkertsovi,

Luz-Tereze Folkertsovej,

SÚDNY DVOR (veľká komora),

v zložení: predseda V. Skouris, podpredseda K. Lenaerts, predsedovia komôr A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. Malenovský (spravodajca), M. Berger, E. Jarašiūnas, sudcovia E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Lõhmus, A. Prechal, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça a C. Vajda,

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: M. Aleksejev, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 27. novembra 2012,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Air France SA, v zastúpení: G. Toussaint, Rechtsanwalt,

— nemecká vláda, v zastúpení: J. Kemper, splnomocnená zástupkyňa,

— francúzska vláda, v zastúpení: G. de Bergues a M. Perrot, splnomocnení zástupcovia,

— talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci C. Colelli, avvocato dello Stato,

* Jazyk konania: nemčina.

— poľská vláda, v zastúpení: M. Szpunar, splnomocnený zástupca,

— vláda Spojeného kráľovstva, v zastúpení: S. Ossowski, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci D. Beard, barrister,

— Európska komisia, v zastúpení: K. Simonsson a K.-P. Wojcik, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článkov 6 a 7 nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu, ktorý vedú na jednej strane spoločnosť Air France SA (ďalej len „Air France“) a na druhej strane pán Folkerts a pani Folkerts, ktorá mala rezerváciu na cestu z Brém (Nemecko) do Asunciónu (Paraguaj) cez Paríž (Francúzsko) a São Paulo (Brazília), v súvislosti s náhradou škody, ktorú pani Folkerts údajne utrpela v nadväznosti na meškanie, s akým docestovala do svojho konečného cieľového miesta.

Právny rámec

Medzinárodné právo

3 Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor) uzavretý v Montreale 28. mája 1999 bol podpísaný Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schválený v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES L 194, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491).

4 Články 17 až 37 Montrealského dohovoru sú obsahom kapitoly III tohto dohovoru, nazvanej „Zodpovednosť dopravcu a rozsah náhrady škody“.

5 Článok 19 tohto dohovoru nazvaný „Omeškanie“ uvádza:

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

6 Článok 22 ods. 1 tohto dohovoru obmedzuje zodpovednosť dopravcu v prípade škody vzniknutej cestujúcim, vyplývajúcej z meškania, na 4 150 zvláštnych práv čerpania za každého cestujúceho.

Právo Únie

7 Odôvodnenia 1 až 4 a 15 nariadenia č. 261/2004 stanovujú:

„(1) [Konanie] spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa;

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

(3) hoci nariadenie Rady (EHS) č. 295/91 zo 4. februára 1991, ktorým sa zavádzajú spoločné pravidlá systému náhrad pri odmietnutí nástupu do lietadla v pravidelnej leteckej doprave [(Ú. v. ES L 36, s. 5; Mim. vyd. 07/001, s. 306)], vytvorilo základnú ochranu pre cestujúcich, zostáva počet cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, príliš vysoký a to isté platí aj pre zrušenie letu bez predchádzajúceho oznámenia a veľké meškania;

(4) spoločenstvo by preto malo zvýšiť štandardy ochrany ustanovené uvedeným nariadením tým, že posilní práva cestujúcich a zabezpečí, aby leteckí dopravcovia pôsobili na liberalizovanom trhu za harmonizovaných podmienok;

…

(15) za mimoriadne okolnosti sa dá považovať skutočnosť, keď rozhodnutie riadenia letovej prevádzky v konkrétnom dni vo vzťahu ku konkrétnemu lietadlu zapríčiní veľké meškanie, meškanie do nasledujúceho dňa alebo zrušenie jedného alebo viacerých letov takého lietadla dokonca aj vtedy, keď príslušný letecký dopravca uskutočnil všetky primerané opatrenia aby zabránil meškaniu alebo zrušeniu.“

8 Článok 1 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Predmet“ stanovuje:

„1. Toto nariadenie za podmienok špecifikovaných nižšie ustanovuje minimálne práva cestujúcich, keď:

a) im bol proti ich vôli odmietnutý nástup do lietadla;

b) bol ich let zrušený;

c) ich let má meškanie.“

9 Podľa článku 2 nariadenia č. 261/2004 nazvaného „Definície“:

„Na účely tohto nariadenia:

…

h) ‚cieľové miesto‘ [konečné cieľové miesto – *neoficiálny preklad*] znamená miesto [cieľové miesto – *neoficiálny preklad*] na letenke predloženej pri odbavovacom pulte alebo v prípade priamo prípojných letov, cieľové miesto posledného letu; použiteľné náhradné prípojné lety sa neberú do úvahy, ak sa dodrží pôvodný plánovaný čas príletu;

…

10 Článok 5 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Zrušenie“ uvádza:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

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

b) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. a) a článkom 9 ods. 2 ako aj v prípade presmerovania, keď podľa reálneho odhadu čas odletu pre nový let je aspoň deň po odlete plánovanom pre zrušený let, pomoc špecifikovanú v článku 9 ods. 1 písm. b) a v článku 9 ods. 1 písm. c); a

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

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

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

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

…

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

…“

11 Článok 6 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Meškanie“ znie takto:

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

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

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

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

prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcim ponúkne:

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

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

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

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

12 Článok 7 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Právo na náhradu“ stanovuje:

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

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

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

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

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

2. Keď sa cestujúcim ponúkne presmerovanie do ich cieľového miesta [konečného cieľového miesta – *neoficiálny preklad*] náhradným letom podľa článku 8, ktorého čas príletu nepresiahne plánovaný čas príletu pôvodne rezervovaného letu:

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

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

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

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

…“

13 Článok 8 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Právo na náhradu alebo presmerovanie“ [Pomoc: právo na úhradu úplných nákladov alebo na presmerovanie – *neoficiálny preklad*] znie:

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

a)

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

— spiatočným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti;

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

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

…“

14 Článok 9 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Právo na starostlivosť“ znie takto:

1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúcim sa bezplatne ponúkne:

a) jedlo a občerstvenie zodpovedajúce času čakania;

b) hotelové ubytovanie v prípadoch:

— keď je nutný pobyt jednu noc alebo viac nocí, alebo

— keď je nutný pobyt dodatočný k pobytu, ktorý predpokladal cestujúci;

c) prepravu medzi letiskom a miestom ubytovania (hotel alebo iné).

2. Okrem toho sa cestujúcemu bezplatne ponúknu dva telefónne hovory, telexy alebo faxové správy, alebo e-maily.

3. Pri uplatňovaní tohto článku prevádzkujúci letecký dopravca musí venovať osobitnú pozornosť potrebám osôb so zníženou pohyblivosťou a akýmkoľvek osobám, ktoré ich sprevádzajú, ako aj potrebám nesprevádzaných detí.“

15 Článok 13 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Právo na odškodnenie“ stanovuje:

„V prípadoch, keď prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu alebo plní iné záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, nemôže sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia vykladať tak, ako by obmedzovalo jeho právo na uplatňovanie nároku na náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade s platným právom. Toto nariadenie nesmie najmä v žiadnom prípade obmedzovať právo prevádzkujúceho leteckého dopravcu v jeho snahe o dosiahnutie náhrady od cestovnej kancelárie alebo inej osoby, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu. Podobne sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia nemôže vykladať tak, ako by obmedzovalo právo cestovnej kancelárie alebo tretej osoby, inej než je cestujúci, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu, v ich snahe o dosiahnutie odškodnenia alebo náhrady od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s použiteľným príslušným právom.“

Skutkové okolnosti sporu vo veci samej a prejudiciálne otázky

16 Pani Folkerts mala rezerváciu na cestu z Brém do Asunciónu cez Paríž a São Paulo.

17 Podľa pôvodného plánu mala pani Folkerts odletieť z Brém 16. mája 2006 o 6.30 hod. a do Asunciónu, svojho konečného cieľového miesta, mala priletieť v ten istý deň o 23.30 hod.

18 Let z Brém do Paríža, prevádzkovaný spoločnosťou Air France, mal pri odlete meškanie a lietadlo odletelo až krátko pred deviatou hodinou, čiže meškalo približne dve a pol hodiny v porovnaní s plánovanou hodinou odletu. Pani Folkerts, ktorá mala už pri odlete z Brém pri sebe svoje palubné vstupenky na celú cestu, priletela do Paríža až po odlete lietadla spoločnosti Air France, ktoré malo zabezpečiť spojenie do São Paula. Air France presunula rezerváciu pani Folkerts na neskorší let do São Paula. Pani Folkerts pre svoj neskorý prílet do São Paula zmeškala pôvodne plánované spojenie do Asunciónu. Do Asunciónu priletela až 17. mája 2006 o 10.30 hod., čiže s oneskorením o jedenásť hodín v porovnaní s pôvodne plánovanou hodinou príletu.

19 Spoločnosť Air France bola v prvostupňovom a potom aj v odvolacom konaní zaviazaná zaplatiť pani Folkerts náhradu škody spolu s úrokmi, ktorá okrem iného zahŕňala sumu 600 eur na základe článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004.

20 Air France potom podala opravný prostriedok „Revision“ na Bundesgerichtshof.

21 Vnútroštátny súd usudzuje, že rozhodnutie o uvedenom opravnom prostriedku závisí od otázky, či má pani Folkerts voči Air France právo na náhradu na základe článku 7 nariadenia č. 261/2004.

22 Vnútroštátny súd totiž zastáva názor, že pani Folkerts má nárok na náhradu vo výške 600 eur len v prípade, ak sa judikatúra Súdneho dvora (rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, Zb. s. I-10923) – ktorá cestujúcemu priznáva nárok na náhradu podľa článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 aj v prípade veľkého meškania – uplatňuje aj v prípade, keď nedošlo k meškaniu voči plánovanému času odletu v zmysle článku 6 ods. 1 tohto nariadenia, ale keď bolo konečné cieľové miesto napriek tomu dosiahnuté s meškaním tri hodiny alebo viac voči pôvodne plánovanému času príletu.

23 Podľa vnútroštátneho súdu tak otázka, či je právo na náhradu, ktorého sa dovoláva žalovaná, dôvodné, závisí od toho, či je možné použiť článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 aj v prípade, že sa nepreukázalo žiadne meškanie v zmysle článku 6 ods. 1 toho istého nariadenia. Podľa Bundesgerichtshofu totiž odôvodnenie už citovaného rozsudku Sturgeon a i. neumožňuje určiť, či je na vznik práva na náhradu na základe článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 určujúca výlučne dĺžka meškania konštatovaná pri prílete na konečné cieľové miesto, alebo či právo na náhradu z dôvodu takéhoto meškania navyše predpokladá, že sú splnené podmienky uplatnenia článku 6 ods. 1 tohto nariadenia, teda že predmetný let mal meškanie už pri odlete v rozsahu, ktorý presahuje limity definované týmto ustanovením.

24 V tomto kontexte Bundesgerichtshof rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má cestujúci právo na náhradu na základe článku 7 [nariadenia č. 261/2004], ak mal jeho let pri odlete kratšie meškanie, ako sú limity stanovené v článku 6 ods. 1 [tohto] nariadenia, ale do svojho posledného cieľového miesta priletel s meškaním aspoň tri hodiny voči plánovanému času príletu?

2. V prípade, že na prvú otázku treba odpovedať záporne:

Má sa meškanie uvedené v článku 6 ods. 1 nariadenia [č. 261/2004] v prípade, že ide o let zložený z viacerých etáp, určovať vo vzťahu ku každej z rôznych etáp alebo vo vzťahu k vzdialenosti k poslednému cieľovému miestu?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

25 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 7 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že na základe tohto článku má právo na náhradu cestujúci letu s priamymi prípojmi, ktorého let mal pri odlete kratšie meškanie, ako sú limity stanovené v článku 6 uvedeného nariadenia, ale ktorý do svojho konečného cieľového miesta priletel s meškaním tri hodiny alebo viac voči plánovanému času príletu.

26 V prvom rade treba pripomenúť, že predmetom nariadenia č. 261/2004 je, ako vyplýva z jeho článku 1 ods. 1, stanovenie minimálnych práv cestujúcich v leteckej doprave, keď sú vystavení trom typom odlišných situácií, a to v prípade odmietnutia nástupu do lietadla proti ich vôli, zrušenia ich letu a napokon meškania ich letu.

27 Z článku 2 nariadenia č. 261/2004, venovaného prierezovým definíciám, však vplýva, že meškanie letu nie je na rozdiel od odmietnutia nástupu do lietadla a zrušenia letu predmetom žiadnej definície v uvedenom článku.

28 Ďalej treba konštatovať, že nariadenie č. 261/2004 predpokladá dve rôzne situácie meškania letu.

29 Na jednej strane v určitých kontextoch, akým je napríklad meškanie letu uvedené v článku 6 nariadenia č. 261/2004, uvedené nariadenie odkazuje len na meškanie letu voči plánovanému času odletu.

30 Na druhej strane sa nariadenie č. 261/2004 v iných kontextoch sústreďuje na situáciu meškania letu konštatovaného pri prílete do konečného cieľového miesta. V článku 5 ods. 1 písm. c) bode iii) nariadenia č. 261/2004 tak zákonodarca Únie vyvodzuje právne dôsledky zo skutočnosti, že cestujúci, ktorých let bol zrušený a ktorým letecký prepravca navrhne presmerovanie, priletia do svojho konečného cieľového miesta s určitým omeškaním voči plánovanému času príletu zrušeného letu.

31 V tejto súvislosti treba uviesť, že odkaz na rôzne situácie meškania v nariadení č. 261/2004 sa javí zlučiteľný s článkom 19 Montrealského dohovoru, ktorý je neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Únie (pozri rozsudky z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, bod 36, ako aj zo 6. mája 2010, Walz, C-63/09, Zb. s. I-4239, body 19 a 20). Tento článok totiž odkazuje na pojem „omeškanie v leteckej preprave cestujúcich“ bez spresnenia, v akom štádiu takejto prepravy treba konštatovať predmetné meškanie.

32 V druhom rade treba pripomenúť, že Súdny dvor už rozhodol, že pokiaľ dôjde k veľkému meškaniu, čiže k meškaniu v dĺžke tri hodiny alebo viac, cestujúci letov s takýmto meškaním majú podobne ako cestujúci, ktorých pôvodný let bol zrušený a ktorým letecký prepravca nie je schopný navrhnúť presmerovanie za podmienok upravených v článku 5 ods. 1 písm. c) bode iii) nariadenia č. 261/2004, právo na náhradu na základe článku 7 nariadenia č. 261/2004, keďže utrpia nezvratnú stratu času a s tým súvisiace nepohodlie podobnej povahy (pozri rozsudky Sturgeon a i., už citovaný, body 60 a 61, ako aj z 23. októbra 2012, Nelson a i., C-581/10 a C-629/10, body 34 a 40).

33 Keďže toto nepohodlie sa pri meškajúcich letoch konkretizuje pri prílete do konečného cieľového miesta, Súdny dvor rozhodol, že na účely náhrady upravenej v článku 7 nariadenia č. 261/2004 sa má meškanie posudzovať voči času príletu do tohto miesta (pozri rozsudky Sturgeon a i., už citovaný, bod 61, ako aj Nelson a i., už citovaný, bod 40).

34 Pojem „konečné cieľové miesto“ je definovaný v článku 2 písm. h) nariadenia č. 261/2004 ako cieľové miesto na letenke predloženej pri odbavovacom pulte alebo v prípade letov s priamymi prípojmi ako cieľové miesto posledného letu.

35 Z toho vyplýva, že v prípade letu s priamymi prípojmi je na účely paušálnej náhrady upravenej v článku 7 nariadenia č. 261/2004 relevantné len meškanie konštatované voči plánovanému času príletu do konečného cieľového miesta, pod ktorým sa rozumie cieľové miesto posledného letu, ktorým cestoval dotknutý cestujúci.

36 V treťom rade článok 6 nariadenia č. 261/2004, ktorý odkazuje na meškanie letu voči plánovanému času odletu, podľa svojho vlastného znenia sleduje len úpravu podmienok vzniku práva na opatrenia pomoci a práva na starostlivosť upravených článkami 8 a 9 uvedeného nariadenia.

37 Z toho vyplýva, že paušálna náhrada, na ktorú má cestujúci nárok na základe článku 7 nariadenia č. 261/2004, pokiaľ jeho let dosiahne konečné cieľové miesto s meškaním tri hodiny alebo viac voči plánovanému času príletu, nepodlieha dodržaniu podmienok uvedených v článku 6 tohto nariadenia.

38 Ďalej okolnosť, že taký let, o aký ide vo veci samej, nemal meškanie voči plánovanému času odletu, ktoré by presahovalo limity stanovené v článku 6 nariadenia č. 261/2004, nemá vplyv na povinnosť leteckých spoločností odškodniť cestujúcich takéhoto letu, pokiaľ mal tento let meškanie pri prílete do konečného cieľového miesta v dĺžke tri hodiny alebo viac.

39 Opačné riešenie by predstavovalo neodôvodnené rozdielne zaobchádzanie, keďže by spôsobilo rozdielne zaobchádzanie s cestujúcimi letov, ktoré majú meškanie pri prílete do svojho konečného cieľového miesta v dĺžke tri hodiny alebo viac voči plánovanému času príletu, a to podľa toho, či meškanie ich letu voči plánovanému času odletu presiahlo, alebo nepresiahlo limity stanovené v článku 6 nariadenia č. 261/2004, hoci ich nepohodlie spojené s nezvratnou stratou času je zhodné.

40 V štvrtom rade na pojednávaní najmä Európska komisia poukázala na určité štatistické údaje týkajúce sa na jednej strane podstatnej časti letov s priamymi prípojmi v doprave cestujúcich v európskom vzdušnom priestore a na druhej strane na opakovanú povahu meškaní v dĺžke tri hodiny alebo viac konštatovaných pri prílete do konečného cieľového miesta, ktoré sa týkajú takýchto letov a sú dôsledkom zmeškania prípojov dotknutými pasažiermi.

41 V tejto súvislosti je pravda, že povinnosť odškodniť cestujúcich predmetných letov podľa finančných podmienok upravených v článku 7 nariadenia č. 261/2004 má určite finančné následky na leteckých dopravcov (pozri v tomto zmysle rozsudok Nelson a i., už citovaný, bod 76).

42 Treba však jednak zdôrazniť, že tieto finančné následky nemožno považovať za neprimerané vo vzťahu k cieľu vysokej ochrany leteckých cestujúcich (rozsudok Nelson a i., už citovaný, bod 76) a jednak, že reálny rozsah uvedených finančných následkov možno zmierniť z hľadiska nasledujúcich troch okolností.

43 Najprv treba pripomenúť, že leteckí dopravcovia nie sú povinní vyplatiť uvedenú náhradu, ak môžu preukázať, že zrušenie alebo veľké meškanie boli spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým nemohli zabrániť ani vtedy, keby prijali všetky primerané opatrenia, teda okolnosťami, ktoré sa vymykajú spod účinnej kontroly leteckého dopravcu (rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Zb. s. I-11061, bod 34, ako aj Nelson a i., už citovaný, bod 79).

44 Okrem toho treba uviesť, že splnením povinností podľa nariadenia č. 261/2004 nie je dotknutá možnosť týchto dopravcov požadovať od akejkoľvek osoby, ktorá spôsobila meškanie, vrátane tretích osôb, odškodnenie, ako to stanovuje článok 13 tohto nariadenia (rozsudok Nelson a i., už citovaný, bod 80).

45 Ďalej výška náhrady, stanovená na 250, 400 a 600 eur v závislosti od dĺžky trasy dotknutých letov, môže byť ešte znížená o 50 % v súlade s článkom 7 ods. 2 písm. c) nariadenia č. 261/2004, ak je meškanie v prípade letu, na ktorý sa nevzťahuje článok 7 ods. 2 písm. a) a b) uvedeného nariadenia, kratšie ako štyri hodiny (rozsudky Sturgeon a i., už citovaný, bod 63; Nelson a i., už citovaný, bod 78).

46 Ďalej a v každom prípade z judikatúry vyplýva, že význam, aký má cieľ ochrany spotrebiteľov, teda vrátane leteckých cestujúcich, môže odôvodniť negatívne hospodárske dôsledky, dokonca aj značné, pre niektoré hospodárske subjekty (rozsudok Nelson a i., už citovaný, bod 81 a citovaná judikatúra).

47 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na prvú prejudiciálnu otázku odpovedať, že článok 7 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v zmysle, že na základe tohto článku má cestujúci letu s priamymi prípojmi, ktorého let mal pri odlete kratšie meškanie, ako sú limity stanovené v článku 6 uvedeného nariadenia, ale ktorý do svojho konečného cieľového miesta priletel s meškaním tri hodiny alebo viac voči plánovanému času príletu, právo na náhradu, keďže táto náhrada nie je viazaná na existenciu meškania pri odlete, a teda na dodržanie podmienok stanovených v uvedenom článku 6.

O druhej otázke

48 Vzhľadom na kladnú odpoveď na prvú otázku nie je potrebné odpovedať na druhú otázku.

O trovách

49 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (veľká komora) rozhodol takto:

Článok 7 nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91, sa má vykladať v zmysle, že na základe tohto článku má cestujúci letu s priamymi prípojmi, ktorého let mal pri odlete kratšie meškanie, ako sú limity stanovené v článku 6 uvedeného nariadenia, ale ktorý do svojho konečného cieľového miesta priletel s meškaním tri hodiny alebo viac voči plánovanému času príletu, právo na náhradu, keďže táto náhrada nie je viazaná na existenciu meškania pri odlete, a teda na dodržanie podmienok stanovených v uvedenom článku 6.

Podpisy