Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (veľká komora)

z 23. októbra 2012 *

„Letecká doprava — Nariadenie (ES) č. 261/2004 — Články 5 až 7 — Montrealský dohovor — Články 19 a 29 — Právo na náhradu v prípade meškania letu — Zlučiteľnosť“

V spojených veciach C-581/10 a C-629/10,

ktorých predmetom sú návrhy na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podané rozhodnutiami Amtsgericht Köln (Nemecko) a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Spojené kráľovstvo), z 3. novembra a 10. augusta 2010, a doručené Súdnemu dvoru 13. a 24. decembra 2010, ktoré súvisia s konaniami:

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

proti

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10)

a

The Queen, na žiadosť:

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

proti

Civil Aviation Authority (C-629/10),

SÚDNY DVOR (veľká komora),

v zložení: predseda V. Skouris, podpredseda Súdneho dvora K. Lenaerts, predsedovia komôr A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (spravodajca) a M. Berger, sudcovia E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby a A. Prechal,

* Jazyky konania: nemčina a angličtina.

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: A. Impellizzeri, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 20. marca 2012,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Deutsche Lufthansa AG, v zastúpení: Ch. Giesecke, Rechtsanwalt,

— TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd a International Air Transport Association, v zastúpení: L. Van den Hende, solicitor, a D. Anderson, QC,

— Civil Aviation Authority, v zastúpení: A. Shah, QC,

— nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze a J. Kemper, splnomocnení zástupcovia,

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

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

— poľská vláda, v zastúpení: M. Szpunar, K. Bożekowska-Zawisza a M. Kamejsza, splnomocnení zástupcovia,

— Európsky parlament, v zastúpení: L. G. Knudsen a A. Troupiotis, splnomocnení zástupcovia,

— Rada Európskej únie, v zastúpení: E. Karlsson a A. De Elera, splnomocnení zástupcovia,

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

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 15. mája 2012,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrhy na začatie prejudiciálneho konania sa týkajú výkladu a platnosti článkov 5 až 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 Návrh vo veci C-581/10 bol podaný v rámci sporu medzi pánom Nelsonom a jeho rodinou (ďalej spolu len „členovia rodiny Nelson“) a leteckou spoločnosťou Deutsche Lufthansa AG (ďalej len „Lufthansa“), keďže Lufthansa odmietla týmto cestujúcim poskytnúť náhradu za to, že boli presmerovaní a docestovali do cieľového letiska s meškaním 24 hodín oproti pôvodne stanovenému času príletu.

3 Návrh vo veci C-629/10 bol podaný v rámci sporu medzi TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd a International Air Transport Association (ďalej spolu len „TUI Travel a i.“) na jednej strane a Civil Aviation Authority na druhej strane, keďže Civil Aviation Authority im odmietla zaručiť, že nebude vykladať nariadenie č. 261/2004 v tom zmysle, že stanovuje povinnosť leteckých spoločností poskytnúť náhradu cestujúcim v prípade meškania letu.

Právny rámec

Medzinárodné právo

4 Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu 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, ďalej len „Montrealský dohovor“).

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

6 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.“

7 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. Odsek 5 toho istého článku v podstate stanovuje, že toto obmedzenie sa nepoužije, ak škoda vznikla v dôsledku činu alebo opomenutia dopravcu, jeho pracovníkov alebo agentov konajúcich v rámci výkonu svojej funkcie, vykonaného s úmyslom spôsobiť škodu alebo bezohľadne s vedomím, že táto škoda môže pravdepodobne vzniknúť.

8 Článok 29 toho istého dohovoru nazvaný „Základ pre nárok“ znie takto:

„Pri preprave cestujúcich, batožiny a nákladu môže byť podaná akákoľvek žaloba na náhradu škody, akokoľvek podložená, či už na základe tohto dohovoru alebo na základe zmluvy, alebo deliktu, alebo inak, za podmienok a obmedzení zodpovednosti, ktoré sú stanovené v tomto dohovore bez toho, aby bola dotknutá otázka, kto sú osoby oprávnené podať žalobu a aké sú ich práva. V prípade takej žaloby nie je možné získať náhradu trestnú, náhradu s prísnou pokutou alebo náhradu inej nenahraditeľnej škody [získať náhradu škody majúcu povahu postihu, náhradu škody majúcu odstrašujúcu povahu alebo náhradu škodu z iného dôvodu, než je jej náprava – *neoficiálny preklad*].“

Právo Únie

9 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.“

10 Článok 2 tohto nariadenia s názvom „Definície“ stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

…

l) ‚zrušenie‘ znamená neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované.“

11 Článok 5 uvedeného nariadenia nazvaný „Zrušenie“ stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

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

…

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

…

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.

…“

12 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 1500 km alebo menej; alebo

b) tri hodiny alebo viac v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1500 km a všetkých ostatných letov od 1500 km do 3500 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 kategóriou vzdialenosti.“

13 Článok 7 tohto nariadenia 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 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 %.

…“

14 Podľa článku 8 ods. 1 uvedeného nariadenia:

„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.“

Spory vo veciach samých a prejudiciálne otázky

Vec C-581/10

15 Členovia rodiny Nelson mali u spoločnosti Lufthansa rezerváciu na let s odletom z Frankfurtu nad Mohanom (Nemecko) s konečným cieľovým miestom Lagos (Nigéria) na 27. júla 2007, ako aj na spiatočný let LH 565 z Lagosu do Frankfurtu nad Mohanom na 27. marca 2008. Čas predpokladaného odletu tohto spiatočného letu bol 22.50 hod. Dňa 27. marca 2008 členovia rodiny Nelson prišli načas na letisko v Lagose. Spiatočný let sa však nekonal v stanovenom čase a boli ubytovaní v hoteli. Dňa 28. marca 2008 o 16.00 hod. boli odvezení z hotela na letisko. K odletu letu LH 565 nakoniec došlo 29. marca 2008 o 01.00 hod., pričom bolo použité náhradné lietadlo, ktoré Lufthansa poslala z Frankfurtu nad Mohanom, a tento let mal také isté číslo a v podstate na ňom boli tí istí cestujúci. Lietadlo pristálo vo Frankfurte nad Mohanom o 07.10 hod., teda s viac ako 24-hodinovým meškaním v porovnaní s pôvodne stanoveným časom príletu.

16 V reakcii na meškanie tohto letu sa členovia rodiny Nelson obrátili na vnútroštátny súd. Domáhali sa najmä toho, aby Lufthansa bola z dôvodu meškania zaviazaná zaplatiť 600 eur, pričom v tejto sume nie sú zahrnuté úroky, každému z nich na základe článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia č. 261/2004.

17 V tejto súvislosti Lufthansa tvrdila, že keďže došlo k vykonaniu letu, nemôže ísť o zrušenie v zmysle článku 2 písm. l) nariadenia č. 261/2004, ale o meškanie, v prípade ktorého toto nariadenie nestanovuje právo na náhradu.

18 Vnútroštátny súd prerušil konanie z dôvodu, že čakal na rozhodnutie Súdneho dvora v spojených veciach, v ktorých bol vydaný rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon a i. (C-402/07 a C-432/07, Zb. s. I-10923). Konanie pokračovalo po vydaní tohto rozsudku.

19 Vzhľadom na uvedený rozsudok Lufthansa tvrdila, že právo na náhradu uznané Súdnym dvorom v prospech cestujúcich meškajúcich letov nie je zlučiteľné s režimom náhrad stanoveným Montrealským dohovorom. Zároveň tvrdila, že Súdny dvor v už citovanom rozsudku Sturgeon a i. prekročil hranice svojej právomoci.

20 Za týchto okolností Amtsgericht Köln rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Ide pri práve na náhradu, ktoré upravuje článok 7 nariadenia č. 261/2004, o náhradu škody z iného titulu, než je jej náprava v zmysle článku 29 druhej vety [Montrealského dohovoru]?

2. V akom vzťahu je právo na náhradu podľa článku 7 nariadenia č. 261/2001, ktoré podľa [už citovaného] rozsudku [Sturgeon a i.] môžu uplatňovať cestujúci, ktorí prišli do cieľa svojej cesty tri hodiny alebo neskôr po leteckým dopravcom plánovanom čase príletu, k nároku na náhradu škody za meškanie podľa článku 19 Montrealského dohovoru pri zohľadnení vylúčenia náhrady škody z iného dôvodu, než je jej náprava podľa článku 29 druhej vety toho istého dohovoru?

3. Ako je kritérium výkladu, z ktorého vychádza už citovaný rozsudok Sturgeon a i. a ktoré pripúšťa rozšírenie práva na náhradu podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004 na prípady meškania, zlučiteľné s kritériom výkladu, ktoré Súdny dvor uplatňuje na to isté nariadenie vo svojom rozsudku z 10. januára 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, Zb. s. I-403)?“

Vec C-629/10

21 TUI Travel plc je medzinárodnou skupinou v oblasti cestovného ruchu, ktorá vlastní sedem leteckých spoločností, okrem iného aj Thomson Airways, ktoré majú základňu v Spojenom kráľovstve. British Airways plc a easyJet Airlines Company Ltd. sú leteckými spoločnosťami, ktoré prevádzkujú pravidelné medzinárodné lety pre cestujúcich.

22 International Air Transport Association je medzinárodné komerčné združenie združujúce okolo 230 leteckých spoločností, ktoré ako také predstavujú 93 % pravidelnej medzinárodnej dopravy.

23 Civil Aviation Authority je vnútroštátnym nezávislým orgánom leteckej dopravy v Spojenom kráľovstve. Jeho činnosti zahŕňajú ekonomickú reguláciu, politiku v oblasti vzdušného priestoru, právnu úpravu bezpečnosti a ochrany spotrebiteľov. Okrem toho sleduje dodržiavanie právnej úpravy Spojeného kráľovstva v oblasti letectva.

24 TUI Travel a i. požiadala Civil Aviation Authority, aby potvrdila, že nebude vykladať nariadenie č. 261/2004 v tom zmysle, že stanovuje povinnosť pre letecké spoločnosti poskytnúť náhradu cestujúcim v prípade meškania ich letu. Civil Aviation Authority odmietla pristúpiť na túto žiadosť, pričom uviedla, že je viazaná účinkami už citovaného rozsudku Sturgeon a i.

25 V dôsledku toho sa TUI Travel a i. obrátili na vnútroštátny súd, aby napadla stanovisko Civil Aviation Authority.

26 Vzhľadom na to, že argumenty TUI Travel a i. neboli nedôvodné, High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), rozhodol prerušiť konanie, pričom položil Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Majú sa články 5 až 7 [nariadenia č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že vyžadujú, aby náhrada stanovená v článku 7 [tohto nariadenia] bola vyplatená cestujúcim, ktorých lety meškajú podľa článku 6 [uvedeného nariadenia], a ak áno, za akých okolností?

2. Ak bude odpoveď na prvú otázku záporná, sú články 5 až 7 [nariadenia č. 261/2004] neplatné, úplne alebo čiastočne, z dôvodu porušenia zásady rovnosti zaobchádzania?

3. Ak bude odpoveď na prvú otázku kladná, sú články 5 až 7 [nariadenia č. 261/2004] neplatné, úplne alebo čiastočne, z dôvodu

a) rozporu s Montrealským dohovorom;

b) porušenia zásady proporcionality; a/alebo

c) porušenia zásady právnej istoty?

4. Ak bude odpoveď na prvú otázku kladná a odpoveď na tretiu otázku záporná, majú byť časové účinky rozsudku Súdneho dvora v tejto veci nejako obmedzené?

5. Ak bude odpoveď na prvú otázku záporná, aký účinok treba priznať [už citovanému rozsudku Sturgeon a i.] v období medzi 19. novembrom 2009, dátumom jeho vyhlásenia, a dňom vyhlásenia rozsudku Súdneho dvora v tejto veci?“

27 Uznesením predsedu Súdneho dvora z 30. novembra 2011 boli veci C-581/10 a C-629/10 spojené na účely ústnej časti konania a vyhlásenia rozsudku.

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke vo veci C-629/10, teda existencii práva na náhradu podľa nariadenia č. 261/2004 v prípade meškania letu a podmienky, za ktorých vzniká táto náhrada

28 Vnútroštátny súd sa svojou prvou otázkou vo veci C-629/10 v podstate pýta, či a v prípade, že áno, za akých podmienok, cestujúci meškajúcich letov majú právo na náhradu na základe nariadenia č. 261/2004.

29 V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že ani článok 7 tohto nariadenia, ani žiadne iné ustanovenie tohto nariadenia nestanovujú výslovne takéto právo.

30 Ďalej, z článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že za podmienok vymedzených uvedeným ustanovením majú právo na paušálnu náhradu cestujúci, ktorých let bol zrušený bez toho, aby boli o tom upovedomení vopred alebo ktorí o tom boli informovaní menej ako sedem dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im zo strany leteckého dopravcu ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase príletu (pozri rozsudok Sturgeon a i., už citovaný, bod 57).

31 Článok 5 ods. 1 písm. c) bod iii) uvedeného nariadenia dáva leteckému dopravcovi určitý rozhodovací priestor, aby navrhol cestujúcemu presmerovanie letu zrušeného *in extremis* bez toho, aby mu musel poskytnúť náhradu. V súlade s týmto ustanovením má dopravca možnosť navrhnúť mu presmerovanie, ktorého dĺžka bude väčšia ako dĺžka zrušeného letu. Aj keď však dopravca využije v plnej miere dve možnosti, ktoré mu priznáva uvedené ustanovenie, teda možnosť posunúť čas odletu uvedeného cestujúceho o hodinu skôr a jeho prílet až o dve hodiny neskôr, celková dĺžka navrhovaného presmerovania nesmie v každom prípade viesť k tomu, že by takýto let oproti dĺžke stanovenej pre zrušený let trval o tri alebo o viac ako tri hodiny dlhšie. Od tejto hranice má dotknutý cestujúci nevyhnutne nárok na náhradu.

32 Na druhej strane žiadne ustanovenie tohto nariadenia nepriznáva výslovne paušálnu náhradu cestujúcim, ktorí sa dozvedia *in extremis* pred ich letom alebo v priebehu tohto letu, že bude mať veľké meškanie a že dosiahnu svoje konečné cieľové miesto o tri hodiny alebo viac hodín neskôr v porovnaní s pôvodne stanoveným časom príletu.

33 V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že zásada rovnosti zaobchádzania vyžaduje, aby sa s porovnateľnými situáciami nezaobchádzalo rozdielne a s rozdielnymi situáciami nezaobchádzalo rovnako, ak takéto zaobchádzanie nie je objektívne odôvodnené (rozsudok Sturgeon a i., už citovaný, bod 48 a citovaná judikatúra).

34 Cestujúci meškajúcich letov a cestujúci zrušených letov sa však musia považovať za takých, že sú v porovnateľných situáciách na účely náhrady podľa nariadenia č. 261/2004, pretože títo cestujúci utrpeli rovnaké nepríjemnosti, teda stratu času v dĺžke tri hodiny alebo viac v porovnaní s pôvodným plánom ich letu (pozri rozsudok Sturgeon a i., už citovaný, bod 54).

35 Navyše cestujúci patriaci či už do jednej alebo druhej skupiny sú prakticky zbavení možnosti voľne zreorganizovať svoju cestu, keďže musia čeliť buď závažnému incidentu pri realizácii ich letu, ktorý sa už má začať alebo už prebieha, alebo zrušeniu takéhoto letu, ktoré prípadne povedie k ponuke na presmerovanie. Teda ak musia nevyhnutne z jedného alebo druhého dôvodu docestovať do konečného cieľového miesta v danom okamihu, nemôžu sa nijako vyhnúť strate času, ku ktorej dôjde v tejto novej situácii, keďže v tejto súvislosti nemajú žiadny rozhodovací priestor.

36 Tieto úvahy potvrdzuje ďalej aj odôvodnenie 3 *in fine* uvedené v nariadení č. 261/2004, ktoré – konštatuje okrem iného, že stále zostáva príliš vysoký počet cestujúcich, ktorým bol let zrušený bez predchádzajúceho upozornenia alebo v ktorých prípade vzniklo veľké meškanie – implicitne zdôrazňuje rovnocennosť nepríjemností vzniknutých týmto dvom skupinám cestujúcich.

37 Za týchto podmienok a vzhľadom na to, že cieľ sledovaný nariadením č. 261/2004 je zvýšiť ochranu všetkých cestujúcich v leteckej doprave, s cestujúcimi na letoch, ktoré meškajú tri hodiny alebo viac, nemožno zaobchádzať odlišne ako s tými, ktorí majú nárok na náhradu na základe článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) tohto nariadenia, keďže takáto nerovnosť zaobchádzania medzi týmito dvoma skupinami nie je riadne odôvodnená vzhľadom na ciele sledované týmto nariadením (pozri rozsudok Sturgeon a i., už citovaný, bod 59, ako aj bod 60).

38 Na to, aby sa táto nerovnosť napravila, je potrebné vykladať nariadenie č. 261/2004 v tom zmysle, že cestujúci na letoch, ktoré majú veľké meškanie, majú nárok na takú istú náhradu ako cestujúci zrušených letov, teda tú, ktorá je stanovená v článku 5 ods. 1 písm. c) bode iii) tohto nariadenia (pozri rozsudok Sturgeon a i., už citovaný, bod 61).

39 Vzhľadom na to treba pripomenúť, že normotvorca prijatím nariadenia č. 261/2004 sledoval taktiež vyváženie záujmov cestujúcich v leteckej doprave so záujmami leteckých dopravcov. So zavedením určitých práv v prospech týchto cestujúcich zároveň v odôvodnení 15 a v článku 5 ods. 3 tohto nariadenia stanovil, že leteckí dopravcovia nie sú povinní platiť náhradu, ak môžu preukázať, že zrušenie či veľké meškanie sú spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia, teda okolnosťami, ktoré nemôže letecký dopravca naozaj ovplyvniť (rozsudok Sturgeon a i., už citovaný, bod 67).

40 Vzhľadom na vyššie uvedené je potrebné odpovedať na prvú otázku vo veci C-629/10 tak, že články 5 až 7 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že cestujúci na meškajúcich letoch majú právo na náhradu podľa tohto nariadenia, ak im vznikne z dôvodu takýchto letov strata času v dĺžke tri hodiny alebo viac, teda ak priletia do konečného cieľového miesta o tri alebo o viac ako tri hodiny neskôr po čase príletu pôvodne stanovenom leteckým dopravcom. V prípade takéhoto meškania však nevznikne cestujúcim právo na náhradu, ak môže letecký dopravca preukázať, že veľké meškanie bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nebolo možné vyhnúť, aj keby boli prijaté všetky primerané opatrenia, teda okolnosťami, ktoré nemôže letecký dopravca naozaj ovplyvniť.

O prvej a druhej otázke vo veci C-581/10, ako aj o tretej otázke písm. a) vo veci C-629/10, teda platnosti článkov 5 až 7 nariadenia č. 261/2004 vzhľadom na Montrealský dohovor

41 Vnútroštátne súdy sa svojou prvou a druhou otázkou vo veci C-581/10, ako aj treťou otázkou písm. a) vo veci C-629/10 v podstate pýtajú, či články 5 až 7 nariadenia č. 261/2004 sú platné vzhľadom na článok 29 druhú vetu Montrealského dohovoru, keď sa vykladajú v tom zmysle, že cestujúci na meškajúcich letoch, ktorí dosiahnu konečné cieľové miesto tri alebo viac ako tri hodiny po čase príletu, ktorý pôvodne stanovil letecký dopravca, majú právo na náhradu podľa tohto nariadenia.

42 Lufthansa, TUI Travel a i., ako aj nemecká vláda a vláda Spojeného kráľovstva tvrdia, že keby malo uvedené nariadenie poskytnúť právo na náhradu cestujúcim na meškajúcich letoch, bolo by v rozpore so samotným znením článku 29 druhej vety Montrealského dohovoru, ktorý upravuje žalobu o náhradu škody, najmä v prípade škody vyplývajúcej z meškania v leteckej doprave a stanovuje, pokiaľ ide o zásadu náhrady poskytnutej týmto cestujúcim, presné podmienky a hranice, ktoré relevantné ustanovenia nariadenia č. 261/2004 nespĺňajú.

43 Na druhej strane Lufthansa, TUI Travel a i. a ani tieto vlády vôbec nespochybňujú, že právo na náhradu podľa nariadenia č. 261/2004 je zlučiteľné s článkom 29 druhou vetou Montrealského dohovoru, pokiaľ ide o cestujúcich na zrušených letoch a cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla.

44 V tejto súvislosti však najmä zo znenia článku 8 ods. 1 písm. b) v spojení s článkom 7 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že odmietnutie nástupu do lietadla s presmerovaním alebo zrušenie letu s presmerovaním môžu viesť jednak k meškaniu v leteckej doprave cestujúcich a jednak k poskytnutiu náhrady cestujúcim dotknutým takýmto meškaním.

45 Takto Lufthansa, TUI Travel a i., ako aj uvedené vlády spochybňujú nepriamo samotné právo na náhradu, tak ako ho stanovuje nariadenie č. 261/2004 a v konečnom dôsledku zlučiteľnosť článkov 5 až 7 tohto nariadenia s Montrealským dohovorom.

46 Súdny dvor v bode 45 už citovaného rozsudku IATA a ELFAA rozhodol, že ani z článkov 19, 22 a 29 Montrealského dohovoru, ani zo žiadneho iného ustanovenia tohto dohovoru nevyplýva, že autori tohto dohovoru mali v úmysle ochrániť leteckých dopravcov pred akýmikoľvek formami zásahov odlišnými od zásahov, ktoré stanovujú tieto ustanovenia, predovšetkým pred takými zásahmi, ktoré by mohli predpokladať verejné orgány na účely štandardizovanej a okamžitej nápravy ujmy, ktorou sú nepríjemnosti spôsobené meškaním v leteckej doprave cestujúcich, aby títo cestujúci nemuseli znášať nepríjemnosti spojené s podaním žalôb o náhradu škody pred súdmi.

47 Hoci predmet prejudiciálnych otázok týkajúcich sa zlučiteľnosti s Montrealským dohovorom sa obmedzuje na štandardizované a okamžité opatrenia pomoci a starostlivosti stanovené v článku 6 nariadenia č. 261/2004, Súdny dvor nevylúčil, že iné opatrenia, ako napríklad náhrada stanovená v článku 7 uvedeného nariadenia, môžu existovať mimo rámca pôsobnosti Montrealského dohovoru.

48 Toto posledné uvedené opatrenie bolo skúmané konkrétne v už citovanom rozsudku Sturgeon a i., v ktorom Súdny dvor spresnil jednak, že strata času predstavuje nepríjemnosť uvedenú v nariadení č. 261/2004, podobne ako iné nepríjemnosti, ktoré majú byť napravené opatreniami stanovenými týmto nariadením. Jednak konštatoval, že táto nepríjemnosť sa musí napraviť prostredníctvom náhrady poskytnutej dotknutým cestujúcim podľa tohto nariadenia (pozri v tomto zmysle rozsudok Sturgeon a i., už citovaný, bod 52, ako aj bod 61).

49 V tejto súvislosti je potrebné spresniť, že podobne ako nepríjemnosti uvedené v už citovanom rozsudku IATA a ELFAA, strata času nemôže byť kvalifikovaná za „škodu spôsobenú omeškaním“ v zmysle článku 19 Montrealského dohovoru a z tohto dôvodu sa nachádza mimo dosahu článku 29 Montrealského dohovoru.

50 Článok 19 tohto dohovoru totiž konkrétne predpokladá, že škoda vznikla v dôsledku meškania, že existuje príčinná súvislosť medzi meškaním a škodou a že škoda je individualizovaná v závislosti od rôznych druhov ujmy, ktoré vznikli rôznym cestujúcim.

51 V prvom rade, strata času nie je škodou vzniknutou v dôsledku meškania, ale predstavuje nepríjemnosť, podobne ako iné nepríjemnosti, ktoré sú typické pre situácie odmietnutia nástupu do lietadla, zrušenia letu a veľkého meškania a sprevádzajú tieto situácie, ako je nedostatok pohodlia alebo skutočnosť, že je osoba zbavená dočasne komunikačných prostriedkov, ktoré sú normálne k dispozícii.

52 Ďalej, strata času vznikne rovnakým spôsobom všetkým cestujúcim meškajúceho letu a v dôsledku toho ju možno napraviť štandardizovaným opatrením bez toho, aby bolo potrebné pristúpiť k akémukoľvek posúdeniu individuálnej situácie každého dotknutého cestujúceho. Takéto opatrenie sa teda môže uplatniť hneď.

53 Nakoniec, neexistuje nevyhnutne príčinná súvislosť medzi skutočným meškaním na jednej strane a stratou času považovanou za relevantnú na preukázanie existencie práva na náhradu na základe nariadenia č. 261/2004 alebo na výpočet sumy takejto náhrady na druhej strane.

54 Konkrétna povinnosť náhrady, stanovená nariadením č. 261/2004 totiž nevyplýva zo skutočného meškania, ale len z meškania, ktoré predstavuje stratu času v dĺžke tri hodiny alebo viac hodín v porovnaní s pôvodne plánovaným časom príletu. Okrem toho, aj keď rozsah meškania predstavuje zvyčajne faktor, ktorý zosilňuje pravdepodobnosť vzniku väčšej škody, paušálna náhrada poskytnutá na základe uvedeného nariadenia sa v tejto súvislosti nemení, keďže skutočná dĺžka meškania, ak prekročí tri hodiny, sa nezohľadňuje na výpočet sumy náhrady splatnej podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004.

55 Za týchto okolností strata času, ktorá je typická pre meškajúci let, ktorá predstavuje nepríjemnosť v zmysle nariadenia č. 261/2004 a nemožno ju kvalifikovať ako „škodu spôsobenú omeškaním“ v zmysle článku 19 Montrealského dohovoru, nemôže patriť do pôsobnosti článku 29 uvedeného dohovoru.

56 V dôsledku toho povinnosť vyplývajúca z nariadenia č. 261/2004, ktorej účelom je nahradiť škodu cestujúcim letov s veľkým meškaním, sa zdá byť zlučiteľná s článkom 29 Montrealského dohovoru.

57 Okrem toho je potrebné konštatovať, že povinnosť náhrady vyplývajúca z nariadenia č. 261/2004 je doplňujúca k článku 29 Montrealského dohovoru, keďže zaujíma miesto pred ustanovením stanoveným týmto článkom (pozri v tomto zmysle rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný, bod 46).

58 Z toho vyplýva, že táto povinnosť náhrady nie je sama osebe prekážkou pre to, aby dotknutí cestujúci v prípade, keď im to isté meškanie spôsobilo okrem iného individuálne škody zakladajúce nárok na ich náhradu, mohli podať okrem toho žaloby o individuálnu náhradu týchto škôd za podmienok upravených Montrealským dohovorom (pozri v tomto zmysle rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný, body 44 a 47).

59 V tejto súvislosti Súdny dvor v rámci výkladu článku 12 nariadenia č. 261/2004, nazvaného „Ďalšia náhrada“, konštatoval, že cieľom tohto článku je doplniť uplatňovanie opatrení upravených v tomto nariadení tak, aby cestujúcim boli nahradené všetky škody, ktoré im boli spôsobené v dôsledku nesplnenia zmluvných povinností leteckým dopravcom. Toto ustanovenie teda vnútroštátnemu súdu umožňuje zaviazať leteckého dopravcu na náhradu škody, ktorú cestujúci utrpeli nesplnením povinností zo zmluvy o leteckej preprave, na inom právnom základe, ako je nariadenie č. 261/2004, a to konkrétne za podmienok stanovených Montrealským dohovorom alebo ustanoveniami vnútroštátneho práva (rozsudok z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i., C-83/10, zb. s. I-9469, bod 38).

60 Vzhľadom na vyššie uvedené je potrebné konštatovať, že skúmanie prvej a druhej otázky vo veci C-581/10, ako aj tretej otázky písm. a) vo veci C-629/10 neodhalilo žiadny prvok takej povahy, že by to ovplyvnilo platnosť článkov 5 až 7 nariadenia č. 261/2004.

O tretej otázke vo veci C-581/10 a tretej otázke písm. c) vo veci C-629/10, teda o platnosti článkov 5 až 7 nariadenia č. 261/2004 vzhľadom na zásadu právnej istoty

61 Treťou otázkou vo veci C-581/10 a treťou otázkou písm. c) vo veci C-629/10 sa vnútroštátne súdy v podstate pýtajú, či články 5 až 7 nariadenia č. 261/2004, tak ako ich vykladá už citovaný rozsudok Sturgeon a i., platia aj vzhľadom na zásadu právnej istoty.

62 TUI Travel a i., ako aj vláda Spojeného kráľovstva tvrdia, že vykladať nariadenie č. 261/2004 v tom zmysle, že ukladá povinnosť náhrady cestujúcim meškajúcich letov je v rozpore s touto zásadou. Tento výklad je údajne nezlučiteľný jednak s už citovaným rozsudkom IATA a ELFAA, z ktorého vyplýva, že neexistuje žiadna povinnosť poskytnúť náhradu za takýchto podmienok. Na druhej strane údajne porušuje zámer normotvorcu Únie, ako aj jasné znenie tohto nariadenia, z ktorého vyplýva, že náhrada sa musí poskytnúť len v prípade odmietnutia nástupu do lietadla a zrušenia letov.

63 Táto argumentácia musí byť odmietnutá vzhľadom na konštatovania uvedené vyššie v tomto rozsudku.

64 Konkrétne, pokiaľ ide najprv o vzťah medzi už citovanými rozsudkami IATA a ELFAA, ako aj Sturgeon a i., z bodov 46 až 48 tohto rozsudku vyplýva, že neexistuje žiadny rozpor medzi týmito dvoma rozsudkami, keďže druhý z nich vykonáva zásady zakotvené v prvom z nich.

65 Ďalej, z bodov 30 až 39 tohto rozsudku vyplýva, že výklad nariadenia č. 261/2004 ukladajúci povinnosť poskytnúť náhradu v prípade letu s veľkým meškaním neporušuje vôľu normotvorcu Únie.

66 Napokon, pokiaľ ide o jasnosť povinností uložených leteckým dopravcom, je potrebné pripomenúť, že zásada právnej istoty vyžaduje, aby jednotlivci mohli bez pochybností poznať svoje práva a povinnosti a uskutočniť zodpovedajúce opatrenia (pozri rozsudky z 9. júla 1981, Gondrand a Garancini, 169/80, Zb. s. 1931, bod 17; z 13. februára 1996, Van Es Douane Agenten, C-143/93, Zb. s. I-431, bod 27, ako aj zo 14. apríla 2005, Belgicko/Komisia, C-110/03, Zb. s. I-2801, bod 30).

67 Vzhľadom na požiadavky vyplývajúce zo zásady rovnosti zaobchádzania leteckí dopravcovia nemôžu vyvodzovať svoje argumenty zo zásady právnej istoty, aby tvrdili, že povinnosť poskytnúť náhradu cestujúcim, ktorú im stanovuje nariadenie č. 261/2004 vo výške súm, ktoré sú tam tiež upravené pre prípad meškania letu, porušuje zásadu právnej istoty.

68 Okrem toho, ako uviedol generálny advokát v bode 46 svojich návrhov, od vyhlásenia už citovaného rozsudku Sturgeon a i. cestujúci, ktorých let mal meškanie, a leteckí dopravcovia mohli vedieť jednoznačne, od ktorého okamihu sa títo cestujúci môžu domáhať zaplatenia náhrady, pričom títo dopravcovia sú povinní zaplatiť túto náhradu, takže zriadenie jasnej časovej hranice umožnilo takisto vyhnúť sa tomu, aby vnútroštátne súdy neposudzovali pojem veľké meškanie rôzne, čo by prípadne spôsobilo právnu neistotu.

69 V dôsledku toho je potrebné konštatovať, že skúmanie tretej otázky vo veci C-581/10 a tretej otázky písm. c) vo veci C-629/10 neodhalilo žiadny prvok takej povahy, že by to ovplyvnilo platnosť článkov 5 až 7 nariadenia č. 261/2004.

O tretej otázke písm. b) vo veci C-629/10, teda o zásade proporcionality

70 Vnútroštátny súd sa svojou treťou otázkou písm. b) vo veci C-629/10 v podstate pýta, či články 5 až 7 nariadenia č. 261/2004 sú platné vzhľadom na zásadu proporcionality, ak sa vykladajú v tom zmysle, že cestujúci, ktorých let mal meškanie, majú právo na náhradu podľa tohto nariadenia.

71 Zásada proporcionality, ktorá je súčasťou všeobecných zásad práva Únie, vyžaduje, aby akty inštitúcií Európskej únie neprekračovali hranice toho, čo je primerané a potrebné na uskutočnenie legitímnych cieľov sledovaných predmetnou právnou úpravou, pričom v situácii, keď existuje výber medzi viacerými primeranými opatreniami, treba zvoliť také opatrenie, ktoré je najmenej obmedzujúce, a spôsobené nevýhody nesmú byť neprimerané vo vzťahu k sledovaným cieľom (rozsudky z 12. marca 2002, Omega Air a i., C-27/00 a C-122/00, Zb. s. I-2569, bod 62, ako aj z 12. januára 2006, Agrarproduktion Staebelow, C-504/04, Zb. s. I-679, bod 35).

72 V predmetnom prípade je potrebné pripomenúť, že cieľom nariadenia č. 261/2004 je zabezpečenie vysokej úrovne ochrany leteckých cestujúcich bez ohľadu na to, či sa nachádzajú v situácii, keď im bol odmietnutý nástup do lietadla, ich let bol zrušený alebo má veľké meškanie, pretože im to všetkým spôsobuje podobné vážne ťažkosti a nepríjemnosti spojené s leteckou dopravou (pozri rozsudok Sturgeon a i., už citovaný, bod 44).

73 TUI Travel a i., ako aj vláda Spojeného kráľovstva tvrdia, že keby sa malo nariadenie č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že stanovuje zaplatenie náhrady cestujúcim v prípade omeškania letu, takýto výklad by bol neprimeraný vo vzťahu k cieľom sledovaným týmto nariadením, pretože by viedol k tomu, že by leteckí dopravcovia museli znášať nadmernú finančnú záťaž. Okrem toho by to malo neproporcionálny účinok aj na cestujúcich, pretože by existovalo riziko, že dopravcovia prenesú finančné náklady spojené s touto povinnosťou do cien leteniek a takisto znížia počet letov na krátku vzdialenosť a obsluhu odľahlejších cieľov.

74 Je však potrebné hneď na úvod v tejto súvislosti pripomenúť, že paušálna náhrada stanovená v článku 7 nariadenia č. 261/2004 umožňuje napraviť stratu času vzniknutú cestujúcim bez toho, aby títo cestujúci museli dokázať, že im vznikla individualizovaná škoda. Toto opatrenie umožňuje teda zaručiť vysokú úroveň ochrany leteckých cestujúcich, ktorú sledovalo toto nariadenie.

75 Keďže vzniknutá strata času má nezvratnú, objektívnu a ľahko kvantifikovateľnú povahu (pozri najmä rozsudok Sturgeon a i., už citovaný, bod 52), opatrenie spočívajúce v tom, že sa prizná všetkým cestujúcim dotknutým touto nepríjemnosťou okamžitá peňažná paušálna náhrada, sa javí ako obzvlášť vhodné.

76 Iste, je pravda, že táto náhrada má určité finančné následky na leteckých dopravcov. Tieto však nemožno považovať za neprimerané vo vzťahu k cieľu vysokej ochrany leteckých cestujúcich.

77 V prvom rade sa totiž povinnosť náhrady vyplývajúca z článku 7 nariadenia č. 261/2004 týka nie všetkých meškaní, ale len veľkých meškaní.

78 Ďalej, suma náhrady, stanovená vo výške 250, 400 a 600 eur v závislosti od dĺžky trasy dotknutých letov, môže byť ešte znížená o 50 % na základe článku 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, menšie ako štyri hodiny (rozsudok Sturgeon a i., už citovaný, bod 63).

79 Okrem toho leteckí dopravcovia nie sú povinní zaplatiť 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 (pozri rozsudok Sturgeon a i., už citovaný, bod 67).

80 Okrem toho treba uviesť, že splnením povinností podľa nariadenia č. 261/2004 nie je dotknutá možnosť týchto leteckých dopravcov požadovať od akejkoľvek osoby, ktorá spôsobila meškanie, vrátane tretích osôb, náhradu škody, ako to stanovuje článok 13 tohto nariadenia. Taká náhrada teda môže zmierniť alebo dokonca vyrovnať finančnú záťaž, ktorú znášajú uvedení dopravcovia v dôsledku týchto povinností. Okrem toho sa nejaví ako neprimerané, že tieto povinnosti s výhradou vyššie uvedeného nároku na náhradu škody znášajú priamo leteckí dopravcovia, s ktorými dotknutí cestujúci uzavreli zmluvu o preprave, ktorá ich oprávňuje na let, ktorý by nemal byť ani zrušený, ani mať meškanie (rozsudky IATA a ELFAA, už citovaný, bod 90, ako aj Sturgeon a i., už citovaný, bod 68).

81 Ďalej, z judikatúry vyplýva, že význam, aký má cieľ ochrany spotrebiteľov, teda vrátane leteckých cestujúcich, môže odôvodniť negatívne, ba dokonca aj značné, hospodárske dôsledky pre niektoré hospodárske subjekty (pozri v tomto zmysle rozsudok z 8. júna 2010, Vodafone a i., C-58/08, Zb. s. I-4999, bod 53, ako aj bod 69).

82 Je potrebné dodať, že ako uviedol generálny advokát v bode 60 svojich návrhov, podľa údajov predložených Súdnemu dvoru týkajúcich sa frekvencie veľkých meškaní a nákladov na uvedenú náhradu pre letecké spoločnosti podiel letov, v prípade ktorých meškanie zakladá právo na náhradu podľa nariadenia č. 261/2004, je menej ako 0,15 %.

83 Nakoniec, Súdnemu dvoru nebol predložený žiadny konkrétny prvok umožňujúci konštatovať, že zaplatenie náhrady v prípade veľkého meškania by spôsobilo zvýšenie cien alebo zníženie počtu letov na krátku vzdialenosť alebo obsluhu odľahlejších cieľov.

84 V dôsledku toho je potrebné konštatovať, že skúmanie tretej otázky písm. b) vo veci C-629/10 neodhalilo žiadny prvok takej povahy, že by to ovplyvnilo platnosť článkov 5 až 7 nariadenia č. 261/2004.

O druhej a piatej otázke vo veci C-629/10

85 Keďže tieto otázky boli položené pre prípad, že by bola poskytnutá záporná odpoveď na prvú otázku položenú vo veci C-629/10, nie je potrebné na ne odpovedať.

O štvrtej otázke vo veci C-629/10 týkajúcej sa časových účinkov tohto rozsudku

86 Vnútroštátny súd sa štvrtou otázkou vo veci C-629/10 pýta, aké sú časové účinky tohto rozsudku, pokiaľ ide o právo na náhradu v prospech cestujúcich, ktorých let mal meškanie tri hodiny alebo viac v porovnaní s pôvodne stanoveným časom príletu.

87 TUI Travel a i. tvrdia, že ak Súdny dvor odpovie kladne na prvú otázku a záporne na tretiu otázku, musí obmedziť časový účinok tohto rozsudku tak, aby nebolo možné sa na články 5 až 7 nariadenia č. 261/2004 odvolávať ako na základ pre žiadosti o náhradu zo strany cestujúcich, pokiaľ ide o lety, ktoré mali meškanie pred dátumom vyhlásenia tohto rozsudku, s výnimkou cestujúcich, ktorí už podali žalobu na súd s cieľom dosiahnuť zaplatenie tejto náhrady ku dňu vyhlásenia tohto rozsudku. Napriek už citovanému rozsudku Sturgeon a i. sa totiž letecké spoločnosti a iné dotknuté subjekty mohli primerane domnievať v danom čase, že článok 7 nariadenia 261/2004 sa nevzťahuje na cestujúcich, ktorých let mal meškanie, pretože v takom prípade by bol tento rozsudok v rozpore s jasným znením tohto nariadenia, ako aj s už citovaným rozsudkom IATA a ELFAA.

88 V tomto ohľade treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry výklad pravidla práva Únie, ktorý uskutoční Súdny dvor pri výkone svojej právomoci podľa článku 267 ZFEÚ, objasňuje a spresňuje význam a dosah tohto pravidla tak, ako sa musí alebo by sa malo chápať a uplatňovať od okamihu, keď nadobudlo účinnosť. Z toho vyplýva, že takto vykladané pravidlo súd môže a musí uplatňovať aj na právne vzťahy, ktoré vznikli a boli vytvorené pred vydaním rozsudku, ktorým sa rozhodlo o návrhu

na výklad, ak sú inak splnené podmienky umožňujúce predložiť príslušnému súdu spor, ktorý sa týka uplatnenia uvedeného pravidla (pozri najmä rozsudky z 3. októbra 2002, Barreira Pérez, C-347/00, Zb. s. I-8191, bod 44, ako aj zo 17. februára 2005, Linneweber a Akritidis, C-453/02 a C-462/02, Zb. s. I-1131, bod 41).

89 Súdny dvor môže iba výnimočne pri uplatňovaní všeobecnej zásady právnej istoty obsiahnutej v právnom poriadku Únie pristúpiť k obmedzeniu možnosti všetkých dotknutých osôb odvolávať sa na ustanovenie, ktoré vyložil, a to v takom prípade, keby sa tým spochybnili právne vzťahy, ktoré vznikli v dobrej viere (pozri najmä rozsudky z 23. mája 2000, Buchner a i., C-104/98, Zb. s. I-3625, bod 39, ako aj Linneweber a Akritidis, už citovaný, bod 42).

90 V tomto rámci však prináleží Súdnemu dvoru, aby určil jeden okamih, od ktorého nadobudne účinnosť výklad, ktorý poskytol vo vzťahu k ustanoveniu práva Únie.

91 V tejto súvislosti Súdny dvor už rozhodol, že obmedzenie časových účinkov takéhoto výkladu možno pripustiť len v samotnom rozsudku, ktorým sa rozhoduje o požadovanom výklade. Táto zásada garantuje rovnosť zaobchádzania s členskými štátmi a ostatnými osobami podliehajúcimi súdnej právomoci vo vzťahu k tomuto právu, a tým spĺňa požiadavky vyplývajúce zo zásady právnej istoty (rozsudok zo 6. marca 2007, Meilicke a i., C-292/04, Zb. s. I-1835, bod 37).

92 Výklad požadovaný High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), vo veci C-629/10 sa týka práva na náhradu podľa nariadenia č. 261/2004, ktoré majú leteckí cestujúci, ak im vznikne z dôvodu meškania letu strata času tri hodiny alebo viac, teda keď dosiahnu konečné cieľové miesto tri hodiny alebo viac po čase príletu pôvodne stanovenom leteckým dopravcom. V tejto súvislosti vyplýva už z bodu 61 už citovaného rozsudku Sturgeon a i., že leteckí cestujúci majú takéto právo.

93 Je teda potrebné konštatovať, že v už citovanom rozsudku Sturgeon a i. Súdny dvor neobmedzil časové účinky výkladu nariadenia č. 261/2004, pokiaľ ide o právo na náhradu uvedené v predchádzajúcom bode.

94 V dôsledku toho nie je potrebné obmedziť časové účinky tohto rozsudku.

O trovách

95 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:

1. **Články 5 až 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 majú vykladať v tom zmysle, že cestujúci na meškajúcich letoch majú právo na náhradu podľa tohto nariadenia, ak im vznikne z dôvodu takýchto letov strata času v dĺžke tri hodiny alebo viac, teda ak priletia do konečného cieľového miesta o tri alebo o viac ako tri hodiny neskôr po čase príletu pôvodne stanovenom leteckým dopravcom. V prípade takéhoto meškania však nevznikne cestujúcim**

právo na náhradu, ak môže letecký dopravca preukázať, že veľké meškanie bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nebolo možné vyhnúť, aj keby boli prijaté všetky primerané opatrenia, teda okolnosťami, ktoré nemôže letecký dopravca naozaj ovplyvniť.

2. Skúmanie prejudiciálnych otázok neodhalilo žiadny prvok takej povahy, že by to ovplyvnilo platnosť článkov 5 až 7 nariadenia č. 261/2004.

Podpisy