

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 31. januára 2013 (*)

„Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Pojem ‚mimoriadne okolnosti‘ – Povinnosť poskytnúť pomoc cestujúcim v prípade zrušenia letu z dôvodu ‚mimoriadnych okolností‘ – Sopečná erupcia spôsobujúca uzatvorenie vzdušného priestoru – Erupcia islandskej sopky Eyjafjallajökull“

Vo veci C-12/11,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Dublin Metropolitan District Court (Írsko) z 10. novembra 2010 a doručený Súdnemu dvoru 10. januára 2011, ktorý súvisí s konaním:

Denise McDonagh

proti

Ryanair Ltd,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: podpredseda K. Lenaerts, vykonávajúci funkciu predsedu tretej komory, sudcovia E. Juhász, G. Arestis, T. von Danwitz a D. Šváby (spravodajca),

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: R. Șereș, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 9. februára 2012,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- pani McDonagh, v zastúpení: J. Hennessy, solicitor,
- Ryanair Ltd, v zastúpení: G. Berrisch, Rechtsanwalt, M. Hayden, Senior Counsel, a R. Aylward, Barrister-at-Law,
- nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze a J. Kemper, splnomocnení zástupcovia,
- francúzska vláda, v zastúpení: G. de Bergues a M. Perrot, splnomocnení zástupcovia,
- poľská vláda, v zastúpení: M. Szpunar, splnomocnený zástupca,
- vláda Spojeného kráľovstva, v zastúpení: S. Ossowski, splnomocnený zástupca,
- 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 N. Yerrell, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 22. marca 2012,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu a posúdenia platnosti článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 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 medzi pani McDonagh a spoločnosťou Ryanair Ltd (ďalej len „Ryanair“) týkajúceho sa toho, že pani McDonagh bola odmietnutá starostlivosť stanovená v článku 5 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004 po tom, ako vybuchla islandská sopka Eyjafjallajökull, čo spôsobilo zrušenie jej letu a vo všeobecnosti uzatvorenie časti európskeho vzdušného priestoru.

Právny rámec

Medzinárodné právo

- 3 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“).

- 4 Posledné odôvodnenie Montrealského dohovoru znie:

„Presvedčené, že spoločná akcia štátov týkajúca sa ďalšieho zosúlad'ovania a kodifikácie niektorých pravidiel upravujúcich medzinárodnú leteckú dopravu prostredníctvom nového dohovoru je najprimeranejším prostriedkom na dosiahnutie spravodlivého vyváženia záujmov...“

- 5 Podľa článku 29 uvedeného dohovoru:

„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 ohľadu na to, 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.“

6 Odôvodnenia 1, 2, 14 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;
- ...
- (14) tak ako je to uvedené v Montrealskom dohovore, záväzky prevádzkujúcich leteckých dopravcov by mali byť obmedzené alebo by mali byť od nich leteckí dopravcovia oslobodení v prípadoch, keď bola udalosť spôsobená mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia; také okolnosti môžu nastať najmä v prípadoch politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany, neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu;
- (15) za mimoriadne okolnosti sa dá považovať skutočnosť, keď rozhodnutie riadenia letovej prevádzky v konkrétnom dni vo vzťahu ku konkrétnemu lietadlu zapríčini 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.“

7 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 priletu.

- 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 priletu.

...

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.

...“

8 Článok 8 tohto nariadenia definuje podrobnosti pomoci poskytovanej cestujúcim leteckým dopravcom, pokiaľ ide o ich právo na náhradu alebo presmerovanie.

9 Článok 9 uvedeného nariadenia nazvaný „Právo na starostlivosť“ znie:

„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.

...“

10 Pod názvom „Ďalšia náhrada“ článok 12 ods. 1 toho istého nariadenia stanovuje, že „toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté práva cestujúcich na ďalšiu náhradu. Náhrada poskytnutá podľa tohto nariadenia sa môže od takej náhrady odpočítat“.

11 Článok 16 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Meškanie“ znie:

„1. Každý členský štát menuje orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia pokiaľ ide o lety z letísk, ktoré sa nachádzajú na jeho území a letov z tretích krajín na také letiská. Tento orgán, podľa potreby, prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie rešpektovania práv cestujúcich. Členské štáty oznámia Komisii orgán, ktorý menovali v súlade s týmto odsekom.

...

3. Sankcie uložené členskými štátmi za porušenia tohto nariadenia sú účinné, primerané a odradzujúce.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 12 Dňa 11. februára 2010 si pani McDonagh kúpila u spoločnosti Ryanair letenku na let s odletom z Fara (Portugalsko) do Dublinu (Írsko) na 17. apríla 2010, a to za sumu 98 eur. Dňa 20. marca 2010 začala na Islande erupcia sopky Eyjafjallajökull. Dňa 14. apríla 2010 začala explozívna fáza erupcie, v rámci ktorej bol na oblohu v rámci Európy vypustený oblak sopečného popola. Dňa 15. apríla 2010 príslušné orgány leteckej dopravy uzatvorili vzdušný priestor viacerých členských štátov z dôvodu rizika pre lietadlá.
- 13 Dňa 17. apríla 2010 bol let pani McDonagh zrušený v dôsledku uzatvorenia írskoho vzdušného priestoru. Lety spoločnosti Ryanair medzi kontinentálnou Európou a Írskom boli obnovené 22. apríla 2010 a pani McDonagh pricestovala do Dublinu až 24. apríla 2010.
- 14 Počas obdobia od 17. do 24. apríla 2010 spoločnosť Ryanair neposkytla starostlivosť žalobkyni vo veci samej za podmienok stanovených v článku 9 nariadenia č. 261/2004.
- 15 Pani McDonagh podala na vnútroštátny súd žalobu proti spoločnosti Ryanair a domáhala sa náhrady vo výške 1 129,41 eura, čo zodpovedalo nákladom na jedlo, nákup občerstvenia, ubytovanie a dopravu, ktoré musela vynaložiť počas tohto obdobia.
- 16 Spoločnosť Ryanair tvrdí, že uzatvorenie vzdušného priestoru nad časťou Európy po erupcii sopky Eyjafjallajökull nepredstavuje „mimoriadne okolnosti“ v zmysle nariadenia č. 261/2004, ale „obzvlášť mimoriadne okolnosti“, čo ju zbavuje nielen povinnosti poskytnúť náhradu, ale takisto povinnosti poskytnúť starostlivosť na základe článkov 5 a 9 tohto nariadenia.
- 17 Dublin Metropolitan District Court vzhľadom na pochybnosti, pokiaľ ide o to, či povinnosť poskytnúť uvedenú starostlivosť môže podliehať obmedzeniam za okolností, o aké ide vo veci samej, a keďže sa domnieval, že Súdny dvor ešte nerozhodoval o tejto otázke, rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
 - „1. Presahujú okolnosti, akými sú uzatvorenia európskeho vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky Eyjafjallajökull na Islande, ktorá zapríčinila rozsiahle a dlhodobé narušenie leteckej dopravy, „mimoriadne okolnosti“ v zmysle nariadenia č. 261/2004?
 2. Ak bude odpoveď na prvú otázku kladná, je zodpovednosť za povinnosť poskytovať starostlivosť podľa článkov 5 a 9 [nariadenia č. 261/2004] vylúčená v prípade, ak nastanú takéto okolnosti?
 3. Ak bude odpoveď na druhú otázku záporná, sú články 5 a 9 [nariadenia č. 261/2004] neplatné v rozsahu, v akom porušujú zásady proporcionality a zákazu diskriminácie, zásadu „spravodlivého vyváženia záujmov“ stanovenú v Montrealskom dohovore a články 16 a 17 Charty základných práv Európskej únie [ďalej len „Charta“]?
 4. Má sa povinnosť uvedená v článkoch 5 a 9 [nariadenia č. 261/2004] vykladať tak, že obsahuje implicitné obmedzenie, napríklad časové a/alebo finančné, poskytovať

starostlivosť v prípadoch, keď je zrušenie letu spôsobené „mimoriadnymi okolnosťami“?

5. Ak bude odpoveď na štvrtú otázku záporná, sú články 5 a 9 [nariadenia č. 261/2004] neplatné v rozsahu, v akom porušujú zásady proporcionality a zákazu diskriminácie, zásadu „spravodlivého vyváženia záujmov“ stanovenú v Montrealskom dohovore a články 16 a 17 [Charty]?”

O prejudiciálnych otázkach

O prípustnosti

- 18 Rada Európskej únie v podstate tvrdí, že otázky sú neprípustné preto, lebo nie sú relevantné v spore vo veci samej, keďže v prípade zrušenia letu a bez ohľadu na dôvod jeho zrušenia sa cestujúci v leteckej doprave nemôžu pred vnútroštátnym súdom odvolávať s cieľom získania náhrady od leteckého dopravcu na to, že letecký dopravca nedodrжал svoju povinnosť poskytnúť starostlivosť stanovenú v článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 nariadenia č. 261/2004.
- 19 V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že podľa článku 5 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004 má letecký dopravca v prípade zrušenia letu poskytnúť dotknutým cestujúcim za podmienok stanovených v tomto ustanovení starostlivosť, a teda znášať náklady na jedlo, ubytovanie a komunikáciu, ako stanovuje článok 9 uvedeného nariadenia.
- 20 Súdny dvor už mal príležitosť rozhodnúť, že keď si letecký dopravca nesplní povinnosti, ktoré mu vyplývajú z uvedeného článku 9, cestujúci v leteckej doprave si môže dôvodne uplatňovať právo na náhradu na základe skutočností uvedených v týchto ustanoveniach (pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i., C-83/10, zatiaľ neuverejnený v Zbierke, bod 44), pričom takáto žaloba sa nemôže chápať tak, že jej cieľom je získať náhradu škody, ktorá má ako individualizovaná náprava kompenzovať škodu vyplývajúcu zo zrušenia dotknutého letu za podmienok stanovených najmä v článku 22 Montrealského dohovoru (pozri v tomto zmysle rozsudok Sousa Rodríguez a i., už citovaný, bod 38).
- 21 Cieľom takejto žaloby, o akú ide vo veci samej, je totiž domáhať sa toho, aby letecký dopravca poskytol plnenie rovnocenné s povinnosťou poskytnúť starostlivosť, vyplývajúcou z článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 nariadenia č. 261/2004, pričom treba pripomenúť, že táto povinnosť sa má splniť predtým, ako sa uplatní mechanizmus stanovený Montrealským dohovorm (pozri rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Zb. s. I-11061, bod 32, ako aj z 23. októbra 2012, Nelson a i., C-581/10 a C-629/10, zatiaľ neuverejnený v Zbierke, bod 57).
- 22 Okolnosť, ktorú v tejto súvislosti zdôrazňuje Rada, že každý členský štát určí orgán poverený uplatňovaním nariadenia č. 261/2004, ktorý v prípade potreby prijme opatrenia potrebné na dodržiavanie práv cestujúcich a na ktorý môže podať každý cestujúci sťažnosť týkajúcu sa porušenia tohto nariadenia v súlade s článkom 16 uvedeného nariadenia, nie je takej povahy, že by spochybnila právo cestujúceho na takúto náhradu.

23 Uvedený článok totiž nemožno vykladať tak, že by sankciu za to, že leteckí dopravcovia nedodrжали svoju povinnosť poskytnúť starostlivosť uvedenú v článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 tohto nariadenia, mohol uložiť iba vnútroštátny orgán poverený uplatňovaním nariadenia č. 261/2004.

24 V dôsledku toho je potrebné dospieť k záveru, že cestujúci v leteckej doprave sa môže s cieľom získania náhrady od leteckého dopravcu za náklady, ktoré mal znášať letecký dopravca na základe uvedených ustanovení, pred vnútroštátnym súdom odvolávať na to, že letecký dopravca nedodrжал svoju povinnosť poskytnúť starostlivosť stanovenú v článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 nariadenia č. 261/2004.

25 Keďže otázky sú teda relevantné na účely riešenia sporu, návrh na začatie prejudiciálneho konania je prípustný.

O veci samej

O prvej otázke

26 Vo svojej prvej otázke sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že také okolnosti, ako je aj uzatvorenie časti európskeho vzdušného priestoru po erupcii sopky Eyjafjallajökull, predstavujú „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto nariadenia, ktoré nezbavujú leteckých dopravcov povinnosti poskytnúť starostlivosť stanovenú v článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 nariadenia č. 261/2004, alebo či sa naopak na takéto okolnosti z dôvodu ich osobitného rozsahu už nevzťahuje tento pojem, a títo dopravcovia tak nemajú túto povinnosť.

27 Najprv je potrebné konštatovať, že pojem „mimoriadne okolnosti“ nepatrí medzi pojmy, ktoré sú definované v článku 2 nariadenia č. 261/2004 alebo v iných ustanoveniach tohto nariadenia, hoci nevyčerpávajúci zoznam týchto okolností vyplýva z odôvodnení 14 a 15 tohto nariadenia.

28 V tejto súvislosti sa podľa ustálenej judikatúry určenie významu a rozsahu pojmov, pre ktoré právo Únie neposkytuje nijakú definíciu, musí zistiť podľa ich obvyklého významu v bežnom jazyku, pričom sa zároveň zohľadnia súvislosti, v ktorých sa používajú, ako aj účel sledovaný právnou úpravou, v ktorej sa nachádzajú (rozsudok Wallentin-Hermann, už citovaný, bod 17).

29 Podľa bežného jazyka pojem „mimoriadne okolnosti“ znamená doslovne okolnosti „vymykajúce sa riadnej situácii“. V súvislosti s leteckou dopravou znamenajú udalosť, ktorá nepatrí do obvyklého výkonu činnosti dotknutého dopravcu a vymyká sa jeho účinnej kontrole z dôvodu povahy alebo pôvodu takejto udalosti (rozsudok Wallentin-Hermann, už citovaný, bod 23). Inými slovami, ako generálny advokát uviedol v bode 34 svojich návrhov, ide o všetky okolnosti, ktoré sa vymykajú kontrole leteckého dopravcu, a to bez ohľadu na povahu týchto okolností a ich závažnosť.

30 Nariadenie č. 261/2004 neobsahuje nijakú informáciu umožňujúcu dospieť k záveru, že by uznávalo popri „mimoriadnych okolnostiach“ uvedených v článku 5 ods. 3 tohto nariadenia odlišnú kategóriu „osobitne mimoriadnych“ okolností, v dôsledku čoho by

bol letecký dopravca zbavený všetkých svojich povinností vrátane tých, ktoré vyplývajú z článku 9 uvedeného nariadenia.

- 31 Ďalej, pokiaľ ide o kontext a ciele sledované článkom 5 nariadenia č. 261/2004, ktorý stanovuje povinnosti prináležiace leteckému dopravcovi v prípade zrušenia letu, je potrebné pripomenúť, že keď vzniknú výnimočné okolnosti, odsek 3 uvedeného článku zbavuje leteckého dopravcu len povinnosti poskytnúť náhradu podľa článku 7 uvedeného nariadenia. Normotvorca Únie tak stanovil, že letecký dopravca má povinnosť poskytnúť starostlivosť na základe článku 9 toho istého nariadenia bez ohľadu na to, aká udalosť spôsobila zrušenie letu. Ďalej z odôvodnení 1 a 2 nariadenia č. 261/2004 jasne vyplýva, že cieľom uvedeného nariadenia je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich a zohľadňuje požiadavky ochrany spotrebiteľov vo všeobecnosti, keďže zrušenie letu spôsobuje cestujúcim vážne nepríjemnosti (rozsudky Wallentin-Hermann, už citovaný, bod 18, ako aj Nelson a i., už citovaný, bod 72).
- 32 Výklad, podľa ktorého by také okolnosti, o aké ide vo veci samej, nepatrili najmä z dôvodu svojho pôvodu alebo rozsahu pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle nariadenia č. 261/2004, by bol v rozpore nielen s významom tohto pojmu v bežnom jazyku, ale takisto v rozpore s cieľmi uvedeného nariadenia.
- 33 Takýto výklad by totiž spôsobil, že leteckí dopravcovia by boli povinní poskytnúť starostlivosť na základe článku 9 nariadenia č. 261/2004 cestujúcim v leteckej doprave, ktorí sa nachádzajú z dôvodu zrušenia letu v situácii, keď im vznikli obmedzené nepríjemnosti, ale nemuseli by poskytnúť starostlivosť takým cestujúcim, ako je žalobkyňa vo veci samej, ktorí sa nachádzajú v obzvlášť chýlostivej situácii, pretože musia zostať počas viacerých dní na letisku.
- 34 Vzhľadom na vyššie uvedené je potrebné odpovedať na prvú otázku tak, že článok 5 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že také okolnosti, ako je aj uzatvorenie časti európskeho vzdušného priestoru po erupcii sopky Eyjafjallajökull, predstavujú „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto nariadenia, ktoré nezbavujú leteckých dopravcov povinnosti poskytnúť starostlivosť stanovenú v článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 uvedeného nariadenia.
- 35 Z odpovede na prvú otázku vyplýva, že nie je potrebné odpovedať na druhú a tretiu otázku.
- O štvrtej a piatej otázke
- 36 Vo svojej štvrtej a piatej otázke, ktoré je potrebné skúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 1 písm. b) a článok 9 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že v prípade zrušenia letu z dôvodu „mimoriadnych okolností“, o aké ide vo veci samej, je povinnosť poskytnúť starostlivosť cestujúcim, upravená v týchto ustanoveniach, obmedzená z hľadiska času alebo existuje finančné obmedzenie, a ak nie, či uvedené ustanovenia, vykladané takýmto spôsobom, sú neplatné vzhľadom na zásady proporcionality a zákazu diskriminácie, zásadu „spravodlivého vyváženia záujmov“ stanovenú v Montrealskom dohovore a na články 16 a 17 Charty.

- 37 V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že normotvorca Únie mal v úmysle v prípade zrušenia letu z dôvodu vzniku „mimoriadnych okolností“ regulovať povinnosti leteckých dopravcov stanovené v článku 5 ods. 1 nariadenia č. 261/2004.
- 38 Podľa odôvodnenia 15 a článku 5 ods. 3 tohto nariadenia, čo predstavuje výnimku z článku 5 ods. 1, letecký dopravca teda nemá povinnosť poskytnúť náhradu cestujúcim na základe článku 7 uvedeného nariadenia, ak môže preukázať, že zrušenie nastalo z dôvodu mimoriadnych okolností, ktorým nebolo možné predísť, aj keby boli prijaté všetky primerané opatrenia, teda z dôvodu okolností, ktoré sa vymykajú účinnej kontrole leteckého dopravcu (rozsudok Nelson a i., už citovaný, bod 39).
- 39 V tejto súvislosti Súdny dvor uviedol, že za takýchto okolností je letecký dopravca výlučne zbavený povinnosti poskytnúť náhradu na základe článku 7 nariadenia č. 261/2004, a že teda jeho povinnosť poskytnúť starostlivosť na základe článku 9 tohto nariadenia zostáva zachovaná (pozri v tomto zmysle rozsudok z 12. mája 2011, Eglītis a Ratnieks, C-294/10, zatiaľ neuverejnený v Zbierke, body 23 a 24).
- 40 Okrem toho zo znenia nariadenia č. 261/2004 nevyplýva nijaké, či už z hľadiska času, alebo finančné obmedzenie poskytnúť za mimoriadnych okolností, o aké ide vo veci samej, cestujúcim starostlivosť.
- 41 Z článku 9 nariadenia č. 261/2004 totiž vyplýva, že letecký dopravca má všetky povinnosti poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol zrušený, v plnom rozsahu počas celého obdobia, kedy musia dotknutí cestujúci čakať na presmerovanie. V tomto zmysle jasne vyplýva z odseku 1 písm. b) tohto článku, že ubytovanie v hoteli má poskytnúť zdarma letecký dopravca počas „nutného“ času.
- 42 Navyše, akýkoľvek iný výklad, ktorý by stanovil či už časové, alebo finančné obmedzenia, pokiaľ ide o povinnosť leteckého dopravcu poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol zrušený, by spochybnil ciele sledované nariadením č. 261/2004, ktoré sú pripomenuté v bode 31 tohto rozsudku, pretože v rozsahu presahujúcom stanovené obmedzenie by im nebola poskytnutá starostlivosť a boli by ponechaní sami na seba. Ako uviedol generálny advokát v bode 52 svojich návrhov, poskytnutie starostlivosti takýmto cestujúcim sa zdá ako obzvlášť dôležité v prípade vzniku mimoriadnych okolností pretrvávajúcich v čase, čo je práve v prípade, keď čakanie spôsobené zrušením letu je osobitne dlhé, takže sa treba uistiť, že cestujúci v leteckej doprave, ktorého let bol zrušený, má prístup k výrobkom a službám základnej potreby, a to počas celého obdobia čakania.
- 43 V dôsledku toho a na rozdiel od toho, čo tvrdí spoločnosť Ryanair, nemožno z nariadenia č. 261/2004 vyvodiť, že by za takých okolností, o aké ide vo veci samej, mala podliehať povinnosť poskytnúť starostlivosť cestujúcim, uvedená v článkoch 5 a 9 tohto nariadenia, časovému alebo finančnému obmedzeniu.
- 44 Treba sa však ubezpečiť, aby výklad uvedený v predchádzajúcom bode nebol v rozpore so zásadami proporcionality a „spravodlivého vyváženia záujmov“, ktoré uvádza Montrealský dohovor, a zásadou zákazu diskriminácie, ako aj s článkami 16 a 17 Charty. Podľa všeobecnej zásady výkladu sa má akt Únie vykladať, pokiaľ je to možné, spôsobom, ktorý nespochybňuje jeho platnosť, a v súlade s celým primárnym právom (rozsudok zo 16. septembra 2010, Chatzi, C-149/10, Zb. s. I-8489, bod 43).

- 45 Pokiaľ ide v prvom rade o zásadu proporcionality, je potrebné pripomenúť, že Súdny dvor už mal príležitosť konštatovať v bodoch 78 až 92 rozsudku z 10. januára 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, Zb. s. I-403), že články 5 až 7 nariadenia č. 261/2004 nie sú neplatné preto, že by porušovali zásadu proporcionality.
- 46 Žiadna skutočnosť neumožňuje, hoci aj z dôvodu neexistencie časového alebo finančného limitu, pokiaľ ide o povinnosť poskytnúť starostlivosť za takých okolností, o aké ide vo veci samej, spochybniť konštatovanie platnosti, ktoré vykonal Súdny dvor v uvedenom rozsudku.
- 47 Okolnosť, podľa ktorej povinnosť poskytnúť starostlivosť, tak ako je definovaná v článku 9 nariadenia č. 261/2004, má, ako tvrdí spoločnosť Ryanair, určité finančné dôsledky pre leteckých dopravcov, nie je takej povahy, že by vyvrátila uvedené konštatovanie, lebo tieto dôsledky nemožno považovať za neprimerané vzhľadom na cieľ vysokej ochrany cestujúcich.
- 48 Dôležitosť, ktorú totiž má cieľ ochrany spotrebiteľov, teda vrátane cestujúcich v leteckej doprave, môže odôvodniť negatívne hospodárske dôsledky, dokonca aj značné, vzniknuté určitým hospodárskym subjektom (rozsudok Nelson a i., už citovaný, bod 81 a citovaná judikatúra).
- 49 Okrem toho, ako uviedol generálny advokát v bodoch 58 a 60 svojich návrhov, leteckí dopravcovia musia ako obozretní prevádzkovatelia predpokladať vznik prípadných nákladov vyplývajúcich z ich povinnosti poskytnúť starostlivosť, pričom náklady vzniknuté plnením tejto povinnosti môžu navyše premietnuť do cien leteniek.
- 50 Z toho vyplýva, že článok 5 ods. 1 písm. b) a článok 9 nariadenia č. 261/2004 nie je v rozpore so zásadou proporcionality.
- 51 Cestujúci v leteckej doprave však môže získať ako náhradu za to, že letecký dopravca nedodrжал svoju povinnosť poskytnúť starostlivosť uvedenú v článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 nariadenia č. 261/2004, len vrátenie súm, ktoré sú vzhľadom na vlastné okolnosti každého prípadu nutné, vhodné a primerané na účely nápravy zlyhania leteckého dopravcu, ktorý neposkytol starostlivosť uvedenému cestujúcemu, čo prináleží posúdiť vnútroštátnemu súdu.
- 52 Pokiaľ ide v druhom rade o zásadu „spravodlivého vyváženia záujmov“ uvedenú v poslednom odôvodnení Montrealského dohovoru, stačí pripomenúť, že štandardizované a okamžité nápravné opatrenia stanovené nariadením č. 261/2004, medzi ktoré patrí povinnosť poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých let bol zrušený, nepatria medzi opatrenia, ktorých podmienky uplatnenia upravuje Montrealský dohovor (pozri v tomto zmysle rozsudok Wallentin-Hermann, už citovaný, bod 32 a citovanú judikatúru).
- 53 Preto nie je potrebné posúdiť platnosť uvedených ustanovení vzhľadom na zásadu „spravodlivého vyváženia záujmov“ stanovenú v uvedenom dohovore.
- 54 Pokiaľ ide v treťom rade o všeobecnú zásadu zákazu diskriminácie alebo rovnosti zaobchádzania, spoločnosť Ryanair tvrdí, že povinnosť poskytnúť starostlivosť stanovená v článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 nariadenia č. 261/2004 v situácii, o akú ide vo veci samej, by znamenala, že leteckí dopravcovia by mali znášať povinnosti,

ktorými za okolností podobných tým, o aké ide vo veci samej, nie sú zaťažené iné spôsoby dopravy upravené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, s. 14), nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1177/2010 z 24. novembra 2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 334, s. 1), a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 zo 16. februára 2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 55, s. 1), hoci cestujúci paralyzovaní rozsiahlym a dlhodobým narušením dopravy sa nachádzajú v rovnakej situácii bez ohľadu na spôsob dopravy.

- 55 V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že v bodoch 93 až 99 už citovaného rozsudku IATA a ELFAA Súdny dvor už konštatoval, že články 5 až 7 nariadenia č. 261/2004 neporušujú zásadu rovnosti zaobchádzania.
- 56 Situácia podnikov v odvetví prevádzky rôznych spôsobov dopravy nie je totiž porovnateľná, keďže vzhľadom na spôsob ich fungovania, podmienky ich dostupnosti a rozmiestnenia ich sietí nie sú tieto rôzne spôsoby dopravy, pokiaľ ide o podmienky ich používania, zameniteľné (rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný, bod 96).
- 57 Za týchto okolností normotvorca Únie mohol zaviesť pravidlá stanovujúce úroveň ochrany spotrebiteľa líšiace sa v závislosti od dotknutého odvetvia dopravy.
- 58 Z toho vyplýva, že článok 5 ods. 1 písm. b) a článok 9 nariadenia č. 261/2004 neporušujú zásadu zákazu diskriminácie.
- 59 Pokiaľ ide v štvrtom rade o články 16 a 17 Charty, ktoré zaručujú slobodu podnikania a právo vlastniť majetok, spoločnosť Ryanair tvrdí, že povinnosť poskytnúť starostlivosť cestujúcim, uložená na ťarchu leteckých dopravcov za takých okolností, o aké ide vo veci samej, znamená, že sa im odníma časť plodov ich práce a investícií, ktoré vykonali.
- 60 V tejto súvislosti je potrebné najprv pripomenúť, že sloboda podnikania a právo vlastniť majetok nie sú absolútnymi právami, ale musia sa posudzovať vo vzťahu k ich sociálnej funkcii (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. septembra 2012, *Deutsches Weintor*, C-544/10, zatiaľ neuverejnený v Zbierke, bod 54 a citovanú judikatúru).
- 61 Ďalej článok 52 ods. 1 Charty pripúšťa, že výkon práv zakotvených v Charte môže byť obmedzený, ak je také obmedzenie stanovené zákonom, rešpektuje podstatu týchto práv a slobôd, je dodržaná zásada proporcionality, je nevyhnutné a skutočne zodpovedá cieľom všeobecného záujmu, ktoré sú uznané Úniou, alebo ak je to potrebné na ochranu práv a slobôd iných.
- 62 Nakoniec, ak dôjde k stretu viacerých práv chránených právnym poriadkom Únie, toto posúdenie sa musí uskutočniť tak, aby sa zachoval nevyhnutný súlad požiadaviek spojených s ochranou týchto rozličných práv a spravodlivej rovnováhy medzi nimi (pozri v tomto zmysle rozsudky z 29. januára 2008, *Promusicae*, C-275/06, Zb. s. I-271, body 65 a 66, ako aj *Deutsches Weintor*, už citovaný, bod 47).

63 V predmetnom prípade vnútroštátny súd odkazuje na články 16 a 17 Charty. Je však potrebné zohľadniť aj článok 38 Charty, ktorý podobne ako článok 169 ZFEÚ má zabezpečiť v rámci politiky Únie vysokú úroveň ochrany spotrebiteľov vrátane cestujúcich v leteckej doprave. Ako sa už totiž pripomenulo v bode 31 tohto rozsudku, ochrana týchto cestujúcich patrí medzi hlavné ciele nariadenia č. 261/2004.

64 Z bodov 45 až 49 tohto rozsudku týkajúcich sa zásady proporcionality vyplýva, že v prípade článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 nariadenia č. 261/2004, tak ako sú vyložené v bode 43 tohto rozsudku, platí, že sú v súlade s požiadavkou súladu rozličných uplatniteľných základných práv a zavedenia spravodlivej rovnováhy medzi nimi.

65 Z toho vyplýva, že uvedené ustanovenia neporušujú články 16 a 17 Charty.

66 V dôsledku toho je potrebné odpovedať na štvrtú a piatu otázku tak, že článok 5 ods. 1 písm. b) a článok 9 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že v prípade zrušenia letu z dôvodu „mimoriadnych okolností“, ktorých dĺžka trvania je taká ako vo veci samej, povinnosť poskytnúť starostlivosť cestujúcim v leteckej doprave upravená v týchto ustanoveniach musí byť splnená bez toho, aby to malo dosah na platnosť uvedených ustanovení.

Cestujúci v leteckej doprave však môže získať ako náhradu za to, že letecký dopravca nedodrжал svoju povinnosť poskytnúť starostlivosť uvedenú v článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 nariadenia č. 261/2004, len vrátenie súm, ktoré sú vzhľadom na vlastné okolnosti každého prípadu nutné, vhodné a primerané na účely nápravy zlyhania leteckého dopravcu, ktorý neposkytol starostlivosť uvedenému cestujúcemu, čo prináleží posúdiť vnútroštátnemu súdu.

O trovách

67 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 Súdný dvor (tretia komora) rozhodol takto:

- 1. Článok 5 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 tom zmysle, že také okolnosti, ako je aj uzatvorenie časti európskeho vzdušného priestoru po erupcii sopky Eyjafjallajökull, predstavujú „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto nariadenia, ktoré nezbavujú leteckých dopravcov povinnosti poskytnúť starostlivosť stanovenú v článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 nariadenia č. 261/2004.**
- 2. Článok 5 ods. 1 písm. b) a článok 9 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že v prípade zrušenia letu z dôvodu „mimoriadnych okolností“, ktorých dĺžka trvania je taká ako vo veci samej, povinnosť poskytnúť**

starostlivosť cestujúcim v leteckej doprave upravená v týchto ustanoveniach musí byť splnená bez toho, aby to malo dosah na platnosť uvedených ustanovení.

Cestujúci v leteckej doprave však môže získať ako náhradu za to, že letecký dopravca nedodrжал svoju povinnosť poskytnúť starostlivosť uvedenú v článku 5 ods. 1 písm. b) a článku 9 nariadenia č. 261/2004, len vrátenie súm, ktoré sú vzhľadom na vlastné okolnosti každého prípadu nutné, vhodné a primerané na účely nápravy zlyhania leteckého dopravcu, ktorý neposkytol starostlivosť uvedenému cestujúcemu, čo prináleží posúdiť vnútroštátnemu súdu.

Podpisy