



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

4. října 2012 \*

„Letecká doprava — Nařízení (ES) č. 261/2004 — Náhrady cestujícím v případě odepření nástupu na palubu — Pojem ‚odepření nástupu na palubu‘ — Zrušení palubní vstupenky cestujícího dopravcem z důvodu předpokládaného zpoždění předcházejícího letu, odbaveného současně s dotyčným letem a provozovaného tímtéž dopravcem“

Ve věci C-321/11,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Juzgado de lo Mercantil n° 2 de A Coruña (Španělsko) ze dne 29. března 2011, došlým Soudnímu dvoru dne 28. června 2011, v řízení

**Germán Rodríguez Cachafeiro,**

**María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor**

proti

**Iberia, Líneas Aéreas de España SA,**

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda senátu, J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz a D. Šváby (zpravodaj), soudci,

generální advokátka: V. Trstenjak,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Iberia, Líneas Aéreas de España SA J. Bejerano Fernándezem, procurador,
- za francouzskou vládu G. de Berguesem a M. Perrotem, jako zmocněnci,
- za finskou vládu H. Leppo, jako zmocněnkyní,
- za Evropskou komisi K. Simonssonem a R. Vidal Puigem, jako zmocněnci,

\* Jednací jazyk: španělština.

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generální advokátky, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

### **Rozsudek**

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 2 písm. j), čl. 3 odst. 2 a čl. 4 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi G. Rodríguezem Cachafeirem a M. Martínez-Reboredo Varela-Villamor na straně jedné a leteckou společností Iberia, Líneas Aéreas de España SA (dále jen „společnost Iberia“) na straně druhé v důsledku toho, že jim uvedená letecká společnost odmítla poskytnout náhradu za to, že jim odepřela nástup na palubu letadla s odletem z Madridu (Španělsko) do Santo Domingo (Dominikánská republika).

### **Právní rámec**

*Nařízení (EHS) č. 295/91*

- 3 Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě (Úř. věst. L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/01, s. 306), které bylo v platnosti do 16. února 2005, v článku 1 stanovilo:

„Toto nařízení stanoví společná minimální pravidla pro případy, kdy je cestujícím odepřen let, na který bylo rezervováno více míst, než je k dispozici, a na který mají platnou letenku a potvrzenou rezervaci, s odletem z letiště umístěného na území členského státu, na který se vztahuje Smlouva o [ES], bez ohledu na stát, ve kterém je letecký dopravce usazen, na státní příslušnost cestujícího a místo určení.“

*Nařízení č. 261/2004*

- 4 První, třetí, čtvrtý, devátý a desátý bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 stanoví:

„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy [by] měl[a] mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

[...]

(3) Ačkoli [nařízení č. 295/91] vytvořilo pro cestující základní ochranu, zůstává počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, příliš vysoký, stejně jako počet cestujících postižených zrušením letů bez předchozího varování a postižených významným zpožděním letů.

(4) Společenství by proto mělo zvýšit úroveň ochrany stanovenou výše uvedeným nařízením v zájmu posílení práv cestujících a zajistit, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu.

[...]

- (9) Počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, by se měl snížit tím, že namísto odepření cestujícím nástupu na palubu by letečtí dopravci museli vyzvat dobrovolníky k odstoupení od svých rezervací za náhradu, přičemž těm, kterým by byl nakonec odepřen nástup na palubu, by se poskytla úplná náhrada.
- (10) Cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, by se mělo umožnit zrušení jejich letů a proplacení jejich letenek nebo pokračování za uspokojivých podmínek, přičemž by o ně mělo být dostatečně postaráno, zatímco čekají na pozdější let.“

5 Článek 2 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

- j) ‚odepřením nástupu na palubu‘ rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou [přepravit cestující daným letem], přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2, s výjimkou případu, kdy zde jsou přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady;

[...]“

6 Článek 3 uvedeného nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, ve svém odstavci 2 stanoví:

„Odstavec 1 se použije pod podmínkou, že cestující:

- a) mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a vyjma případy zrušení podle článku 5 se přihlásí k přepravě,
- jak je předem a písemně (rovněž elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu,
- nebo, jestliže není uveden čas,
- nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu; nebo

[...]“

7 Článek 4 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Odepření nástupu na palubu“, zní takto:

„1. Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že dojde k odepření nástupu na palubu, vyzve nejprve dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervací za náhradu podle podmínek dohodnutých mezi dotčenými cestujícími a provozujícím leteckým dopravcem. Dobrovolníkům je kromě náhrad podle tohoto odstavce poskytnuta pomoc v souladu s článkem 8.

2. Jestliže se nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků k tomu, aby zbývající cestující s rezervacemi mohli nastoupit let, může provozující letecký dopravce odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli.

3. Jestliže je nástup na palubu odepřen cestujícím proti jejich vůli, provozující letecký dopravce je neprodleně odškodní v souladu s článkem 7 a poskytne jim pomoc v souladu s články 8 a 9.“

- 8 Článek 7 téhož nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, ve svém odstavci 1 stanoví:  
„Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:
- a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;
  - b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;
  - c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).
- [...]“
- 9 Články 8 a 9 uvedeného nařízení, vykládané ve spojení s článkem 4 tohoto nařízení, stanoví právo na proplacení výdajů nebo na přeměrování cestujících, jakož i právo na poskytnutí péče cestujícím, kterým bylo odepřeno nastoupit na palubu letadla.

### **Spor v původním řízení a předběžná otázka**

- 10 Germán Rodríguez Cachafeiro a M. Martínez-Reboredo Varela-Villamor, žalobci v původním řízení, si zakoupili od společnosti Iberia letenku na let z A Coruña (Španělsko) do Santo Domingo. Tato letenka se vztahovala na dva lety: let IB 513, A Coruña – Madrid, dne 4. prosince 2009 (13:30 – 14:40 hodin) a let IB 6501, Madrid – Santo Domingo, v tentýž den (16:05 – 19:55 hodin).
- 11 Žalobci v původním řízení odbavili u přepážky pro odbavení společnosti Iberia na letišti v A Coruña za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 nařízení č. 261/2004 svá zavazadla přímo do cílové destinace a každý z nich obdržel dvě palubní vstupenky na oba na sebe navazující lety.
- 12 První let se zpozdil o jednu hodinu a dvacet pět minut. Jelikož společnost Iberia předpokládala, že toto zpoždění nutně povede k tomu, že tito dva cestující zmeškají svůj navazující let v Madridu, zrušila v 15:17 hodin jejich palubní vstupenky na druhý let s předpokládaným odletem v 16:05 hodin. Předkládající soud poukazuje na to, že se po jejich příletu do Madridu dostavili na poslední výzvu společnosti cestujícím k odletové bráně. Zaměstnanci společnosti Iberia jim nicméně zabránili v nástupu na palubu letadla z důvodu, že jejich palubní vstupenky byly zrušeny a jejich místa obsazena jinými cestujícími.
- 13 Žalobci v původním řízení čekali do následujícího dne, než byli přeměrováni do Santo Domingo jiným letem a do své cílové destinace přiletěli s 27 hodinovým zpožděním.
- 14 Dne 23. února 2010 podali G. Rodríguez Cachafeiro a M. Martínez-Reboredo Varela-Villamor žalobu k Juzgado de lo Mercantil n° 2 de A Coruña (obchodní soud č. 2 v A Coruña), kterou se u uvedeného soudu domáhali, aby společnosti Iberia uložil povinnost nahradit každému z nich škodu ve výši 600 eur z důvodu „odepření nástupu na palubu“ v souladu s čl. 4 odst. 3 a čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004. Společnost Iberia tento návrh zpochybňuje tvrzením, že skutkové okolnosti, na jejichž základě byla k tomuto soudu podána žaloba, nezakládají „odepření nástupu na palubu“, nýbrž musejí být posouzeny jako zmeškání návazného letu, jelikož rozhodnutí odepřít jim nástup na palubu nebylo způsobeno nadměrným počtem rezervací, avšak bylo odůvodněno zpožděním dřívějšího letu.
- 15 Předkládající soud kromě toho uvádí, že společnost Iberia přiznala odškodnění stanovené v čl. 4 odst. 3 a článku 7 nařízení č. 261/2004 sedmi cestujícím, kterým odepřela nástup na palubu letadla pro dotčený let Madrid – Santo Domingo.

- 16 V tomto rámci si uvedený soud klade otázku, zda se pojem „odepření nástupu na palubu“ týká výlučně situací, ve kterých bylo na lety původně rezervováno více míst, než je k dispozici, nebo zda lze tento pojem rozšířit na jiné situace, jako je situace žalobců v původním řízení.
- 17 Za těchto podmínek se Juzgado de lo Mercantil n° 2 de A Coruña rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Lze mít za to, že pojem ‚odepření nástupu na palubu‘ uvedený v čl. 2 písm. j) zahrnuje ve spojení s čl. 3 odst. 2 a čl. 4 odst. 3 [nařízení č. 261/2004] situaci, kdy letecká společnost zajišťující dopravu odepře nástup na palubu z důvodu, že má první let uvedený na letence zpoždění, které lze přičítat této společnosti, a že tato společnost nesprávně předpokládá, že se tito cestující nedostaví včas k druhému letu, a umožní obsazení míst uvedených cestujících druhého letu jinými cestujícími?“

### K předběžné otázce

- 18 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004, vykládaný ve spojení s čl. 3 odst. 2 tohoto nařízení, vykládán v tom smyslu, že pojem „odepření nástupu na palubu“ zahrnuje situaci, kdy v rámci jediné smlouvy o dopravě obsahující několik rezervací na lety, které na sebe přímo navazují a jsou odbaveny současně, letecký dopravce odepře nástup na palubu některým cestujícím z důvodu, že první let z jejich rezervace měl zpoždění, které je přičitatelné tomuto dopravci, a že tento dopravce nesprávně předpokládal, že se tito cestující nedostaví včas k nástupu na palubu letadla druhého letu.
- 19 V této souvislosti je třeba připomenout, že na základě čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 kvalifikace jako „odepření nástupu na palubu“ předpokládá, že letecký dopravce odmítne přepravit cestujícího daným letem, na který měl tento cestující rezervaci a přihlásil se k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 uvedeného nařízení, ledaže je toto odepření přiměřeně odůvodněno, zejména důvody uvedenými ve zmíněném čl. 2 písm. j).
- 20 Ve věci v původním řízení vychází otázka položená předkládajícím soudem z předpokladu, že se žalobci v původním řízení přihlásili k nástupu na palubu letadla letu Madrid – Santo Domingo za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 nařízení č. 261/2004. Mimoto ze spisu vyplývá, že uvedeným žalobcům bylo zabráněno v nástupu na palubu letadla tohoto letu nikoliv z důvodu údajného nedodržení uvedených podmínek, nýbrž z důvodu, že jejich rezervace byla zrušena, neboť jejich předcházející let z A Coruña do Madridu měl zpoždění.
- 21 Bez dotčení případných důsledků vážících se ke skutečnosti, že z důvodu uvedeného zpoždění přiletěli žalobci do své cílové destinace (Santo Domingo) s 27 hodinovým zpožděním oproti času předpokládanému při rezervaci jejich cesty, je třeba uvést, že co se týče důvodů, které vedly leteckého dopravce k odepření nástupu na palubu cestujícím, který měl rezervaci a který se řádně přihlásil k nástupu na palubu, litera čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 neváže toto odepření na situaci „nadměrného počtu rezervací“ dotyčného letu vytvořenou dotčeným dopravcem z obchodních důvodů.
- 22 Pokud jde o kontext uvedeného ustanovení a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí, vyplývá nejen ze třetího, čtvrtého, devátého a desátého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004, nýbrž i z přípravných prací vedoucích k přijetí tohoto nařízení, a zejména z návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, předloženého Komisí Evropských společenství dne 21. prosince 2001 [COM(2001) 784 final], že přijetím tohoto nařízení unijní zákonodárce zamýšlel snížit počet cestujících, kterým je odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, jenž byl tehdy příliš vysoký, vyplněním mezer nařízení č. 295/91, které se podle svého článku 1 omezilo na stanovení společných minimálních pravidel použitelných na případy, kdy je cestujícím odepřen nástup na pravidelný let, na který bylo rezervováno více míst, než je k dispozici.

- 23 Právě v tomto kontextu uvedený zákonodárce článkem 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 odstraní z definice „odepření nástupu na palubu“ jakýkoliv odkaz na důvod, pro který dopravce odmítne dopravit cestujícího.
- 24 Unijní zákonodárce tím rozšířil dosah uvedené definice nad rámec jediného případu odepření nástupu na palubu z důvodu nadměrného počtu rezervací dříve uvedeného v článku 1 nařízení č. 295/91 a přiznal jí široký význam vztahující se na všechny případy, ve kterých letecký dopravce odmítne dopravit cestujícího.
- 25 Tento výklad podporuje zjištění, podle kterého by omezení dosahu pojmu „odepření nástupu na palubu“ pouze na případy nadměrného počtu rezervací mělo v praxi za následek citelné snížení ochrany přiznané cestujícím na základě nařízení č. 261/2004, a bylo by tedy v rozporu s cílem tohoto nařízení uvedeným v jeho prvním bodě odůvodnění, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, což odůvodňuje extenzivní výklad práv přiznaných cestujícím (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 69, a ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061, bod 18).
- 26 Z toho plyne, že připustit, že pojem „odepření nástupu na palubu“ zahrnuje pouze případy nadměrného počtu rezervací, by mělo za následek zbavit jakékoliv ochrany cestující, kteří se nacházejí v takové situaci, jako je situace žalobců v původním řízení, tím, že by jim nebyla dána možnost dovolávat se článku 4 nařízení č. 261/2004, tedy článku, který ve svém odstavci 3 odkazuje na ustanovení tohoto nařízení týkající se práva na náhradu škody, na proplacení výdajů nebo na přeměrování, jakož i práva na poskytnutí péče, jak jsou stanovena v člancích 7 až 9 téhož nařízení.
- 27 S ohledem na výše uvedené musí být odepření nástupu na palubu leteckým dopravcem za takových okolností, jako jsou okolnosti dotčené v původním řízení, v zásadě zahrnuto do pojmu „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004.
- 28 Je nicméně třeba se ujistit, že – jak stanoví uvedené ustanovení – pro takové odepření nejsou dány přiměřené důvody, „například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady“.
- 29 K tomuto je třeba uvést, že použitím příslovce „například“ unijní zákonodárce zamýšlel poskytnout demonstrativní výčet případů, v nichž může být odepření nástupu na palubu přiměřeně odůvodněno.
- 30 Z této formulace však nelze vyvodit, že odepření nástupu na palubu z takového provozního důvodu, jako je důvod dotčený v původním řízení, musí být považováno za přiměřeně odůvodněné.
- 31 Předkládající soud totiž uvádí, že v rámci jediné smlouvy o dopravě obsahující několik rezervací na dva lety, které na sebe přímo navazovaly a byly odbaveny současně, měl první z těchto letů zpoždění přičitatelné dotčenému leteckému dopravci, že tento dopravce nesprávně předpokládal, že se tito cestující nedostaví včas k nástupu na palubu letadla druhého letu, a že v důsledku toho umožnil jiným cestujícím, aby obsadili místa v letadle tohoto druhého letu, která měli obsadit cestující, kterým byl odepřen nástup na palubu.
- 32 Takový důvod pro odepření nástupu na palubu však není srovnatelný s důvody výslovně uvedenými v čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004, jelikož tento důvod není nikterak přičitatelný cestujícímu, kterému je odepřen nástup na palubu.
- 33 Mimoto nelze připustit, aby letecký dopravce mohl podstatně rozšiřovat případy, v nichž je oprávněně odůvodněně odepřít nástup cestujícího na palubu. To by mělo nutně za následek, že takový cestující by byl zbaven jakékoliv ochrany, což by bylo v rozporu s cílem nařízení č. 261/2004, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících prostřednictvím extenzivního výkladu práv, která jsou jim přiznána.

- 34 V takové situaci, jako je situace dotčená v původním řízení, by to navíc vedlo k tomu, že by dotyční cestující byli vystaveni závažným potížím a nepohodlí, jež jsou příznačné pro odepření nástupu na palubu, i když je toto odepření každopádně přičitatelné pouze dopravci, jenž způsobil zpoždění prvního letu, který sám provozoval, nebo nesprávně předpokládal, že dotyční cestující nebudou schopni se dostavit včas k nástupu na palubu letadla následujícího letu, anebo prodal letenky na návazné lety, pro které byl čas na nástup do letadla následujícího letu nedostatečný.
- 35 Takové odepření nástupu na palubu, jako je odepření nástupu na palubu dotčené v původním řízení, tedy nemůže být přiměřeně odůvodněno, a musí být v důsledku toho kvalifikováno jako „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) uvedeného nařízení.
- 36 S ohledem na výše uvedené je třeba na položenou otázku odpovědět, že čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004, vykládaný ve spojení s čl. 3 odst. 2 tohoto nařízení, musí být vykládan v tom smyslu, že pojem „odepření nástupu na palubu“ zahrnuje situaci, kdy v rámci jediné smlouvy o dopravě obsahující několik rezervací na lety, které na sebe přímo navazují a jsou odbaveny současně, letecký dopravce odepře nástup na palubu některým cestujícím z důvodu, že první let z jejich rezervace měl zpoždění, které je přičitatelné tomuto dopravci, a že tento dopravce nesprávně předpokládal, že se tyto cestující nedostaví včas k nástupu na palubu letadla druhého letu.

### **K nákladům řízení**

- 37 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (třetí senát) rozhodl takto:

**Článek 2 písm. j) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, vykládaný ve spojení s čl. 3 odst. 2 nařízení č. 261/2004, musí být vykládan v tom smyslu, že pojem „odepření nástupu na palubu“ zahrnuje situaci, kdy v rámci jediné smlouvy o dopravě obsahující několik rezervací na lety, které na sebe přímo navazují a jsou odbaveny současně, letecký dopravce odepře nástup na palubu některým cestujícím z důvodu, že první let z jejich rezervace měl zpoždění, které je přičitatelné tomuto dopravci, a že tento dopravce nesprávně předpokládal, že se tyto cestující nedostaví včas k nástupu na palubu letadla druhého letu.**

Podpisy.