

# Anonymizované znenie

Preklad

C-616/23 – 1

Vec C-616/23

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

**Dátum podania:**

6. október 2023

**Vnútroštátny súd:**

Landgericht Düsseldorf

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

4. september 2023

**Žalobcovia:**

TA

ET

VB

CI

**Žalovaná:**

British Airways plc

---

[*omissis*] **Landgericht Düsseldorf (Krajinský súd Düsseldorf, Nemecko)**

### Uznesenie

V právnom spore

1. pána TA, [*omissis*] Cottbus,
2. pani ET, [*omissis*] Cottbus,
3. dieťaťa (dievča) VB, [*omissis*] Cottbus,
4. dieťaťa (dievča) CI, [*omissis*] Cottbus,

žalobcovia a odvolatelia,

[*omissis*]

proti

British Airways PLC, [*omissis*], Harmondsworth, [*omissis*] Spojené kráľovstvo,

žalovanej a odvolateľke,

[*omissis*]

22. občianskoprávny senát Landgericht Düsseldorf (Krajinský súd Düsseldorf)

dňa 4. 9. 2023

[*omissis*] **rozhodol:**

Konanie sa prerušuje.

Súdnemu dvoru Európskej únie sa v súlade s článkom 267 ods. 1 písm. b) a ods. 3 ZFEÚ predkladajú nasledujúce otázky týkajúce sa výkladu práva Únie:

1.

Majú sa článok 5 ods. 1 písm. c) a článok 7 ods. 1 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 (ďalej len „nariadenie č. 261/2004“), vykladať v tom zmysle, že cestujúci má nárok na náhradu za veľké meškanie v cieľovom mieste, ak pri lete s prestupom zmešká prípoj, hoci sa prvotný let prepravujúci tranzitných cestujúcich uskutočnil načas, a dôvodom meškania v cieľovom mieste je skutočnosť, že skutočný čas na

prestup na letisku od otvorenia dverí lietadla do ukončenia nástupu na palubu (boarding) nepostačoval na to, aby sa na prípojný let dostal včas s ohľadom na vzdialenosti medzi príletovou a odletovou bránou, ako aj pasovými a bezpečnostnými kontrolami?

2.

V prípade kladnej odpovede na prvú prejudiciálnu otázku: V situáciách, keď je sporné, či k zmeškaniu prípojného letu došlo vinou cestujúceho (napr. preto, že sa neponáhlal), nesie dôkazné bremeno prevádzkujúci letecký dopravca alebo sa musí cestujúci zbaviť námietky zavinenia? Aký význam má v tejto súvislosti dodržanie tzv. Minimum Connection Time (minimálneho času na prestup; ďalej len „MCT“) medzi prvotným letom prepravujúcim tranzitných cestujúcich a prípojným letom?

3.

Má sa článok 8 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že cestujúci, ktorého let bude mať odôvodnene očakávané meškanie príletu tri a viac hodín na cieľové miesto, ako aj cestujúci zrušených letov majú nad rámec znenia článku 6 ods. 1 uvedeného nariadenia nárok na presmerovanie za porovnateľných cestovných podmienok v najbližšom možnom termíne a v prípade porušenia týchto povinností je prevádzkujúci letecký dopravca povinný uhradiť cestujúcemu náklady, ktoré mu vznikli, za náhradnú dopravu?

### **O d ô v o d n e n i e:**

#### **I.**

Každý zo žalobcov mal potvrdenú rezerváciu na let 15. septembra 2019 z Dubaja cez Londýn do Düsseldorfu (čísla letu BA 106 a BA 936), ktorý mala prevádzkovať žalovaná. Prvotný let prepravujúci tranzitných cestujúcich BA 106 z Dubaja do Londýna mal plánovane pristáť o 6:15 hod. miestneho času. Prvotný let prepravujúci tranzitných cestujúcich odletel načas a do Londýna sa dostal o 6:17 hod. miestneho času, teda s meškaním dve minúty. Dvere na lietadle sa otvorili o 6:19 hod. miestneho času. Žalobcovia mali miesta v rade 28. V lietadle bolo 210 cestujúcich. Nadviazať naň mal prípojný let BA 936 z Londýna do Düsseldorfu, ktorý mal plánovaný odlet o 7:25 hod. miestneho času. Nástup na palubu prípojného letu sa začal o 6:45 hod. miestneho času a skončil o 7:05 hod. miestneho času, teda 20 minút pred plánovaným odletom. Prípojný let naozaj odletel o 7:26 hod. miestneho času s jednominútovým omeškaním. To znamená, že od otvorenia dverí lietadla o 6:19 hod. miestneho času do ukončenia nástupu na palubu o 7:05 hod. miestneho času uplynulo 46 minút. Tak prvotný let prepravujúci tranzitných cestujúcich, ako aj prípojný let boli odbavované cez terminál 5. Minimálny čas na prestup (Minimum Connection Time) na letisku Londýn-Heathrow trvá v prípade letov s rovnakým terminálom príletu a odletu 60 minút.

Žalobcovia zmeškali prípojný let, pričom dôvody sú predmetom sporu medzi účastníkmi konania. Preto prenocovali v Londýne a do konečného cieľa sa dostali až nasledujúci deň letom leteckej spoločnosti easyjet, ktorý si sami rezervovali.

[omissis] [Vyjadrenie žalobcov, ktoré je podrobne zopakované nižšie]

Žalobcovia v prvom, treťom a štvrtom rade – žalobkyňa v druhom rade vzala na súde prvého stupňa svoju žalobu späť – požadujú náhradu, každý vo výške 600 eur. Ďalej si uplatňujú náklady na ubytovanie v hoteli vo výške 265,00 eur, náklady na prepravu z letiska do hotela a späť vo výške 115,63 eura, náklady na stravovanie vo výške 9,50 eura a náklady na rezerváciu náhradného letu vo výške 871,90 eura, teda spolu celkom ďalších 1 262,03 eura.

Žalovaná sa bráni proti nárokom žalobcov. [omissis] [Vyjadrenie žalovanej, ktoré je podrobne zopakované nižšie]

Amtsgericht (okresný súd, Nemecko) ako súd prvého stupňa rozsudkom vyhláseným dňa 27. marca 2023 [omissis] žalobu zamietol [omissis].

Proti tomuto prvostupňovému rozsudku podali žalobcovia v prvom, treťom a štvrtom rade [omissis] odvolanie.

V odvolacom konaní teraz žalobcovia požadujú, [omissis] aby súd uložil žalovanej povinnosť vyplatiť každému z nich sumu vo výške 600,00 eur zvýšenú o úroky [omissis] a žalovanému v prvom rade ďalších 1 262,03 eur zvýšenú o úroky [omissis].

Žalovaná trvá na prvostupňovom rozsudku.

## **II.**

Úspech žaloby závisí v rozhodujúcej miere od otázok uvedených vo výroku.

### Konkrétne:

1.

Žalobcovia by najprv mohli mať právo na náhradu z dôvodu veľkého meškania, každý vo výške 600,00 eur podľa článku 5 ods. 1 písm. c), článku 7 ods. 1 prvej vety písm. c) nariadenia č. 261/2004.

a)

Podľa judikatúry Súdneho dvora EÚ majú cestujúci, keď sa analogicky uplatní článok 5 ods. 1 písm. c) a článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, právo na náhradu, ak pôvodné konečné cieľové miesto dosiahnu s meškaním tri hodiny alebo viac (pozri rozsudky Súdneho dvora EÚ z 19. 11. 2009, C-402/07 Sturgeon/Condor [omissis]; z 23. 10. 2012, C-581/10 Nelson/Lufthansa [omissis]). Keď sa toto cieľové miesto – ako v tomto prípade – nedá dosiahnuť priamym

letom, ale pomocou priamych prípojných letov [článok 2 písm. h) nariadenia č. 261/2004], povinnosť prevádzkujúceho leteckého dopravcu poskytnúť náhradu z dôvodu veľkého meškania si nevyžaduje, aby došlo k meškaniu odletu v rozsahu stanovenom v článku 6 nariadenia; skôr je nutné vychádzať z toho, či bol cieľ posledného letu dosiahnutý s meškáním tri hodiny alebo viac v porovnaní s plánovaným časom priletu (pozri rozsudok Súdneho dvora EÚ z 26. 2. 2013, vec C-11/11 Air France/Folkerts [*omissis*]).

Žalobcovia mali svoje konečné cieľové miesto, Düsseldorf, plánovane dosiahnuť prípojným letom BA 936 dňa 15. 7. 2019 o 9:45 hod. miestneho času. Prvotný let prepravujúci tranzitných cestujúcich BA 106 mal síce meškание iba dve minúty, ale žalobcovia zmeškali svoj prípojný let BA 936. [*omissis*] Súdny dvor EÚ síce pri práve na náhradu z dôvodu veľkého meškania vychádza iba z meškania najmenej tri hodiny na konečnom cieľovom mieste, ktoré v tomto prípade bez problémov existuje. Rozsudok vo veci Folkerts bol však založený na situácii, že prvotný let [*omissis*] mal meškание dve a pol hodiny, a preto tamojší cestujúci nesporne z dôvodu tohto meškania prvotného letu zmeškali svoj prípojný let (pozri Súdny dvor EÚ, rozsudok z 26. 2. 2013 – vec C-11/11, Air France/Folkerts [*omissis*]). Prvotný let mal však v prejednávacom prípade iba minimálne meškание dve minúty, ktoré očividne nebolo (jedinou) príčinou zmeškania prípojného letu.

Žalobcovia uvádzajú, že čas na prestup nebol dostatočný na to, aby stihli prípojný let. Nevliekli sa, ale plynulo sa vybrali k odletovej bráne. Personál žalovanej, ktorý vedel, že čas na prestup je krátky, sa pokúsil skratkou odviezť žalobcov z lietadla priamo na vybavenie na ďalší let. To však nebolo úspešné. Z dôvodu ďalšej bezpečnostnej kontroly už nestihli prípojný let. Žalovaná namieta, že žalobcovia zmeškali prípojný let vlastným zavinením. Minimálny čas na prestup (MCT) 60 minút bol dodržaný. Tvrdí, že ďalší dvaja cestujúci, ktorí tiež mali rezerváciu na prípojný let do Düsseldorf, ale v lietadle prichádzajúcom z Dubaja sedeli desať radov (rad 38) za žalobcami (rad 28), prípojný let ešte stihli. Žalobcovia sa teda očividne dostatočne neponáhľali.

b)

Je teda otázne, či cestujúci majú právo na náhradu podľa článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 aj v prípade, keď sa prvotný let leteckého spojenia pozostávajúceho z viacerých letových úsekov síce uskutočnil presne, ale cestujúci zároveň zmeškali prípojný let a uvádzajú, že čas na prestup v konkrétnom prípade nestačil na to, aby včas stihli prípojný let, a preto prileteli na konečné cieľové miesto s veľkým meškáním viac ako tri hodiny.

Nemecký Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko; ďalej len „BHB“) pre prípad, že cestujúci, ktorý je odkázaný na invalidný vozík, zmeškal svoj prípojný let, pretože mu v rozpore s článkom 11 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 nebol umožnený žiadny preferovaný prestup, priznal tomuto cestujúcemu nárok na náhradu z dôvodu veľkého meškania v konečnom cieľovom mieste (pozri

BGH, rozsudok z 20. 6. 2023 – X ZR 84/22, NJW 2023, s. 2487). Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) k tomu uviedol, že právo na náhradu z dôvodu veľkého meškania si podľa judikatúry Súdneho dvora EÚ vyžaduje iba meškanie tri hodiny v konečnom cieľovom mieste. Právo na náhradu z dôvodu veľkého meškania síce predpokladá, že prevádzkujúci letecký dopravca zapríčinil meškanie konaním v rozpore s jeho povinnosťami. Právo na náhradu však v takých prípadoch prichádza do úvahy nielen vtedy, keď k zmeškaniu prípojného letu došlo z dôvodu meškania prvotného letu (ako vo veci Folkerts), ale aj v ostatných prípadoch, keď je za spôsobenie meškania zodpovedná letecká spoločnosť (BGB, citovaný rozsudok, bod 20 a nasl.).

Podľa názoru, ktorý zrejme prevláda v judikatúre nemeckých súdov a v literatúre, má postačovať, keď cestujúci pri prilete skutočne má meškanie najmenej tri hodiny. Cestujúci nemusí vysvetľovať dôvody meškania. Otázku, či meškanie možno pripísať leteckej spoločnosti, treba preskúmať len v rámci oslobodenia od viny podľa článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004. Prevádzkujúci letecký dopravca musí vysvetliť a dokázať, že za vzniknuté meškanie nenesie žiadnu zodpovednosť, teda, že mu meškanie nemožno pripísať. Aj v prípade meškania prípojného letu z dôvodu (údajného) vlastného zavinenia na strane cestujúceho ide o mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, pretože aj v tomto prípade ide o udalosť mimo bežnej letovej prevádzky a letecká spoločnosť ju nemôže ovplyvniť. Keď preto dôjde k meškaniu v konečnom cieľovom mieste leteckej dopravy, ktorá je zložená z prvotného a prípojného letu, pretože cestujúci napriek dostatočnému času na prestup nestihne prípojný let – napríklad preto, že sa neponáhľa, že napriek dostatočným informáciám zablúdi alebo napriek dostatočným pokynom nedodrží časy nástupu na palubu – ide o mimoriadnu okolnosť, ktorá prevádzkujúceho leteckého dopravcu zbavuje viny [pozri AG (Amtsgericht) Hannover (Okresný súd Hannover), rozsudok z 9. 10. 2020 – 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160 bod 17 a nasl.; rozsudok zo 14. 3. 2017 – 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, s. 951, 952 a nasl., bod 7 a nasl.; AG Köln (Okresný súd Kolín), rozsudok z 24. 10. 2016 – 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099; *[omissis]*].

Podľa oboch názorov však právo na náhradu z dôvodu veľkého meškania teda prichádza do úvahy aj vtedy, ak – na rozdiel od veci Folkerts, C-11/11 – sa prvotný let prepravujúci tranzitných cestujúcich uskutoční včas, ale cestujúci zmešká prípojný let pre iné dôvody, za ktoré je zodpovedný letecký dopravca, a svoje konečné cieľové miesto dosiahne s meškaním tri hodiny alebo viac.

Názor, ktorý sa zastáva v tomto prípade, by bolo možné podporiť aj tým, že podľa rozhodnutia Súdneho dvora EÚ vo veci Eglītis a i./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija – C-294/10 musí prevádzkujúci letecký dopravca pri plánovaní letu vziať do úvahy dostatočnú časovú rezervu (pozri rozsudok Súdneho dvora EÚ z 12. 5. 2011, C-294/10 Eglītis a i./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija *[omissis]*). Uvedené by mohlo svedčiť v prospech toho, že prevádzkujúci letecký dopravca musí tiež zabezpečiť, aby časová rezerva medzi prvotným letom a prípojným letom rezervovaným ako jeden celok bola

vypočítaná v súlade so špecifickými podmienkami prestupného letiska tak, aby sa cestujúci, s prihliadnutím na zvyčajný čas výstupu z lietadla, presunu medzi príletovou a odletovou bránou a bezpečnostné a pasové kontroly, mohli pohodlne dostať na prípojný let.

2.

Ďalej je sporné, na koho sa v rámci práva na náhradu vzťahuje dôkazné bremeno za zmeškanie prípojného letu z dôvodu zavinenia, ktoré treba pripísať leteckej spoločnosti, a aký význam má v tejto súvislosti minimálny čas na prestup (MCT) medzi prvotným a prípojným letom.

MCT je minimálny čas stanovený letiskami, ktorý by mal byť minimálne potrebný na úspešný prestup v rámci spojenia pozostávajúceho z dvoch letov. Tieto časy však stanovuje a definuje každý prevádzkovateľ letiska sám. Prevádzkovateľ letiska zvyčajne z konkurenčných dôvodov vypočíta veľmi krátke časy. Počítačové rezervačné systémy totiž kombinujú a ponúkajú iba také lety, pri ktorých je dodržaný MCT. V počítačových rezervačných systémoch sú letové spojenia okrem toho zoradené podľa celkového trvania a najrýchlejšie spojenia sa teda cestujúcemu pri výbere leteckého spojenia zobrazia ako prvé. Čas na prestup, ktorý je v skutočnosti k dispozícii, je však spravidla oveľa kratší. MCT totiž označuje obdobie medzi On Block (príchod do parkovacej polohy) a Off Block (opustenie parkovacej polohy), zatiaľ čo v prípade skutočného času na prestup je rozhodujúci čas medzi opustením prvotného letu (otvorenie dverí) a koncom nástupu na palubu. Cestujúci spravidla nemá kontrolu nad tým, kedy opustí lietadlo pri jeho vyprázdnení, či prvotný let končí na parkovacej pozícii s následným presunom autobusom na letisko alebo pri vchode pre nástup do lietadla. Cestujúci tiež nemá kontrolu nad tým, kedy sa končí nástup na palubu prípojného letu a vchod pre nástup do lietadla sa zatvorí. Čas, ktorý je k dispozícii na prestup, sa v konečnom dôsledku musí vypočítať tak, aby každý cestujúci mohol v rámci toho, čo od neho možno očakávať, stihnúť svoj prípojný let. To znamená, že čas sa musí vypočítať tak, aby aj rodiny s malými deťmi, osoby so zníženou pohyblivosťou, ako aj všetci starší cestujúci s príručnou batožinou dokázali zvládnuť spojenia medzi vchodom pre nástup do lietadla prvotného a prípojného letu. Prítom je nutné vziať do úvahy aj časy na zorientovanie sa, ako aj pasové a bezpečnostné kontroly. To znamená, že čas, ktorý je v skutočnosti k dispozícii na prestup, spravidla nezodpovedá MCT, ktorý by mal stačiť na prestup.

Z vyššie uvedených dôvodov vyplýva, dodržanie MCT medzi príletom prvotného letu a odletom prípojného letu podľa názoru senátu neumožňuje typický záver (dôkaz *prima facie*), že zmeškanie prípojného letu je pri obvyklom posudzovaní spôsobené vlastnou vinou cestujúceho.

Senát sa domnieva, že cestujúci musí teda iba vysvetliť a preukázať, že v konečnom cieľovom mieste utrpel pri prílete meškanie tri hodiny alebo viac. Naproti tomu letecká spoločnosť musí vysvetliť a dokázať, že zmeškanie

prípojného letu bolo spôsobené vinou cestujúceho, pretože za normálneho priebehu udalostí, s ohľadom na trasy, časy prestupov a pasové a bezpečnostné kontroly na letisku by bolo možné, aby cestujúci stihol prípojný let.

To, za akých podmienok má cestujúci právo na náhradu, ak zmešká svoj prípojný let a priletí na konečné cieľové miesto s veľkým meškaním, hoci prvotný let prepravujúci tranzitných cestujúcich pristane načas alebo len s veľmi malým meškaním a minimálny čas na prestup (MCT) medzi týmito dvoma letmi bol dodržaný, doteraz – ako je zrejmé – súdy Únie neobjasnili. Táto otázka preto musela byť predložená Súdnemu dvoru EÚ na prejudiciálne rozhodnutie.

3.

Žalovaný v prvom rade ďalej, opierajúc sa o článok 8 ods. 1 písm. b) a článok 9 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, si uplatňuje právo na náhradu nákladov na ubytovanie v hoteli vo výške 265,00 eur, nákladov na prepravu z letiska do hotela a späť vo výške 115,63 eura, nákladov na stravovanie vo výške 9,50 eura a nákladov na rezerváciu náhradného letu vo výške 871,90 eura, teda celkom ďalších 1 262,03 eura.

a)

Ak letecká spoločnosť nedodrží povinnosti vyplývajúce z článku 8 a článku 9 nariadenia č. 261/2004 a cestujúci si zabezpečí náhradu samostatne a na vlastné náklady, môže mu priamo na základe týchto ustanovení podľa judikatúry Súdneho dvora EÚ prislúchať právo na náhradu súvisiacich nákladov voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi. Nie je nutné, aby sa cestujúci vopred odvolal na tieto ustanovenia. V tejto súvislosti však môže získať iba náhradu tých súm, ktoré sú vzhľadom na vlastné okolnosti konkrétneho prípadu nutné, vhodné a primerané na účely nápravy zlyhania leteckého dopravcu, ktorý neposkytol uvedenému cestujúcemu náhradnú dopravu ani starostlivosť, pričom je vecou vnútroštátneho súdu, aby to posúdil (pozri Súdny dvor EÚ, rozsudok z 13. 10. 2011 – C-83/10 - Aurora Sousa Rodriguez/Air France [*omissis*]; rozsudok z 31. 1. 2013 – C-12/11 - McDonagh/Ryanair [*omissis*]; rozsudok z 22. 4. 2021 – C-826/19 WZ/Austrian Airlines, [*omissis*] bod 69 a nasl.).

b)

Podľa článku 6 ods. 1 písm. c) bodu i) nariadenia č. 261/2004 má cestujúci v prípade letov do vzdialenosti viac ako 3 500 km, ak sa odôvodnene očakáva, že let bude mať meškanie najmenej štyri hodiny, právo na stravu podľa článku 9 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia. Podľa článku 6 ods. 1 písm. c) bodu ii) nariadenia č. 261/2004 má cestujúci aj nárok na ubytovanie v hoteli vrátane prepravy podľa článku 9 ods. 1 písm. b) a písm. c) nariadenia, keď sa odôvodnene očakáva, že čas odletu bude aspoň deň po pôvodne oznámenom čase odletu. Keď skutočné meškanie odletu trvá najmenej päť hodín, cestujúci má podľa článku 6 ods. 1 písm. c) bodu iii) nariadenia č. 261/2004 okrem toho možnosť vybrať si podľa článku 8 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia úhradu ceny letenky. Vzhľadom na to, že

8



meškajúca preprava bola naplánovaná až na nasledujúci deň, má žalobca v prvom rade právo na náhradu nákladov na stravu, prepravu a ubytovanie v hoteli. Naopak právo na inú najrýchlejšie možnú dopravu v zmysle článku 8 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004 nie je v prípade meškania (odletu) v článku 6 tohto nariadenia vôbec upravené.

Právny stav od vydania rozhodnutia vo veci Sturgeon je podľa názoru senátu v rozpore so zásadou rovnosti zaobchádzania. Súdny dvor EÚ priznal v uvedenom rozhodnutí cestujúcim, ktorí boli dotknutí veľkým meškaním pri prilete, náhradu, pričom bol náležitým spôsobom uplatnený článok 5 ods. 1 písm. c) a článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004. Na odôvodnenie uviedol, že situácia pri zrušení letu a pri veľkom meškaní pri prilete tri hodiny alebo viac je v každom ohľade porovnateľná a v tejto súvislosti zdôraznil zásadu rovnosti zaobchádzania (rozsudok Súdneho dvora EÚ z 19. 11. 2009 – C-402/07 a i., Sturgeon a i./Condor Flugdienst a i., [omissis] bod 60). Senát sa domnieva, že cestujúci letov s veľkým meškaním majú právo na to, aby bola zachovaná zásada rovnakého zaobchádzania, a to nielen pokiaľ ide o náhradu podľa článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, ale aj pokiaľ ide o starostlivosť a pomoc podľa článkov 8 a 9 tohto nariadenia. Situácia cestujúcich, ktorých let bol zrušený, a cestujúcich, pri ktorých lete sa odôvodnene očakáva meškanie pri prilete tri hodiny alebo viac, je v každom ohľade porovnateľná. Obe skupiny cestujúcich totiž zažívajú rovnaké nepríjemnosti.

V prospech toho tiež svedčí, že Súdny dvor EÚ v rozhodnutí vo veci LE/Transportes Aereos Portugueses SA, C-74/19 k prípadu s veľkým meškaním v konečnom cieľovom mieste v rámci primeraných opatrení podľa článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 okrem iného z ustanovenia článku 8 ods. 1 tohto nariadenia odvodil „požiadavku primeraného a uspokojivého presmerovania pri najbližšej príležitosti cestujúcich, ktorých sa zrušenie alebo veľké meškanie letu týka“ (pozri rozsudok Súdneho dvora EÚ z 11. 6. 2020, C-74/19, LE/Transportes Aereos Portugueses SA, [omissis] bod 58). Uvedené naznačuje, že Súdny dvor EÚ zrejme tiež chcel cestujúcim, ktorých sa dotklo predvídateľne dlhé meškanie priletu, priznať právo na presmerovanie podľa článku 8 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004

c)

Po tom, ako žalobcovia zmeškali svoj prípojný let, žalovaná im neponúkla žiadny náhradný let a najbližším možným letom, ktorý sa dal zarezervovať, bol až let nasledujúci deň, sa nepochybne dalo odôvodnene očakávať, že žalobcovia dorazia na konečné cieľové miesto s veľkým meškaním viac ako tri hodiny. V takých prípadoch očakávaného veľkého meškania priletu by mal prevádzkujúci letecký dopravca byť nad rámec znenia článku 6 nariadenia č. 261/2004 povinný ponúknuť žalobcom, za analogického použitia článku 5 ods. 1 písm. a) a článku 8 ods. 1 písm. b), čo najskoršiu možnú a vyhovujúcu náhradnú dopravu a v prípade porušenia tejto povinnosti uhradiť vynaložené náklady na náhradnú dopravu.

Súdy Únie – pokiaľ je známe – ani túto otázku doposiaľ (s konečnou platnosťou) neobjasnili, takže musela byť predložená Súdnemu dvoru EÚ na prejudiciálne rozhodnutie.

[*omissis*]

PRACOVNÝ DOKUMENT