

# Anonimizirana različica

Prevod

C-616/23 – 1

## Zadeva C-616/23

### Predlog za sprejetje predhodne odločbe

#### Datum vložitve:

6. oktober 2023

#### Predložitveno sodišče:

Landgericht Düsseldorf (Nemčija)

#### Datum predložitvene odločbe:

4. september 2023

#### Tožče stranke in pritožniki:

TA

ET

VB

CI

#### Tožena stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku:

British Airways plc

---

[...] (ni prevedeno) **Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija)**

#### Sklep

V sporu

1. gospoda TA, [...] (ni prevedeno) Cottbus,
2. gospe ET, [...] (ni prevedeno) Cottbus,
3. otroka (ženskega spola) VB, [...] (ni prevedeno) Cottbus,

4. otroka (ženskega spola) CI, [...] (ni prevedeno) Cottbus,

tožeče stranke in pritožniki,

[...] (ni prevedeno)

proti

British Airways PLC, [...] (ni prevedeno), Harmondsworth, [...] (ni prevedeno)  
Združeno kraljestvo,

tožena stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku,

[...] (ni prevedeno)

je 22. civilni senat Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu)

4. 9. 2023

[...] (ni prevedeno) **sklenil:**

Postopek se prekine.

Sodišču Evropske unije (v nadaljevanju: Sodišče) se na podlagi člena 267, prvi odstavek, točka (b), in tretji odstavek, PDEU zaradi razlage prava Unije predložijo ta vprašanja:

1.

Ali je treba člena 5(1)(c) in 7(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 razlagati tako, da je potnik upravičen do odškodnine zaradi velike zamude leta v končnem namembnem kraju, če je pri letu s prestopanjem zamudil povezovalni let, čeprav je bil predhodni let točen, in je zamuda v končnem namembnem kraju posledica tega, da dejanski čas za prestop na letališču od odprtja vrat letala do konca vkrcavanja ni zadoščal za pravočasni prihod na povezovalni let ob upoštevanju oddaljenosti med vrati za prihode in izhodom za vkrcanje ter nadzora potnih listin in varnostnega nadzora?

2.

Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: ali je v primerih, v katerih je sporno, ali je za prepozen prihod na povezovalni let kriv potnik (na primer zato, ker zapravlja čas), dokazno breme na strani dejanskega letalskega prevoznika ali pa se mora očitka krivde razbremeniti potnik? Kakšen je v tem kontekstu pomen upoštevanja tako imenovanega minimalnega časa za prestop (*Minimum Connection Time*, MCT) med predhodnim letom in povezovalnim letom?

3.

Ali je treba člen 8(1)(b) Uredbe (ES) št. 261/2004 razlagati tako, da je potnik, za let katerega se utemeljeno pričakuje, da bo v končnem namembnem kraju imel zamudo treh ur ali več, tako kot potniki, katerih leti so odpovedani, ne glede na besedilo člena 6(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 upravičen do spremembe poti pod primerljivimi pogoji prevoza v njegov končni namembni kraj takoj, ko je to mogoče, in mora dejanski letalski prevoznik v primeru kršitve teh obveznosti potniku povrniti stroške za spremembo poti, ki so mu nastali?

### **Obrazložitev:**

#### **I.**

Vse tožeče stranke so imele potrjeno rezervacijo za let 15. septembra 2019 iz Dubaja prek Londona v Düsseldorf, ki bi ga morala opraviti tožena stranka (številki letov: BA 106 in BA 936). Predhodni let BA 106 iz Dubaja v London naj bi po voznem redu pristal ob 06.15 po lokalnem času. Odhod predhodnega leta je bil točen, letalo pa je v London prispelo ob 06.17 po lokalnem času, torej z zamudo dveh minut. Vrata letala so se odprla ob 06:19 po lokalnem času. Tožeče stranke so imele sedeže v vrsti 28. Na letalu je bilo 210 potnikov. Temu letu naj bi sledil povezovalni let BA 936 iz Londona v Düsseldorf, ki naj bi se po voznem redu začel ob 07.25 po lokalnem času. Vkrčavanje na letalo za povezovalni let se je začelo ob 06.45 po lokalnem času in končalo ob 07.05 po lokalnem času, torej 20 minut pred odhodom po voznem redu. Povezovalni let se je dejansko začel ob 07.26 po lokalnem času z zamudo ene minute. Med odprtjem vrat letala ob 06.19 po lokalnem času in zaključkom vkrčavanja ob 07.05 po lokalnem času je torej minilo 46 minut. Tako predhodni let kot tudi povezovalni let sta potekala prek terminala 5. *Minimum Connection Time* za lete, pri katerih je terminal prihoda in odhoda isti, na letališču London-Heathrow znaša 60 minut.

Tožeče stranke so zamudile povezovalni let, pri čemer so razlogi za to med strankami sporni. Zato so prenočile v Londonu in v svoj končni namembni kraj prispele šele naslednji dan z letom, ki so ga same rezervirale pri letalskem prevozniku easyjet.

[...] (ni prevedeno) [navedbe tožečih strank, ki so izčrpno ponovljene v nadaljevanju]

Prva, tretja in četrta tožeča stranka – druga tožeča stranka je svojo tožbo v postopku na prvi stopnji umaknila – zahtevajo plačilo odškodnine in sicer vsaka v višini 600,00 EUR. Poleg tega zahtevajo povračilo hotelskih stroškov v višini 265,00 EUR, stroškov prevoza z letališča v hotel in nazaj v višini 115,63 EUR, stroškov oskrbe v višini 9,50 EUR in stroškov za rezervacijo nadomestnega leta v višini 871,90 EUR, skupno torej še nadaljnjih 1262,03 EUR.

Tožena stranka nasprotuje tožbenim predlogom tožečih strank [...] (ni prevedeno) [navedbe tožene stranke, ki so izčrpno ponovljene v nadaljevanju]

Okrajno sodišče je v postopku na prvi stopnji tožbo zavrnilo s sodbo [...] (ni prevedeno), razglašeno 27. marca 2023 [...] (ni prevedeno).

Prva, tretja in četrta tožeča stranka [...] (ni prevedeno) so zoper to prvostopenjsko sodbo vložile pritožbo.

Tožeče stranke v pritožbenem postopku sedaj predlagajo, [...] (ni prevedeno) naj sodišče toženi stranki naloži, naj vsaki od njih plača 600,00 EUR skupaj z obrestmi [...] (ni prevedeno) in prvi tožeči stranki še nadaljnjih 1262,03 EUR skupaj z obrestmi [...] (ni prevedeno).

Tožena stranka predlaga, naj se prvostopenjska sodba potrdi.

## II.

Uspeh tožbe je odvisen od odgovorov na vprašanja, navedena v izreku.

### Podrobno:

1.

Tožeče stranke bi najprej lahko bile upravičene do odškodnine zaradi velike zamude, vsaka v višini 600,00 EUR, v skladu s členoma 5(1)(c) in 7, prvi stavek odstavka 1, točka (c), Uredbe (ES) št. 261/2004.

a)

V skladu s sodno prakso Sodišča so potniki z ustrezno uporabo členov 5(1)(c) in 7(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 upravičeni do odškodnine, če v svoj predvideni končni namembni kraj prispejo z zamudo treh ur ali več (glej sodbi Sodišča z dne 19. novembra 2009, C-402/07, Sturgeon/Condor [...] (ni prevedeno), in z dne 23. oktobra 2012, C-581/10, Nelson/Lufthansa [...] (ni prevedeno)). Če ta končni namembni kraj – tako kot v obravnavanem primeru – ni dosegljiv z direktnim letom, temveč prek povezovalnih letov (člen 2(h) Uredbe (ES) št. 261/2004), obveznost dejanskega letalskega prevoznika glede plačila odškodnine zaradi velike zamude ne predpostavlja, da je prišlo do takšne zamude pri odhodu, kot je navedena v členu 6 Uredbe (ES) št. 261/2004; upoštevno je nasprotno le to, ali je bil končni namembni kraj zadnjega leta glede na prihod po voznem redu dosežen z zamudo treh ur ali več (glej sodbo Sodišča z dne 26. februarja 2013, C-11/11, Air France/Folkerts [...] (ni prevedeno)).

Tožeče stranke bi morale po voznem redu v svoj končni namembni kraj Düsseldorf prispeti s povezovalnim letom BA 936 15. julija 2019 ob 9.45 po lokalnem času. Predhodni let BA 106 je imel zamudo le dveh minut, tožeče stranke pa so kljub temu zamudile svoj povezovalni let BA 936. [...] (ni prevedeno) Sodišče pri pravici do odškodnine zaradi velike zamude sicer izhaja le iz zamude vsaj treh ur v končnem namembnem kraju, kar je v obravnavanem primeru nesporno izpolnjeno. Položaj v okviru odločitve v zadevi Folkerts pa je

bil tak, da je predhodni let [...] (ni prevedeno) imel zamudo dveh ur in pol in so potniki zato nesporno zaradi te zamude predhodnega leta zamudili svoj povezovalni let (glej sodbo Sodišča z dne 26. februarja 2013, C-11/11, Air France/Folkerts [...] (ni prevedeno)). V obravnavanem primeru pa je predhodni let imel le minimalno zamudo dveh minut, katera očitno ni bila (sama) vzrok za prepozen prihod na povezovalni let.

Tožeče stranke uveljavljajo, da je bil čas za prestop prekratek za to, da bi ujele povezovalni let. Navajajo, da niso zapravljale časa, temveč so se hitro podale proti izhodu za vkrcanje. Osebe tožene stranke naj bi ob upoštevanju kratkega časa za prestop še poskušalo tožeče stranke po hitrejši poti spraviti od letala neposredno do mesta odhoda naslednjega leta. To pa naj se ne bi posrečilo. Zaradi nadaljnega varnostnega nadzora naj ni bi več ujele povezovalnega leta. Tožena stranka temu ugovarja z navedbo, da so tožeče stranke po lastni krivdi zamudile povezovalni let. *Minimum Connection Time* (MCT) v trajanju 60 minut naj bi se upošteval. Zatrjuje, da sta dva druga potnika, ki sta prav tako imela rezerviran let naprej v Düsseldorf, na letalu iz Dubaja pa sta sedela deset vrst (vrsta 38) za tožečimi strankami (vrsta 28), povezovalni let še ujela. Tožeče stranke naj se torej očitno ne bi dovolj podvzale.

b)

Sporno je torej, ali so potniki upravičeni do odškodnine v skladu s členom 7(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 tudi tedaj, če je predhodni let v okviru letalske zveze, sestavljene iz več posameznih letov, sicer bil točen, potniki pa so kljub temu zamudili povezovalni let, pri čemer navajajo, da je bil čas za prestop v konkretnem primeru prekratek za to, da bi še ujeli povezovalni let in so zato v svoj končni namembni kraj prispeli z veliko zamudo več kot treh ur.

Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija; v nadaljevanju tudi: BGH) je v primeru potnika, ki je bil na invalidskem vozičku in je zamudil svoj povezovalni let, ker mu v nasprotju s členom 11(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 ni bil omogočen prednostni prestop, priznalo pravico do odškodnine zaradi velike zamude v končnem namembnem kraju (glej sodbo BGH (zvezno vrhovno sodišče) z dne 20. junija 2023, X ZR 84/22, NJW 2023, str. 2487). V zvezi s tem je Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) navedlo, da je pogoj za pravico do odškodnine zaradi velike zamude v skladu s sodno prakso Sodišča le zamuda treh ur pri prihodu v končni namembni kraj. Pravica do odškodnine zaradi velike zamude naj bi sicer predpostavljala, da je do zamude prišlo zaradi ravnanja dejanskega letalskega prevoznika v nasprotju z njegovimi obveznostmi. Pravica do odškodnine pa naj v takih primerih ne bi prišla v poštev le, če je potnik zamudil povezovalni let zaradi zamude predhodnega leta (kot v zadevi Folkerts), ampak tudi v siceršnjih primerih, ko je letalskemu prevozniku mogoče očitati odgovornost za zamudo (BGH (zvezno vrhovno sodišče), prav tam, točki 20 in 21).

Glede na očitno prevladujoče mnenje v nemški sodni praksi prvostopenjskih sodišč in v literaturi naj bi zadoščalo, da potnik dejansko utrpi zamudo pri prihodu najmanj treh ur. Potniku naj ne bi bilo treba navesti razlogov za zamudo. Vprašanje, ali je zamudo treba pripisati letalskemu prevozniku, naj bi se presojalo šele v okviru izključitve odgovornosti v skladu s členom 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004. Dejanski letalski prevoznik naj bi moral trditi in dokazati, da za nastalo zamudo ni odgovoren, da se mu je torej ne more pripisati. Tudi pri prepoznem prihodu na povezovalni let zaradi (domnevne) lastne krivde potnika naj bi šlo za izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, saj naj bi tudi pri tem šlo za dogajanje zunaj običajne letalske dejavnosti, na katero naj letalski prevoznik ne bi mogel vplivati. Če torej pride do zamude v končnem namembnem kraju v okviru leta, sestavljenega iz predhodnega in povezovalnega leta, ker potnik kljub zadostnemu času za prestop ni ujel povezovalnega leta – ker je na primer zapravljal čas, se kljub zadostnim informacijam izgubil ali kljub zadostnim napotkom ni upošteval časa za vkrcanje – naj bi torej prav tako šlo za izredne razmere, zaradi katerih letalski prevoznik ne nosi odgovornosti (sodbi AG Hannover (okrajno sodišče v Hannoveru, Nemčija) z dne 9. oktobra 2020, 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160, točka 17 in naslednje, in z dne 14. marca 2017, 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, str. 951, 952 in 953, točka 7 in naslednje; sodba AG Köln (okrajno sodišče v Kölnu, Nemčija) z dne 24. oktobra 2016, 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099; [...] (ni prevedeno)).

V skladu z obema stališčema pride torej v poštev pravica do odškodnine zaradi velike zamude tudi tedaj, če je – drugače kot v zadevi Folkerts, C-11/11 – predhodni let izveden točno, potnik pa povezovalni let zamudi iz drugih razlogov, za katere odgovarja letalski prevoznik, in v končni namembni kraj pride šele z zamudo treh ur ali več.

V prid tu zastopnemu stališču bi tudi lahko govorilo, da mora dejanski letalski prevoznik v skladu z odločitvijo Sodišča v zadevi Eglītis in drugi/Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (C-294/10) pri načrtovanju letov upoštevati zadostno časovno rezervo (glej sodbo Sodišča z dne 12. maja 2011, C-294/10, Eglītis in drugi/Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija [...] (ni prevedeno)). To bi lahko kazalo na to, da mora dejanski letalski prevoznik tudi zagotoviti, da je časovna rezerva med enotno rezerviranim predhodnim in povezovalnim letom določena v skladu s konkretnimi razmerami na prestopnem letališču tako, da potniki lahko udobno ujamejo povezovalni let ob upoštevanju običajnih časov za izkrcanje iz letala, premagovanje poti med vrati za prihode in izhodom za vkrcanje ter varnostni nadzor in nadzor potnih listin.

3.

Naslednje vprašanje je, kdo v okviru pravice do odškodnine nosi trditveno in dokazno breme za prepozen prihod potnika na povezovalni let zaradi krivde letalskega prevoznika in kakšen pomen ima v tem kontekstu tako imenovani *Minimum Connection Time* (MCT) med predhodnim in povezovalnim letom.



Pri MCT gre za minimalni čas, ki ga navedejo letališča in ki naj bi bil minimalno potreben za uspešen prestop med dvema letoma v okviru letalske povezave. Te čase pa določa in opredeljuje vsak upravljavec letališča sam. Upravljalci letališč te čase praviloma iz razlogov konkurence določijo zelo na tesno. V računalniških rezervacijskih sistemih se namreč kombinirajo in ponujajo le taki leti, pri katerih je upoštevan MCT. Poleg tega se v računalniških rezervacijskih sistemih letalske povezave sortirajo po skupnem trajanju potovanja in potniku se pri izbiri letalske povezave najprej ponudijo najhitrejše povezave. Dejanski čas za prestop, ki je na voljo, pa je praviloma občutno krajši. MCT namreč označuje obdobje med *On Block* (prijem na parkirni položaj) in *Off Block* (zapustitev parkirnega položaja), medtem ko je za dejanski čas za prestop odločilen čas med zapustitvijo letala (odprtjem vrat) in koncem vkrcavanja. Potnik praviloma ne more vplivati na to, kdaj v okviru praznjenja letala le-tega zapusti, ali se predhodni let konča na parkirnem položaju, od koder se bo moral z avtobusno povezavo peljati do letališča, ali pa se konča na izhodu za vkrcanje. Potnik prav tako ne more vplivati na to, kdaj se bo končalo vkrcavanje na letalo povezovalnega leta in kdaj se bo zaprl izhod za vkrcanje. Na koncu mora biti čas, ki je dejansko na razpolago za prestop, določen tako, da lahko vsak potnik v okviru tistega, kar se od njega lahko pričakuje, ujame svoj povezovalni let. To pomeni, da mora biti čas določen tako, da lahko tudi družine z majhnimi otroki, gibalno ovirane osebe in tudi starejši potniki, morebiti tudi z ročno prtljago, uspešno premagajo razdaljo med vrati za prijeme in izhodom za vkrcanje na letalo povezovalnega leta. Pri tem je treba upoštevati tudi čas za orientiranje in za nadzor potnih listin ter varnostni nadzor. To pomeni, da dejanski čas, ki je na voljo za prestop, praviloma ne ustreza MCT, ki naj bi zadoščal za prestop.

Iz zgoraj navedenih razlogov upoštevanje MCT med prihodom predhodnega leta in odhodom povezovalnega leta po mnenju senata ne dopušča tipiziranega sklepa (dokaz *prima facie*), da je treba prepozen prihod na povezovalni let v okviru tipizirane obravnave pripisati lastni krivdi potnika.

Senat zato meni, da mora potnik le trditi in dokazati, da je v svoj končni namembni kraj prišel z zamudo treh ur ali več. Na drugi strani mora letalski prevoznik trditi in dokazati, da je za prepozen prihod na povezovalni let kriv potnik, ker bi ta glede na običajni potek dogodkov ob upoštevanju poti, časov za prestop in nadzora potnih listin ter varnostnega nadzora na letališču lahko ujel povezovalni let.

Na ravni sodišč Unije, kolikor je razvidno, še ni bilo pojasnjeno, pod katerimi pogoji je potnik upravičen do odškodnine, če je zamudil svoj povezovalni let in je v končni namembni kraj prišel z veliko zamudo, čeprav je bil predhodni let točen oziroma je imel le neznatno zamudo in je bil upoštevan *Minimum Connection Time* (MCT) med obema letoma. To vprašanje je zato treba predložiti Sodišču v predhodno odločanje.

2.

Prva tožeča stranka poleg tega s sklicevanjem na člena 8(1)(b) in 9(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 uveljavlja povračilo hotelskih stroškov v višini 265,00 EUR, stroškov prevoza z letališča v hotel in nazaj v višini 115,63 EUR, stroškov oskrbe v višini 9,50 EUR in stroškov nadomestnega leta v višini 871,90 EUR, skupno torej 1262,03 EUR.

a)

Če letalski prevoznik krši svoje obveznosti iz členov 8 in 9 Uredbe (ES) št. 261/2004 in potnik sam ter na lastne stroške poskrbi za nadomestilo, je lahko v razmerju do dejanskega letalskega prevoznika v skladu s sodno prakso Sodišča neposredno na podlagi teh določb upravičen do povračila s tem povezanih stroškov. Ni potrebno, da bi se potnik pred tem skliceval na ti določbi. V tem pogledu pa lahko dobi povrnjene le tiste zneske, ki so glede na okoliščine vsakega posameznega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se nadomesti opustitev zagotovitve spremembe poti ali oskrbe potnika s strani letalskega prevoznika, za presojo česar je pristojno nacionalno sodišče (glej sodbe Sodišča z dne 13. oktobra 2011, C-83/10, Aurora Sousa Rodriguez/Air France [...] (ni prevedeno); z dne 31. januarja 2013, C-12/11, McDonagh/Ryanair [...] (ni prevedeno), in z dne 22. aprila 2021, C-826/19, WZ/Austrian Airlines, [...] (ni prevedeno) točki 69 in 70).

b)

V skladu s členom 6(1)(c)(i) Uredbe (ES) št. 261/2004 je potnik pri letih, daljših od 3500 km, kadar se utemeljeno pričakuje, da bo imel let glede na odhod po voznem redu najmanj štiriurno zamudo, upravičen do oskrbe v skladu s členom 9(1)(a) Uredbe (ES) št. 261/2004. Potnik je v skladu s členom 6(1)(c)(ii) Uredbe (ES) št. 261/2004 upravičen tudi do hotelske nastanitve, vključno s prevozom, v skladu s členom 9(1)(b) in (c) Uredbe (ES) št. 261/2004, kadar je utemeljeno pričakovani čas odhoda najmanj naslednji dan od prvotno navedene ure odhoda. Če je dejanska zamuda pri odhodu najmanj pet ur, lahko potnik v skladu s členom 6(1)(c)(iii) Uredbe (ES) št. 261/2004 poleg tega v skladu s členom 8(1)(a) Uredbe (ES) št. 261/2004 izbere povračilo stroškov vozovnice. Ker je bil v obravnavanem primeru let predviden šele za naslednji dan, je prva tožeča stranka očitno upravičena do povračila stroškov za oskrbo, prevoz in hotel. V členu 6 Uredbe (ES) št. 261/2004 pa nasprotno v primeru zamud (pri odhodu) sploh ni predvidena pravica do spremembe poti takoj, ko je to mogoče, v smislu člena 8(1)(b) Uredbe (ES) št. 261/2004.

Senat meni, da ta pravni položaj od sprejetja odločitve v zadevi Sturgeon naprej nasprotuje načelu enakega obravnavanja. Sodišče je v tej odločitvi potnikom, katerih let je imel veliko zamudo pri prihodu, priznalo odškodnino z ustrezno uporabo členov 5(1)(c) in 7(1) Uredbe (ES) št. 261/2004. V obrazložitvi je navedlo, da sta položaja odpovedi leta in velike zamude treh ur ali več pri prihodu v vseh pogledih primerljiva in v tej zvezi poudarilo načelo enakega obravnavanja (sodba Sodišča z dne 19. novembra 2009, C- 402/07 in C- 432/07, Sturgeon in



drugi/Condor Flugdienst in drugi, [...] (ni prevedeno) točka 60). Senat pa meni, da je treba potnike na letih, ki imajo veliko zamudo, zaradi varstva načela enakega obravnavanja ne le glede odškodnine v skladu s členom 7(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 v vseh pogledih postaviti v enak položaj, temveč tudi glede pravice do oskrbe in pomoči v skladu s členoma 8 in 9 Uredbe (ES) št. 261/2004. Kajti položaj potnikov, katerih let je bil odpovedan, je v vseh pogledih primerljiv s položajem potnikov, za let katerih se utemeljeno pričakuje, da bo imel ob prihodu zamudo treh ur ali več. Obe skupini potnikov sta soočeni s primerljivimi nevšečnostmi.

V prid temu tudi govori, da je Sodišče v odločitvi v zadevi LE/Transportes Aereos Portugueses SA (C-74/19) v primeru velike zamude v končnem namembnem kraju v okviru ustreznih ukrepov v skladu s členom 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 med drugim iz določbe člena 8(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 izpeljalo, da „se potnikom, ki so utrpeli odpoved ali veliko zamudo leta, zagotovi sprememba poti, ki je ustrezna, zadovoljiva in izvedena takoj, ko je mogoče“ (sodba Sodišča z dne 11. junija 2020, C-74/19, LE/Transportes Aereos Portugueses SA, [...]) (ni prevedeno) točka 58). To kaže na to, da je Sodišče morda tudi potnikom, za let katerih se utemeljeno pričakuje, da bo imel ob prihodu veliko zamudo, hotelo priznati pravico do spremembe poti v skladu s členom 8(1)(b) Uredbe (ES) št. 261/2004.

c)

Potem ko so tožeče stranke zamudile svoj povezovalni let, jim tožena stranka ni ponudila nadomestnega leta in je v poštev kot najzgodnejši let, ki ga je bilo mogoče rezervirati, prišel šele let naslednjega dne, je bilo brez dvoma utemeljeno pričakovati, da bodo tožeče stranke v svoj končni namembni kraj prispele z veliko zamudo več kot treh ur. V takih primerih predvidljive velike zamude ob prihodu bi moral biti dejanski letalski prevoznik ne glede na besedilo člena 6 Uredbe (ES) št. 261/2004 zavezan tožečim strankam z ustrezno uporabo členov 5(1)(a) in 8(1)(b) ponuditi zadovoljivo spremembo poti takoj, ko je to mogoče, in jim v primeru kršitve te obveznosti povrniti stroške, ki so jim nastali v zvezi s spremembo poti.

Kolikor je razvidno, na ravni sodišč Unije tudi to vprašanje še ni (dokončno) razjasnjeno, zato ga je treba predložiti Sodišču v predhodno odločanje.

[...] (ni prevedeno)