



OZNÁMENIE KOMISIE

Výkladové usmernenia k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania, a k nariadeniu Rady (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd

(C/2024/5687)

OBSAH

	<i>Strana</i>
1. ÚVOD	3
2. ROZSAH PÔSOBNOSTI NARIADENIA (ES) č. 261/2004	5
2.1. Územná pôsobnosť	5
2.1.1. Geografický rozsah pôsobnosti	5
2.1.2. Pojem „let“ v súlade s článkom 3 ods. 1 písm. a)	6
2.1.3. Lety, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 261/2004	6
2.1.4. Lety, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 261/2004	7
2.1.5. Rozsah pôsobnosti nariadenia (ES) č. 261/2004 vzhľadom na náhradu a/alebo poskytnutie pomoci v krajine mimo EÚ, a vplyvy na práva príjemcov podľa nariadenia (ES) č. 261/2004	7
2.2. Vecný rozsah pôsobnosti	8
2.2.1. Neuplatňovanie nariadenia (ES) č. 261/2004 na cestujúcich prepravovaných vrtuľníkom	8
2.2.2. Neuplatňovanie nariadenia (ES) č. 261/2004 na cestujúcich, ktorí sú prepravovaní bezplatne alebo za znížené cestovné, ktoré nie je priamo alebo nepriamo dostupné pre verejnosť	8
2.2.3. Požiadavka na prítomnosť cestujúcich pri odbavení	8
2.2.4. Uplatňovanie na prevádzkujúcich leteckých dopravcov	9
2.2.5. Udalosti, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 261/2004	9
2.2.6. Neuplatňovanie nariadenia (ES) č. 261/2004 na multimodálne cesty	9
2.2.7. Rozsah pôsobnosti nariadenia (ES) č. 261/2004 vo vzťahu k smernici (EÚ) 2015/2302 (smernica o balíkoch cestovných služieb)	9
3. UDALOSTI POSKYTUJÚCE PRÁVA PODĽA NARIADENIA (ES) č. 261/2004	10
3.1. Odmietnutie nástupu do lietadla	10
3.1.1. Pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“	10
3.1.2. Práva spojené s odmietnutím nástupu do lietadla	11
3.2. Zrušenie	12
3.2.1. Vymedzenie zrušenia	12
3.2.2. Zmena času odletu	12
3.2.3. Prípád lietadla, ktoré sa vráti na miesto svojho odletu	12
3.2.4. Presmerovaný let	13
3.2.5. Dôkazné bremeno v prípade zrušenia	13
3.2.6. Práva spojené so zrušením	13
3.3. Meškanie	13
3.3.1. Meškanie pri odlete	13
3.3.2. „Veľké meškanie“ pri prilete	13

3.3.3.	Meranie meškania pri prilete a pojem „čas priletu“	13
3.4.	Zvýšenie a zníženie triedy	14
3.4.1.	Vymedzenie zvýšenia a zníženia triedy	14
3.4.2.	Práva spojené so zvýšením a znížením triedy	14
4.	PRÁVA CESTUJÚCICH	15
4.1.	Právo na informácie	15
4.1.1.	Všeobecné právo na informácie	15
4.1.2.	Informácie, ktoré sa majú poskytnúť v prípade meškania, odmietnutia nástupu do lietadla alebo zrušenia	15
4.2.	Právo na náhradu, presmerovanie alebo zmenu rezervácie v prípade odmietnutia nástupu do lietadla alebo zrušenia	16
4.3.	Právo na starostlivosť v prípade odmietnutia nástupu do lietadla, zrušenia alebo meškania pri odlete	18
4.3.1.	Pojem právo na starostlivosť	18
4.3.2.	Poskytnutie jedla, občerstvenia a ubytovania	18
4.3.3.	Starostlivosť za mimoriadnych okolností alebo vo výnimočných prípadoch	20
4.4.	Právo na náhradu škody v prípade odmietnutia nástupu do lietadla, zrušenia letu, meškania pri prilete, presmerovania a na vrátenie peňazí v prípade zníženia triedy	20
A.	Všeobecne	20
B.	Náhrada v prípade odmietnutia nástupu do lietadla	20
4.4.1.	Náhrada, odmietnutie nástupu do lietadla a výnimočné okolnosti	20
4.4.2.	Náhrada, odmietnutie nástupu do lietadla a prípojné lety	20
4.4.3.	Výška náhrady	21
C.	Náhrada v prípade zrušenia	21
4.4.4.	Všeobecný prípad	21
4.4.5.	Výška náhrady	21
4.4.6.	Povinnosť informovať cestujúcich	21
D.	Náhrada v prípade veľkého meškania pri prilete	22
4.4.7.	„Veľké meškanie“ pri prilete	22
4.4.8.	Náhrada za veľké meškanie pri prilete v prípade prípojných letov	22
4.4.9.	Náhrada za veľké meškanie pri prilete, ak cestujúci súhlasí s letom na iné letisko, než na ktoré bola vykonaná rezervácia	22
4.4.10.	Výška náhrady	23
4.4.11.	Výpočet vzdialenosti na základe „cesty“ na stanovenie náhrady v prípade veľkého meškania v cieľovom mieste	23
E.	Náhrada v prípade presmerovania	23
4.4.12.	Požiadavka na včasné presmerovanie cestujúcich	23
4.4.13.	Presmerovanie a príchod viac ako dve hodiny po plánovanom čase priletu, ale menej ako tri hodiny	24
F.	Vrátenie peňazí v prípade zníženia triedy	24
4.4.14.	Výpočet čiastky	24
G.	Ďalšia náhrada	24
5.	MIMORIADNE OKOLNOSTI	24
5.1.	Princíp	24
5.2.	„Vnútorné“ a „vonkajšie“ udalosti	25
5.2.1.	Pojem	25

5.2.2.	„Vnútroštatné“ udalosti	25
5.2.3.	„Vonkajšie“ udalosti	27
5.3.	Primerané opatrenia, ktorých prijatie za mimoriadnych okolností môže letecký dopravca predpokladať ...	28
5.4.	Mimoriadne okolnosti počas predchádzajúceho letu s tým istým lietadlom	29
6.	PRÁVA CESTUJÚCICH V PRÍPADE HROMADNÉHO NARUŠENIA CESTOVANIA	29
6.1.	Všeobecne	29
6.2.	Právo na presmerovanie alebo vrátenie ceny cestovného lístka	29
6.3.	Právo na starostlivosť	30
6.4.	Právo na náhradu	30
7.	NÁHRADA, ÚHRADA LETENKY, PRESMEROVANIE A STAROSTLIVOSŤ V PRÍPADE MULTIMODÁLNYCH CIEST	31
8.	SŤAŽNOSTI ADRESOVANÉ VNÚTROŠTÁTNYM ORGÁNOM NA PRESADZOVANIE PRÁVA, ORGÁNY ARS A OCHRANA SPOTREBITELA PODĽA NARIADENIA O SPOLUPRÁCI V OBLASTI OCHRANY SPOTREBITELA	31
8.1.	Sťažnosti adresované vnútroštátnym orgánom na presadzovanie práva	31
8.2.	Alternatívne riešenie sporov (ARS)	32
8.3.	Ďalšie prostriedky na pomoc zainteresovaným stranám pri uplatňovaní nariadenia (ES) č. 261/2004	32
9.	PODANIE ŽALOBY PODĽA NARIADENIA (ES) č. 261/2004	33
9.1.	Príslušnosť súdu, na ktorom možno podať žalobu podľa nariadenia (ES) č. 261/2004	33
9.2.	Lehota na podanie žaloby podľa nariadenia (ES) č. 261/2004	34
10.	ZODPOVEDNOSŤ LETECKÉHO DOPRAVCU PODĽA MONTREALSKÉHO DOHOVORU	34

1. ÚVOD

Dátum platnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ⁽¹⁾ je 17. februára 2005. Nariadením sa stanovuje minimálna úroveň štandardov kvality ochrany cestujúcich, čím sa liberalizácia trhu leteckej dopravy doplnila o dôležitý spotrebiteľský rozmer.

V bielej knihe o doprave prijatej 28. marca 2011 ⁽²⁾ Komisia medzi svojimi iniciatívami uvádza potrebu „zabezpečiť jednotný výklad právnych predpisov EÚ v oblasti práv cestujúcich a ich harmonizované a účinné presadzovanie s cieľom zaručiť rovnaké podmienky pre odvetvie dopravy a zároveň vytvorenie európskej normy pre bezpečnosť občanov“.

Pokiaľ ide o leteckú dopravu, z oznámenia Komisie z 11. apríla 2011 ⁽³⁾ vyplynulo, že ustanovenia nariadenia (ES) č. 261/2004 sa vykladajú rôznymi spôsobmi v dôsledku nezrozumiteľných častí a nedostatkov v platnom texte a že presadzovanie práv v jednotlivých členských štátoch sa líši. Okrem toho sa zistilo, že je pre cestujúcich ťažké presadiť si práva.

⁽¹⁾ Nariadenie 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, 17.2.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁽²⁾ Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje [KOM(2011) 144 v konečnom znení], pozri stranu 23 (<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SK:PDF>).

⁽³⁾ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu a Rade o uplatňovaní nariadenia (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov [KOM(2011) 174 v konečnom znení] (<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:SK:PDF>).

V reakcii na oznámenie Komisie z 11. apríla 2011 prijal Európsky parlament 29. marca 2012 uznesenie⁽⁴⁾. Parlament poukázal na opatrenia, ktoré považuje za nevyhnutné na opätovné získanie dôvery cestujúcich, najmä na riadne uplatňovanie súčasných pravidiel členskými štátmi a leteckými dopravcami, presadzovanie dostatočných a jednoduchých nápravných prostriedkov a poskytovanie presných informácií cestujúcim o ich právach.

Na objasnenie práva, zabezpečenie lepšieho uplatňovania nariadenia (ES) č. 261/2004 leteckými dopravcami a zabezpečenie presadzovania nariadenia vnútroštátnymi orgánmi na presadzovanie práva Komisia v roku 2013 predložila návrh na zmenu nariadenia (ES) č. 261/2004 a nariadenia (ES) č. 2027/97⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾. Tento návrh v súčasnosti posudzuje zákonodarný orgán EÚ⁽⁷⁾.

Ako Komisia oznámila vo svojom oznámení zo 7. decembra 2015 o stratégii v oblasti letectva pre Európu⁽⁸⁾, v roku 2016 prijala výkladové usmernenia k nariadeniu (ES) č. 261/2004 a k nariadeniu Rady (ES) č. 2027/97⁽⁹⁾.

Významný vplyv na výklad nariadenia (ES) č. 261/2004 mala judikatúra. Vnútroštátne sudy viackrát žiadali Súdny dvor Európskej únie (ďalej len „Súdny dvor“), aby objasnil určité ustanovenia vrátane kľúčových aspektov nariadenia. Jeho výkladové rozsudky zodpovedajú súčasnému stavu práva EÚ, ktoré musia vnútroštátne orgány uplatňovať. Vyhodnotenie vykonané v r. 2010⁽¹⁰⁾ aj posúdenie vplyvu vykonané v roku 2012⁽¹¹⁾ poukázali na veľké množstvo rozhodnutí vydaných Súdnym dvorom. Z toho jasne vyplýva, že treba prijať opatrenia s cieľom zabezpečiť jednotné chápanie a riadne uplatňovanie nariadenia (ES) č. 261/2004 v celej EÚ.

Týmito výkladovými usmerneniami sa aktualizujú predchádzajúce usmernenia o právach cestujúcich v leteckej doprave tak, aby zahŕňali príslušné súdne rozhodnutia vydané v období od roku 2016 do uverejnenia týchto usmernení. Ich cieľom je okrem iného objasniť viaceré ustanovenia nariadenia (ES) č. 261/2004, najmä vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora⁽¹²⁾. Malo by to umožniť účinnejšie a dôslednejšie presadzovanie súčasných pravidiel. Bol pridaný nový oddiel o hromadnom narušení cestovania (oddiel 6).

Tieto usmernenia sú určené na riešenie problémov, s ktorými sa najčastejšie stretávajú vnútroštátne orgány na presadzovanie práva, cestujúci a ich združenia, Európsky parlament a zástupcovia odvetvia. Ich cieľom nie je pokryť všetky ustanovenia vyčerpávajúcim spôsobom, ani vytvoriť nové právne predpisy. Treba tiež poznamenať, že výkladové usmernenia nemajú vplyv na výklad právnych predpisov Únie, ktorý poskytol Súdny dvor⁽¹³⁾.

⁽⁴⁾ Uznesenie Európskeho parlamentu o fungovaní a uplatňovaní stanovených práv cestujúcich v leteckej doprave [2011/2150(INI)] (<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=SK&reference=P7-TA-2012-99>).

⁽⁵⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd (Ú. v. ES L 285, 17.10.1997, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

⁽⁶⁾ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave [COM(2013) 130 final z 13. marca 2013].

⁽⁷⁾ 2013/0072(COD).

⁽⁸⁾ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Stratégia v oblasti letectva pre Európu [COM(2015) 598 final, 7.12.2015].

⁽⁹⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd (Ú. v. ES L 285, 17.10.1997, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

⁽¹⁰⁾ Steer Davies Gleave, *Evaluation of Regulation 261/2004* [Hodnotenie nariadenia (ES) č. 261/2004], hlavná záverečná správa, február 2010.

⁽¹¹⁾ Pracovný dokument útvarov Komisie Posúdenie vplyvu – Sprievodný dokument k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave, Brusel, SWD(2013) 62 final z 13. 3. 2013, a návrh nariadenia, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004 [COM(2013) 130 final].

⁽¹²⁾ V texte sa systematicky uvádzajú jednoznačné odkazy na príslušné rozhodnutia Súdneho dvora; ak takýto odkaz neexistuje, rozhodujúci je výklad nariadenia Komisiou.

⁽¹³⁾ Pozri článok 19 ods. 1 Zmluvy o Európskej únii.

Tieto usmernenia sa týkajú aj nariadenia (ES) č. 2027/97 a Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (ďalej len „Montrealský dohovor“) ⁽¹⁴⁾. Nariadenie (ES) č. 2027/97 slúži na dva účely: po prvé na zosúladienie právnych predpisov EÚ o zodpovednosti leteckých dopravcov, pokiaľ ide o cestujúcich a ich batožinu, s ustanoveniami Montrealského dohovoru, ktorého jednou zo zmluvných strán je EÚ; a po druhé na rozšírenie uplatňovania ustanovení dohovoru aj na letecké služby poskytované na území členského štátu.

Okrem toho sa v týchto usmerneniach riešia aj otázky právomoci v súvislosti s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1215/2012 ⁽¹⁵⁾.

Ako Komisia oznámila vo svojej stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu ⁽¹⁶⁾, preskúmala rámec práv cestujúcich a 29. novembra 2023 navrhla ďalšie zmeny nariadenia (ES) č. 261/2004 ⁽¹⁷⁾. Komisia sa týmito výkladovými usmerneniami nesnaží nahradiť uvedený návrh ani návrh z roku 2013 na zmenu nariadenia (ES) č. 2027/97, ale skôr zabezpečiť lepšie uplatňovanie a presadzovanie nariadenia (ES) č. 261/2004 a nariadenia (ES) č. 2027/97.

2. ROZSAH PÔSOBNOSTI NARIADENIA (ES) Č. 261/2004

2.1. Územná pôsobnosť

2.1.1. Geografický rozsah pôsobnosti

Článkom 3 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa obmedzuje rozsah pôsobnosti nariadenia na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy, a na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného v tretej krajine (t. j. v krajine, ktorá nie je členským štátom) na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy, ak prevádzkujúci letecký dopravca má licenciu v členskom štáte (ďalej len „dopravca EÚ“).

Podľa článku 355 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) sa právne predpisy EÚ neuplatňujú na krajiny a územia uvedené v prílohe II k ZFEÚ ⁽¹⁸⁾. Namiesto toho tieto krajiny a územia podliehajú osobitným dohodám o pridružení stanoveným v štvrtej časti ZFEÚ. Na Faerské ostrovy sa navyše nevzťahuje právo EÚ ⁽¹⁹⁾. Preto sa tieto územia v zmysle nariadenia (ES) č. 261/2004 ⁽²⁰⁾ musia považovať za krajiny mimo EÚ.

Naopak, podľa článku 355 ods. 1 ZFEÚ sa ustanovenia zmlúv vzťahujú na Guadeloupe, Francúzsku Guyanu, Martinik, Mayotte, Réunion, Svätý Bartolomej, Svätý Martin, Azory, Madeiru a Kanárske ostrovy. Preto sú tieto územia v zmysle nariadenia (ES) č. 261/2004 súčasťou členských štátov, na ktorý sa vzťahuje zmluva.

⁽¹⁴⁾ Rozhodnutie Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 o uzavretí Európskym spoločenstvom dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor) (Ú. v. EÚ L 194, 18.7.2001, s. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/convention/2001/539/oj>).

⁽¹⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1215/2012 z 12. decembra 2012 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach (Ú. v. EÚ L 351, 20.12.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1215/oj>).

⁽¹⁶⁾ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti [COM(2020) 789 final, 9.12.2020].

⁽¹⁷⁾ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 261/2004, (ES) č. 1107/2006, (EÚ) č. 1177/2010, (EÚ) č. 181/2011 a (EÚ) 2021/782, pokiaľ ide o presadzovanie práv cestujúcich v Únii [COM(2023) 753 final, 29.11.2023].

⁽¹⁸⁾ Pozri prílohu II k ZFEÚ (http://ec.europa.eu/archives/lisbon_treaty/index_sk.htm).

⁽¹⁹⁾ Článok 355 ods. 5 písm. a) ZFEÚ.

⁽²⁰⁾ Nariadenie sa uplatňuje na Island a Nórsko v súlade s Dohodou o Európskom hospodárskom priestore a na Švajčiarsko v súlade s Dohodou medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave (1999).

2.1.2. Pojem „let“ v súlade s článkom 3 ods. 1 písm. a)

Súdny dvor konštatoval, že cestu, ktorá zahŕňa let tam a let späť, nemožno považovať za jeden a ten istý let. Je opodstatnené pojem „let“ v zmysle nariadenia (ES) č. 261/2004 vykladať tak, že v podstate pozostáva z činnosti leteckej dopravy, čím určitým spôsobom znamená jednu „jednotku“ tejto dopravy uskutočnenú leteckým dopravcom, ktorý stanovuje jej trasu⁽²¹⁾. Z toho dôvodu sa článok 3 ods. 1 písm. a) nariadenia (ES) č. 261/2004 neuplatňuje na cestu tam a späť, pri ktorej cestujúci, ktorí pôvodne odleteli z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, na späťcestnej ceste priletia naspäť na toto letisko letom prevádzkovaným leteckým dopravcom, ktorý nie je dopravca EÚ, a odleteli z letiska nachádzajúceho sa v krajine mimo EÚ. Okolnosť, že let tam a let späť sú predmetom jednej rezervácie, nemá vplyv na výklad tohto ustanovenia⁽²²⁾.

Ak cesta cestujúceho – od prvého odchodu cestujúceho do jeho cieľového miesta – pozostáva z viacerých letov, tieto lety sa na účely nariadenia považujú za celok, ak boli rezervované ako jeden celok alebo, inými slovami, boli predmetom jednej rezervácie. Preto sa pri určovaní, či sa uplatňuje nariadenie (ES) č. 261/2004, musí brať do úvahy miesto počiatočného odletu a cieľové miesto celej cesty bez ohľadu na prípadné zastávky alebo letiská použité počas cesty⁽²³⁾.

2.1.3. Lety, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 261/2004

Vo viacerých rozsudkoch Súdny dvor objasnil, že nariadenie sa môže vzťahovať na narušenie cestovania na prípojných letoch, ku ktorému došlo mimo EÚ, alebo na incidenty na prípojných letoch prevádzkovaných dopravcom mimo EÚ.

Narušenie letu môže spadať do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 261/2004, aj keď k nemu došlo mimo EÚ pri prípojnóm lete z EÚ do krajiny mimo EÚ so zastávkou mimo EÚ a s výmenou lietadla. Súdny dvor potvrdil, že právo na náhradu za veľké meškanie letov sa uplatňuje, ak boli dva alebo viac letov rezervované ako jeden celok⁽²⁴⁾.

Pokiaľ ide o stranu povinnú nahradiť škodu cestujúcemu v prípade narušenia cesty, Súdny dvor spresnil, že každý prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý sa podieľal na vykonaní aspoň jedného z prípojných letov, je povinný zaplatiť túto náhradu bez ohľadu na to, či let prevádzkovaný týmto dopravcom bol alebo nebol príčinou narušenia cesty⁽²⁵⁾.

V prípade prípojných letov, ktoré boli predmetom jednej rezervácie a boli uskutočnené na základe dohody o spoločnom využívaní kódu s leteckým dopravcom EÚ, ktorý uskutočnil prvý let (úsek), a leteckým dopravcom mimo EÚ, ktorý uskutočnil druhý úsek, môže cestujúci podať žalobu o náhradu škody proti leteckému dopravcovi EÚ, aj keď príčina meškania vznikla na druhom úseku⁽²⁶⁾.

Podobne v prípade prípojných letov z krajiny mimo EÚ do EÚ so zastávkou v EÚ, ktoré boli rezervované ako jeden celok, Súdny dvor rozhodol, že ak príčina veľkého meškania vznikla pri prvom lete, ktorý na základe dohody o spoločnom využívaní kódu uskutočnil letecký dopravca z krajiny mimo EÚ, cestujúci môže podať žalobu o náhradu škody proti leteckému dopravcovi z EÚ, ktorý uskutočnil druhý let⁽²⁷⁾.

Ak celý prípojný let z EÚ do krajiny mimo EÚ zabezpečoval letecký dopravca z krajiny mimo EÚ a rezervácia bola vykonaná u leteckého dopravcu z EÚ, cestujúci má nárok na náhradu škody od leteckého dopravcu z krajiny mimo EÚ, ktorý zabezpečoval lety v mene tohto leteckého dopravcu z EÚ, ak tento cestujúci dosiahol svoje cieľové miesto s meškaním viac ako 3 hodiny vzniknutým na druhom úseku uvedeného letu⁽²⁸⁾.

⁽²¹⁾ Vec C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400, bod 40.

⁽²²⁾ Vec C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400, bod 53.

⁽²³⁾ Vec C-537/17, Wegener, ECLI:EU:C:2018:361, bod 18; Vec C-191/19, Air Nostrum, ECLI:EU:C:2020:339, bod 26; Vec C-451/20, Airhelp, ECLI:EU:C:2022:123, bod 25; Vec C-436/21, flightright, ECLI:EU:C:2022:762, bod 20.

⁽²⁴⁾ Vec C-537/17, Wegener, ECLI:EU:C:2018:361, bod 25.

⁽²⁵⁾ Vec C-502/18, České aerolinie, ECLI:EU:C:2019:604, body 20 až 26.

⁽²⁶⁾ Vec C-502/18, České aerolinie, ECLI:EU:C:2019:604, bod 33.

⁽²⁷⁾ Vec C-367/20, KLM Royal Dutch Airlines, ECLI:EU:C:2020:909, bod 33.

⁽²⁸⁾ Vec C-561/20, United Airlines, ECLI:EU:C:2022:266, bod 44.

Hoci sa uvedené príklady týkali prípojných letov uskutočňovaných leteckými dopravcami na základe dohôd o spoločnom využívaní kódu, Súdny dvor spresnil, že žiadne ustanovenie nariadenia nepodmieňuje klasifikáciu prípojného letu existenciou osobitného právneho vzťahu medzi dopravcami, ktorí prevádzkujú lety tvoriace prípojný let ⁽²⁹⁾.

Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa preto vzťahuje aj na cestujúcich na prípojnom lete zloženom z viacerých letov prevádzkovaných samostatnými prevádzkujúcimi leteckými dopravcami, ktorí nie sú v osobitnom právnom vzťahu, ak tieto lety spojila cestovná kancelária, ktorá účtovala celkovú cenu a vydala na túto operáciu jednu letenku ⁽³⁰⁾.

2.1.4. Lety, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 261/2004

Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa nevzťahuje na cestujúcich na prípojných letoch prevádzkovaných leteckým dopravcom EÚ, ktoré boli predmetom jednej rezervácie, ak sa letisko odletu prvého úseku cesty aj letisko priletu druhého úseku cesty nachádzajú v krajine mimo EÚ a len letisko, na ktorom sa uskutoční zastávka, sa nachádza na území členského štátu ⁽³¹⁾. Súdny dvor teda spresnil, že uplatniteľnosť nariadenia v prípade prípojného letu by sa mala stanoviť výlučne na základe geografickej polohy prvého letiska odletu a letiska cieľového miesta cesty cestujúceho. Ak sú oba lety mimo územia EÚ, na cestujúcich na takýchto letoch sa nevzťahuje nariadenie (ES) č. 261/2004, aj keď mali jedno alebo viac zastávok v EÚ.

2.1.5. Rozsah pôsobnosti nariadenia (ES) č. 261/2004 vzhľadom na náhradu a/alebo poskytnutie pomoci v krajine mimo EÚ, a vplyvy na práva príjemcov podľa nariadenia (ES) č. 261/2004

V článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia (ES) č. 261/2004 sa stanovuje, že nariadenie sa uplatňuje na cestujúcich, ktorí odlietajú z letiska nachádzajúceho sa mimo EÚ (t. j. v krajine mimo EÚ) a cestujú do EÚ, ak let prevádzkuje letecký dopravca, ktorý má licenciu v členskom štáte EÚ („letecký dopravca EÚ“), pokiaľ im nebola poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc v tejto krajine mimo EÚ.

Môže vzniknúť otázka, či cestujúci, ktorí letia do EÚ z letiska krajiny mimo EÚ, majú nárok na práva podľa nariadenia (ES) č. 261/2004, ak podľa právnych predpisov krajiny mimo EÚ v oblasti práv cestujúcich už boli uspokojené ich nároky na:

1. protislužby (napríklad cestovná poukážka) alebo náhradu [ktorej výška sa môže líšiť od sumy uvedenej v nariadení (ES) č. 261/2004] a
2. pomoc (ako je náhrada nákladov alebo presmerovanie podľa článku 8, ako aj stravovanie, nápoje, ubytovanie v hoteli a komunikačné prostriedky podľa článku 9 nariadenia).

Tu je dôležitá spojka „a“. Napríklad, ak bol cestujúcim splnený len jeden z týchto dvoch nárokov (napr. protislužby a náhrada podľa bodu 1), môžu stále žiadať o uspokojenie druhého nároku (v tomto prípade poskytnutie pomoci podľa bodu 2).

Ak boli tieto dva nároky uspokojené v čase odletu buď na základe miestnych právnych predpisov, alebo na základe dobrovoľnosti, cestujúci si nemôžu uplatniť žiadne ďalšie práva podľa nariadenia (ES) č. 261/2004, pretože nariadenie by sa neuplatňovalo ⁽³²⁾.

Súdny dvor ⁽³³⁾ však konštatoval, že nemožno pripustiť, aby cestujúci mohol byť zbavený ochrany poskytovanej nariadením (ES) č. 261/2004 za jednoduchého predpokladu, že môže mať nárok na určitú náhradu v krajine mimo EÚ. V tomto ohľade by prevádzkujúci letecký dopravca mal preukázať, že náhrada poskytnutá v krajine mimo EÚ zodpovedá účelu náhrady zaručenej nariadením (ES) č. 261/2004, alebo že podmienky vzniku nároku na túto náhradu a pomoc, ako aj rôzne podrobnosti ich uplatnenia sú rovnocenné s podmienkami stanovenými nariadením (ES) č. 261/2004.

⁽²⁹⁾ Vec C-436/21, flightright, ECLI:EU:C:2022:762, bod 28.

⁽³⁰⁾ Vec C-436/21, flightright, ECLI:EU:C:2022:762, bod 31.

⁽³¹⁾ Vec C-451/20, Airhelp, ECLI:EU:C:2022:123, bod 41.

⁽³²⁾ Vec C-367/20, KLM Royal Dutch Airlines, ECLI:EU:C:2020:909, body 18 a 25.

⁽³³⁾ Vec C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618, bod 28.

2.2. Vecný rozsah pôsobnosti

2.2.1. Neuplatňovanie nariadenia (ES) č. 261/2004 na cestujúcich prepravovaných vrtuľníkom

Podľa článku 3 ods. 4 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa nariadenie vzťahuje len na lietadlá s pevnými krídlami, ktoré prevádzkuje licencovaný letecký dopravca. Preto sa nevzťahuje na služby vrtuľníkov.

2.2.2. Neuplatňovanie nariadenia (ES) č. 261/2004 na cestujúcich, ktorí sú prepravovaní bezplatne alebo za znížené cestovné, ktoré nie je priamo alebo nepriamo dostupné pre verejnosť

Podľa článku 3 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa nariadenie neuplatňuje na cestujúcich, ktorí sa prepravujú bezplatne alebo za znížené cestovné, ktoré nie je priamo alebo nepriamo dostupné pre verejnosť.

„Bezplatná preprava“ je, že letecký dopravca prepravuje cestujúceho bez akéhokoľvek peňažného záväzku zo strany cestujúceho. Tento pojem sa nevzťahuje na prípady, keď je letecké cestovné znížené na nulu, ale cestujúci musia ešte zaplatiť dane a iné poplatky, aby dostali lístky.

Ak bol lístok získaný za zvýhodnenú cenu, rozhodujúcim faktorom je, či je táto zľava vyhradená pre určitú skupinu osôb, alebo je otvorená pre každého, kto si ju chce rezervovať, aj keď môže spĺňať určité podmienky alebo požiadavky. Takéto lístky by sa stále považovali za „verejne dostupné“ a na ich držiteľov by sa vzťahovalo nariadenie.

Do tohto ustanovenia však spadá osobitné cestovné, ktoré leteckí dopravcovia ponúkajú svojim zamestnancom. Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa nevzťahuje ani na cestujúceho, ktorý cestuje s letenkou za zvýhodnené cestovné vydanú leteckým dopravcom v rámci sponzorstva podujatia, ktorého výhody sú obmedzené na určité špecifické osoby a na vydanie ktorej sa vyžaduje predchádzajúce a individuálne povolenie od tohto leteckého dopravcu ⁽³⁴⁾.

Naopak, v článku 3 ods. 3 sa stanovuje, že nariadenie sa uplatňuje na cestujúcich, ktorí majú letenky vydané leteckým dopravcom alebo cestovnou kanceláriou v rámci programu pre častého zákazníka alebo iného obchodného programu.

Pokiaľ ide o dočatá, Súdny dvor rozhodol, že z rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 261/2004 sú vylúčení cestujúci, ktorí cestujú bezplatne z dôvodu nízkeho veku, ale nemajú pridelené miesto alebo palubný lístok a ktorých mená nie sú uvedené v rezervácii, ktorú si vytvorili ich rodičia ⁽³⁵⁾.

2.2.3. Požiadavka na prítomnosť cestujúcich pri odbavení

Z článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 261/2004 vyplýva, že na to, aby sa na cestujúcich vzťahovalo toto nariadenie: i) musia mať potvrdenú rezerváciu a ii) musia sa včas dostaviť na odbavenie. Druhá požiadavka neplatí v prípade zrušenia letu.

Tieto dve podmienky sú kumulatívne: prítomnosť cestujúceho pri odbavení nemožno predpokladať na základe skutočnosti, že cestujúci má potvrdenú rezerváciu na príslušný let ⁽³⁶⁾. Účinnosť článku 3 ods. 2 vyžaduje, aby sa cestujúci dostavili na letisko v dostatočnom časovom predstihu, konkrétne k zástupcovi prevádzkujúceho leteckého dopravcu, aby mohli byť prepravení do želanej destinácie, a to aj v prípade, že sa zúčastnili odbavenia online ešte pred odchodom na letisko ⁽³⁷⁾.

Pokiaľ ide o preukázanie, že cestujúci sa skutočne dostavili na odbavenie, Súdny dvor potvrdil, že cestujúci, ktorí majú potvrdenú rezerváciu na let a nastúpili na tento let, sa musia považovať za cestujúcich, ktorí riadne splnili požiadavku dostaviť sa na odbavenie pred letom bez toho, aby museli na tento účel predložiť palubný lístok alebo iný doklad potvrdzujúci ich prítomnosť v stanovenej lehote na odbavenie na meškajúci let. Bolo by na leteckom dopravcovi, aby preukázal, že títo cestujúci neboli prepravovaní týmto letom ⁽³⁸⁾.

⁽³⁴⁾ Vec C-316/20, SATA International – Azores Airlines, ECLI:EU:C:2020:966, bod 19.

⁽³⁵⁾ Vec C-686/20, Vueling Airlines, ECLI:EU:C:2021:859, bod 31.

⁽³⁶⁾ Vec C-756/18, easyJet Airline, ECLI:EU:C:2019:902, bod 25.

⁽³⁷⁾ Vec C-474/22, Laudamotion GmbH, ECLI:EU:C:2024:73, bod 21.

⁽³⁸⁾ Vec C-756/18, easyJet Airline, ECLI:EU:C:2019:902, body 28, 29, 30 a 33.

Súdny dvor potvrdil, že požiadavka dostaviť sa na odbavenie je nevyhnutná v prípadoch, keď si cestujúci chcú uplatniť nárok na náhradu škody za veľké meškanie letu pri prilete⁽³⁹⁾. Je to dôležité poznamenať v situáciách, keď sú cestujúci vopred informovaní o meškaní svojho letu a rozhodnú sa nedostaviť na letisko, či už preto, že sa rozhodli už necestovať, alebo preto, že si sami zabezpečili náhradnú dopravu.

2.2.4. Uplatňovanie na prevádzkujúcich leteckých dopravcov

V súlade s článkom 3 ods. 5 nariadenia (ES) č. 261/2004 je za záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia vždy zodpovedný prevádzkujúci letecký dopravca, a nie napríklad iný letecký dopravca, ktorý mohol letenku predat'. Pojem prevádzkujúci letecký dopravca je opísaný v odôvodnení 7 nariadenia (ES) č. 261/2004 ako dopravca, „ktorý uskutočňuje alebo zamýšľa uskutočniť let bez ohľadu na to, či s vlastným alebo s prenajatým lietadlom alebo s prenajatým lietadlom aj s posádkou alebo na akomkoľvek inom základe“⁽⁴⁰⁾.

Súdny dvor objasnil, že v prípade „prenájmu lietadla s posádkou“, keď jedna letecká spoločnosť (prenajímateľ) poskytuje lietadlo a posádku inej leteckej spoločnosti (nájomca), nemožno prenajímateľa považovať za prevádzkujúceho leteckého dopravcu na účely nariadenia (ES) č. 261/2004. Je to preto, že prevádzkovú zodpovednosť za let stále nesie nájomca, a nie letecký dopravca, ktorý si prenajal svoje lietadlo a posádku⁽⁴¹⁾.

Pokiaľ ide o prevádzkovú licenciu leteckého dopravcu, Súdny dvor spresnil, že na spoločnosť, ktorá podala žiadosť o prevádzkovú licenciu, ktorá ešte nebola vydaná v čase uskutočnenia pravidelného letu, sa nemôže vzťahovať nariadenie (ES) č. 261/2004. Preto, aby mali cestujúci právo na náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004, musí mať letecký dopravca platnú prevádzkovú licenciu⁽⁴²⁾.

2.2.5. Udalosti, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 261/2004

Nariadením (ES) č. 261/2004 sa chránia cestujúci v prípade odmietnutia nástupu na palubu, zrušenia, meškania, preradenia do vyššej kategórie a preradenia do nižšej kategórie. Tieto prípady, ako aj práva udelené cestujúcim pri ich výskyte sú opísané v nasledujúcich oddieloch.

2.2.6. Neuplatňovanie nariadenia (ES) č. 261/2004 na multimodálne cesty

Na multimodálne cesty využívajúce viac než jeden druh dopravy v rámci jedinej zmluvy o preprave sa nariadenie (ES) č. 261/2004 nevzťahuje. Viac informácií o tom nájdete v oddiele 6.

2.2.7. Rozsah pôsobnosti nariadenia (ES) č. 261/2004 vo vzťahu k smernici (EÚ) 2015/2302 (smernica o balíkoch cestovných služieb)

V článku 3 ods. 6 a odôvodnení 16 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa stanovuje, že toto nariadenie sa uplatňuje aj na lety v rámci balíka výletných služieb, okrem prípadov, keď sa balík výletných služieb zruší z iných dôvodov, než je zrušenie letu (napríklad v prípade zrušenia rezervácie hotela). Uvádza sa v ňom aj to, že práva udelené podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 nemajú vplyv na práva udelené cestujúcim podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302⁽⁴³⁾. Cestujúci majú teda v zásade práva tak vo vzťahu ku organizátorovi balíka služieb podľa smernice (EÚ) 2015/2302, ako aj k prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi podľa nariadenia (ES) č. 261/2004. V článku 14 ods. 5 smernice (EÚ) 2015/2302 sa takisto stanovuje, že právo na náhradu alebo na zníženie ceny podľa tejto smernice nemá vplyv na práva cestujúcich podľa nariadenia (ES) č. 261/2004, ale upresňuje sa, že náhrada alebo zníženie ceny udelené na základe nariadení o právach cestujúcich a podľa tejto smernice sa od seba musia odpočítavať, aby sa predišlo príliš veľkej náhrade.

⁽³⁹⁾ Vec C-474/22, Laudamotion GmbH, ECLI:EU:C:2024:73, bod 34.

⁽⁴⁰⁾ Pozri aj vymedzenie „prevádzkujúceho leteckého dopravcu“ v článku 2 písm. b).

⁽⁴¹⁾ Vec C-532/17, Wirth, ECLI:EU:C:2018:527, bod 26.

⁽⁴²⁾ Vec C-292/18, Breyer, ECLI:EU:C:2018:99, bod 28.

⁽⁴³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ a ktorou sa zrušuje smernica Rady 90/314/EHS (Ú. v. EÚ L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>). Podľa článku 29 smernice (EÚ) 2015/2302 sa odkazy na smernicu 90/314/EHS v nariadení považujú za odkazy na smernicu (EÚ) 2015/2302.

Ani nariadenie (ES) č. 261/2004, ani smernica (EÚ) 2015/2302 sa však nezaoberajú otázkou, či organizátor balíka služieb alebo prevádzkujúci letecký dopravca v konečnom dôsledku znáša náklady na svoje prekryvajúce sa povinnosti ⁽⁴⁴⁾. Riešenie takýchto záležitostí bude preto závisieť od zmluvných ustanovení medzi organizátormi a leteckými dopravcami a od príslušných vnútroštátnych právnych predpisov. Akékoľvek opatrenia prijaté v tejto súvislosti (vrátane praktických opatrení na zabránenie príliš veľkej náhrade) nesmú mať negatívny vplyv na možnosť cestujúcich predložiť svoje nároky buď organizátorovi balíka služieb, alebo leteckému dopravcovi a získať príslušné nároky v rámci práv, ktoré nevyplývajú zo smernice (EÚ) 2015/2302.

V tejto súvislosti Súdny dvor rozhodol, že podľa článku 8 ods. 2 nariadenia (ES) č. 261/2004 cestujúci, ktorí majú podľa smernice o balíkoch cestovných služieb právo požadovať od organizátora cesty náhradu nákladov na letenku, už nemôžu požadovať od leteckého dopravcu náhradu nákladov na túto letenku podľa nariadenia (ES) č. 261/2004, a to ani vtedy, ak organizátor cesty nie je finančne schopný uhradiť náklady na letenku a neprijal žiadne opatrenia na zabezpečenie takejto náhrady ⁽⁴⁵⁾. Inými slovami, cestujúci, ktorí sú oprávnení žiadať náhradu od svojho organizátora cesty podľa smernice (EÚ) 2015/2302, nemôžu žiadať náhradu od leteckého dopravcu podľa nariadenia (ES) č. 261/2004.

Cestujúci však môže požiadať o náhradu škody priamo leteckého dopravcu v prípade meškania alebo zrušenia letu o 3 hodiny alebo viac, a to aj v prípade, že medzi ním a príslušným leteckým dopravcom nebola uzavretá zmluva a let je súčasťou balíka služieb ⁽⁴⁶⁾.

3. UDALOSTI POSKYTUJÚCE PRÁVA PODĽA NARIADENIA (ES) č. 261/2004

3.1. Odmietnutie nástupu do lietadla

3.1.1. Pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“

Pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ sa nevzťahuje len na odmietnutie nástupu do lietadla, ktoré bolo spôsobené prekročením kapacity rezervácií, ale uplatňuje sa aj na odmietnutie nástupu do lietadla z iných dôvodov, medzi ktoré patria prevádzkové problémy ⁽⁴⁷⁾. V súlade s článkom 2 písm. j) nariadenia (ES) č. 261/2004 sa „odmietnutie nástupu do lietadla“ netýka prípadu, keď existujú oprávnené dôvody na odmietnutie prepravy cestujúcich, hoci sa včas prezentovali na let, ako sú napríklad dôvody súvisiace so zdravím, bezpečnosťou alebo bezpečnostnou ochranou, alebo nedostatočnými cestovnými dokumentmi.

Ak pôvodný let cestujúceho, ktorý má potvrdenú rezerváciu, má meškanie a cestujúci bude presmerovaný na iný let, nepredstavuje to odmietnutie nástupu do lietadla v zmysle článku 2 písm. j) nariadenia (ES) č. 261/2004.

Ak bola cestujúcemu odmietnutá preprava na spätnom lete kvôli tomu, že prevádzkujúci letecký dopravca zrušil let tam a presmeroval cestujúceho na iný let, ide o odmietnutie nástupu do lietadla a je to dôvodom na dodatočnú náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

Súdny dvor potvrdil, že pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ zahŕňa aj preventívne odmietnutie nástupu do lietadla, ktoré sa vzťahuje na situácie, keď prevádzkujúci letecký dopravca vopred informuje cestujúcich, že im proti ich vôli odmietne nástup na let, na ktorý mali potvrdenú rezerváciu ⁽⁴⁸⁾.

Súdny dvor takisto spresnil, že v prípade preventívneho odmietnutia nástupu do lietadla je letecký dopravca povinný poskytnúť cestujúcim náhradu podľa článku 4 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004, aj keď sa cestujúci nedostavili na nástup za podmienok stanovených v článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 261/2004 ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁴⁾ Pokiaľ však ide o „právo na nápravu“, pozri článok 13 nariadenia (ES) č. 261/2004 a článok 22 smernice (EÚ) 2015/2302.

⁽⁴⁵⁾ Vec C-163/18, Aegean Airlines, ECLI:EU:C:2019:585, bod 44.

⁽⁴⁶⁾ Vec C-215/18, Primera Air Scandinavia, ECLI:EU:C:2020:235, bod 38.

⁽⁴⁷⁾ Vec C-22/11, Finnair, ECLI:EU:C:2012:604, bod 26.

⁽⁴⁸⁾ Vec C-238/22, LATAM Airlines Group, ECLI:EU:C:2023:815, bod 28.

⁽⁴⁹⁾ Vec C-238/22, LATAM Airlines Group, ECLI:EU:C:2023:815, bod 39.

Ak cestujúci, ktorí majú rezerváciu zahŕňajúcu odlet a návrat, nemôžu nastúpiť na spätočný let, pretože nenastúpili na odlet („no-show“), môže sa to považovať za porušenie podmienok leteckého dopravcu. To isté platí, keď cestujúcim, ktorí sú držiteľmi rezervácie vrátane prípojných letov, nie je umožnené nastúpiť na let, pretože nenastúpili na predchádzajúce lety. Obchodné podmienky leteckých dopravcov musia byť v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi, ktorými sa transponujú ustanovenia právnych predpisov EÚ o ochrane spotrebiteľa, ako sú ustanovenia smernice Rady 93/13/EHS z 5. apríla 1993 o nekalých podmienkach v spotrebiteľských zmluvách⁽³⁰⁾. Súdny dvor zatiaľ nerozhodol, či ide o odmietnutie nástupu do lietadla v zmysle článku 2 písm. j) nariadenia (ES) č. 261/2004. Takýto postup navyše môže byť zakázaný vnútroštátnymi právnymi predpismi.

Ak cestujúcim, ktorí cestujú s domácim zvieratom, nie je umožnený nástup na palubu, pretože nemajú príslušné doklady pre domáce zvieratá alebo preprava zvieratá nie je v súlade s podmienkami leteckého dopravcu, neznamená to, že im bol odmietnutý nástup do lietadla.

Ak sa však cestujúcim odmietne nastúpenie do lietadla následkom chyby pozemného leteckého personálu pri kontrole ich cestovných dokladov (vrátane víz), ide o odmietnutie nástupu do lietadla v zmysle článku 2 písm. j) nariadenia (ES) č. 261/2004.

V tejto súvislosti Súdny dvor rozhodol, že v nariadení (ES) č. 261/2004 sa nepriznáva dotknutému leteckému dopravcovi právomoc jednostranne a s konečnou platnosťou posúdiť a rozhodnúť, či je odmietnutie nástupu do lietadla primerane odôvodnené, a v dôsledku toho zbaviť dotknutých cestujúcich ochrany, na ktorú majú podľa tohto nariadenia nárok⁽³¹⁾.

Štandardné prepravné podmienky nemôžu obsahovať ustanovenie, ktorým sa obmedzujú alebo rušia povinnosti leteckého dopravcu podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 odškodniť cestujúceho v prípade odmietnutia nástupu do lietadla z dôvodu údajne nedostatočných cestovných dokladov⁽³²⁾.

Iná situácia nastane, ak letecký dopravca a jeho posádka odmietnu cestujúcemu umožniť vstup na palubu z bezpečnostných dôvodov v súlade s článkom 2 písm. j). Na overenie cestovných dokladov a (vstupných) vízových požiadaviek pre krajiny cieľového miesta by leteckí dopravcovia mali naplno využívať databázu IATA Timatic a poradiť sa s verejnými orgánmi (veľvyslanectvami a ministerstvami zahraničných vecí) príslušných cieľových krajín a viesť príslušné záznamy s cieľom zabrániť, aby bol cestujúcim nesprávne odmietnutý nástup do lietadla. Členské štáty by mali zabezpečiť, že do IATA/Timatic budú poskytovať komplexné a aktuálne informácie týkajúce sa cestovných dokladov, najmä v súvislosti s vízovými povinnosťami alebo oslobodeniami od týchto povinností.

V súvislosti s cestovaním osôb so zdravotným postihnutím alebo osôb so zníženou pohyblivosťou sa uvádza odkaz na článok 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006⁽³³⁾ a príslušné výkladové usmernenia⁽³⁴⁾.

3.1.2. Práva spojené s odmietnutím nástupu do lietadla

Odmietnutie nástupu do lietadla proti vôli cestujúceho poskytuje: i) právo na „náhradu škody“ v zmysle článku 7 nariadenia (ES) č. 261/2004; ii) cestujúcemu právo vybrať si medzi náhradou, presmerovaním alebo zmenou rezervácie v neskoršej fáze, ako je stanovené v článku 8 a iii) právo na „starostlivosť“ podľa článku 9.

⁽³⁰⁾ Ú. v. ES L 95, 21.4.1993, s. 29 (ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

pozri aj vec C-290/16, Air Berlin/VZBV, ECLI:EU:C:2017:523, body 46 až 49.

⁽³¹⁾ Vec C-584/18, Blue Air – Airline Management Solutions, ECLI:EU:C:2020:324, body 92 a 94.

⁽³²⁾ Vec C-584/18, Blue Air – Airline Management Solutions, ECLI:EU:C:2020:324, bod 103.

⁽³³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave (Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

⁽³⁴⁾ Výkladové usmernenia k uplatňovaniu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave [SWD(2012) 171 final z 11.6.2012] [aktualizuje sa po prijatí revidovaných usmernení].

3.2. Zrušenie

3.2.1. Vymedzenie zrušenia

V článku 2 písm. l) nariadenia (ES) č. 261/2004 sa „zrušenie“ vymedzuje ako neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované.

K zrušeniu v zásade dochádza, keď sa upustí od pôvodného plánu letu a cestujúci tohto letu sa pripoja k cestujúcim iného, rovnako plánovaného letu, ale nezávisle od pôvodného letu. V článku 2 písm. l) sa od leteckého dopravcu nevyžaduje výslovné rozhodnutie o zrušení⁽⁵⁵⁾.

Let, ktorý sa uskutočnil medzi miestom odletu a príletu v súlade s plánovaným letovým poriadkom, ale počas ktorého sa uskutočnila neplánovaná zastávka, nemožno považovať za zrušený⁽⁵⁶⁾.

Naopak podľa Súdneho dvora⁽⁵⁷⁾ nie je možné v zásade vyvodiť záver o existencii meškania alebo zrušenia letu na základe oznamu „meškanie“ alebo „zrušenie“ uvedeného na letiskovej informačnej tabuli alebo sprostredkovaného zamestnancami leteckého dopravcu. Rovnako skutočnosť, že si cestujúci vyzdvihli späť svoju batožinu alebo, že im boli vydané nové palubné vstupenky, v zásade nepredstavuje rozhodujúci faktor na stanovenie toho, že bol let zrušený. Tieto okolnosti totiž nesúvisia s objektívnymi charakteristickými vlastnosťami letu ako takého a môžu vzniknúť v dôsledku rôznych faktorov. Súdny dvor najmä poukázal na skutočnosť, že tieto prípady (t. j. oznámenie, že let „mešká“ alebo je „zrušený“) možno „pripísať nesprávnej klasifikácii alebo činiteľom existujúcim na dotknutom letisku, alebo tiež môžu nastať v súvislosti s časom čakania a nevyhnutnosťou v prípade dotknutých cestujúcich prenocovať v hoteli“.

3.2.2. Zmena času odletu

Bez toho, aby bol dotknutý oddiel 3.3.1 a s cieľom zabrániť situácii, kedy leteckí dopravcovia prezentujú let ako neustále „meškajúci“ namiesto „zrušený“, je užitočné zdôrazniť rozdiel medzi „zrušením“ a „meškaním“. Let sa vo všeobecnosti môže považovať za zrušený, keď sa zmení jeho číslo letu, ale v praxi to nemusí byť vždy rozhodujúcim kritériom. Let môže mať v skutočnosti také dlhé meškanie, že jeho odlet bude o deň neskôr, než bol plánovaný, a preto dostane anotované číslo letu (napr. XX 1234a namiesto XX 1234), aby sa odlíšil od letu v tento nasledujúci deň, ktorý má rovnaké číslo. V tomto prípade by sa však aj napriek tomu mohol považovať za zmeškaný let a nie za zrušený let. To by sa malo posúdiť v každom jednotlivom prípade.

Napríklad let sa nepovažuje za „zrušený“, ak prevádzkujúci letecký dopravca posunie čas odletu o menej ako 3 hodiny bez toho, aby vykonal akékoľvek iné zmeny tohto letu⁽⁵⁸⁾.

Let sa však musí považovať za „zrušený“, ak prevádzkujúci letecký dopravca posunie čas odletu o viac ako 1 hodinu⁽⁵⁹⁾.

3.2.3. Prípady lietadla, ktoré sa vráti na miesto svojho odletu

Pojem „zrušenie“, ako je stanovený v článku 2 písm. l) nariadenia (ES) č. 261/2004, zahŕňa aj prípad lietadla, ktoré vzlietlo, ale z akéhokoľvek dôvodu bolo následne nútené vrátiť sa na letisko odletu, kde boli cestujúci uvedeného lietadla presmerovaní na iné lety. Okolnosť, že bol zabezpečený odlet lietadla, no lietadlo sa následne vrátilo na letisko odletu bez dosiahnutia cieľového miesta určeného v letovom poriadku, má za následok, že let, tak ako bol pôvodne plánovaný, nemožno považovať za uskutočnený⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁵⁾ Vec C-83/10, Sousa Rodríguez a iní, ECLI:EU:C:2011:652, bod 29.

⁽⁵⁶⁾ Vec C-32/16, Wunderlich, ECLI:EU:C:2016:753, bod 27.

⁽⁵⁷⁾ Spojené veci C-402/07 a C-432/07, *Sturgeon a iní*, ECLI:EU:2009:716, body 37 a 38.

⁽⁵⁸⁾ Spojené veci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, *Azurair a iní*, ECLI:EU:C:2021:1038, bod 87.

⁽⁵⁹⁾ Vec C-263/20, *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:1039, bod 35; vec C-395/20, *Corendon Airlines*, ECLI:EU:C:2021:1041, bod 23.

⁽⁶⁰⁾ Vec C-83/10, Sousa Rodríguez a iní, ECLI:EU:C:2011:652, bod 28.

3.2.4. Presmerovaný let

Ak je let presmerovaný na letisko, ktoré nezodpovedá letisku uvedenému ako cieľové miesto v súlade s pôvodným cestovným plánom, považuje sa to za zrušenie letu, pokiaľ letisko priletu a letisko pôvodného cieľového miesta neslúži tomu istému mestu alebo regiónu, v takom prípade sa to môže považovať za meškanie ⁽⁶¹⁾. Ak teda presmerovaný let pristane na inom ako pôvodne plánovanom letisku, ktoré neobsluhuje tú istú obec, mesto alebo región, cestujúci majú nárok na náhradu za zrušenie letu ⁽⁶²⁾.

3.2.5. Dôkazné bremeno v prípade zrušenia

V článku 5 ods. 4 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa ukladá leteckým dopravcom dôkazné bremeno, pokiaľ ide o to, či a kedy boli cestujúci individuálne informovaní o zrušení ich letu.

K povinnosti informovať cestujúcich o zrušení letu pozri aj oddiel 4.4.6.

3.2.6. Práva spojené so zrušením

Zrušenie letu poskytuje: i) právo na náhradu, presmerovanie alebo návrat podľa článku 8 nariadenia (ES) č. 261/2004; ii) právo na „starostlivosť“, ako je vymedzená v článku 9 a iii) podľa článku 5 ods. 1 písm. c) právo na „náhradu“ v zmysle článku 7. Základným princípom článku 5 ods. 1 písm. c) je, že náhrada má byť vyplatená, ak cestujúci nebol v dostatočnom predstihu informovaný o zrušení letu.

Náhrada sa však nevypláti, ak v súlade s článkom 5 ods. 3 dopravca môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia ⁽⁶³⁾.

3.3. Meškanie

3.3.1. Meškanie pri odlete

Podľa článku 6 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004 ak má odlet letu meškanie, dotknutí cestujúci majú právo na starostlivosť podľa článku 9, ako aj na úhradu nákladov na letenku a na spätný let podľa článku 8 ods. 1 písm. a). Základný princíp článku 6 ods. 1 je, že práva závisia od dĺžky meškania a vzdialenosti letu. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že právo na presmerovanie, ako sa stanovuje v článku 8 ods. 1 písm. b), nespadá pod článok 6 ods. 1, keďže sa možno domnievať, že letecký dopravca sa v prvom rade snaží riešiť príčinu meškania s cieľom minimalizovať nepríjemnosť, ktorú spôsobil cestujúcim.

3.3.2. „Veľké meškanie“ pri prilete

Súdny dvor rozhodol, že meškanie pri prilete minimálne tri hodiny dáva cestujúcim rovnaké práva, čo sa týka náhrady, ako pri zrušení ⁽⁶⁴⁾ (viac podrobností pozri v oddiele 4.4.5 o náhrade).

3.3.3. Meranie meškania pri prilete a pojem „čas priletu“

Súdny dvor dospel k záveru, že pojem „čas priletu“ používaný na určenie rozsahu meškania letu, ktorému boli cestujúci vystavení v prípade meškania pri prilete, zodpovedá okamihu, v ktorom sú otvorené aspoň jedny z dverí lietadla, za predpokladu, že v tomto momente môže cestujúci lietadlo opustiť ⁽⁶⁵⁾. Komisia sa domnieva, že prevádzkujúci letecký dopravca by mal čas priletu zaregistrovať napríklad na základe vyhlásenia podpísaného posádkou lietadla alebo pracovníkom pozemnej obsluhy lietadiel. Čas priletu by sa mal na požiadanie bezplatne poskytnúť vnútroštátnemu orgánu na presadzovanie práva a cestujúcim ako dôkaz o dodržiavaní nariadenia (ES) č. 261/2004.

⁽⁶¹⁾ Vec C-826/19, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2021:318, bod 44.

⁽⁶²⁾ Vec C-253/21, TUIfly GmbH, ECLI:EU:C:2021:840, bod 27.

⁽⁶³⁾ Pozri oddiel 5 o mimoriadnych okolnostiach.

⁽⁶⁴⁾ Spojené veci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon a iní, ECLI:EU:C:2009:716, bod 69. Pozri aj spojené veci C-581/10 a C-629/10, Nelson a iní, ECLI:EU:C:2012:657, bod 40, a vec C-413/11, Germanwings, ECLI:EU:C:2013:246, bod 19.

⁽⁶⁵⁾ Vec C-452/13, Germanwings, ECLI:EU:C:2014:2141, bod 27.

„Plánovaný čas priletu“, ktorý sa používa ako východiskový bod pre výpočet meškania, je čas, ktorý je stanovený v letovom poriadku a uvedený v rezervácii (letenka alebo iný doklad ⁽⁶⁶⁾) príslušného cestujúceho ⁽⁶⁷⁾.

Na určenie rozsahu meškania priletu, ktoré utrpel cestujúci presmerovaného letu, ktorý pristál na inom letisku, ako je letisko, pre ktoré bola vykonaná rezervácia, ale ktoré obsluhuje to isté mesto alebo región, je potrebné vychádzať z času, kedy cestujúci skutočne dosiahne na konci prestupu buď letisko, pre ktoré bola vykonaná rezervácia, alebo prípadne iné blízke miesto určenia dohodnuté s prevádzkujúcim leteckým dopravcom ⁽⁶⁸⁾.

Ak mal let pri prilete meškanie tri hodiny alebo viac a ak toto meškanie bolo čiastočne spôsobené udalosťou, ktorá sa považuje za mimoriadnu okolnosť, a čiastočne inou príčinou, meškanie, ktoré možno pripísať mimoriadnej okolnosti, sa musí odpočítvať od celkového meškania príslušného letu, aby sa posúdilo, či sa má vyplatiť náhrada za meškanie priletu tohto letu ⁽⁶⁹⁾.

3.4. Zvýšenie a zníženie triedy

3.4.1. Vymedzenie zvýšenia a zníženia triedy

Zvýšenie a zníženie triedy sú upravené v článku 10 ods. 1 a 2 nariadenia (ES) č. 261/2004.

Príslušné právo cestujúceho je spojené so zmenou triedy kabíny alebo triedy služby, t. j. ekonomickej, biznis a prvej triedy. Nevzťahuje sa na výhody poskytované v dôsledku vyššieho cestovného v rámci tej istej triedy (napr. pokiaľ ide o osobitné sedenie alebo stravovanie). Kúpa iného cestovného v rámci tej istej triedy cestujúcich sa preto na účely tohto článku nepovažuje za zvýšenie alebo zníženie triedy. Podobne cestujúci, ktorým sa v kabíne neposkytuje zaobchádzanie zodpovedajúce ich rezervácii (napr. pokiaľ ide o sedenie alebo stravovanie), ale ktorí stále cestujú v rovnakej triede, nie sú preradení do nižšej triedy. Môžu však mať nárok na vrátenie sumy zaplatenej za službu, ktorá im nebola poskytnutá podľa podmienok leteckého dopravcu a/alebo podľa vnútroštátnych právnych predpisov.

Vymedzenie zníženia triedy (alebo jej zvýšenia) sa vzťahuje na triedu služby, na ktorú bola letenka kúpená a nie na akékoľvek iné výhody ponúkané v rámci programu pre častých zákazníkov alebo podľa iného obchodného programu, ktoré ponúka letecký dopravca alebo cestovná kancelária.

3.4.2. Práva spojené so zvýšením a znížením triedy

V prípade zvýšenia triedy letecký dopravca nemôže požadovať akúkoľvek dodatočnú platbu. V prípade zníženia triedy je náhrada formou úhrady určitého percenta z ceny letenky stanovená v článku 10 ods. 2 písm. a), b) a c) nariadenia (ES) č. 261/2004.

Cena, ktorá sa zohľadní pri určovaní náhrady pre dotknutých cestujúcich, je cena letu, na ktorom boli preradení do nižšej triedy, pokiaľ táto cena nie je uvedená na letenke oprávňujúcej cestujúceho na prepravu týmto letom. V tomto prípade musí vychádzať z časti ceny letenky, ktorá zodpovedá podielu vzdialenosti tohto letu a celkovej vzdialenosti, ktorú je cestujúci oprávnený precestovať. Táto cena nezahŕňa dane a poplatky uvedené na letenke, pokiaľ povinnosť zaplatiť tieto dane a poplatky ani ich výška nezávisí od triedy, do ktorej bola letenka zakúpená ⁽⁷⁰⁾.

⁽⁶⁶⁾ Spojené veci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, Azurair a iní, ECLI:EU:C:2021:1038, bod 68.

⁽⁶⁷⁾ Vec C-654/19, FP Passenger Service, ECLI:EU:C:2020:770, bod 25.

⁽⁶⁸⁾ Vec C-826/19, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2021:318, bod 49.

⁽⁶⁹⁾ Vec C-315/15, Pešková a Peška, ECLI:EU:C:2017:342, bod 54.

⁽⁷⁰⁾ Vec C-255/15, Mennens, ECLI:EU:C:2016:472, body 32 a 43.

4. PRÁVA CESTUJÚCICH

4.1. Právo na informácie

4.1.1. Všeobecné právo na informácie

V článku 14 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa spresňuje znenie upozornenia, ktoré musí byť pri odbavovaní zobrazené čitateľne a tak, aby ho cestujúci zreteľne videli. Toto oznámenie by malo byť fyzicky alebo elektronicky zobrazené v čo najväčšom počte príslušných jazykov. To sa musí vykonať nielen pri odbavení na letisku, ale aj v kioskoch na letisku, online a ideálne aj pri nástupe do lietadla.

Navyše kedykoľvek letecký dopravca poskytne cestujúcim čiastočné, zavádzajúce alebo chybné informácie o ich právach, buď individuálne alebo na všeobecnej báze, prostredníctvom reklám v médiách alebo publikácií na svojom webovom sídle, malo by sa to považovať za porušenie nariadenia (ES) č. 261/2004 v súlade s článkom 15 ods. 2 spolu s odôvodnením 20 a môže to tiež predstavovať nekalé a zavádzajúce obchodné praktiky podnikateľov voči spotrebiteľom podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/29/ES ⁽⁷¹⁾.

V prípade meškania, odmietnutia nástupu do lietadla alebo zrušenia letu je prevádzkujúci letecký dopravca povinný informovať cestujúcich o presnom názve a adrese spoločnosti, od ktorej môžu títo cestujúci požadovať náhradu škody, a prípadne uviesť dokumenty, ktoré musia byť priložené k ich žiadosti o náhradu škody. Naopak, prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný informovať cestujúcich o presnej výške náhrady, ktorú môžu potenciálne získať ⁽⁷²⁾.

4.1.2. Informácie, ktoré sa majú poskytnúť v prípade meškania, odmietnutia nástupu do lietadla alebo zrušenia

V článku 14 ods. 2 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa stanovuje, že prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla alebo zrušil let, musí poskytnúť každému postihnutému cestujúcemu písomné informácie, ktoré obsahujú pravidlá náhrady a pomoci. Ďalej sa v ňom stanovuje, že letecký dopravca musí „písomné informácie poskytnúť aj každému cestujúcemu postihnutému meškaním v čase aspoň dvoch hodín“. Požiadavka poskytnúť dotknutým cestujúcim podrobné písomné vysvetlenie ich práv sa teda výslovne vzťahuje na prípady odmietnutia nástupu do lietadla, zrušenia a meškania. Keďže meškanie môže vzniknúť pri odlete, ale môže sa vyskytnúť aj v cieľovom mieste, prevádzkujúci letecký dopravca by sa mal tiež snažiť informovať cestujúcich postihnutých meškaním trvajúcim aspoň tri hodiny v ich cieľovom mieste. Len takto môže byť každý cestujúci riadne informovaný v súlade s výslovnými požiadavkami článku 14 ods. 2 ⁽⁷³⁾. Takýto prístup je v úplnom súlade s rozhodnutím Súdneho dvora vo veci *Sturgeon* ⁽⁷⁴⁾, v ktorom konštatoval, že na účel práva na náhradu podľa článku 7 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa s cestujúcimi, ktorí boli vystavení meškaniu trvajúcemu aspoň tri hodiny, musí zaobchádzať rovnako ako s cestujúcimi, ktorých lety sú zrušené.

Požiadavka na poskytovanie informácií podľa článku 14 ods. 2 nariadenia (ES) č. 261/2004 nemá vplyv na požiadavky na informácie podľa iných ustanovení práva EÚ, najmä článku 8 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ ⁽⁷⁵⁾ a článku 7 ods. 4 smernice 2005/29/ES. Vynechanie podstatných informácií a poskytovanie zavádzajúcich informácií o právach cestujúcich môže takisto predstavovať nekalú obchodnú prax podnikateľov voči spotrebiteľom podľa smernice 2005/29/ES.

⁽⁷¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/29/ES z 11. mája 2005 o nekalých obchodných praktikách podnikateľov voči spotrebiteľom na vnútornom trhu, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 84/450/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/7/ES, 98/27/ES a 2002/65/ES a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 („smernica o nekalých obchodných praktikách“) (Ú. v. EÚ L 149, 11.6.2005, s. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj>).

⁽⁷²⁾ Spojené veci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, Azurair a iní, ECLI:EU:C:2021:1038, bod 108.

⁽⁷³⁾ Informácie poskytované cestujúcim, pokiaľ ide o zoznam vnútroštátnych orgánov na presadzovanie práva v EÚ, môžu odkazovať na webové sídlo Komisie, na ktorom sú uvedené všetky kontaktné údaje vnútroštátnych orgánov na presadzovanie práva.

⁽⁷⁴⁾ Spojené veci C-402/07 a C-432/07, *Sturgeon* a iní, ECLI:EU:C:2009:716, bod 69.

⁽⁷⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ z 25. októbra 2011 o právach spotrebiteľov, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 93/13/EHS a smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/44/ES a ktorou sa zrušuje smernica Rady 85/577/EHS a smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/7/ES (Ú. v. EÚ L 304, 22.11.2011, s. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

4.2. Právo na náhradu, presmerovanie alebo zmenu rezervácie v prípade odmietnutia nástupu do lietadla alebo zrušenia

V článku 8 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa leteckým dopravcom ukladá povinnosť ponúknuť cestujúcim trojitý výber medzi týmito možnosťami:

- vrátenie ceny letenky ⁽⁷⁶⁾ ⁽⁷⁷⁾ a v prípade prípojov spätočný let na letisko odletu pri najbližšej príležitosti,
- presmerovanie do cieľového miesta buď pri najbližšej príležitosti, alebo
- presmerovanie k neskoršiemu dátumu podľa želania cestujúceho za porovnateľných prepravných podmienok v závislosti od dostupnosti miest.

Ak prevádzkujúci letecký dopravca musí ponúknuť možnosť voľby medzi refundáciou a presmerovaním, musí dotknutým cestujúcim poskytnúť komplexné informácie o všetkých možnostiach týkajúcich sa refundácie a presmerovania. Podľa článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 261/2004 musia cestujúci po informovaní o zrušení letu dostať od prevádzkujúceho leteckého dopravcu informácie o presmerovaní. Dotknutí cestujúci nie sú povinní sami aktívne prispievať k vyhľadávaniu príslušných informácií ⁽⁷⁸⁾.

Vo všeobecnosti platí, že keď je cestujúci informovaný o zrušení letu alebo je mu odmietnutý nástup do lietadla a keď je správne informovaný o dostupných možnostiach, cestujúci si musia vybrať jednu z ponúknutých možností podľa článku 8 ods. 1 len raz. V prípadoch, keď si cestujúci vybral jednu z troch možností uvedených v článku 8 ods. 1 písm. a), b) a c), letecký dopravca už nemá povinnosti spojené s ďalšími dvoma možnosťami. Napriek tomu sa povinnosť vyplatiť náhradu môže naďalej uplatňovať v súlade s článkom 5 ods. 1 písm. c) v spojení s článkom 7.

Letecký dopravca by mal zároveň ponúknuť možnosť voľby medzi vrátením peňazí a presmerovaním. V prípade prípojných letov by mal letecký dopravca zároveň ponúknuť možnosť vybrať si medzi vrátením peňazí a spätočným letom na letisko odletu a presmerovaním. Náklady na presmerovanie alebo spätočný let znáša letecký dopravca. Ak letecký dopravca nesplní svoju povinnosť ponúknuť pri najbližšej príležitosti presmerovanie alebo návrat za porovnateľných prepravných podmienok, musí cestujúcemu uhradiť náklady na náhradný let do cieľového miesta alebo na spätočný let. Dôkazné bremeno, že presmerovanie bolo vykonané pri najbližšej príležitosti, nesie prevádzkujúci letecký dopravca ⁽⁷⁹⁾. To isté platí pre spätočný let do prvého miesta odletu. Ak letecký dopravca neponúkne možnosť výberu medzi vrátením peňazí a presmerovaním a v prípade prípojných letov medzi vrátením peňazí a spätočným letom na letisko odletu a presmerovaním, ale jednostranne sa rozhodne vrátiť cestujúcemu peniaze, cestujúci má nárok na ďalšiu úhradu cenového rozdielu oproti novej letenke za porovnateľných prepravných podmienok.

Ak bola rezervácia vykonaná prostredníctvom tretej strany, napríklad rezervačnej platformy, je v prípade zrušenia letu povinnosťou leteckého dopravcu poskytnúť dotknutým cestujúcim pomoc, napríklad im ponúknuť vrátenie peňazí za letenku za cenu, za ktorú bola zakúpená, a v prípade potreby aj spätočný let do prvého miesta odletu ⁽⁸⁰⁾.

Keď však letecký dopravca môže preukázať, že kontaktoval cestujúcich a tí súhlasili s poskytnutím svojich osobných kontaktných údajov, a že sa snažil poskytnúť pomoc požadovanú podľa článku 8, ale cestujúci si napriek tomu pomohli alebo zorganizovali presmerovanie sami, potom letecký dopravca môže konštatovať, že nie je zodpovedný za žiadne dodatočné náklady, ktoré cestujúcim vznikli, a môže sa rozhodnúť neuhradiť im ich.

⁽⁷⁶⁾ Cena letenky sa uhradí za časť alebo časti nevykonanej cesty a za časť alebo časti už vykonanej cesty, ak let už nemá zmysel vzhľadom na pôvodný cestovný plán cestujúceho. V zásade platí, že pokiaľ sa cestujúci rozhodnú vrátiť sa na letisko odletu, časť alebo časti už vykonanej cesty nespĺňajú svoj účel v súvislosti s pôvodným cestovným plánom.

⁽⁷⁷⁾ Cena letenky, ktorá sa má zohľadniť na účely určenia náhrady, ktorú má letecký dopravca vrátiť cestujúcemu v prípade zrušenia letu, zahŕňa rozdiel medzi sumou zaplatenou týmto cestujúcim a sumou prijatou leteckým dopravcom, ktorá zodpovedá provízií vybranej osobou, ktorá koná ako sprostredkovateľ medzi týmito dvoma stranami, pokiaľ táto provízia nebola stanovená bez vedomia leteckého dopravcu (vec C-601/17, Harms, ECLI:EU:C:2018:702, bod 20).

⁽⁷⁸⁾ Vec C-354/18, Rusu, ECLI:EU:C:2019:637, bod 56.

⁽⁷⁹⁾ Vec C-354/18, Rusu, ECLI:EU:C:2019:637, bod 62.

⁽⁸⁰⁾ Vec C-601/17, Harms, ECLI:EU:C:2018:702, bod 12.

Pokiaľ ide o formu úhrady, zo štruktúry článku 7 ods. 3 vyplýva, že úhrada nákladov na letenku sa uskutočňuje predovšetkým vo forme peňažnej sumy. Naopak, úhrada cestovnými poukazmi a/alebo inými službami je prezentovaná ako doplnkový spôsob úhrady, pretože podlieha dodatočnej podmienke „podpísaného súhlasu cestujúceho“⁽⁸¹⁾.

V tejto súvislosti Súdny dvor objasnil, že pojem „súhlas“ sa má chápať v súlade s jeho obvyklým významom ako slobodný a informovaný súhlas. V kontexte článku 7 ods. 3 si preto tento pojem vyžaduje slobodný a informovaný súhlas cestujúcich s úhradou nákladov na letenku vo forme cestovného poukazu⁽⁸²⁾.

Pokiaľ ide o pojem „podpísaný súhlas“, Súdny dvor takisto objasnil, že nemusí nevyhnutne existovať vlastnoručný alebo digitálny podpis cestujúceho, ak dotknutí cestujúci dostali jasné a úplné informácie, ktoré im umožnili urobiť účinnú a informovanú voľbu a dať slobodný a informovaný súhlas s úhradou nákladov na ich cestovný lístok cestovným poukazom, a nie peňažnou sumou. Ak sú tieto podmienky splnené, „podpísaný súhlas“ sa môže považovať za daný, ak cestujúci vyplnil príslušnú časť online formulára na webovom sídle leteckého dopravcu⁽⁸³⁾.

Ak sa cestujúcim ponúkne možnosť pokračovať v ceste alebo presmerovať cestu, musí sa to uskutočniť „za porovnateľných prepravných podmienok“. Či sú prepravné podmienky porovnateľné, môže závisieť od viacerých faktorov a rozhodovať o tom sa musí v každom jednotlivom prípade osobitne. V závislosti od okolností sa odporúčajú tieto osvedčené postupy:

- a) podľa možnosti by cestujúci nemali byť preradení do dopravných zariadení nižšej triedy v porovnaní s triedou na rezervácii (v prípade zníženia triedy sa uplatňuje náhrada stanovená v článku 10);
- b) presmerovanie by sa malo ponúknuť bez dodatočných nákladov pre cestujúceho, aj ak sú cestujúci presmerovaní na let s iným leteckým dopravcom, na iný druh dopravy, vo vyššej triede alebo za vyššie cestovné, než cestujúci zaplatil za pôvodnú službu;
- c) musí sa vynaložiť primerané úsilie, aby sa vyšlo ďalším prípojom;
- d) pri použití iného leteckého dopravcu alebo alternatívneho druhu dopravy na časť cesty, ktorá nebola ukončená podľa plánu, celkový cestovný čas by mal byť primerane čo najbližšie k plánovanému cestovnému času pôvodnej cesty v tej istej alebo, ak je to potrebné, vo vyššej triede prepravy;
- e) ak je k dispozícii niekoľko letov s porovnateľnými časovými plánmi, cestujúci majúci právo na presmerovanie by mali prijať ponuku presmerovania zo strany leteckého dopravcu vrátane leteckých dopravcov, ktorí spolupracujú s prevádzkujúcim leteckým dopravcom; a
- f) ak mali osoby so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou na pôvodnej ceste objednanú pomoc, takáto pomoc by mala byť dostupná aj na alternatívnej trase.

Aby bol prevádzkujúci letecký dopravca oslobodený od povinnosti zaplatiť náhradu podľa článku 7, musí vynaložiť všetky prostriedky, ktoré má k dispozícii, na zabezpečenie primeraného, uspokojivého a včasného presmerovania, vrátane hľadania alternatívnych priamych alebo nepriamych letov, ktoré môžu byť prevádzkované inými leteckými dopravcami, či už patriacimi do tej istej leteckej aliancie alebo nie, s priletom v plánovanom čase, ktorý nie je tak neskorý ako nasledujúci let príslušného leteckého dopravcu⁽⁸⁴⁾. Letecký dopravca môže byť považovaný za leteckého dopravcu, ktorý využil všetky zdroje, ktoré má k dispozícii, len vtedy, ak pri presmerovaní dotknutého cestujúceho na ďalší ním prevádzkovaný let nie je k dispozícii žiadne miesto na inom priamom alebo nepriamom lete, ktoré by dotknutým cestujúcim umožnilo dosiahnuť ich cieľové miesto, ktorý nie je taký neskorý ako nasledujúci let dotknutého leteckého dopravcu, alebo ak uskutočnenie takéhoto presmerovania predstavuje pre dotknutého leteckého dopravcu neúnosnú obeť vzhľadom na kapacity jeho podniku v príslušnom čase⁽⁸⁵⁾.

Ak je aj presmerovaný let prijatý podľa článku 8 ods. 1 písm. b) alebo c) zrušený alebo mešká pri prilete aspoň tri hodiny, vzniká nový nárok na náhradu škody podľa článku 7⁽⁸⁶⁾. Komisia odporúča, aby boli v prípade, keď sa má poskytnúť pomoc, cestujúcim zrozumiteľne vysvetlené jednotlivé možnosti.

⁽⁸¹⁾ Vec C-76/23, Cobult, ECLI:EU:C:2024:253, bod 20.

⁽⁸²⁾ Vec C-76/23, Cobult, ECLI:EU:C:2024:253, bod 22.

⁽⁸³⁾ Vec C-76/23, Cobult, ECLI:EU:C:2024:253, body 29, 34 a 37.

⁽⁸⁴⁾ Vec C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, ECLI:EU:C:2020:460, bod 59.

⁽⁸⁵⁾ Vec C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, ECLI:EU:C:2020:460, bod 61.

⁽⁸⁶⁾ Vec C-832/18, Finnair, ECLI:EU:C:2020:204, body 31 a 33.

Ak si cestujúci rezervoval let tam a späť samostatne u rôznych leteckých dopravcov a let tam sa zruší, peniaze majú byť vrátené len za tento let. V prípade dvoch letov, ktoré sú časťou tej istej zmluvy, ale poskytujú ich rôzni leteckí dopravcovia, by však cestujúcim okrem ich práva na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v prípade zrušenia letu tam mali byť ponúknuté dve možnosti:

- a) preplatenie celej letenky (t. j. oboch letov); alebo
- b) presmerovanie na iný let do cieľovej destinácie.

Napokon vo veľmi špecifickej situácii repatriácie uviaznutých cestujúcich počas vypuknutia pandémie ochorenia COVID-19 Súdny dvor rozhodol, že repatričný let organizovaný členským štátom v rámci konzulárnej pomoci po zrušení letu nepredstavuje „presmerovanie za porovnateľných dopravných podmienok do cieľového miesta“ v zmysle článku 8 ods. 1 písm. b) nariadenia (ES) č. 261/2004, ktoré musí prevádzkujúci letecký dopravca ponúknuť cestujúcemu, ktorého let bol zrušený. Preto cestujúci, ktorý je povinný zaplatiť povinný príspevok na náklady vzniknuté príslušnému členskému štátu, nemá právo na náhradu tohto príspevku na náklady prevádzkujúceho leteckého dopravcu na základe nariadenia (ES) č. 261/2004 ⁽⁸⁷⁾.

Naopak, s cieľom získať náhradu škody od príslušného prevádzkujúceho leteckého dopravcu sa takýto cestujúci môže na vnútroštátnom súde dovoliť toho, že prevádzkujúci letecký dopravca nesplnil jednak svoju povinnosť nahradiť plnú cenu letenky za cenu, za ktorú bola zakúpená, a to za časť alebo časti cesty, ktoré sa neuskutočnili alebo už neslúžia žiadnemu účelu v súvislosti s pôvodným cestovným plánom cestujúceho, a jednak svoju povinnosť poskytnúť pomoc vrátane povinnosti poskytnúť informácie podľa článku 8 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004. Takáto náhrada však musí byť obmedzená na to, čo sa vzhľadom na konkrétne okolnosti každého prípadu ukáže ako nevyhnutné, vhodné a primerané na odstránenie nedostatkov tohto prevádzkujúceho leteckého dopravcu ⁽⁸⁸⁾.

4.3. Právo na starostlivosť v prípade odmietnutia nástupu do lietadla, zrušenia alebo meškania pri odlete

4.3.1. Pojem právo na starostlivosť

Ak cestujúci po udalosti odmietnutia nástupu do lietadla, zrušenia alebo meškania pri odlete súhlasia s ponukou leteckého dopravcu na presmerovanie v neskoršom termíne podľa vlastného želania [článok 8 ods. 1 písm. c)], právo na starostlivosť sa skončí. Právo na starostlivosť v skutočnosti trvá, len pokiaľ musia cestujúci čakať na presmerovanie za porovnateľných dopravných podmienok do ich cieľového miesta pri najbližšej príležitosti [článok 8 ods. 1 písm. b)] alebo na späť let [článok 8 ods. 1 písm. a) druhá zarážka].

4.3.2. Poskytnutie jedla, občerstvenia a ubytovania

Zámerom nariadenia (ES) č. 261/2004 je zabezpečiť, aby bolo primerane postarané o potreby cestujúcich čakajúcich na späť let alebo presmerovanie. Rozsah primeranej starostlivosti sa musí posudzovať v každom jednotlivom prípade osobitne, pričom sa zohľadnia potreby cestujúcich za príslušných okolností a zásada proporcionality (t. j. podľa času čakania). Cena zaplatená za letenku alebo dočasný charakter spôsobených nepríjemností by nemali narušiť toto právo na starostlivosť.

So zreteľom na článok 9 ods. 1 písm. a) týkajúci sa jedla a občerstvenia sa Komisia domnieva, že výraz „zodpovedajúce času čakania“ znamená, že prevádzkujúci leteckí dopravcovia by mali poskytnúť cestujúcim primeranú starostlivosť zodpovedajúcu predpokladanej dĺžke meškania a dennej (alebo nočnej) hodine jeho výskytu, v prípade prípojných letov aj na prestupnom letisku, aby majúc na pamäti zásadu proporcionality čo najviac zmiernili nepríjemnosti, ktoré boli spôsobené cestujúcim. Osobitnú pozornosť treba venovať potrebám osôb so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou a detí bez sprievodu.

⁽⁸⁷⁾ Vec C-49/22, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2023:454, bod 33.

⁽⁸⁸⁾ Vec C-49/22, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2023:454, bod 50.

Okrem toho by mala byť cestujúcim ponúknutá bezplatná starostlivosť jasným a prístupným spôsobom, podľa možnosti aj prostredníctvom elektronických komunikačných prostriedkov. To znamená, že cestujúcim by sa nemalo dovoliť robiť vlastné opatrenia, ako napríklad hľadanie a zaplatenie ubytovania a stravy. Namiesto toho majú prevádzkujúci leteckí dopravcovia povinnosť aktívne ponúkať starostlivosť. Prevádzkujúci leteckí dopravcovia by mali takisto zabezpečiť, aby bolo v rámci možnosti prístupné ubytovanie pre osoby so zdravotným postihnutím a ich asistenčné psy.

Ak starostlivosť nie je ponúknutá aj napriek tomu, že by mala byť, cestujúcim, ktorí museli zaplatiť za jedlo a občerstvenie, hotelové ubytovanie, prepravu medzi letiskom a miestom ubytovania a/alebo za telekomunikačné služby, môže letecký dopravca poskytnúť úhradu vzniknutých výdavkov, ak boli nutné, opodstatnené a primerané ⁽⁸⁹⁾.

Ak cestujúci odmietnu primeranú starostlivosť leteckého dopravcu, ktorá musí byť ponúknutá v súlade s článkom 9, a urobia vlastné opatrenia, letecký dopravca nie je povinný uhradiť cestujúcemu vzniknuté výdavky, pokiaľ nie je stanovené inak vo vnútroštátnych právnych predpisoch alebo vopred dohodnuté s leteckým dopravcom. V záujme zabezpečenia rovnakého zaobchádzania s cestujúcimi nesmie takáto náhrada nikdy presiahnuť hodnotu uvedenej „primeranej ponuky“ leteckého dopravcu. Cestujúci by si mali tiež odložiť všetky potvrdenky vzniknutých výdavkov.

V každom prípade cestujúcim, ktorí si myslia, že majú nárok na úhradu väčšiny svojich výdavkov alebo náhradu za škodu spôsobenú v dôsledku meškania vrátane výdavkov, ostáva právo založiť svoje tvrdenia na ustanoveniach Montrealského dohovoru, ako aj na článku 3 nariadenia (ES) č. 2027/97 a obrátiť sa na vnútroštátny súd alebo na príslušný vnútroštátny orgán na presadzovanie práva. V niektorých členských štátoch sa cestujúci možno budú musieť obrátiť na subjekty, ktoré poskytujú alternatívne riešenie spotrebiteľských sporov (pozri oddiel 7.3).

Pokiaľ ide o povinnosť ponúknuť bezplatné ubytovanie v hoteli, Súdny dvor spresnil, že formulácia „ponúkne sa bezplatné ... ubytovanie v hoteli“ vyjadruje vôľu zákonodarcu EÚ zabrániť tomu, aby dotknutí cestujúci museli sami znášať bremeno hľadania hotelovej izby a platenia nákladov za túto izbu, keďže o týchto cestujúcich sa musí postarať letecký dopravca, ktorý musí na tento účel prijať potrebné opatrenia. Zo znenia tohto ustanovenia však výslovne nevyplýva, že okrem povinnosti postarať sa o cestujúcich chcel zákonodarcu EÚ leteckým dopravcom uložiť povinnosť postarať sa o ubytovanie ako také ⁽⁹⁰⁾, napríklad rezerváciou konkrétnej izby na meno cestujúceho.

V podobnom duchu Súdny dvor uviedol, že v prípade incidentu v hoteli nemožno od leteckého dopravcu požadovať, aby len na základe nariadenia (ES) č. 261/2004 nahradil cestujúcemu škodu spôsobenú zavinením zamestnancov hotela, v ktorom sa ubytovanie poskytuje ⁽⁹¹⁾.

Treba pripomenúť, že podľa odôvodnenia 18 nariadenia (ES) č. 261/2004 môže byť starostlivosť obmedzená alebo odmietnutá, ak by jej poskytnutie spôsobilo ďalšie meškание cestujúcim čakajúcim na alternatívny alebo meškajúcim let. Ak má let meškание neskoro večer, ale možno očakávať, že odletí v priebehu niekoľkých hodín, a ak by odoslanie cestujúcich do hotelov a ich návrat na letisko uprostred noci mohli viesť k oveľa väčšiemu meškaniu, mal by mať letecký dopravca možnosť odmietnuť poskytnúť ubytovanie v hoteli a príslušné transfery. Podobne, alebo ak letecký dopravca plánuje vydať poukážky na stravu a nápoje, ale vzápätí je informovaný, že let je pripravený na nastupovanie, mal by mať možnosť odmietnuť poskytnutie tejto starostlivosti. Komisia zastáva názor, že okrem týchto prípadov sa toto obmedzenie má uplatňovať iba vo veľmi výnimočných prípadoch, keďže je potrebné vyvinúť maximálne úsilie na zmiernenie nepríjemností, ktoré boli cestujúcim spôsobené.

Právo na starostlivosť podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 nemá vplyv na povinnosti organizátorov balíkov služieb podľa smernice (EÚ) 2015/2302.

⁽⁸⁹⁾ Vec C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, bod 66.

⁽⁹⁰⁾ Vec C-530/19, Niki Luftfahrt, ECLI:EU:C:2020:635, bod 24.

⁽⁹¹⁾ Vec C-530/19, Niki Luftfahrt, ECLI:EU:C:2020:635, bod 40.

4.3.3. Starostlivosť za mimoriadnych okolností alebo vo výnimočných prípadoch

Podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 je letecký dopravca povinný splniť povinnosť starostlivosti, aj ak je zrušenie letu spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, teda okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani s prijatím všetkých primeraných opatrení. Nariadenie (ES) č. 261/2004 neobsahuje nijakú informáciu umožňujúcu dospieť k záveru, že by uznávalo popri „mimoriadnych okolnostiach“ uvedených v článku 5 ods. 3 odlišnú kategóriu „osobitne mimoriadnych“ okolností, v dôsledku čoho by bol letecký dopravca zbavený všetkých svojich povinností vrátane tých, ktoré vyplývajú z článku 9 tohto nariadenia, a to aj v prípade mimoriadnych okolností, ktoré pretrvávajú dlhší čas, najmä keď sú cestujúci za týchto okolností a udalostí obzvlášť zraniteľní⁽⁹²⁾.

Zámerom nariadenia (ES) č. 261/2004 je, aby sa pri výnimočných udalostiach poskytovala primeraná starostlivosť najmä cestujúcim čakajúcim na presmerovanie podľa článku 8 ods. 1 písm. b). Leteckým spoločnostiam by sa však nemali ukladať sankcie, ak vedľa preukázať, že vynaložili maximálne úsilie na splnenie povinností vyplývajúcich z nariadenia (ES) č. 261/2004 so zreteľom na konkrétne okolnosti spojené s týmito udalosťami a na zásadu proporcionality.

4.4. Právo na náhradu škody v prípade odmietnutia nástupu do lietadla, zrušenia letu, meškania pri prilete, presmerovania a na vrátenie peňazí v prípade zníženia triedy

A. Všeobecne

Prevádzkujúci letecký dopravca je povinný informovať cestujúcich o presnom názve a adrese leteckého dopravcu, od ktorého môžu títo cestujúci požadovať náhradu škody, a prípadne uviesť dokumenty, ktoré musia byť priložené k ich žiadosti o náhradu škody. Prevádzkujúci letecký dopravca však nie je povinný informovať cestujúcich o presnej výške náhrady, ktorú môžu potenciálne získať⁽⁹³⁾.

V prípade odmietnutia nástupu do lietadla proti vôli cestujúceho sa v článku 4 ods. 3 výslovne uvádza, že cestujúci musí byť „okamžite“ odškodnený. To by znamenalo, že ak sa náhrada nevyplatí na mieste, pred odchodom cestujúceho z letiska sa musí prijať aspoň záväzok platby.

Cestujúci, ktorých lety boli zrušené alebo mali veľké meškanie, môžu požadovať vyplatenie náhrady škody v národnej mene svojho bydliska. To bráni vnútroštátnej právnej úprave alebo judikatúre, ktorá vedie k zamietnutiu žaloby podanej na tento účel len z dôvodu, že pohľadávka bola vyjadrená v národnej mene miesta pobytu cestujúceho⁽⁹⁴⁾.

B. Náhrada v prípade odmietnutia nástupu do lietadla

4.4.1. Náhrada, odmietnutie nástupu do lietadla a výnimočné okolnosti

Článok 2 písm. j) a článok 4 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 je potrebné vykladať v tom zmysle, že nárok na náhradu vzniká vždy v prípade odmietnutia nástupu do lietadla a leteckí dopravcovia nemôžu opodstatnene odôvodniť situáciu odmietnutia nástupu do lietadla a nemôžu byť oslobodení od zaplatenia náhrady cestujúcim odvolaním sa na mimoriadne okolnosti⁽⁹⁵⁾.

4.4.2. Náhrada, odmietnutie nástupu do lietadla a prípojný let

Cestujúcim na prípojných letoch musí byť poskytnutá náhrada, ak cestujú na základe jednej zmluvy o preprave s plánom trasy zahŕňajúcim priamo prípojný let, na ktoré boli cestujúcim pri odbavení naraz vydané palubné vstupenky, letecký dopravca im odmieta nástup do lietadla z dôvodu, že prvý let ich rezervácie má meškanie pripísateľné tomuto leteckému dopravcovi a ten sa nesprávne domnieva, že títo cestujúci sa nedostavia včas na nástup do lietadla na druhý let⁽⁹⁶⁾. Na druhej strane, ak cestujúci majú dve samostatné letenky na dva po sebe nasledujúce lety a meškanie prvého letu znamená, že sa nemôžu zaregistrovať včas na nasledujúci let, títo leteckí dopravcovia nie sú povinní platiť náhradu. Ak však meškanie prvého letu trvá viac ako tri hodiny, cestujúci môžu mať nárok na náhradu od leteckého dopravcu, ktorý prevádzkuje tento let.

⁽⁹²⁾ Vec C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, bod 30.

⁽⁹³⁾ Spojené veci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, Azurair a iní, ECLI:EU:C:2021:1038, bod 108.

⁽⁹⁴⁾ Vec C-356/19, Delfly, ECLI:EU:C:2020:633, bod 34.

⁽⁹⁵⁾ Vec C-22/11, Finnair, ECLI:EU:C:2012:604, bod 40.

⁽⁹⁶⁾ Vec C-321/11, Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor, ECLI:EU:C:2012:609, bod 36.

4.4.3. Výška náhrady

Táto náhrada sa vypočíta podľa článku 7 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004. Môže byť znížená o 50 %, ak sú splnené podmienky článku 7 ods. 2.

C. **Náhrada v prípade zrušenia**

4.4.4. Všeobecný prípad

V prípade zrušenia letu treba zaplatiť náhradu:

- ak cestujúci nie sú informovaní v dostatočnom predstihu, t. j. aspoň dva týždne pred plánovaným odletom, a
- ak nie sú presmerovaní v lehote stanovenej v článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia (ES) č. 261/2004 (pozri oddiel E),
- pokiaľ zrušenie nie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani pri prijatí všetkých primeraných opatrení v súlade s článkom 5 ods. 3 (pozri oddiel 5 o mimoriadnych okolnostiach).

Je dôležité poznamenať, že táto náhrada sa má odlišovať od náhrady za veľké meškanie pri prilete.

4.4.5. Výška náhrady

Táto náhrada sa vypočíta podľa článku 7 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004. Môže sa znížiť o 50 %, ak sú splnené podmienky článku 7 ods. 2, t. j. ak sú cestujúci po zrušení pôvodného letu presmerovaní do cieľového miesta a dorazia tam s meškaním najviac 2, 3 alebo 4 hodiny v závislosti od vzdialenosti.

4.4.6. Povinnosť informovať cestujúcich

Prevádzkujúci letecký dopravca musí zaplatiť náhradu aj vtedy, ak cestujúci nebol informovaný o zrušení letu najmenej dva týždne pred plánovaným odletom, pretože sprostredkovateľ (napr. cestovná kancelária, online cestovná agentúra), s ktorým mal cestujúci uzavretú zmluvu o preprave, neposkytol tieto informácie od leteckého dopravcu cestujúcemu včas a cestujúci výslovne nepoveril sprostredkovateľa, aby dostal informácie zaslané prevádzkujúcim leteckým dopravcom ⁽⁹⁷⁾.

Podobne musí prevádzkujúci letecký dopravca zaplatiť náhradu stanovenú v článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia (ES) č. 261/2004 v prípade zrušenia letu, o ktorom cestujúci nebol informovaný aspoň dva týždne pred plánovaným odletom, ak tento letecký dopravca zaslal informácie včas na jedinou e-mailovú adresu, ktorú mu oznámil v priebehu rezervácie, bez toho, aby si bol vedomý toho, že táto adresa môže byť použitá len na kontaktovanie cestovnej kancelárie, prostredníctvom ktorej bola rezervácia uskutočnená, a nie priamo cestujúceho, a že táto cestovná kancelária neposlala cestujúcemu informácie v dostatočnom časovom predstihu ⁽⁹⁸⁾, čo znamená aspoň dva týždne pred plánovaným odletom.

⁽⁹⁷⁾ Vec C-302/16, Krijgsman, ECLI:EU:C:2017:359, bod 31; vec C-263/20, Airhelp, ECLI:EU:C:2021:1039, bod 56.

⁽⁹⁸⁾ Vec C-307/21, Ryanair DAC, ECLI:EU:C:2022:729, bod 30.

D. *Náhrada v prípade veľkého meškania pri prilete*

4.4.7. *„Veľké meškanie“ pri prilete*

Pokiaľ ide o „veľké meškanie“, Súdny dvor rozhodol, že cestujúci, ktorých let má meškanie, môžu čeliť podobnej nepríjemnosti, spočívajúcej v určitej strate času, ako cestujúci, ktorých let bol zrušený⁽⁹⁹⁾. Na základe zásady rovnakého zaobchádzania majú cestujúci, ktorí sa dostanú do svojho cieľového miesta s meškaním tri hodiny alebo viac, nárok na rovnakú náhradu (článok 7) ako cestujúci, ktorých let bol zrušený. Súdny dvor vo svojom rozhodnutí vychádzal predovšetkým z článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) nariadenia (ES) č. 261/2004, v ktorom zákonodarca EÚ spája právne dôsledky vrátane práva na náhradu škody so situáciami, keď cestujúcim, ktorých sa týka zrušenie letu, nebolo ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť cieľové miesto menej ako dve hodiny po plánovanom čase priletu. Súdny dvor z tohto vyvodil záver, že právo na náhradu stanovené v článku 7 nariadenia (ES) č. 261/2004 je zamerané na nápravu straty času v trvaní najmenej troch hodín. Takéto meškanie však nedáva cestujúcim právo na náhradu, ak letecký dopravca môže preukázať, že veľké meškanie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia⁽¹⁰⁰⁾ (pozri oddiel 5 o mimoriadnych okolnostiach).

4.4.8. *Náhrada za veľké meškanie pri prilete v prípade prípojných letov*

Súdny dvor⁽¹⁰¹⁾ zastáva názor, že na účely náhrady stanovenej v článku 7 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa meškanie musí posudzovať voči plánovanému času priletu do cieľového miesta cestujúceho, ako sa vymedzuje v článku 2 písm. h) nariadenia (ES) č. 261/2004, pod ktorým sa v prípade priamo prípojných letov rozumie cieľové miesto posledného letu, ktorým cestoval dotknutý cestujúci.

V súlade s článkom 3 ods. 1 písm. a) nariadenia (ES) č. 261/2004 by mali mať cestujúci, ktorí zmeškali prípojný let v rámci EÚ alebo mimo EÚ kvôli letu prichádzajúcemu z letiska, ktoré sa nachádza na území členského štátu, nárok na náhradu, ak doletia do cieľového miesta s meškaním viac ako tri hodiny. Nezáleží na tom, či je letecký dopravca prevádzkujúci prípojné lety leteckým dopravcom z EÚ alebo mimo EÚ.

Zmeškanie prípojných letov v dôsledku podstatného oneskorenia pri bezpečnostných kontrolách alebo nedodržania času nástupu na svoj let na prestupnom letisku nie je dôvodom vzniku nároku cestujúceho na náhradu.

V prípade prípojných letov, na ktoré sa vzťahuje jediná rezervácia, nárok na náhradu nevzniká, ak letecký dopravca preloží cestujúcich na neskorší let v prípade prvého úseku, pričom im umožní včas nastúpiť na druhý z ich rezervovaných letov⁽¹⁰²⁾.

4.4.9. *Náhrada za veľké meškanie pri prilete, ak cestujúci súhlasí s letom na iné letisko, než na ktoré bola vykonaná rezervácia*

Ak cestujúci súhlasí s letom na iné letisko, než na ktoré bola vykonaná rezervácia, patrí mu náhrada za veľké meškanie pri prilete. Časom priletu, ktorý sa použije na výpočet meškania, je skutočný čas priletu na letisko, na ktoré bola pôvodne vykonaná rezervácia, alebo na iné blízke cieľové letisko dohodnuté s cestujúcim v súlade s článkom 8 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004⁽¹⁰³⁾. Náklady na prepravu medzi náhradným letiskom a letiskom, na ktoré bola pôvodne vykonaná rezervácia, alebo iným blízke cieľovým letiskom dohodnutým s cestujúcim, znáša prevádzkujúci letecký dopravca z vlastnej iniciatívy⁽¹⁰⁴⁾. Ak letecký dopravca túto dopravu neposkytuje alebo neponúka a cestujúci si ju musia zabezpečiť sami, majú cestujúci právo na úhradu vzniknutých nákladov, ktoré vzhľadom na konkrétne okolnosti každého prípadu zostávajú v medziach toho, čo je nevyhnutné, vhodné a primerané⁽¹⁰⁵⁾.

⁽⁹⁹⁾ Spojené veci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon a iní, ECLI:EU:C:2009:716, bod 54.

⁽¹⁰⁰⁾ Spojené veci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon a iní, ECLI:EU:C:2009:716, bod 69.

⁽¹⁰¹⁾ Vec C-11/11, Folkerts, ECLI:EU:C:2013:106, bod 47.

⁽¹⁰²⁾ Vec C-191/19, Air Nostrum, ECLI:EU:C:2020:339, bod 34.

⁽¹⁰³⁾ Vec C-826/19, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2021:318, bod 49.

⁽¹⁰⁴⁾ Vec C-826/19, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2021:318, bod 66.

⁽¹⁰⁵⁾ Vec C-826/19, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2021:318, bod 73.

4.4.10. Výška náhrady

Je dôležité zdôrazniť, že náhrada škody, ktorá sa má cestujúcemu vyplatiť podľa článku 7 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004, sa môže znížiť o 50 %, ak sú splnené podmienky stanovené v článku 7 ods. 2 nariadenia. Hoci sa článok 7 ods. 2 vzťahuje len na presmerovanie cestujúcich, Súdny dvor rozhodol, že zníženie náhrady by sa malo uplatňovať *mutatis mutandis* na cestujúcich, ktorí majú veľké meškanie pri prilete, a to tri hodiny a viac ⁽¹⁰⁶⁾.

Z toho vyplýva, že náhrada, ktorá sa má vyplatiť cestujúcemu, ktorého let má meškanie tri hodiny alebo viac a ktorý dosiahne svoje cieľové miesto tri hodiny alebo viac po pôvodne plánovanom čase priletu, sa môže znížiť o 50 %, ak je meškanie kratšie ako štyri hodiny ⁽¹⁰⁷⁾.

Inými slovami, ak je meškanie pri prilete dlhšie ako tri hodiny a kratšie ako štyri hodiny pri ceste dlhšej ako 3 500 km, náhrada sa môže znížiť o 50 %, a teda predstavuje 300 EUR v súlade s článkom 7 ods. 2 nariadenia (ES) č. 261/2004.

Ak však bol let predĺžený o čas, na základe ktorého vzniká právo na náhradu podľa článku 7, prevádzkujúci letecký dopravca je stále povinný zaplatiť plnú sumu. Nemá možnosť znížiť náhradu škody, ktorá sa má vyplatiť, o 50 % na základe toho, že ponúkol cestujúcim presmerovanie, ktoré im umožnilo bez meškania doraziť do ich cieľového miesta ⁽¹⁰⁸⁾.

4.4.11. Výpočet vzdialenosti na základe „cesty“ na stanovenie náhrady v prípade veľkého meškania v cieľovom mieste

Vo veci *Folkerts* ⁽¹⁰⁹⁾ sa výslovne odkazovalo na pojem „cesta“, pod ktorým sa rozumie viacero prípojných letov. V článku 2 písm. h) nariadenia (ES) č. 261/2004 sa pojem „cieľové miesto“ vymedzuje ako miesto na letenke predloženej pri odbavovaní pulte alebo v prípade priamo prípojných letov, cieľové miesto posledného letu; Podľa článku 7 ods. 4 nariadenia (ES) č. 261/2004, by vzdialenosť, podľa ktorej sa určuje náhrada, ktorá sa má vyplatiť v prípade veľkého meškania v cieľovom mieste, mala vychádzať z „ortodromickej vzdialenosti“ medzi miestom odletu a cieľovým miestom, t. j. z „cesty“ a nie z „ortodromickej vzdialenosti“ medzi rôznymi príslušnými prípojnými letmi, ktoré tvoria „cestu“ ⁽¹¹⁰⁾.

Toto pravidlo pre výpočet vzdialenosti sa uplatňuje aj v prípade, že došlo len k meškaniu na druhom úseku alebo ak veľké meškanie pri prilete bolo spôsobené zrušením letu na druhom úseku, ktorý mal vykonať iný letecký dopravca ako ten, s ktorým dotknutý cestujúci uzavrel zmluvu o preprave ⁽¹¹¹⁾. Rovnaká argumentácia by platila aj pre lety pozostávajúce z viac ako dvoch úsekov.

E. Náhrada v prípade presmerovania

4.4.12. Požiadavka na včasné presmerovanie cestujúcich

Podľa článku 5 ods. 1 písm. c) nemusia prevádzkujúci leteckí dopravcovia platiť náhradu podľa článku 7, ak presmerujú cestujúcich takto:

- ak sú cestujúci informovaní dva týždne až sedem dní pred plánovaným odletom, presmerovanie im musí umožniť odlet maximálne dve hodiny pred pôvodným plánovaným časom odletu a dosiahnutie cieľového miesta maximálne štyri hodiny po pôvodnom plánovanom čase priletu,
- ak sú cestujúci informovaní menej ako sedem dní pred plánovaným odletom, presmerovanie im musí umožniť odlet maximálne hodinu pred pôvodným plánovaným časom odletu a prilet do cieľového miesta maximálne dve hodiny po pôvodnom plánovanom čase priletu ⁽¹¹²⁾.

⁽¹⁰⁶⁾ Spojené veci C-402/07 a C-432/07, *Sturgeon a iní*, ECLI:EU:C:2009:716, bod 63.

⁽¹⁰⁷⁾ Spojené veci C-402/07 a C-432/07, s, ECLI:EU:C:2009:716, bod 63.

⁽¹⁰⁸⁾ Spojené veci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, *Azurair a iní*, ECLI:EU:C:2021:1038, bod 94.

⁽¹⁰⁹⁾ Vec C-11/11, *Folkerts*, ECLI:EU:C:2013:106, bod 18.

⁽¹¹⁰⁾ Vec C-559/16, *Bossen*, ECLI:EU:C:2017:644, bod 33.

⁽¹¹¹⁾ Vec-939/19, *flightright*, ECLI:EU:C:2020:316, bod 22; vec C-592/20, *British Airways*, ECLI:EU:C:2021:312, bod 36.

⁽¹¹²⁾ Vec C-130/18, *flightright GmbH*, ECLI:EU:C:2018:496, bod 23.

4.4.13. Presmerovanie a príchod viac ako dve hodiny po plánovanom čase priletu, ale menej ako tri hodiny

Súdny dvor potvrdil, že cestujúci, ktorí boli informovaní o zrušení svojho letu menej ako sedem dní pred plánovaným časom odletu, majú nárok na náhradu uvedenú v článku 5 ods. 1 písm. c), ak im presmerovanie ponúknuté leteckým dopravcom umožnilo dosiahnuť cieľové miesto viac ako dve hodiny, ale menej ako tri hodiny po plánovanom čase priletu zrušeného letu ⁽¹¹³⁾.

Ak sa však cestujúci presmerujú sami, pretože boli informovaní alebo majú dostatočné dôkazy o tom, že ich let dorazí do cieľového miesta s veľkým meškaním, nemajú nárok na náhradu, ak do cieľového miesta (s novým letom) dorazia s meškaním kratším ako tri hodiny po plánovanom čase priletu pôvodne rezervovaného letu ⁽¹¹⁴⁾.

F. **Vrátenie peňazí v prípade zníženia triedy**

4.4.14. Výpočet čiastky

V súlade s článkom 10 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa náhrada vypláca len za let, pri ktorom bola cestujúcemu znížená trieda, a nie za celú cestu uvedenú na jednej letenke, ktorá môže zahŕňať dva alebo viac prípojných letov. Vyššie uvedené vrátenie peňazí by sa malo vykonať do siedmich dní.

G. **Ďalšia náhrada**

V článku 7 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa stanovuje štandardizovaná pevná náhrada. V článku 12 sa zdôrazňuje, že ustanovenia nariadenia (ES) č. 261/2004 nevylučujú právo cestujúceho na dodatočnú náhradu. Súdny dvor rozhodol, že pojem „ďalšia náhrada“ umožňuje vnútroštátnemu súdu priznať za podmienok stanovených Montrealským dohovorom alebo vnútroštátnym právom náhradu škody vrátane nemajetkovej ujmy, ktorá vznikla porušením zmluvy o leteckej preprave ⁽¹¹⁵⁾. Vnútroštátny súd môže odpočítať náhradu priznanú podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 od ďalšej náhrady, ale nie je povinný tak urobiť ⁽¹¹⁶⁾.

„Ďalšia náhrada“ uvedená v článku 12 nariadenia (ES) č. 261/2004 môže zahŕňať aj náhradu od cestovnej kancelárie na základe práva na zníženie ceny podľa vnútroštátneho práva ⁽¹¹⁷⁾.

5. MIMORIADNE OKOLNOSTI

5.1. **Princíp**

V súlade s ustanovením článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 je letecký dopravca oslobodený od povinnosti platiť náhradu v prípade zrušenia letu alebo veľkého meškania pri prilete, ak môže preukázať, že zrušenie alebo meškanie sú spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

Letecký dopravca preto na oslobodenie od povinnosti platiť náhradu musí súčasne preukázať:

- a) existenciu mimoriadnych okolností a súvislosť medzi týmito okolnosťami a meškaním alebo zrušením a
- b) skutočnosť, že tomuto meškaniu alebo zrušeniu letu sa nedalo zabrániť napriek tomu, že letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia (pozri oddiel 5.3).

Dané mimoriadne okolnosti môžu spôsobiť viac než jedno zrušenie alebo meškanie v cieľovom mieste, ako napríklad v prípade rozhodnutia riadenia letovej prevádzky, ako sa uvádza v odôvodnení 15 nariadenia (ES) č. 261/2004.

⁽¹¹³⁾ Vec C-130/18, flightright GmbH, ECLI:EU:C:2018:496, bod 23.

⁽¹¹⁴⁾ Vec C-54/23, WY/Laudamotion GmbH a Ryanair DAC, ECLI:EU:C:2024:74, bod 24.

⁽¹¹⁵⁾ Vec C-83/10, Sousa Rodríguez a iní, ECLI:EU:C:2011:652, bod 46.

⁽¹¹⁶⁾ Vec C-354/18, Rusu, ECLI:EU:C:2019:637, bod 47.

⁽¹¹⁷⁾ Vec C-153/19, DER Touristik GmbH, ECLI:EU:C:2020:412, bod 36.

Výnimka uvedená v článku 5 ods. 3 sa ako výnimka z hlavného pravidla, t. j. zaplattenia náhrady, ktorá odráža cieľ ochrany spotrebiteľa, musí vykladať prísne⁽¹¹⁸⁾. Preto všetky mimoriadne okolnosti súvisiace s udalosťami, ktoré sú uvedené v odôvodnení 14 nariadenia (ES) č. 261/2004, t. j. politická nestabilita, meteorologické podmienky nezlučiteľné s prevádzkou príslušného letu, bezpečnostné riziká, neočakávané nedostatky v bezpečnosti letu a štrajky, ktoré ovplyvňujú prevádzku prevádzkujúceho leteckého dopravcu, nie sú nevyhnutne dôvodom na oslobodenie od povinnosti zaplatiť náhradu, ale vyžadujú si individuálne posúdenie⁽¹¹⁹⁾.

Súdny dvor vypracoval dve kumulatívne podmienky klasifikácie udalostí ako mimoriadnych okolností, ktoré dôsledne uplatňuje vo svojej judikatúre:

- a) udalosť nesmie byť svojou povahou alebo pôvodom súčasťou bežného výkonu činnosti príslušného leteckého dopravcu a
- b) udalosť musí byť svojou povahou alebo pôvodom mimo skutočnej kontroly leteckého dopravcu⁽¹²⁰⁾.

Leteckí dopravcovia môžu ako dôkaz poskytnúť výňatky z denníkov alebo hlásení incidentov alebo externé dokumenty a stanoviská. Ak sa letecký dopravca odvoláva na takýto dôkaz vo svojej odpovedi na sťažnosť cestujúceho alebo vnútroštátnemu orgánu na presadzovanie práva, mal by tento dôkaz zahrnúť do svojej odpovede. Ak sa letecký dopravca chce brániť odvolaním sa na mimoriadne okolnosti, mal by takýto dôkaz bezplatne poskytnúť vnútroštátnemu orgánu na presadzovanie práva a cestujúcim v súlade s vnútroštátnymi predpismi o prístupe k dokumentom.

5.2. „Vnútorané“ a „vonkajšie“ udalosti

5.2.1. Pojem

Súdny dvor vo svojej judikatúre týkajúcej sa pojmu mimoriadnych okolností v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 konštantne rozhodol, že udalosti, ktorých pôvod je „vnútorný“, sa musia odlišovať od udalostí, ktorých pôvod je „vonkajší“ vo vzťahu k prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi⁽¹²¹⁾.

„Vonkajšie“ udalosti vyplývajú z vonkajších okolností, ktoré sú v praxi viac alebo menej časté, ale ktoré letecký dopravca nemôže ovplyvniť, pretože vznikli v dôsledku prírodnej udalosti alebo činu tretej strany, ako je iný letecký dopravca alebo verejný či súkromný prevádzkovateľ, ktorý zasahuje do letu alebo činnosti letiska⁽¹²²⁾. „Vonkajšie“ udalosti sa vo všeobecnosti považujú za mimoriadne okolnosti.

Udalosti, ktoré nie sú „vonkajšie“, by sa mali kvalifikovať ako „vnútorné“ pre prevádzkujúceho leteckého dopravcu, a preto nie sú mimoriadnymi okolnosťami.

5.2.2. „Vnútorané“ udalosti

– Technické poruchy lietadla

Súdny dvor⁽¹²³⁾ ďalej objasnil, že za „mimoriadne okolnosti“ nemožno považovať technický problém, ktorý sa zistil počas údržby lietadla alebo ktorého príčinou je nedostatočná údržba lietadla. Súdny dvor zastáva názor, že vymedzenie pojmu „mimoriadne okolnosti“ sa nevzťahuje dokonca ani na nečakaný technický problém, ktorý nemožno považovať za dôsledok nedostatočnej údržby a ktorý sa nezistil počas pravidelnej údržby, ak sa týka bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu.

⁽¹¹⁸⁾ Vec C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, bod 17, a citovaná judikatúra.

⁽¹¹⁹⁾ Vec C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, bod 22.

⁽¹²⁰⁾ Vec C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, bod 23; Vec C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, bod 29; Vec C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618, bod 36 a neskoršie prípady.

⁽¹²¹⁾ Súdny dvor toto rozlíšenie prvýkrát vykonal vo veci C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226, bod 39.

⁽¹²²⁾ Vec C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226, bod 41.

⁽¹²³⁾ Vec C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, bod 25.

Napríklad porucha spôsobená predčasným zlyhaním určitých súčiastok lietadla môže predstavovať neočakávanú udalosť. Keďže takáto porucha zostáva vnútorne spojená s veľmi zložitým systémom fungovania lietadla, ktoré prevádzkuje letecký dopravca v často zložitých, až extrémnych, najmä meteorologických, podmienkach, predpokladá sa, že žiadna súčiastka lietadla nevydrží navždy. Treba teda podotknúť, že takáto nečakaná udalosť súvisí s bežným výkonom činnosti leteckého dopravcu ⁽¹²⁴⁾.

To isté v zásade platí aj pre poruchu súčiastky, ktorá je nahradená novou súčiastkou až vtedy, keď sa stane chybnou (súčiastka „on condition“) ⁽¹²⁵⁾.

Skrytá výrobná chyba zistená výrobcom lietadla alebo príslušným orgánom, alebo poškodenie lietadla spôsobené sabotážou alebo terorizmom sa však môžu považovať za mimoriadne okolnosti. To platí aj vtedy, ak výrobca informoval leteckého dopravcu o existencii chyby niekoľko mesiacov pred letom ⁽¹²⁶⁾.

– Mobilné nástupné schodíky

Súdny dvor ⁽¹²⁷⁾ objasnil, že náraz mobilných nástupných schodíkov do lietadla nemožno považovať za „mimoriadnu okolnosť“ oslobodzujúcu leteckého dopravcu od jeho povinnosti poskytnúť náhradu podľa článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004. Mobilné schodíky alebo nástupné chodby sa nevyhnutne používajú v kontexte leteckej prepravy cestujúcich, takže leteckí dopravcovia pravidelne čelia situáciám vyplývajúcim z používania týchto zariadení. Za takýchto okolností sa musí náraz takýchto mobilných schodíkov do lietadla považovať za vnútornú udalosť súvisiacu s bežným výkonom činnosti leteckého dopravcu. Mimoriadnymi okolnosťami by napríklad bolo poškodenie lietadla v dôsledku konania, ktoré nesúvisí s obvyklou službou letiska, napr. teroristický čin alebo sabotáž.

– Nečakaná neprítomnosť členov posádky

Ak člen posádky, ktorého prítomnosť je nevyhnutná pre prevádzku letu, neočakávane chýba krátko pred plánovaným odletom tohto letu z dôvodu choroby alebo dokonca neočakávaného úmrtia, nespadá to pod pojem mimoriadnych okolností v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 ⁽¹²⁸⁾.

– Štrajky zamestnancov leteckých spoločností

Súdny dvor rozhodol, že štrajk zamestnancov prevádzkujúceho leteckého dopravcu nemožno kvalifikovať ako mimoriadnu okolnosť, ak tento štrajk súvisí s požiadavkami týkajúcimi sa pracovnoprávného vzťahu medzi leteckým dopravcom a jeho zamestnancami, ako napríklad v prípade rokovaní o mzdách ⁽¹²⁹⁾.

Toto zistenie sa vzťahuje aj na štrajky organizované odbormi ⁽¹³⁰⁾ a „divoké štrajky“, ktoré vyhlásili zamestnanci leteckých spoločností po nečakanom oznámení reštrukturalizácie leteckého dopravcu ⁽¹³¹⁾. Štrajk zamestnancov prevádzkujúceho leteckého dopravcu v rámci solidarity so štrajkom proti materskej spoločnosti tohto leteckého dopravcu takisto nespadá pod pojem mimoriadnych okolností ⁽¹³²⁾.

Štrajkové opatrenia prijaté na uplatnenie nárokov týchto pracovníkov v materskej spoločnosti nespádajú pod pojem mimoriadnych okolností v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004; to, či sa predtým uskutočnili rokovania so zástupcami zamestnancov, nie je v tejto súvislosti relevantné ⁽¹³³⁾.

⁽¹²⁴⁾ Vec C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618, body 40, 41 a 42.

⁽¹²⁵⁾ Vec C-832/18, Finnair, ECLI:EU:C:2020:204, bod 43.

⁽¹²⁶⁾ Vec C-411/23, D., ECLI:EU:C:2024:498, bod 42; pozri aj vec C-385/23, Finnair, ECLI:EU:C:2024:497, body 37 a 39.

⁽¹²⁷⁾ Vec C-394/14, Siewert, ECLI:EU:C:2014:2377, body 19 a 20.

⁽¹²⁸⁾ Spojené veci C-156/22, C-157/22 a C-158/22, TAP Portugal, ECLI:EU:C:2023:393, bod 26.

⁽¹²⁹⁾ Vec C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226, bod 37.

⁽¹³⁰⁾ Vec C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226, bod 44.

⁽¹³¹⁾ Vec C-195/17, Krüsemann a iní, ECLI:EU:C:2018:258, bod 48.

⁽¹³²⁾ Vec C-613/20, Eurowings, ECLI:EU:C:2021:820, bod 34.

⁽¹³³⁾ Vec C-287/20, Ryanair DAC, ECLI:EU:C:2022:1, bod 33.

Ak však takýto štrajk vyplýva z požiadaviek, ktoré môžu uspokojiť len verejné orgány, a ktoré sú preto mimo skutočnej kontroly príslušného leteckého dopravcu, môže predstavovať mimoriadnu okolnosť ⁽¹³⁴⁾.

5.2.3. „Vonkajšie“ udalosti

V rôznych prípadoch Súdny dvor posudzoval situácie vyplývajúce z prírodných udalostí alebo činov tretích strán. Tieto udalosti možno vo všeobecnosti kvalifikovať ako mimoriadne okolnosti.

Niektoré príklady sú uvedené nižšie.

a) Nálet vtákov

Zrážka lietadla s vtákom, ako aj akékoľvek škody spôsobené takouto zrážkou nie sú neoddeliteľne spojené s prevádzkou lietadla. Takéto okolnosti nie sú súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu, a preto sú mimo jeho účinnej kontroly z dôvodu povahy alebo pôvodu takejto okolnosti. Takáto zrážka sa preto môže klasifikovať ako mimoriadna okolnosť ⁽¹³⁵⁾.

Súdny dvor takisto spresnil, že nie je dôležité, či zrážka skutočne spôsobila škodu na príslušnom lietadle. Cieľ zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich v leteckej doprave, ktorý sa sleduje nariadením (ES) č. 261/2004, ako sa uvádza v jeho odôvodnení 1, znamená, že leteckí dopravcovia nesmú byť podnecovaní k tomu, aby upustili od prijatia opatrení, ktoré si takýto incident vyžaduje, tým, že uprednostnia zachovanie a presnosť svojich letov pred cieľom bezpečnosti ⁽¹³⁶⁾.

V inom prípade Súdny dvor rozhodol, že prerušenie fázy vzletu lietadla spôsobené náletom vtákov, ktoré viedlo k núdzovému brzdeniu lietadla a poškodeniu pneumatík, spadá pod pojem mimoriadnych okolností v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 ⁽¹³⁷⁾.

b) Zrážka s inými lietadlami alebo vozidlami na letisku

Zrážka lietadla v parkovacej polohe s lietadlom inej leteckej spoločnosti spôsobená pohybom lietadla inej leteckej spoločnosti spadá pod pojem mimoriadnych okolností ⁽¹³⁸⁾.

Technická porucha lietadla zaparkovaného na letisku spôsobená zrážkou cateringového vozidla patriaceho tretej strane s lietadlom môže takisto spadať pod pojem mimoriadnych okolností ⁽¹³⁹⁾.

c) Poškodenie lietadla cudzím predmetom

Poškodenie lietadla spôsobené cudzím predmetom, napríklad voľným úlomkom, ktorý leží na vzletovej a pristávacej dráhe, spadá pod pojem mimoriadnych okolností ⁽¹⁴⁰⁾.

d) Benzín na vzletovej a pristávacej dráhe

Prítomnosť benzínu na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá vedie k uzavretiu letiska a následne k značnému meškaniu letu na toto letisko alebo z neho, spadá pod pojem mimoriadnych okolností, ak predmetný benzín nepochádza z lietadla leteckého dopravcu, ktorý let prevádzkuje ⁽¹⁴¹⁾.

⁽¹³⁴⁾ Vec C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226, bod 45.

⁽¹³⁵⁾ Vec C-315/15, Pešková a Peška, ECLI:EU:C:2017:342, bod 24.

⁽¹³⁶⁾ Vec C-315/15, Pešková a Peška, ECLI:EU:C:2017:342, bod 25.

⁽¹³⁷⁾ Vec C-302/22, Freebird Airlines Europe Ltd., ECLI:EU:C:2022:748, bod 23.

⁽¹³⁸⁾ Vec C-264/20, Airhelp, ECLI:EU:C:2021:26, bod 26.

⁽¹³⁹⁾ Vec C-659/21, Orbest, ECLI:EU:C:2022:254, bod 27.

⁽¹⁴⁰⁾ Vec C-501/17, Germanwings, ECLI:EU:C:2019:288, bod 34.

⁽¹⁴¹⁾ Vec C-159/18, Moens, ECLI:EU:C:2019:535, bod 22.

e) Porucha systému doplňovania paliva do lietadla

Ak je letisko pôvodu príslušného letu alebo lietadla zodpovedné za systém doplňovania paliva do lietadla, všeobecný výpadok dodávok paliva možno považovať za mimoriadnu okolnosť ⁽¹⁴²⁾.

f) Nedisciplinovaní cestujúci; lekárske pohotovosti

Ak nedisciplinované správanie cestujúceho spôsobí, že veliteľ lietadla odkloní príslušný let na iné letisko, ako je letisko priletu, s cieľom vylodiť tohto cestujúceho alebo cestujúcich a ich batožinu, spadá to pod pojem mimoriadnych okolností, pokiaľ prevádzkujúci letecký dopravca neprispel k výskytu tohto správania alebo neprijal vhodné opatrenia vzhľadom na varovné signály takéhoto správania ⁽¹⁴³⁾.

Na odstránenie cestujúceho z lietadla z dôvodu lekárskej pohotovosti by sa navyše takisto vzťahoval pojem mimoriadnych okolností.

g) Sopečná erupcia

Okolnosti, ako uzavretie časti európskeho vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky Eyjafjallajökull, predstavujú mimoriadne okolnosti v zmysle nariadenia (ES) č. 261/2004 ⁽¹⁴⁴⁾.

h) Preťaženie letiska v dôsledku nepriaznivých poveternostných podmienok

V súlade s odôvodnením 14 nariadenia (ES) č. 261/2004 je dôsledkom mimoriadnych okolností prípad, keď bol prevádzkujúci letecký dopravca povinný odložiť alebo zrušiť let na preťaženom letisku v dôsledku nepriaznivých poveternostných podmienok, a to aj vtedy, ak tieto podmienky mali za následok nedostatočnú kapacitu.

i) Vonkajšie štrajky

Štrajky, ktoré nesúvisia s činnosťou leteckého dopravcu, ako napríklad štrajk riadiacich letovej prevádzky alebo personálu letiska, môžu predstavovať mimoriadne okolnosti vzhľadom na to, že takýto vonkajší štrajk nespadá do výkonu činnosti leteckého dopravcu, a teda je mimo jeho skutočnej kontroly ⁽¹⁴⁵⁾.

j) Nedostatok zamestnancov poskytujúcich služby naloženia batožiny

Situácia, keď je nedostatočný počet zamestnancov prevádzkovateľa letiska zodpovedných za operácie nakladania batožiny do lietadiel, môže predstavovať mimoriadnu okolnosť ⁽¹⁴⁶⁾.

5.3. Primerané opatrenia, ktorých prijatie za mimoriadnych okolností môže letecký dopravca predpokladať

Aby sa letecký dopravca zbavil povinnosti zaplatiť náhradu, musí vždy, keď nastanú mimoriadne okolnosti, preukázať, že im nemohol zabrániť ani vtedy, keď na tento účel prijal všetky primerané opatrenia.

Inými slovami, ak takéto okolnosti nastanú, je povinnosťou prevádzkujúceho leteckého dopravcu preukázať, že prijal opatrenia primerané situácii, pričom využil všetky svoje personálne alebo technické zdroje a finančné prostriedky, ktoré mal k dispozícii, aby zabránil meškaniu alebo zrušeniu príslušného letu. Nemožno však od neho požadovať, aby prinášal obete, ktoré sú vzhľadom na jeho možnosti v danom čase neúnosné ⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴²⁾ Vec C-308/21, SATA International – Azores Airlines, ECLI:EU:C:2022:533, bod 28.

⁽¹⁴³⁾ Vec C-74/19, Transport Aéreos Portugueses, ECLI:EU:C:2020:460, bod 48.

⁽¹⁴⁴⁾ Vec C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, bod 34.

⁽¹⁴⁵⁾ Vec C-28/20, Airhelp Ltd, ECLI:EU:C:2021:226, body 42 a 43.

⁽¹⁴⁶⁾ Vec C-405/23, Touristic Aviation Services Limited, ECLI:EU:C:2024:408, bod 30.

⁽¹⁴⁷⁾ Vec C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, EU:C:2020:460, bod 36 a citovaná judikatúra.

Súdny dvor ⁽¹⁴⁸⁾ ďalej konštatoval, že podľa článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 je od leteckého dopravcu možné vyžadovať včasné plánovanie využitia jeho prostriedkov tak, aby bol schopný plánovaný let uskutočniť po skončení mimoriadnych okolností, teda aj počas určitého časového rozsahu po plánovanom čase odletu. Letecký dopravca by mal predovšetkým počítať s určitou časovou rezervou, aby bol schopný, pokiaľ je to možné, uskutočniť let v celom rozsahu po tom, čo sa skončili mimoriadne okolnosti.

Ustanovenie článku 5 ods. 3 však nemožno vykladať v tom zmysle, že ako „primerané opatrenie“ sa stanovuje povinnosť všeobecne a bez rozdielu plánovať minimálnu časovú rezervu uplatniteľnú rovnako na všetkých leteckých dopravcov v akýchkoľvek situáciách, ak nastali mimoriadne okolnosti. V tejto súvislosti majú leteckí dopravcovia spravidla k dispozícii viac zdrojov na svojej domovskej základni v porovnaní s odletovými destináciami, čo im dáva viac možností obmedziť vplyv mimoriadnych okolností. Pri posudzovaní schopnosti leteckého dopravcu uskutočniť plánovaný let v celom rozsahu v rámci nových podmienok vyplývajúcich zo vzniku týchto mimoriadnych okolností je potrebné dbať na to, aby rozsah požadovanej časovej rezervy nemal za následok neprimerané straty leteckého dopravcu vzhľadom na kapacity jeho podniku v príslušnom čase ⁽¹⁴⁹⁾.

Pokiaľ ide o technické poruchy, skutočnosť, že letecký dopravca dodržal minimálne pravidlá údržby lietadla, nemôže sama osebe stačiť na preukázanie, že tento letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia na oslobodenie sa od povinnosti zaplatiť náhradu ⁽¹⁵⁰⁾.

5.4. Mimoriadne okolnosti počas predchádzajúceho letu s tým istým lietadlom

Aby bol prevádzkujúci letecký dopravca oslobodený od povinnosti odškodniť cestujúcich v prípade veľkého meškania alebo zrušenia letu, môže sa odvolávať na mimoriadnu okolnosť, ktorá ovplyvnila predchádzajúci let, ktorý prevádzkoval s použitím toho istého lietadla, ak existuje priama príčinná súvislosť medzi vznikom tejto okolnosti a meškaním alebo zrušením nasledujúceho letu ⁽¹⁵¹⁾.

V inom prípade Súdny dvor spresnil, že v prípade veľkého meškania pri prilete sa prevádzkujúci letecký dopravca môže odvolávať na mimoriadnu okolnosť, ktorá mala vplyv nie na tento meškajúci let, ale na predchádzajúci let prevádzkovaný týmto leteckým dopravcom s použitím toho istého lietadla pri obrátke lietadla o tri lety späť v poradí rotácie lietadla, ak existuje priama príčinná súvislosť medzi vznikom mimoriadnej okolnosti a veľkým meškaním pri prilete nasledujúceho letu ⁽¹⁵²⁾.

6. PRÁVA CESTUJÚCICH V PRÍPADE HROMADNÉHO NARUŠENIA CESTOVANIA

6.1. Všeobecne

Nariadenie (ES) č. 261/2004 neobsahuje osobitné ustanovenia pre prípad rozsiahleho narušenia cestovania, ako bol výbuch sopky na Islande v roku 2010 alebo vypuknutie pandémie ochorenia COVID-19 v roku 2020. Právo na náhradu škody v prípade zrušenia letu je však spojené s tým, že letecký dopravca dostatočne neinformoval cestujúceho o zrušení letu. Na tento aspekt sa teda vzťahujú ďalej uvedené úvahy v oddiele 4.4 o práve na náhradu.

6.2. Právo na presmerovanie alebo vrátenie ceny cestovného lístka

Pokiaľ ide o presmerovanie, okolnosti hromadného narušenia cestovania môžu mať vplyv na právo zvoliť si presmerovanie „pri najbližšej príležitosti“. Pre leteckých dopravcov môže byť nemožné presmerovať cestujúceho do želanej destinácie v krátkom čase. Okrem toho môže byť nejaký čas nejasné, kedy bude presmerovanie opäť možné. Takáto situácia môže nastať napríklad vtedy, ak členský štát pozastaví lety z určitých krajín alebo do nich. Preto môže byť v závislosti od konkrétneho prípadu „najbližšia príležitosť“ na presmerovanie podstatne oneskorená alebo môže byť predmetom značnej neistoty. V dôsledku toho môže byť pre cestujúceho výhodnejšie vrátenie ceny letenky alebo presmerovanie na neskorší dátum „podľa želania cestujúceho“.

⁽¹⁴⁸⁾ Vec C-294/10, Eglitis and Ratnieks, ECLI:EU:C:2011:303, bod 37.

⁽¹⁴⁹⁾ Vec C-264/20, Airhelp, ECLI:EU:C:2021:26, bod 33.

⁽¹⁵⁰⁾ Vec C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, bod 43.

⁽¹⁵¹⁾ Vec C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, EU:C:2020:460, bod 55.

⁽¹⁵²⁾ Vec C-826/19, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2021:318, bod 57.

Pokiaľ ide o náhradu: ak si cestujúci rezervoval let do cieľovej destinácie a let späť osobitne, pričom sa zruší let do cieľovej destinácie, má cestujúci nárok iba na náhradu ceny lístka na zrušený let, t. j. v tomto prípade let do cieľovej destinácie.

Ak sa však let tam aj späť kupoval v rámci jednej rezervácie (aj keď lety prevádzkujú odlišní leteckí dopravcovia), mali by sa cestujúcim v prípade zrušenia letu do cieľovej destinácie ponúknuť dve možnosti: uhradiť v plnej výške cenu letenky (t. j. za oba lety) alebo presmerovať let do cieľovej destinácie na iný let.

6.3. Právo na starostlivosť

Nariadenie (ES) č. 261/2004 neobsahuje žiadne ustanovenia, ktoré by uznávali samostatnú kategóriu „osobitne mimoriadnych“ udalostí nad rámec mimoriadnych okolností uvedených v jeho článku 5 ods. 3. Preto je letecký dopravca povinný plniť svoje povinnosti vrátane povinností podľa článku 9 nariadenia (ES) č. 261/2004, aj keď situácia, ktorá vedie k týmto povinnostiam, trvá dlhšie obdobie. Za takýchto okolností a pri takýchto udalostiach sú cestujúci obzvlášť zraniteľní⁽¹⁵³⁾. Zámerom nariadenia je pri výskyte mimoriadnych udalostí zabezpečiť, aby bola cestujúcim poskytovaná primeraná starostlivosť, a to najmä cestujúcim čakajúcim na presmerovanie podľa článku 8 ods. 1 písm. b) nariadenia (ES) č. 261/2004.

6.4. Právo na náhradu

Právo na náhradu za zrušenie letu podľa článku 5 ods. 1 a článku 7 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa neuplatňuje v prípade zrušenia letu viac ako 14 dní vopred alebo ak je zrušenie letu spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým nebolo možné zabrániť, aj keby letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia.

Komisia sa domnieva, že ak verejné orgány prijímajú opatrenia určené na zvládnutie dôsledkov krízovej situácie, ktorá vedie k hromadnému narušeniu cestovania, tieto opatrenia svojou povahou a pôvodom nie sú súčasťou bežného výkonu činnosti leteckých dopravcov a sú mimo ich skutočnej kontroly.

Podľa článku 5 ods. 3 právo na náhradu zaniká, ak bolo zrušenie „spôsobené“ mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani s prijatím všetkých primeraných opatrení.

Táto podmienka by sa mala považovať za splnenú, ak verejné orgány buď zakážu určité lety, alebo obmedzia pohyb osôb spôsobom, ktorý *de facto* vylučuje vykonávanie daného letu.

Podmienka môže byť zároveň splnená, ak k zrušeniu letu dôjde za okolností, pri ktorých takýto pohyb osôb nie je celkom zakázaný, ale obmedzený na osoby, na ktoré sa vzťahujú výnimky (napríklad občania alebo rezidenti daného štátu).

Ak žiadna takáto osoba nenastúpi na konkrétny let, let zostane prázdny alebo sa zruší. V takýchto situáciách môže byť legitímne, aby letecký dopravca nečakal do poslednej chvíle, ale zrušil let v dostatočnom predstihu, aby sa mohli prijať vhodné organizačné opatrenia, a to aj z hľadiska starostlivosti, ktorú musia leteckí dopravcovia poskytovať svojim cestujúcim. V takýchto prípadoch a v závislosti od okolností možno zrušenie stále považovať za „spôsobené“ opatreniami, ktoré prijali verejné orgány. V závislosti od okolností to môže platiť aj pre lety v opačnom smere, ako sú lety, ktorých sa priamo týkajú cestovné obmedzenia uložené verejnými orgánmi.

Ak sa letecká spoločnosť rozhodne zrušiť let a preukáže, že toto rozhodnutie bolo opodstatnené z dôvodu bezpečnosti alebo ochrany posádky, toto zrušenie by sa malo takisto považovať za „spôsobené“ mimoriadnymi okolnosťami.

Uvedené úvahy nie sú a nemôžu byť vyčerpávajúce, pretože do pôsobnosti článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 môžu patriť aj iné špecifické okolnosti, ktoré vzniknú v konkrétnej krízovej situácii.

⁽¹⁵³⁾ Vec C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, bod 30, a bod 4.3.3 výkladových usmernení.

7. NÁHRADA, ÚHRADA LETENKY, PRESMEROVANIE A STAROSTLIVOSŤ V PRÍPADE MULTIMODÁLNYCH CIEST

Na cesty viacerými druhmi dopravy (multimodálne cesty) ako také s využitím viac ako jedného druhu dopravného prostriedku v rámci jednej prepravnej zmluvy (napr. cesty vlakom a lietadlom predanej ako jedna cesta) sa nevzťahuje nariadenie (ES) č. 261/2004, ani žiadny právny predpis EÚ o právach cestujúcich inými druhmi dopravy ⁽¹⁵⁴⁾. Ak cestujúci zmešká let z dôvodu meškania vlaku, pomoc, ktorá sa má poskytnúť podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2021/782 ⁽¹⁵⁵⁾, by mohol využiť len v súvislosti so železničnou dopravou, a to len vtedy, ak by mal v cieľovej stanici meškanie 60 minút alebo viac ⁽¹⁵⁶⁾. V súvislosti s jednou prepravnou zmluvou sa podobne uplatňujú iné predpisy v prípade zmeškania letu v dôsledku meškania lode alebo autobusu ⁽¹⁵⁷⁾. Ak je však multimodálna cesta súčasťou kombinácie s inými cestovnými službami (napr. ubytovaním), príslušný organizátor balíka služieb môže byť podľa smernice (EÚ) 2015/2302 zodpovedný aj za zmeškané lety a vplyv na balík služieb ako celok.

8. SŤAŽNOSTI ADRESOVANÉ VNÚTROŠTÁTNYM ORGÁNOM NA PRESADZOVANIE PRÁVA, ORGÁNY ARS A OCHRANA SPOTREBITEĽA PODĽA NARIADENIA O SPOLUPRÁCI V OBLASTI OCHRANY SPOTREBITEĽA

8.1. Sťažnosti adresované vnútroštátnym orgánom na presadzovanie práva

Cestujúci sa môžu sťažovať ktorémukoľvek vnútroštátnemu orgánu na presadzovanie práva určenému členským štátom na údajné porušenie nariadenia (ES) č. 261/2004 na ktoromkoľvek letisku EÚ alebo v súvislosti s akýmkoľvek letom z krajiny mimo EÚ na takéto letisko ⁽¹⁵⁸⁾.

Aby sa zabezpečilo účinné vybavovanie sťažností a bezpečné právne prostredie pre leteckých dopravcov a iné potenciálne zainteresované podniky, Komisia odporúča, aby cestujúci podávali sťažnosti:

- vnútroštátnemu orgánu na presadzovanie práva v krajine odletu v prípade letov z EÚ a letov z EÚ do krajiny mimo EÚ a
- vnútroštátnemu orgánu na presadzovanie práva v krajine priletu v prípade letov z krajín mimo EÚ.

Cestujúci, ktorí sa domnievajú, že letecký dopravca porušil ich práva, by mali podať sťažnosť v primeranej lehote a v súlade s lehotami stanovenými vo vnútroštátnych právnych predpisoch ⁽¹⁵⁹⁾.

Cestujúci by sa mali najprv sťažovať leteckému dopravcovi. Iba ak cestujúci nesúhlasia s odpoveďou leteckého dopravcu alebo ak letecký dopravca neposkytol uspokojivú odpoveď, mali by podať sťažnosť vnútroštátnemu orgánu na presadzovanie práva. Komisia odporúča, aby letecký dopravca odpovedal v lehote dvoch mesiacov, aby neboli stanovené žiadne obmedzenia týkajúce sa použitia jedného z úradných jazykov EÚ.

Je dôležité poznamenať, že Súdny dvor ⁽¹⁶⁰⁾ usúdil, že podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 vnútroštátne orgány na presadzovanie práva nie sú povinné konať v prípade takýchto sťažností, aby sa zaručili práva jednotlivých cestujúcich v každom prípade. Z uvedeného vyplýva, že vnútroštátny orgán na presadzovanie práva nie je povinný prijať donucovacie opatrenie, ktorým uloží leteckým dopravcom povinnosť poskytnúť v jednotlivých prípadoch náhradu stanovenú v nariadení (ES) č. 261/2004, jeho úloha ukladať sankcie podľa článku 16 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 spočíva v opatreniach, ktoré sa majú prijať ako reakcia na porušenia, ktoré orgán zistil počas svojich aktivít všeobecného monitorovania podľa ustanovenia článku 16 ods. 1.

⁽¹⁵⁴⁾ Takéto pravidlá sú navrhnuté, pozri návrh COM(2013) 130 final a návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach cestujúcich v multimodálnom kontexte [COM(2023) XXX z 29.11.2023].

⁽¹⁵⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 z 29. apríla 2021 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 172, 17.5.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁽¹⁵⁶⁾ Článok 20 nariadenia (EÚ) 2021/782.

⁽¹⁵⁷⁾ V tejto súvislosti pozri nariadenie 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, 17.12.2010, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj>) a nariadenie 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, 28.2.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>).

⁽¹⁵⁸⁾ Článok 16 ods. 2 nariadenia (ES) č. 261/2004.

⁽¹⁵⁹⁾ Vec C-139/11, Cuadrench Moré, ECLI:EU:C:2012:741, bod 33.

⁽¹⁶⁰⁾ Spojené veci C-145/15 a C-146/15, Ruijsenaars a iní, ECLI:EU:C:2016:187, body 32, 36 a 38.

Podľa Súdneho dvora však nariadenie (ES) č. 261/2004 nebráni členským štátom prijať právne predpisy, ktoré zaväzujú vnútroštátny orgán presadzovania práva prijať opatrenia v reakcii na jednotlivé sťažnosti⁽¹⁶¹⁾. Členské štáty môžu podľa vlastného uváženia určiť právomoci, ktoré chcú udeliť svojim vnútroštátnym orgánom na účely ochrany práv cestujúcich.

Tieto rozsudky nemajú vplyv na povinnosť vnútroštátnych orgánov na presadzovanie práva poskytnúť sťažovateľom informovanú odpoveď na ich sťažnosti v súlade so zásadami dobrej správy vecí verejných. Komisia zastáva názor, že osvedčený postup si bude zároveň vyžadovať, aby cestujúci boli informovaní o možnostiach odvolať sa alebo vykonať iné opatrenia, ak nesúhlasia s posúdením ich prípadu. Cestujúci by mal mať právo rozhodnúť sa, či chce byť zastúpený inou osobou alebo subjektom.

8.2. Alternatívne riešenie sporov (ARS)

Cieľom právneho rámca EÚ pre alternatívne riešenie sporov je umožniť spotrebiteľom účinne sa domáhať svojich práv v sporoch s obchodníkmi v súvislosti s kúpou výrobku alebo služby. Hoci investícia do súdneho konania z hľadiska nákladov a času môže odrádzať a neformálne nástroje môžu byť nedostatočné, orgány alternatívneho riešenia sporov s certifikátom kvality podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2013/11/EÚ⁽¹⁶²⁾ by mali spor vyriešiť do 90 dní, a to bez akýchkoľvek alebo len s nominálnymi nákladmi pre spotrebiteľa.

Spotrebitelia majú prístup k orgánom alternatívneho riešenia sporov s certifikátom kvality, ak majú bydlisko v EÚ a obchodník má sídlo v EÚ. Ak podľa vnútroštátnych právnych predpisov leteckí dopravcovia nie sú povinní zúčastňovať sa na konaniach pred orgánmi ARS, je žiaduce, aby sa dobrovoľne zaviazali zúčastňovať sa na príslušných konaniach a informovali o tom svojich zákazníkov.

Prístup spotrebiteľov k orgánom ARS dopĺňa možnosť cestujúcich podať sťažnosť vnútroštátnym orgánom na presadzovanie práva podľa nariadenia (ES) č. 261/2004.

8.3. Ďalšie prostriedky na pomoc zainteresovaným stranám pri uplatňovaní nariadenia (ES) č. 261/2004

Existuje viacero spôsobov, ako pomôcť zainteresovaným stranám pri uplatňovaní nariadenia (ES) č. 261/2004.

Prvý sa týka spolupráce v oblasti ochrany spotrebiteľa podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2394⁽¹⁶³⁾, ktorým sa zriaďuje mechanizmus koordinácie a spolupráce medzi vnútroštátnymi orgánmi na presadzovanie práva spotrebiteľov. Spolupráca medzi týmito orgánmi je nevyhnutná na zabezpečenie rovnakého uplatňovania právnych predpisov v oblasti spotrebiteľských práv na celom jednotnom trhu a na vytváranie rovnakých podmienok pre podniky. Nariadenie (EÚ) 2017/2394 sa vzťahuje na situácie, keď sú ohrozené kolektívne záujmy spotrebiteľov, a vnútroštátnym orgánom sa v ňom udeľujú dodatočné právomoci v oblasti vyšetrovania a presadzovania práva s cieľom zastaviť porušovanie pravidiel ochrany spotrebiteľa v cezhraničných prípadoch.

V nariadení (EÚ) 2017/2394 sa uvádza nariadenie (ES) č. 261/2004 o právach cestujúcich v leteckej doprave ako jeden z právnych nástrojov na ochranu záujmov spotrebiteľov. To znamená, že práva cestujúcich stanovené v nariadení (ES) č. 261/2004 možno presadzovať v rámci mechanizmu koordinácie a spolupráce zriadeného nariadením (EÚ) 2017/2394, ak ide o kolektívne záujmy spotrebiteľov v cezhraničnom kontexte.

⁽¹⁶¹⁾ Vec C-597/20, LOT, ECLI:EU:C:2022:735, bod 26.

⁽¹⁶²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/11/EÚ z 21. mája 2013 o alternatívnom riešení spotrebiteľských sporov, ktorou sa mení nariadenie (ES) č. 2006/2004 a smernica 2009/22/ES (smernica o alternatívnom riešení spotrebiteľských sporov) (Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 63, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj>).

⁽¹⁶³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2394 z 12. decembra 2017 o spolupráci medzi národnými orgánmi zodpovednými za presadzovanie právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa a o zrušení nariadenia (ES) č. 2006/2004, Ú. v. EÚ L 345, 27.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj>).

Smernicou (EÚ) 2020/1828⁽¹⁶⁴⁾ sa poskytuje ďalší nástroj na presadzovanie práv cestujúcich vo väčšom rozsahu. Z tejto smernice vyplýva, že reprezentatívne žaloby sú žaloby podané oprávnenými subjektmi na vnútroštátnych súdoch alebo správnych orgánoch v mene skupín spotrebiteľov s cieľom dosiahnuť súdne príkazy (t. j. zastaviť nezákonné praktiky obchodníkov), opatrenia na nápravu (ako je vrátenie peňazí alebo náhrada škody) alebo opatrenia na nápravu aj súdne príkazy. Cieľom smernice je chrániť kolektívne záujmy spotrebiteľov v mnohých oblastiach, najmä v oblasti cestovania a cestovného ruchu. Vztahuje sa na žaloby proti porušeniu nariadenia (ES) č. 261/2004, ktoré je uvedené medzi právnymi aktmi EÚ, ktoré patria do jej pôsobnosti. Cestujúci, ktorí čelia problémom v cezhraničných situáciách, sa navyše môžu obrátiť na sieť európskych spotrebiteľských centier (sieť ESC)⁽¹⁶⁵⁾. Sieť ESC informuje spotrebiteľov o ich právach v rámci vnútroštátnych právnych predpisov a právnych predpisov EÚ v oblasti ochrany spotrebiteľa, poskytuje bezplatné rady o možných spôsoboch riešenia spotrebiteľských sťažností, poskytuje im priamu pomoc pri mimosúdnom riešení sťažností s obchodníkmi a odkazuje spotrebiteľov na príslušný orgán, keď im sama nemôže pomôcť. Cestujúci sa môžu obrátiť aj na vnútroštátne spotrebiteľské organizácie, ktoré im poskytnú informácie a priamu pomoc pri uplatňovaní ich práv podľa nariadenia (ES) č. 261/2004.

9. PODANIE ŽALOBY PODĽA NARIADENIA (ES) č. 261/2004

9.1. Príslušnosť súdu, na ktorom možno podať žalobu podľa nariadenia (ES) č. 261/2004

Na úvod treba poznamenať, že nariadenie (ES) č. 261/2004 neobsahuje pravidlá o medzinárodnej právomoci súdov členských štátov, takže problém právomoci sa musí preskúmať vo svetle nariadenia (EÚ) č. 1215/2012⁽¹⁶⁶⁾.

Pri letoch z jedného členského štátu do iného členského štátu uskutočňovaných na základe zmluvy uzavretej s jediným prevádzkujúcim leteckým dopravcom môže navrhovateľ podľa vlastnej voľby uplatniť nárok na náhradu podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 podaním žaloby na vnútroštátnom súde, ktorý je príslušný buď pre miesto odletu, alebo miesto priletu uvedené v prepravnej zmluve⁽¹⁶⁷⁾ v súlade s nariadením (EÚ) č. 1215/2012. Podľa ustanovenia článku 4 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 1215/2012 sa cestujúcim ponecháva aj možnosť predložiť vec súdu, ktorý je príslušný miestu bydliska odporcu (t. j. leteckého dopravcu).

Súdny dvor vo viacerých rozhodnutiach potvrdil, že aj v prípade prípojných letov, ktoré pozostávajú z jednej potvrdenej rezervácie na celú cestu a sú rozdelené do viacerých úsekov, môžu cestujúci podať žalobu buď v mieste odletu, alebo v mieste priletu. Súdny dvor konkrétne rozhodol, že podľa nariadenia (EÚ) č. 1215/2012 možno podať žalobu na vnútroštátnom súde v mieste priletu druhého úseku letu, ak prepravu na oboch letoch vykonávali dvaja rôzni leteckí dopravcovia a žaloba o náhradu škody sa zakladá na nezrovnalosti, ku ktorej došlo na prvom z týchto letov, ktorý vykonával letecký dopravca, s ktorým dotknutí cestujúci nemajú zmluvný vzťah⁽¹⁶⁸⁾.

Podobne možno podať žalobu na vnútroštátnom súde v mieste odletu prvého úseku, ak nárok na náhradu škody vyplýva zo zrušenia posledného úseku cesty a je podaný proti leteckému dopravcovi zodpovednému za tento posledný úsek⁽¹⁶⁹⁾.

V prípade prípojných letov pozostávajúcich z dvoch alebo viacerých úsekov, na ktorých dopravu vykonávajú samostatní leteckí dopravcovia, však nemožno podať žalobu na vnútroštátnom súde v mieste priletu prvého úseku, ak nárok na náhradu škody vyplýva výlučne z meškania na prvom úseku cesty spôsobeného oneskoreným odletom a je podaný proti leteckému dopravcovi, ktorý tento prvý úsek cesty prevádzkuje⁽¹⁷⁰⁾.

⁽¹⁶⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1828 z 25. novembra 2020 o žalobách v zastúpení na ochranu kolektívnych záujmov spotrebiteľov a o zrušení smernice 2009/22/ES (Ú. v. EÚ L 409, 4.12.2020, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2020/1828/oj>).

⁽¹⁶⁵⁾ <https://www.eccnet.eu>.

⁽¹⁶⁶⁾ Vec C-204/08, Rehder, ECLI:EU:C:2009:439, bod 28.

⁽¹⁶⁷⁾ Vec C-204/08, Rehder, ECLI:EU:C:2009:439, bod 47.

⁽¹⁶⁸⁾ Spojené veci C-274/16, C-447/16 a C-448/16, flightright, ECLI:EU:C:2018:160, bod 78.

⁽¹⁶⁹⁾ Vec C-606/19, flightright, ECLI:EU:C:2020:101, bod 36.

⁽¹⁷⁰⁾ Vec C-20/21, LOT Polish Airlines, ECLI:EU:C:2022:71, bod 27.

Pokiaľ ide o otázku správneho adresáta súdneho konania, Súdny dvor rozhodol, že súd členského štátu nemá právomoc prejednať spor týkajúci sa nároku na náhradu škody smerujúceho proti leteckej spoločnosti so sídlom v inom členskom štáte z dôvodu, že táto spoločnosť má pobočku v územnej pôsobnosti súdu, ktorý začal konanie, ak táto pobočka nebola zapojená do právneho vzťahu medzi leteckou spoločnosťou a dotknutým cestujúcim ⁽¹⁷¹⁾.

Pokiaľ ide o otázku, či môže letecký dopravca vo svojich podmienkach zakázať, aby cestujúci splnomocnili tretiu osobu na uplatnenie nárokov v ich mene, Súdny dvor spresnil, že článok 15 nariadenia (ES) č. 261/2004 bráni tomu, aby bola do zmluvy o preprave zahrnutá doložka, ktorá zakazuje prevod práv, ktoré majú cestujúci voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi na základe ustanovení tohto nariadenia ⁽¹⁷²⁾.

Ak bol let súčasťou zmluvy o balíku cestovných služieb, podľa nariadenia (EÚ) č. 1215/2012 môže cestujúci podať žalobu o náhradu škody proti prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, aj keď medzi ním a leteckým dopravcom nebola uzavretá žiadna zmluva ⁽¹⁷³⁾.

Pokiaľ ide o právomoc v prípade nárokov podľa Montrealského dohovoru, Súdny dvor objasnil nasledovné: zatiaľ čo územná právomoc v prípade nároku na náhradu škody podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 by sa mala posudzovať podľa nariadenia (EÚ) č. 1215/2012, právomoc v prípade dodatočného nároku na náhradu ďalšej škody, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti Montrealského dohovoru, by sa mala posudzovať podľa tohto dohovoru ⁽¹⁷⁴⁾.

9.2. Lehota na podanie žaloby podľa nariadenia (ES) č. 261/2004

V nariadení (ES) č. 261/2004 sa nestanovujú lehoty na podanie žaloby na vnútroštátny súd. Táto otázka je vecou vnútroštátnych právnych predpisov každého členského štátu o premlčacích lehotách. Dvojročná premlčacia lehota podľa Montrealského dohovoru sa nevzťahuje na nároky uplatnené podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 a nemá vplyv na vnútroštátne právne predpisy členských štátov, pretože opatrenia na náhradu škody stanovené v nariadení (ES) č. 261/2004 nepatria do rozsahu pôsobnosti dohovoru, keďže ich cieľom je riešiť nepríjemnosti, ktoré utrpeli cestujúci, a zároveň zostávajú doplnkom systému náhrady škody stanoveného v dohovore. Z uvedeného dôvodu sa lehoty v jednotlivých členských štátoch môžu líšiť ⁽¹⁷⁵⁾.

10. ZODPOVEDNOSŤ LETECKÉHO DOPRAVCU PODĽA MONTREALSKEHO DOHOVORU

Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, všeobecne známy ako „Montrealský dohovor“, bol dohodnutý v Montreale 28. mája 1999. EÚ je zmluvnou stranou tohto dohovoru a niektoré jeho ustanovenia boli začlenené do práva EÚ nariadením (ES) č. 2027/97, ktorého cieľom je chrániť práva cestujúcich v leteckej doprave v EÚ, ako aj nariadením (ES) č. 261/2004.

a) Zlučiteľnosť nariadenia (ES) č. 261/2004 s Montrealským dohovormom:

Súdny dvor ⁽¹⁷⁶⁾ potvrdil, že požiadavky na poskytnutie náhrady v prípade meškania pri prilete a pomoci v prípade meškania odletu sú zlučiteľné s Montrealským dohovormom. V tejto súvislosti Súdny dvor považoval stratu času príčinne súvisiacu s meškaním letu skôr za „nepríjemnosť“, než za „škodu“, ktorej riešenie je cieľom Montrealského dohovoru. Toto zdôvodnenie sa zakladalo na konštatovaní, že príliš veľké meškanie môže spôsobiť takmer rovnakú nepríjemnosť pre všetkých cestujúcich a v nariadení (ES) č. 261/2004 sa stanovuje štandardizovaná a bezodkladná náhrada, zatiaľ čo v Montrealskom dohovore sa stanovuje odškodnenie, ktoré si vždy vyžaduje individuálne posúdenie rozsahu spôsobenej škody, a preto môže byť len náhradou poskytnutou následne na individuálnom základe. Vzhľadom na uvedené sa nariadenie (ES) č. 261/2004 uplatňuje v skoršej fáze než Montrealský dohovor. Povinnosť poskytnúť podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 náhradu cestujúcim, ktorých let mal meškanie, preto presahuje rozsah pôsobnosti Montrealského dohovoru, ale naďalej dopĺňa systém náhrad za škody, ktorý sa v ňom stanovuje.

⁽¹⁷¹⁾ Vec C-464/18, Ryanair, ECLI:EU:C:2019:311, bod 36.

⁽¹⁷²⁾ Vec C-11/23, Eventmedia Soluciones SL, ECLI:EU:C:2024:194, bod 26.

⁽¹⁷³⁾ Vec C-215/18, Primera Air Scandinavia, ECLI:EU:C:2020:235, bod 38.

⁽¹⁷⁴⁾ Vec C-213/18, Guaitoli and Others, ECLI:EU:C:2019:927, bod 44.

⁽¹⁷⁵⁾ Vec C-139/11, Cuadrench Moré, ECLI:EU:C:2012:741, bod 33.

⁽¹⁷⁶⁾ Vec C-344/04, IATA a ELFAA, ECLI:EU:C:2006:10, body 43, 45, 46 a 47; Spojené veci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon a iní, ECLI:EU:C:2009:716, bod 51.

- b) Nariadenie (ES) č. 2027/97 je možné uplatniť len na cestujúcich, ktorých prepravuje „letecký dopravca“, t. j. letecká dopravná spoločnosť s platnou dopravnou licenciou ⁽¹⁷⁷⁾ udelenou podľa článku 2 ods. 1 písm. b) tohto nariadenia.
- c) Podľa článku 17 Montrealského dohovoru je cestujúcim osoba, ktorá je prepravovaná na základe „zmluvy o preprave“ uzavretej v zmysle článku 3 tohto dohovoru, a to aj vtedy, keď individuálny alebo kolektívny prepravný dokument nebol vydaný ⁽¹⁷⁸⁾.
- d) Pojem „nehoda“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, v ktorom sa stanovuje zodpovednosť leteckého dopravcu za škodu vzniknutú v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho, Súdny dvor vyložil vo viacerých rozhodnutiach, napríklad v týchto veciach:
- (i) **Rozliata káva** - situácie, ktoré sa vyskytnú na palube lietadla, keď predmet používaný pri obsluhu cestujúcich spôsobí cestujúcemu telesné zranenie, ako napríklad rozliatie horúcej kávy, bez toho, aby bolo potrebné skúmať, či tieto situácie vyplývajú z nebezpečenstva typického pre letectvo ⁽¹⁷⁹⁾, môžu predstavovať „nehodu“.
 - (ii) **Pád na schodisku** - situácia, keď cestujúci bez zistiteľného dôvodu spadnú na mobilnom schodisku zariadenom na vystupovanie cestujúcich z lietadla a zrania sa, predstavuje „nehodu“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, a to aj vtedy, ak príslušný letecký dopravca v tejto súvislosti nezlyhal pri plnení svojich povinností týkajúcich sa starostlivosti a bezpečnosti ⁽¹⁸⁰⁾.
 - (iii) **Tvrdé pristátie** - pojem „nehoda“ sa nevzťahuje na pristátie, ktoré sa uskutočnilo v súlade s prevádzkovými postupmi a obmedzeniami platnými pre príslušné lietadlo vrátane tolerancií a rezerv stanovených v súvislosti s výkonnosťnými faktormi, ktoré majú významný vplyv na pristátie, a s prihliadnutím na obchodné pravidlá a najlepšie postupy v oblasti prevádzky lietadiel, aj keď dotknutý cestujúci vníma toto pristátie ako nepredvídanú udalosť ⁽¹⁸¹⁾.
 - (iv) **Psychická ujma** spôsobená cestujúcemu „nehodou“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, ktorá nie je spojená s „telesnou ujmomou“ v zmysle tohto ustanovenia, musí byť odškodnená rovnakým spôsobom ako takáto telesná ujma, ak cestujúci preukáže existenciu nepriaznivého účinku na jeho psychickú integritu takej závažnosti alebo intenzity, že ovplyvňuje jeho celkový zdravotný stav a že ho nemožno vyriešiť bez lekárskeho ošetrovania ⁽¹⁸²⁾.
 - (v) **Nedostatočná prvá pomoc** poskytnutá cestujúcemu na palube lietadla, ktorá zhoršila telesné zranenia spôsobené „nehodou“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, sa musí považovať za neoddeliteľnú súčasť tejto nehody ⁽¹⁸³⁾.
- e) Ustanovenie článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru treba spolu s ustanovením článku 3 ods. 3 uvedeného dohovoru vykladať v tom zmysle, že právo na náhradu a obmedzenie zodpovednosti leteckého dopravcu na sumu 1 288 práv osobitného čerpania (Special Drawing Rights, SDR) v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo meškania batožiny sa vzťahuje aj na cestujúceho, ktorý uplatňuje nárok na túto náhradu z dôvodu straty, zničenia, poškodenia alebo meškania batožiny zaregistrovanej pred odletom na meno iného cestujúceho, ak táto batožina skutočne obsahovala predmety osobného vlastníctva prvého cestujúceho. Preto každý cestujúci, ktorého batožina zaregistrovaná na meno niekoho iného bola zničená, stratená, poškodená alebo mešká, musí mať nárok na náhradu do výšky 1 288 SDR, ak môže preukázať, že v zaregistrovanej batožine boli naozaj jeho osobné veci. Je vecou každého takto dotknutého cestujúceho, aby toto uspokojivo preukázal pred vnútroštátnym sudcom, ktorý môže zohľadniť skutočnosť, že cestujúci sú príslušníci tej istej rodiny, kúpili si letenky spoločne alebo spoločne cestovali ⁽¹⁸⁴⁾.

⁽¹⁷⁷⁾ Vec C-240/14, Prüller-Frey, ECLI:EU:C:2015:567, bod 29.

⁽¹⁷⁸⁾ Vec C-6/14, Wucher Helicopter, ECLI:EU:C:2015:122, body 36, 37 a 38.

⁽¹⁷⁹⁾ Vec C-532/18, Niki Luftfahrt, ECLI:EU:C:2019:1127, bod 43.

⁽¹⁸⁰⁾ Vec C-589/20, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2022:424, bod 24.

⁽¹⁸¹⁾ Vec C-70/20, Altenrhein Luftfahrt, ECLI:EU:C:2021:379, bod 43.

⁽¹⁸²⁾ Vec C-111/21, Laudamotion, ECLI:EU:C:2022:808, bod 33.

⁽¹⁸³⁾ Vec C-510/21, DB/Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2023:550, bod 28.

⁽¹⁸⁴⁾ Vec C-410/11, Espada Sanchez, ECLI:EU:C:2012:747, bod 35.

- f) Suma stanovená v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, ktorá je limitom zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade zničenia, straty, meškania alebo poškodenia zaregistrovanej batožiny, ktorá nebola predmetom osobitného vyhlásenia o záujme o doručenie, predstavuje maximálnu výšku náhrady. Nejde o pevnú sadzbu a cestujúci nemá na túto sumu automatický nárok ⁽¹⁸⁵⁾.
- g) Článok 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, ktorým sa stanovuje obmedzenie zodpovednosti leteckého dopravcu, okrem iného, za poškodenie v dôsledku straty batožiny, sa vzťahuje tak na majetkovú, ako aj nemajetkovú škodu ⁽¹⁸⁶⁾. Tento článok sa uplatňuje aj v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo meškania pri preprave zaregistrovaných invalidných vozíkov, iných mobilných pomôcok alebo pomocných zariadení vymedzených v článku 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 1107/2006. V tomto prípade je zodpovednosť leteckého dopravcu obmedzená na sumu uvedenú v predchádzajúcom odseku, pokiaľ cestujúci neurobil v čase, keď leteckému dopravcovi odovzdával zaregistrovanú batožinu, osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní batožiny v mieste určenia a nezaplatil dodatočnú sumu, ak sa to v takomto prípade požaduje.
- h) K výkladu článkov 19, 22 a 29 Montrealského dohovoru Súdny dvor ⁽¹⁸⁷⁾ konštatoval, že letecký dopravca môže podľa tohto dohovoru zodpovedať za škodu spôsobenú zamestnávateľovi v prípade meškania letu, pri ktorom boli cestujúcimi jeho zamestnanci. Dohovor treba preto vykladať v tom zmysle, že sa vzťahuje nielen na škodu spôsobenú samotným cestujúcim, ale aj na škodu, ktorú utrpel zamestnávateľ, s ktorým uzavrel letecký dopravca zmluvu o medzinárodnej preprave cestujúceho. Vo svojom rozsudku Súdny dvor dodáva, že leteckí dopravcovia majú záruku v tom, že ich zodpovednosť nemôže prevýšiť hranicu uplatniteľnú podľa tohto dohovoru na každého cestujúceho vynásobenú počtom dotknutých zamestnávateľov/cestujúcich.
- i) Sťažnosť sa musí podať písomne v lehotách uvedených v článku 31 ods. 2 Montrealského dohovoru, v opačnom prípade nemožno voči leteckému dopravcovi podať žalobu. Táto požiadavka je splnená, ak je sťažnosť zaznamenaná v informačnom systéme leteckého dopravcu jeho zástupcom, ak cestujúci môže skontrolovať správnosť textu sťažnosti, ako bol písomne zaznamenaný a vložený do tohto systému, a môže ju prípadne zmeniť alebo doplniť, alebo dokonca nahradiť pred uplynutím lehoty stanovenej v článku 31 ods. 2 dohovoru. Napokon, podanie sťažnosti nepodlieha ďalším hmotnoprávnym požiadavkám okrem požiadavky oznámiť leteckému dopravcovi vzniknutú škodu ⁽¹⁸⁸⁾.
- j) V prípade nároku na náhradu škody podľa článku 19 Montrealského dohovoru má cestujúci možnosť výberu medzi rôznymi súdmi stanovenými samotným dohovorom podľa jeho článku 33: súd v mieste sídla dopravcu, súd v mieste hlavného miesta podnikania dopravcu, súd v mieste, kde má dopravca prevádzku, prostredníctvom ktorej bola zmluva uzatvorená, alebo súd v mieste určenia. V takomto prípade nezáleží na tom, či sa toto miesto nachádza v EÚ, keďže právomoc je založená na dohovore, ktorého je EÚ zmluvnou stranou.

⁽¹⁸⁵⁾ Vec C-86/19, Vueling Airlines, ECLI:EU:C:2020:538, bod 35.

⁽¹⁸⁶⁾ Vec C-63/09, Walz, ECLI:EU:C:2010:251, bod 39.

⁽¹⁸⁷⁾ Vec C-429/14, Air Baltic Corporation, ECLI:EU:C:2016:88, body 29 a 49.

⁽¹⁸⁸⁾ Vec C-258/16, Finnair, ECLI:EU:C:2018:252, body 31, 37, 47 a 54.