Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
JEANA RICHARDA DE LA TOUR
přednesené dne 28. dubna 2022[1]

Věc C-597/20

Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A.
proti
Budapest Főváros Kormányhivatala

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Fővárosi Törvényszék (soud hlavního města Budapešti, Maďarsko)]

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 5 odst. 1 písm. c) a článek 7 – Náhrady cestujícím – Článek 16 – Úloha vnitrostátního subjektu odpovědného za prosazování nařízení – Vnitrostátní právní úprava svěřující tomuto subjektu pravomoc uložit leteckému dopravci povinnost poskytnout náhradu, na niž má cestující nárok“

I. Úvod

1. Je na základě čl. 16 odst. 1 a 2 nařízení (ES) č. 261/2004[2] členský stát oprávněn svěřit subjektu odpovědnému za prosazování tohoto nařízení pravomoc uložit leteckému dopravci povinnost poskytnout náhradu, na niž má cestující nárok z důvodu zrušení nebo významného zpoždění jeho letu?

2. Odpověď na tuto otázku, kterou předkládá Fővárosi Törvényszék (soud hlavního města Budapešti, Maďarsko), má pomoci vyjasnit pravomoci svěřené takovému subjektu, a upřesnit tak dosah zásad, které Soudní dvůr uvedl v rozsudku ze dne 17. března 2016, Ruijssenaars a další[3].

3. V tomto stanovisku vysvětlím důvody, pro které se domnívám, že takové ustanovení nebrání vnitrostátní právní úpravě, podle které členský stát svěřuje svému vnitrostátnímu subjektu takovou donucovací pravomoc, ale pouze za předpokladu, že tato právní úprava neupírá leteckému dopravci možnost podat k příslušnému vnitrostátnímu soudu žalobu za účelem zpochybnění nároku na takto požadovanou náhradu.

[1] – Původní jazyk: francouzština.

[2] – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

[3] – C-145/15 a C-146/15, dále jen „rozsudek Ruijssenaars a další“, EU:C:2016:187.

II. Právní rámec

A. Unijní právo

4. Body 1, 21 a 22 odůvodnění nařízení č. 261/2004 znějí:

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

[…]

(21) Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce použitelné při porušení tohoto nařízení a zajistit jejich používání. Sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

(22) Členské státy by měly zajistit a kontrolovat všeobecné dodržování tohoto nařízení jejich leteckými dopravci a určit vhodný orgán k provádění těchto kontrolních úkolů. Kontrola by se neměla dotýkat práv cestujících a leteckých dopravců žádat náhradu prostřednictvím soudů v souladu s vnitrostátními právními předpisy.“

5. Článek 5 tohoto nařízení, nadepsaný „Zrušení“, stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

[…]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže [ledaže]

[…]

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.“

6. Článek 7 uvedeného nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, stanoví:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů;

b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů;

c) 600 EUR u všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase.

2. Jestliže je cestujícím v souladu s článkem 8 nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce o 50 % snížit odškodné stanovené podle odstavce 1, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu:

a) o dvě hodiny v případě všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, nebo

c) o čtyři hodiny v případě všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

[…]“

7. Článek 16 téhož nařízení, nadepsaný „Porušení předpisů“, stanoví:

„1. Každý členský stát určí subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení ve vztahu k letům z letišť nacházející[ch] se na jeho území a letům z třetí země na tato letiště. Tento subjekt v případě potřeby přijme nezbytná opatření, která zajistí, aby byla dodržována práva cestujících. Členské státy oznámí [Evropské k]omisi subjekt, který byl v souladu s tímto odstavcem určen.

2. Aniž je dotčen článek 12, může si každý cestující u každého subjektu určeného podle odstavce 1 nebo u každého jiného příslušného subjektu určeného členským státem stěžovat na údajné porušení tohoto nařízení, ke kterému došlo na letišti nacházejícím se na území členského státu nebo které se týká letu z třetí země na letiště nacházející se na uvedeném území.

3. Sankce stanovené členskými státy za porušení tohoto nařízení musí být účinné, přiměřené a odrazující.“

B. Maďarské právo

8. Ustanovení § 43/A odst. 2 fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény (zákon č. CLV z roku 1997 o ochraně spotřebitele) [4] ze dne 15. prosince 1997 zní:

„Úřad na ochranu spotřebitelů – v případě potřeby po konzultaci s leteckým úřadem – je odpovědný za uplatňování nařízení [(EU)] 2017/2394 [5], pokud jde o porušení ustanovení [nařízení (ES) č. 261/2004] v rámci [Unie]“.

9. Podle § 47 odst. 1 písm. c) a i) tohoto zákona je tento úřad oprávněn předmětné společnosti uložit, aby ve stanovené lhůtě odstranila zjištěné nesrovnalosti či nedostatky a může rovněž uložit tzv. „pokutu na ochranu spotřebitele“.

[4] – *Magyar Közlöny*, 1997/119, dále jen „zákon o ochraně spotřebitele“.

[5] – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 12. prosince 2017 o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vymáhání dodržování právních předpisů na ochranu zájmů spotřebitelů a o zrušení nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. 2017, L 345, s. 1).

III. Spor v původním řízení a předběžná otázka

10. V důsledku více než tříhodinového zpoždění letu provozovaného společností Polskie Linie Lotnicze „LOT“ SA [6] z New Yorku (Spojené státy) do Budapešti (Maďarsko) se několik cestujících obrátilo na Budapest Főváros Kormányhivatala (inspekce ochrany spotřebitele při správním úřadu hlavního města Budapešti, Maďarsko) [7] s žádostí, aby leteckému dopravci uložil povinnost zaplatit jim náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004 z titulu porušení čl. 5 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení.

11. Rozhodnutím ze dne 20. dubna 2020 inspekce ochrany spotřebitele konstatovala, že společnost LOT porušila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 6 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 a nařídila jí zaplatit každému z dotyčných cestujících náhradu škody ve výši 600 eur, jakož i v budoucnu poskytnout náhradu škody ve stejné výši každému cestujícímu, který podá obdobnou stížnost. Inspekce ochrany spotřebitele uvádí, že podle § 43/A odst. 2 zákona o ochraně spotřebitele, který provádí požadavky čl. 16 odst. 1 a 2 tohoto nařízení, je oprávněna leteckým dopravcům uložit, aby ve stanovené lhůtě ukončili porušování uvedeného nařízení.

12. Předkládající soud, kterému byla předložena žaloba na zrušení tohoto rozhodnutí, má pochybnosti ohledně rozsahu pravomocí, kterými je nadána inspekce ochrany spotřebitele. Za těchto okolností se rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být čl. 16 odst. 1 a 2 nařízení [č. 261/2004] vykládán v tom smyslu, že vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení, k němuž cestující podal individuální stížnost, nemůže dotčenému leteckému dopravci uložit povinnost zaplatit náhradu škody, která cestujícímu podle tohoto nařízení přísluší?“

13. Písemná vyjádření podaly společnost LOT, inspekce ochrany spotřebitele, maďarská, nizozemská a polská vláda, jakož i Komise. Tyto zúčastněné strany rovněž přednesly ústní vyjádření na jednání, které se konalo dne 2. února 2022.

IV. Analýza

A. Úvodní poznámka

14. Přezkum žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce si žádá úvodní poznámku stran toho, zda je namístě zohlednit další právní pravidla než ta, která výslovně uvádí předkládající soud.

15. Tato otázka vyvstává v souvislosti s ustanoveními nařízení 2017/2394, zejména v souvislosti s čl. 9 odst. 4 písm. f) tohoto nařízení.

[6] – Dále jen „společnost LOT“.

[7] – Dále jen „inspekce ochrany spotřebitele“.

16. V souladu se svým článkem 1 toto nařízení „stanoví podmínky, za nichž orgány, které byly svými členskými státy určeny jako orgány příslušné pro vymáhání dodržování právních předpisů Unie na ochranu zájmů spotřebitelů, mezi sebou navzájem a s Komisí spolupracují a koordinují své činnosti s cílem vymáhat dodržování těchto právních předpisů a zajistit bezproblémové fungování vnitřního trhu a s cílem posílit ochranu ekonomických zájmů spotřebitelů“.

17. Podle čl. 3 bodu 1 nařízení 2017/2394 a jeho přílohy zahrnují „právní předpisy Unie na ochranu zájmů spotřebitelů“ ustanovení nařízení č. 261/2004.

18. V článku 9 odst. 4 písm. f) tohoto nařízení unijní normotvůrce přitom stanoví:

„Příslušné orgány [a sice jakýkoli orgán veřejné moci zřízený na celostátní, regionální nebo místní úrovni a určený členským státem jakožto orgán odpovědný za vymáhání dodržování právních předpisů Unie na ochranu zájmů spotřebitelů [8]] mají alespoň tyto donucovací pravomoci:

[…]

f) pravomoc zajistit ukončení nebo zákaz protiprávních jednání, na něž se vztahuje toto nařízení;

[…]“

19. S ohledem na tyto skutečnosti je otázkou, zda by ustanovení tohoto článku mohla být relevantní pro účely posouzení povahy a rozsahu pravomocí takto svěřených vnitrostátním subjektům podle článku 16 nařízení č. 261/2004.

20. Z důvodů, které dále objasním, se domnívám, shodně se stanovisky zúčastněných stran vyjádřenými na jednání, že taková ustanovení nejsou pro účely této analýzy užitečná.

21. Podle svého čl. 2 odst. 1 se nařízení 2017/2394 použije „na protiprávní jednání uvnitř Unie, rozsáhlá protiprávní jednání a rozsáhlá protiprávní jednání s unijním rozměrem, a to i v případě, že tato protiprávní jednání skončila ještě předtím, než bylo zahájeno nebo dokončeno vymáhání dodržování právních předpisů“. Z článku 3 tohoto nařízení přitom vyplývá, že všechna tato protiprávní jednání jsou definována jako jednání nebo opomenutí, která jsou v rozporu s právními předpisy Unie na ochranu zájmů spotřebitelů a která poškodila, poškozují nebo mohou poškodit jejich „společné zájmy“.

22. Ve svých pokynech pro výklad [9] Komise v tomto smyslu zdůraznila, že vnitrostátní orgány odpovědné za prosazování nařízení č. 261/2004 „musí plnit své povinnosti podle [nařízení (ES) č. 2006/2004 [10]], *jsou-li v sázce společné zájmy spotřebitelů v* přeshraničním kontextu“ [11].

[8] – Pojem „příslušný orgán“ je definován v čl. 3 bodě 6 nařízení 2017/2394.

[9] – Sdělení Komise – Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 (Úř. věst. 2016, C 214, s. 5).

[10] – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 27. října 2004 o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vymáhání dodržování zákonů na ochranu zájmů spotřebitele („nařízení o spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele“) (Úř. věst. 2004, L 364, s. 1). Zdůrazňuji, že toto nařízení bylo zrušeno nařízením 2017/2394.

[11] – Bod 7.3 tohoto sdělení. Kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska.

23. Zatímco tedy primárním posláním vnitrostátního subjektu odpovědného za prosazování nařízení č. 261/2004 je hájit společné zájmy cestujících v letecké dopravě, otázka předkládajícího soudu spadá do značně odlišného kontextu, který se týká ochrany individuálních zájmů těchto cestujících. Právo na náhradu škody zakotvené unijním normotvůrcem v článku 7 tohoto nařízení souvisí s plněním smlouvy uzavřené mezi cestujícím a leteckým dopravcem. Donucovací pravomoc, kterou by tento subjekt disponoval na základě individuální stížnosti, by se tak uplatňovala v zájmu nikoliv skupiny jednotlivců, ale jasně vymezeného právního subjektu. Ve své judikatuře odkazuje Soudní dvůr v tomto smyslu na společné zájmy jako na situaci „přesahující rámec vztahů mezi stranami sporu“ [12]. Pojem společný zájem [13] je odlišný od pojmu individuální zájem. Z toho vyplývá, že kontext věci v původním řízení je ve zjevném protikladu k situacím, na které se použije nařízení 2017/2394, jež se vyznačuje zejména svým cílem chránit „kolektivní zájmy spotřebitelů jako skupiny“ [14].

24. S ohledem na tyto okolnosti tedy není namístě zohlednit ustanovení uvedeného nařízení pro účely výkladu požadovaného předkládajícím soudem.

25. Ve své analýze naproti tomu odkážu na ustanovení platných nařízení na ochranu práv osob se zdravotním postižením v letecké dopravě a cestujících v železniční, námořní, respektive autobusové a autokarové dopravě [15]. Je zajisté pravda, že jednotlivé způsoby přepravy nejsou srovnatelné a, jak uvedl Soudní dvůr v rozsudku ze dne 2. září 2021, Irish Ferries [16], unijní normotvůrce nezamýšlel zajistit pro jednotlivé způsoby přepravy stejnou úroveň ochrany [17]. Nicméně všechny tyto právní předpisy předpokládají, obdobně jako nařízení č. 261/2004, určení vnitrostátního subjektu odpovědného za prosazování předmětného nařízení. V rozsudku Irish Ferries Soudní dvůr neopomněl zmínit záměr unijního normotvůrce zaujmout jednotný přístup k výkladu pojmů použitých v rámci každého z těchto nařízení [18]. Tak je tomu například v případě pojmu „mimořádné okolnosti“ používaného v oblasti práv cestujících jak v letecké, tak i námořní přepravě [19]. Považuji proto za užitečné zohlednit ustanovení, kterými unijní normotvůrce v těchto nařízeních vymezil pravomoci vnitrostátního subjektu odpovědného za dohled nad dodržováním práv cestujících.

[12] – Viz například rozsudek ze dne 28. července 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, bod 45).

[13] – Viz definici pojmu „zájem“ v Littré, E., *Dictionnaire de la langue française*, Paříž, L. Hachette., 1873-1874, která staví „konkrétní nebo soukromý či osobní zájem, prospěch pro určitou osobu“ do protikladu k „veřejnému zájmu, prospěchu pro stát, společnost“. Viz také definici tohoto pojmu v Lalande, A., *Vocabulaire technique et critique de la philosophi*e, Presses universitaires de France, Paříž, 1997, 4. vydání, s. 531, podle které není společný zájem souhrnem individuálních zájmů členů například určitého segmentu či uskupení, nýbrž odkazuje na zájem skupiny jednotlivců, [na které nelze nahlížet odděleně], jelikož tvoří jeden celek. Tento pojem se zjevně používá v určitých specifických oblastech a zejména v kontextu ochrany kolektivu, profese nebo spotřebitelů sdružením spotřebitelů.

[14] – Viz rozsudek ze dne 28. července 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, bod 42).

[15] – Viz nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě (Úř. věst. 2006, L 204, s. 1), nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 ze dne 29. dubna 2021 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. 2021, L 172, s. 1), nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. 2010, L 334, s. 1), jakož i nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. 2011, L 55, s. 1).

[16] – C-570/19, dále jen „rozsudek Irish Ferries“, EU:C:2021:664.

[17] – Viz body 143 a 145 tohoto rozsudku, jakož i citovaná judikatura.

[18] – Viz body 106 a 107 uvedeného rozsudku, jakož i citovaná judikatura. Viz také Bílá kniha Komise ze dne 1. července 2011 s názvem „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ [COM(2011) 144 final/2], ve které Komise uvedla, že je nezbytné „[v]ytvořit jednotnou interpretaci evropských právních předpisů o právech cestujících; zajistit jejich harmonizované a účinné prosazování, aby byly zaručeny rovné konkurenční podmínky pro podniky a minimální standardy ochrany Evropanů“ (s. 26).

[19] – Viz bod 106 téhož rozsudku. Soudní dvůr zde v souvislosti s výkladem pojmu „mimořádné okolnosti“ použitého v nařízení č. 1177/2010, které se týká námořní přepravy, poukázal na to, že zapracováním judikatury Soudního dvora v oblasti práv cestujících v letecké přepravě chtěl unijní normotvůrce zaujmout „jednotný přístup“.

B. K předběžné otázce

26. Podstatou jediné předběžné otázky, kterou položil předkládající soud Soudnímu dvoru, je, zda čl. 16 odst. 1 a 2 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že brání vnitrostátní právní úpravě, podle které má vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení pravomoc uložit leteckým dopravcům povinnost poskytnout náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení z důvodu zrušení letu [20].

27. Jak jsem uvedl, odpověď na tuto otázku má pomoci vyjasnit rozsah pravomocí svěřených tomuto vnitrostátnímu subjektu, a to na základě zásad, které Soudní dvůr vyslovil v rozsudku Ruijssenaars a další.

28. V rozsudku Ruijssenaars a další, z něhož zde cituji jeho výrok, Soudní dvůr rozhodl, že „[č]lánek 16 [nařízení č. 261/2004] musí být vykládán v tom smyslu, že subjekt určený každým členským státem na základě odstavce 1 tohoto článku, k němuž podal individuální stížnost cestující, jemuž letecký dopravce odmítl poskytnout náhradu podle čl. 7 odst. 1 uvedeného nařízení, *není povinen* přijmout donucovací opatření vůči dotyčnému dopravci s cílem přinutit jej k poskytnutí uvedené náhrady“ [21].

29. Tento výklad vychází ze tří úvah, které Soudní dvůr formuloval v úvodu odůvodnění rozsudku. První se týká samotného znění článku 16 nařízení č. 261/2004 (body 28 až 32 rozsudku Ruijssenaars a další), druhá cílů sledovaných tímto nařízením (bod 33 rozsudku Ruijssenaars a další), a konečně třetí souvisí s rozdělením úloh, jež jsou svěřeny na jedné straně vnitrostátním subjektům a na straně druhé vnitrostátním soudům (bod 35 rozsudku Ruijssenaars a další) [22]. Na základě těchto úvah dospěl Soudní dvůr k závěru, že unijní normotvůrce neukládá členským státům povinnost svěřit svým vnitrostátním subjektům pravomoc přijmout donucovací opatření za účelem poskytnutí náhrady škody, která má být zaplacena cestujícím. Soudní dvůr rozhodl, že takový výklad umožňuje předejít jakémukoli odlišnému posouzení, jež by poškozovalo práva cestujících v letecké dopravě, učiněnému na jedné straně vnitrostátními subjekty pověřenými vyřizováním individuálních stížností, a na druhé straně vnitrostátními soudy, k nimž jsou podány individuální žaloby směřující k přiznání náhrady podle článku 7 nařízení č. 261/2004 (bod 34 rozsudku Ruijssenaars a další).

30. V druhé části odůvodnění rozsudku ovšem Soudní dvůr uvedl následující *obiter dictum*:

„*Nicméně* s ohledem na tyto cíle a na rozhodovací prostor, jenž mají členské státy při udělování pravomocí, které hodlají svěřit subjektům uvedeným v čl. 16 odst. 1 nařízení č. 261/2004 […] *mohou členské státy za účelem zhojení nedostatečnosti ochrany práv cestujících v letecké dopravě svěřit subjektu uvedenému v čl. 16 odst. 1 tohoto nařízení pravomoc k přijímání opatření na základě individuálních stížností.*“ [23]

31. Tento bod rozsudku je třeba chápat tak, že vyjadřuje úvahu Soudního dvora, dle které jsou členské státy *oprávněny* udělit subjektům odpovědným za prosazování tohoto nařízení, v rámci plnění úkolů, které jim svěřuje článek 16 uvedeného nařízení, přikazovací pravomoc.

[20] – Předložená otázka se netýká dalších náhrad podle článku 12 téhož nařízení.

[21] – Kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska.

[22] – Soudní dvůr zde odkazuje na druhou větu bodu 22 odůvodnění nařízení č. 261/2004, jakož i na judikaturu Soudního dvora, a to zejména na rozsudky ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další (C-83/10, EU:C:2011:652, bod 44), a ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 51).

[23] – Bod 36 rozsudku Ruijssenaars a další, kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska.

32. Zatímco společnost LOT v projednávané věci zpochybňuje svěření takové pravomoci inspekci ochrany spotřebitele a opírá se přitom o první část odůvodnění, ze kterého vyšel Soudní dvůr v rozsudku Ruijssenaars a další, inspekce naopak spatřuje potvrzení pravomoci, která je jí takto svěřena vnitrostátní právní úpravou, v druhé části tohoto odůvodnění. Soudní dvůr má tudíž objasnit význam tohoto *obiter dictum*. Za tím účelem navrhnu Soudnímu dvoru, aby v souladu s ustálenou judikaturou zohlednil znění článku 16 nařízení č. 261/2004, ale také systematiku a cíle tohoto nařízení, a současně přihlédl k zásadám, které již Soudní dvůr vymezil ve své judikatuře.

33. Toto objasnění je zásadní s ohledem na velký význam praktických důsledků vyplývajících z pravomocí těchto vnitrostátních subjektů, a to zejména pro tisíce cestujících, kteří jsou každoročně dotčeni zrušením nebo významným zpožděním jejich letu. Takové vyjasnění rovněž umožní reagovat na žádosti Komise, která opakovaně upozorňovala na obtíže s uplatňováním tohoto nařízení spojené s jeho nejednotným výkladem a nekonzistentním prosazováním na vnitrostátní úrovni a která považuje za nezbytné zlepšení v tomto ohledu s cílem zajistit jasné a snadno dostupné prostředky vyřizování stížností [24].

1. Znění článku 16 nařízení č. 261/2004

34. V článku 16 nařízení č. 261/2004 zakotvuje unijní normotvůrce pravidla použitelná v případě „porušení“ ustanovení tohoto nařízení.

35. Zaprvé v čl. 16 odst. 1 uvedeného nařízení unijní normotvůrce po členských státech požaduje, aby určily „subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení“ ve vztahu k letům z letišť nacházejícím se na jeho území a letům z třetí země na tato letiště, kterému případně přísluší přijmout opatření nezbytná k zajištění dodržování práv cestujících. Konstatuji, že zatímco unijní normotvůrce vymezuje přesně pravomoc tohoto subjektu z územního hlediska, nespecifikuje podmínky ani pravidla, za nichž má uvedený subjekt své úkoly plnit a dbát na „dodržován[í] práv[…] cestujících“ [25]. Mimoto podotýkám, že výraz „dodržován[í] práv[…] cestujících“ má zjevně široký význam. Zahrnuje jak obranu kolektivních zájmů cestujících v letecké dopravě, tak jejich individuální zájmy. V tomto ohledu nepřináší upřesnění ani bod 22 odůvodnění nařízení č. 261/2004, ve kterém jsou uvedeny úvahy, z nichž unijního normotvůrce vycházel při přijetí čl. 16 odst. 1 tohoto nařízení.

36. Za těchto okolností je třeba připustit, že podle čl. 16 odst. 1 uvedeného nařízení, na který ostatně Soudní dvůr v bodě 36 rozsudku Ruijssenaars a další výslovně odkázal, mají členské státy ohledně pravomocí, které hodlají svěřit svým vnitrostátním subjektům pro účely obrany práv cestujících, určitý rozhodovací prostor.

37. Vzhledem k tomu, že čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 přiznává cestujícím v letecké dopravě právo na náhradu škody v případě zpoždění nebo zrušení jejich letu, nic podle mého názoru nebrání tomu, aby členský stát svěřil svému vnitrostátnímu subjektu pravomoc uložit leteckému dopravci povinnost poskytnout náhradu, na niž má cestující právo, a to za účelem

[24] – V tomto smyslu viz bílá kniha Komise ze dne 1. července 2011 s názvem „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, [COM(2011) 144 final/2, s. 26].

[25] – V tom se nařízení č. 261/2004 odlišuje od ostatních nařízení. Ve vztahu k jiným druhům přepravy unijní normotvůrce požaduje, aby byl vnitrostátní subjekt nezávislý z hlediska své organizace, financování, právní struktury a procesu rozhodování na dopravci nebo provozovateli infrastruktury. Viz například čl. 25 odst. 1 druhý pododstavec nařízení č. 1177/2010, čl. 31 odst. 2 nařízení č. 2021/782 a čl. 28 odst. 1 druhý pododstavec nařízení č. 181/2011.

zajištění dodržování tohoto práva. Nedodržení uvedeného práva je nejen porušením smluvních povinností leteckého dopravce, nýbrž i porušením povinnosti řádného uplatňování tohoto nařízení.

38. Zadruhé, co se týče ustanovení čl. 16 odst. 2 a 3 nařízení č. 261/2004, mám za to, že jejich cílem ani účinkem není omezení rozsahu pravomocí, které mohou členské státy svěřit svým vnitrostátním subjektům.

39. Připomínám, zaprvé, že podle čl. 16 odst. 2 tohoto nařízení „si každý cestující [může] u každého subjektu určeného podle odstavce 1 nebo u každého jiného příslušného subjektu určeného členským státem stěžovat na údajné porušení uvedeného nařízení, ke kterému došlo na letišti nacházejícím se na území členského státu nebo které se týká letu z třetí země na letiště nacházející se na uvedeném území“.

40. Jak přitom vyplývá z rozsudku Ruijssenaars a další, týkajícího se výkladu nařízení č. 261/2004, tak z rozsudku Irish Ferries, týkajícího se výkladu nařízení č. 1177/2010, „stížnost“ uvedená v čl. 16 odst. 2 nařízení č. 261/2004 se svou povahou a rozsahem odlišuje od individuální žádosti, kterou se cestující domáhá poskytnutí náhrady, na niž má nárok v důsledku zrušení letecké přepravy. Podle Soudního dvora je účelem stížnosti upozornění, které cestující činí, aby příslušnému subjektu oznámil údajné porušení povinnosti dopravce, a tím přispěl obecně k řádnému uplatňování tohoto nařízení. Soudní dvůr v rozsudku Ruijssenaars a další zdůrazňuje, že na základě takové stížnosti nemá „[vnitrostátní subjekt] povinnost […] jednat s cílem zaručit každému jednotlivému cestujícímu právo na získání náhrady“ [26] a v rozsudku Irish Ferries upřesňuje, že dopravce „má stran způsobu vyřízení tohoto oznámení určitý prostor pro uvážení“ [27].

41. Zadruhé připomínám, že podle čl. 16 odst. 3 nařízení č. 261/2004 „[s]ankce stanovené členskými státy za porušení tohoto nařízení musí být účinné, přiměřené a odrazující“. Tyto sankce se zřetelně, a to svou povahou a rozsahem, odlišují od donucovacích opatření vnitrostátního subjektu, která by směřovaly k poskytnutí náhrady, na niž má cestující v letecké dopravě nárok v důsledku zrušení jeho letu. Jak rozhodl Soudní dvůr v rozsudku Ruijssenaars a další, „sankce“ zakotvené unijním normotvůrcem v tomto ustanovení, představují opatření přijatá vnitrostátním subjektem v odezvě na porušení, která zjistí při výkonu svého poslání všeobecného dohledu, „a nikoli jako správní donucovací opatření, jež mají být přijata v každém jednotlivém případě“ [28].

42. Jestliže, jak uvedl Soudní dvůr, ustanovení obsažená v čl. 16 odst. 2 a 3 nařízení č. 261/2004 upřesňují „jednotlivé aspekty úlohy, jež náleží subjektu uvedenému v odstavci 1 tohoto článku“ [29], nelze tato ustanovení vykládat tak, že vylučují možnost svěřit vnitrostátnímu subjektu jiné pravomoci než ty, které spočívají ve vyřizování oznámení adresovaných tomuto subjektu a v ukládání sankcí.

43. Při neexistenci pravidel unijního práva mají tedy členské státy rozhodovací prostor při udělování pravomocí určených k zajištění dodržování práv cestujících v letecké dopravě vnitrostátnímu subjektu. V tomto kontextu přitom, s ohledem na znění článku 16 nařízení

[26] – Rozsudek Ruijssenaars a další (bod 31).

[27] – Rozsudek Irish Ferries (bod 118).

[28] – Rozsudek Ruijssenaars a další (bod 32).

[29] – Rozsudek Ruijssenaars a další (bod 30).

č. 261/2004, nic nebrání tomu, aby členský stát svěřil uvedenému vnitrostátnímu subjektu pravomoc uložit leteckému dopravci povinnost poskytnout náhradu, na niž má cestující nárok podle článků 5 a 7 tohoto nařízení.

44. Tento výklad je dle mého názoru podpořen jak systematikou, tak cíli uvedeného nařízení.

2. Systematika a cíle nařízení č. 261/2004

45. Rozsah úkolů svěřených vnitrostátnímu subjektu je třeba posoudit také z hlediska povahy náhrady stanovené v článku 7 nařízení č. 261/2004 a cílů sledovaných unijním normotvůrcem.

46. Tato náhrada je Soudním dvorem kvalifikována v rozsudku ze dne 29. července 2019, Rusu, jako náhrada paušální, standardizovaná a okamžitá [30]. Jak uvedl Soudní dvůr v rozsudku Irish Ferries, jedná se o „pohledávk[u] peněžité povahy, jejíž vyplacení může [cestující] po dopravci požadovat již z toho důvodu, že jsou naplněny podmínky stanovené v [článku 19 nařízení č. 1177/2010]“ [31]. V případě, že zrušení letu není způsobeno mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, stanoví se výše náhrady podle stupnice určené v čl. 7 odst. 1 a 2 tohoto nařízení. Cestující obdrží náhradu ve výši 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů [písm. a)], ve výši 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů [písm. b)] a konečně ve výši 600 EUR u všech letů nespadajících pod předchozí ustanovení. Kromě toho se náhrada, za určitých podmínek, snižuje o polovinu v případě přesměrování. Podle Soudního dvora „[t]akové paušální částky mají za cíl nahradit pouze újmy, které jsou pro všechny dotčené cestující takřka totožné“ [32]. Za těchto okolností mohou jak cestující, tak letečtí dopravci určit výši náhrady, která má být poskytnuta, jelikož tato výše se neposuzuje individuálně podle konkrétních okolností každého cestujícího, nýbrž závisí výhradně na vzdálenosti a místu určení předmětného letu [33]. Za těchto podmínek, s výjimkou situace, kdy by nárok na náhradu byl zpochybněn na základě čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 a vyžadoval by právní posouzení, co se týče existence, například, „mimořádných okolností“, je podle mého názoru vnitrostátní subjekt plně způsobilý posoudit opodstatněnost pohledávky a případně její výši a přijmout donucovací opatření.

47. Kromě toho se domnívám, že takové svěření pravomoci je součástí cílů sledovaných unijním normotvůrcem v kontextu nařízení č. 261/2004. Toto nařízení má v souladu s body 1, 2, 4 a 12 svého odůvodnění zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě, kterým byly v důsledku zrušení jejich letů způsobeny závažné potíže a nepohodlí [34]. Soudní dvůr přitom opakovaně rozhodl, že účelem částek stanovených v čl. 7 odst. 1 uvedeného nařízení je standardizovaným způsobem a okamžitě nahradit újmu, jíž je takové nepohodlí, „aniž by tito cestující měli být vystaveni nesnázím spojeným s podáváním žalob na náhradu škody před příslušnými soudy“ [35]. V rozsudku Irish Ferries v tomto smyslu Soudní dvůr dále rozhodl, že odškodnění podle stejně formulovaného článku 19 nařízení č. 1177/2010 může „sam[o] o sobě

30 – C-354/18, dále jen « rozsudek Rusu“, EU:C:2019:637 (body 28 a 34, jakož i citovaná judikatura).

31 – Rozsudek Irish Ferries (bod 118).

32 – Rozsudek Rusu (bod 30 a citovaná judikatura).

33 – V rozsudku Rusu Soudní dvůr rozhodl, že „čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 ani toto nařízení jako celek neupravuje náhradu individuální újmy v závislosti na důvodu cestování dotyčných cestujících, jejíž náprava nutně vyžaduje, aby byl rozsah způsobené újmy posuzován případ od případu, a jež v důsledku toho může být nahrazena pouze *a posteriori* a individuálně“ (bod 31).

34 – Viz rozsudek Ruijssenaars a další, bod 33, a rozsudek Rusu (bod 26, jakož i citovaná judikatura).

35 – Rozsudek Rusu (bod 28 a citovaná judikatura).

okamžitě napravit některé druhy nepohodlí, které cestujícím vzniklo v důsledku zrušení přepravy, a umožňuj[e] tak zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, o kterou toto nařízení usiluje“ [36].

48. Mám za to, že takové opatření, jako je opatření zakotvené dotčenou vnitrostátní právní úpravou, přispívá k jednoduchosti, rychlosti a účinnosti procesu odškodnění, neboť umožňuje, aby dotyčný cestující v letecké dopravě nemusel za účelem dosažení platby náhrady, na kterou má nárok, podávat k příslušným soudním orgánům žalobu, která s sebou může nést zdlouhavější a někdy složitější kroky. Takové opatření tudíž podle mého názoru zajišťuje vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě a současně zabraňuje zahlcení soudů nadměrným množstvím žalob na náhradu škody.

49. Připomeňme také, že i když je vnitrostátnímu subjektu taková pravomoc přiznána, nezbavuje to cestující v letecké dopravě ani letecké dopravce možnosti podat žalobu k příslušnému vnitrostátnímu soudu postupem stanoveným vnitrostátním právem [37]. Cestující jsou oprávněni domáhat se u příslušného soudu přiznání náhrady podle článku 7 nařízení č. 261/2004, a stejně tak letečtí dopravci musí mít možnost zpochybnit opodstatněnost takto po nich požadované náhrady.

50. Připomínám, že v rozsudku ze dne 22. listopadu 2012, Cuadrench Moré [38], Soudní dvůr rozhodl, že „v případě zrušení letu a není-li toto zrušení způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, články 5 a 7 nařízení č. 261/2004 přiznávají cestujícím právo na náhradu škody podle vzdálenosti a místa určení dotyčného letu, *kterého se tito cestující mohou v případě potřeby domáhat před vnitrostátními soudy*“ [39]. Soudní dvůr dále uvedl, že „při neexistenci unijní právní úpravy v dané oblasti přísluší vnitrostátnímu právnímu řádu každého členského státu upravit procesní podmínky soudních řízení určených k zajištění ochrany práv, která jednotlivcům vyplývají z unijního práva, pokud tyto podmínky dodrží zásady rovnocennosti a efektivity“ [40].

51. Je sice pravda, že v bodě 34 rozsudku Ruijssenaars a další Soudní dvůr zdůraznil riziko odlišného posouzení téže individuální situace vnitrostátním subjektem, na straně jedné, a vnitrostátním soudem, na straně druhé. Mimoto existuje nebezpečí, že budou souběžně podány dva návrhy na poskytnutí náhrady škody, která má být poskytnuta, jeden před vnitrostátním subjektem a druhý před vnitrostátním soudem. Mám ovšem za to, že členské státy mohou takovému nebezpečí zabránit tím, že přijmou opatření procesní povahy zajišťující vzájemnou provázanost správního a soudního řízení. Při neexistenci unijní právní úpravy v dané oblasti a s ohledem na rozhodovací prostor, který mají členské státy ohledně pravomocí, které si přejí svěřit vnitrostátnímu subjektu, je na vnitrostátním právním řádu členského státu, aby tyto procesní náležitosti upravil.

36 – Rozsudek Irish Ferries (body 152 a 154).

37 – Viz sdělení Komise – Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 (Úř. věst. 2016, C 214, s. 5), (bod 8 a násl.).

38 – C-139/11, EU:C:2012:741.

39 – Bod 23 tohoto rozsudku, kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska.

40 – Bod 25 uvedeného rozsudku.

52. Konstatuji, že v projednávané věci žádná skutečnost uvedená v předkládacím rozhodnutí ani ve vyjádření maďarské vlády nezavdává důvod se domnívat, že přiznání takové pravomoci inspekci ochrany spotřebitele by mohlo omezit právo cestujících v letecké dopravě a leteckých dopravců obrátit se na soudní orgány nebo by mohlo znamenat riziko, že tatáž individuální situace bude každým z těchto orgánů posouzena odlišným způsobem.

53. S ohledem na všechny tyto okolnosti proto navrhuji Soudnímu dvoru, aby rozhodl, že čl. 16 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání vnitrostátní právní úpravě, na základě které členský stát svěřuje vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování tohoto nařízení pravomoc uložit leteckému dopravci povinnost poskytnout náhradu, na niž má cestující nárok z důvodu zrušení nebo významného zpoždění jeho letu podle článku 7 uvedeného nařízení, a to za předpokladu, že tato právní úprava neupírá tomuto cestujícímu ani leteckému dopravci možnost domáhat se přiznání takového odškodnění, respektive napadnout jeho opodstatněnost u příslušného vnitrostátního soudu. Přísluší členskému státu, aby v rámci své procesní autonomie upravil náležitosti zajištění vzájemné provázanosti řízení zahájených před vnitrostátním subjektem odpovědným za prosazování tohoto nařízení a před příslušným vnitrostátním soudem.

3. Závěrečná poznámka

54. Závěrem této analýzy není podle mého názoru bez zajímavosti uvést, že členské státy využívají rozhodovacího prostoru, který je jim přiznán v souladu s článkem16 nařízení č. 261/2004.

55. Jak dokládá srovnávací analýza jednotlivých vnitrostátních právních úprav [41], zapojují členské státy do tohoto procesu nejen své vnitrostátní subjekty a vnitrostátní soudy, ale rovněž subjekty mající za úkol ochranu spotřebitelů a subjekty příslušné pro účely alternativního řešení spotřebitelských sporů [42] nebo pro účely řízení o drobných nárocích.

56. Některé členské státy si za vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování nařízení č. 261/2004 zvolily svůj vnitrostátní úřad pro civilní letectví [43], zatímco jiné členské státy svěřily tento úkol svému vnitrostátnímu orgánu pro ochranu spotřebitele, který tak může mít za úkol zajišťovat dodržování nařízení týkajících se práv cestujících v letecké dopravě, jakož i v železniční, námořní a pozemní přepravě [44]. Některé členské státy pověřují vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení také zajišťováním řádného uplatňování tohoto nařízení v obecném

[41] – V tomto ohledu viz zpráva Generálního ředitelství Evropské komise pro mobilitu a dopravu, Kouris, S., „Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU“ (Studie současné úrovně ochrany práv cestujících v letecké dopravě v Evropské unii), Úřad pro publikace Evropské unie, Brusel, 2020, MOVE/B5/2018-541, body 5.5 a násl., dostupná na následující internetové adrese: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1.

[42] – Tyto subjekty se určují na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/11/EU ze dne 21. května 2013 o alternativním řešení spotřebitelských sporů a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 a směrnice 2009/22/ES (směrnice o alternativním řešení spotřebitelských sporů) (Úř. věst. 2013, L 165, s. 63). Tato směrnice má v souladu se svým článkem 1 za cíl zajistit, aby spotřebitelé mohli proti obchodníkům dobrovolně podávat stížnosti prostřednictvím postupů alternativního řešení sporů. V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. června 2017, Menini a Rampanelli (C-75/16, EU:C:2017:457, body 39 a 40), jakož i rozsudek ze dne 25. června 2020, Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände (C-380/19, EU:C:2020:498, bod 26).

[43] – Mezi ty se řadí například Dánské království, Irsko, Řecká republika, Francouzská republika, Chorvatská republika a Kyperská republika. V tomto ohledu viz oznámení, která členská státy učinily na základě čl. 16 odst. 1 nařízení č. 261/2004.

[44] – Jedná se například o Estonskou republiku, Lucemburské velkovévodství, Maďarsko nebo také Finskou republiku. Naproti tomu například v případě Francouzské republiky Generální ředitelství civilního letectví (DGCA) plní úkoly regulace letecké dopravy, všeobecného dohledu a monitorování provádění práva Unie v oblasti ochrany práv cestujících v letecké dopravě. Na základě oznámení cestujících může tento subjekt přijímat nezbytná opatření k nápravě. Jsou-li konstatována porušení, leteckým dopravcům, kteří nedodržují povinnosti vyplývající z nařízení č. 261/2004, lze uložit sankce v podobě správních pokut. Uvedené ředitelství nicméně nezajišťuje individuální vyřizování oznámení, která mu jsou v jednotlivých případech adresována, a jeho činnost je nezávislá na vyřizování individuálních žádostí o náhradu škody a jejich proplacení leteckými dopravci. Za tím účelem se cestující musejí obrátit dle občanského soudního řádu na příslušný soud nebo na subjekt alternativního řešení sporů.

zájmu cestujících, což může zahrnovat úkoly v oblasti dohledu (například formou kontrol na místě nebo auditů), kontrolní úkoly (kontrola informací zveřejňovaných nebo poskytovaných leteckým dopravcem cestujícím za účelem opravy chybných, zavádějících nebo neúplných informací), zpracování výročních zpráv, výměny informací a přeshraniční spolupráci s jinými vnitrostátními subjekty, zatímco jiné členské státy jim svěřují přezkum a vyřizování individuálních stížností cestujících za účelem zajištění jejich nároku na náhradu škody nebo je dokonce pověřují alternativním řešením sporů [45].

57. Konečně považuji za důležité zdůraznit, že rozhodovací prostor přiznaný členským státům za účelem ochrany práv cestujících v letecké dopravě, jim je přiznán i v rámci nařízení na ochranu práv osob se zdravotním postižením v letecké dopravě a cestujících v železniční, námořní či v autobusové a autokarové dopravě. Tato nařízení zaručují typově srovnatelná práva (právo na informace, právo na proplacení výdajů, právo na přesměrování, právo na poskytnutí péče během čekání před cestou a za určitých podmínek právo na odškodnění). Nezávisle na způsobu přepravy unijní normotvůrce vyžaduje, aby členské státy určily „subjekt nebo subjekty“ odpovědné za prosazování předmětného nařízení a přijímání opatření potřebných k dodržování práv cestujících [46]. Unijní normotvůrce při zakotvení tohoto požadavku používá téměř shodnou dikci [47] a žádný z předpisů, které byly v nedávné době ještě přijaty, nesvědčí o jeho vůli upravit striktnějším způsobem povahu pravomocí svěřovaných vnitrostátnímu subjektu či rozsah těchto pravomocí omezit. Právě naopak, v rámci nařízení 2021/782, které je v oblasti ochrany práv cestujících nejnovější a nejpodrobnější normou, unijní normotvůrce umožňuje, aby vnitrostátní subjekt plnil rovněž úlohu orgánu pro alternativní řešení spotřebitelských sporů ve smyslu směrnice 2013/11 [48].

V. Závěry

58. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžnou otázku Fővárosi Törvényszék (soud hlavního města Budapešti, Maďarsko) následovně:

„Článek 16 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání vnitrostátní právní úpravě, na základě které členský stát svěřuje vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování tohoto nařízení pravomoc uložit leteckému dopravci povinnost poskytnout náhradu, na niž má cestující nárok z důvodu zrušení nebo významného zpoždění jeho letu podle článku 7 uvedeného nařízení, a to za předpokladu, že tato právní úprava neupírá tomuto cestujícímu ani leteckému dopravci možnost domáhat se přiznání této náhrady, respektive napadnout její opodstatněnost u příslušného vnitrostátního soudu. Přísluší členskému státu, aby v rámci své procesní autonomie upravil náležitosti k zajištění vzájemné provázanosti řízení zahájených před vnitrostátním subjektem odpovědným za prosazování tohoto nařízení a před příslušným vnitrostátním soudem.“

[45] – V tomto ohledu viz zpráva Generálního ředitelství Evropské komise pro mobilitu a dopravu, „Study on the EU Regulatory Framework for Passenger Rights: comparative analysis of good practices: final report“ (Studie evropského právního rámce práv cestujících: srovnávací analýza dobré praxe: konečná zpráva), Úřad pro publikace Evropské unie, Brusel, 2021, body 4.60 a násl., dostupná na následující internetové adrese: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1.

[46] – S výjimkou nařízení č. 261/2004 umožňují ostatní nařízení členským státům určit více vnitrostátních subjektů.

[47] – Viz například čl. 31 odst. 1 nařízení 2021/782 a čl. 14 odst. 1 nařízení č. 1107/2006.

[48] – Viz poznámka pod čarou 42.