GENERALINIO ADVOKATO
JEAN RICHARD DE LA TOUR IŠVADA,
pateikta 2022 m. balandžio 28 d.[1 i]

Byla C-597/20

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

(*Fővárosi Törvényszék* (Budapešto sostinės teismas, Vengrija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 5 straipsnio 1 dalies c punktas ir 7 straipsnis – Kompensacija keleiviams – 16 straipsnis – Nacionalinės įstaigos, atsakingos už reglamento taikymą, užduotis – Nacionalinės teisės nuostatos, kuriomis šiai įstaigai suteikiami įgaliojimai nurodyti oro vežėjui sumokėti keleiviui priklausančią kompensaciją“

I. Įžanga

1. Ar pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004[2] 16 straipsnio 1 ir 2 dalis valstybė narė nacionalinei įstaigai, atsakingai už šio reglamento taikymą, gali suteikti įgaliojimus nurodyti oro vežėjui sumokėti kompensaciją, priklausančią keleiviui dėl jo skrydžio atšaukimo ar atidėjimo ilgam laikui?

2. Atsakymas į šį klausimą, kurį pateikė *Fővárosi Törvényszék* (Budapešto sostinės teismas, Vengrija), turi leisti išsiaiškinti tokiai įstaigai suteiktus įgaliojimus ir taip patikslinti principų, kuriuos Teisingumo Teismas suformulavo 2016 m. kovo 17 d. Sprendime *Ruijssenaars ir kt.*[3], taikymo apimtį.

3. Šioje išvadoje išdėstysiu priežastis, dėl kurių manau, kad tokia nuostata nedraudžia nacionalinės teisės nuostatų, pagal kurias valstybė narė savo nacionalinei įstaigai suteikia tokius priverstinio vykdymo įgaliojimus, tačiau tik tuo atveju, jei pagal šias teisės nuostatas iš oro vežėjo neatimama galimybė pareikšti ieškinį kompetentingame nacionaliniame teisme, siekiant užginčyti prievolę mokėti prašomą kompensaciją.

1 Originalo kalba: prancūzų.

2 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

3 C-145/15 ir C-146/15, toliau – Sprendimas *Ruijssenaars ir kt.*, EU:C:2016:187.

II. Teisinis pagrindas

A. Sąjungos teisė

4. Reglamento Nr. 261/2004 1, 21 ir 22 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(1) [Europos Sąjungos] veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.

<…>

(21) Valstybės narės turėtų nustatyti sankcijų už šio reglamento nuostatų pažeidimus taikymo taisykles ir užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Šios sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

(22) Valstybės narės turėtų užtikrinti ir prižiūrėti, kad jų oro vežėjai laikytųsi šio reglamento, taip pat paskirti tinkamą įstaigą, kuri atliktų tokias vykdymo užtikrinimo užduotis. Priežiūra neturėtų turėti įtakos keleivių ir oro vežėjų teisėms nacionalinėje teisėje nustatyta tvarka kreiptis į teismus dėl žalos atlyginimo.“

5. Šio reglamento 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ numatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

<…>

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent [jiems buvo pranešta apie atšaukimą]:

<…>

3. Skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.“

6. Minėto reglamento 7 straipsnyje „Teisė į kompensaciją“ nustatyta:

„1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:

a) 250 eurų visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;

b) 400 eurų visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;

c) [600] eurų visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.

Nustatant atstumą, pagrindu laikoma paskutinė paskirties vieta, į kurią keleivis dėl atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atvyksta vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką.

2. Kai keleiviams pagal 8 straipsnį siūloma vykti į galutinę paskirties vietą kitu maršrutu ir kito skrydžio atvykimo laikas yra vėlesnis už keleivio įsigytame biliete nurodytą tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką mažiau kaip:

a) dviem valandomis – 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; arba

b) trimis valandomis – visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; arba

c) keturiomis valandomis – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

skrydį vykdantis oro vežėjas gali 50 % sumažinti 1 dalyje numatytą kompensaciją.

<…>“

7. To paties reglamento 16 straipsnyje „Pažeidimai“ numatyta:

„1. Kiekviena valstybė narė paskiria įstaigą, atsakingą už šio reglamento vykdymo užtikrinimą skrydžių iš jos teritorijoje esančių oro uostų ir skrydžių iš trečiųjų šalių į tokius oro uostus atžvilgiu. Prireikus ši įstaiga imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų gerbiamos keleivių teisės. Valstybės narės praneša [Europos] Komisijai apie įstaigą, paskirtą pagal šią dalį.

2. Nepažeidžiant 12 straipsnio, kiekvienas keleivis gali pasiskųsti bet kuriai pagal 1 dalį paskirtai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai įstaigai dėl bet kurio įtariamo šio reglamento pažeidimo bet kuriame valstybės narės teritorijoje esančiame oro uoste arba dėl bet kurio skrydžio iš trečiosios šalies į oro uostą, esantį toje teritorijoje.

3. Valstybių narių nustatytos sankcijos už šio reglamento pažeidimus turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.“

B. Vengrijos teisė

8. 1997 m. gruodžio 15 d. *a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény* (1997 m. Vartotojų apsaugos įstatymas Nr. CLV)[4] 43/A straipsnio 2 dalyje nurodyta:

„Vartotojų apsaugos institucija, jei reikia, pasikonsultavusi su civilinės aviacijos institucija, užtikrina Reglamento [(ES)] 2017/2394[5] taikymą, kiek tai susiję su Reglamento Nr. 261/2004 nuostatų pažeidimais [Sąjungos] viduje <…>“

9. Pagal šio įstatymo 47 straipsnio 1 dalies c ir i punktus ši institucija turi teisę įpareigoti atitinkamą įmonę per nustatytą laiką pašalinti nustatytus trūkumus ar spragas, taip pat ji turi įgaliojimus skirti vadinamąją vartotojų apsaugos baudą.

4 *Magyar Közlöny*, 1997/119, toliau – Vartotojų apsaugos įstatymas.

5 2017 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų apsaugos teisės aktų vykdymo užtikrinimą, bendradarbiavimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 345, 2017, p. 1).

III. Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

10. Po bendrovės *Polskie Linie Lotnicze „LOT“ SA*[6] vykdyto skrydžio iš Niujorko (Jungtinės Valstijos) į Budapeštą (Vengrija), kuris vėlavo daugiau nei tris valandas, keli keleiviai kreipėsi į *Budapest Főváros Kormányhivatala* (Vartotojų apsaugos inspekcija prie Budapešto decentralizuotų vyriausybės tarnybų, Vengrija)[7] prašydami, kad ji nurodytų oro vežėjui sumokėti jiems kompensaciją už Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte pažeidimą, kuri numatyta šio reglamento 7 straipsnyje.

11. 2020 m. balandžio 20 d. sprendimu Vartotojų apsaugos inspekcija konstatavo, kad LOT pažeidė įsipareigojimus pagal Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalies c punktą, ir nurodė sumokėti atitinkamiems keleiviams po 600 EUR kompensaciją ir ateityje sumokėti tokią pačią kompensaciją kiekvienam keleiviui, pateikusiam panašų skundą. Vartotojų apsaugos inspekcija nurodo, kad pagal Vartotojų apsaugos įstatymo 43/A straipsnio 2 dalį, kuria perkeliami šio reglamento 16 straipsnio 1 ir 2 dalių reikalavimai, ji yra įgaliota įpareigoti oro vežėjus nutraukti šio reglamento pažeidimus per nustatytą terminą.

12. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, kuriame buvo pareikštas ieškinys dėl šio sprendimo panaikinimo, kyla abejonių dėl Vartotojų apsaugos inspekcijos turimų įgaliojimų apimties. Šiomis aplinkybėmis jis nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 16 straipsnio 1 ir 2 dalis reikia aiškinti taip, kad pagal jas už šio reglamento įgyvendinimą atsakinga nacionalinė įstaiga, kuriai keleivis pateikia individualų skundą, negali atitinkamo oro vežėjo įpareigoti sumokėti pagal šį reglamentą keleiviui priklausančią kompensaciją?“

13. LOT, Vartotojų apsaugos inspekcija, Vengrijos, Nyderlandų ir Lenkijos vyriausybės bei Komisija pateikė rašytines pastabas. Šios šalys taip pat pateikė savo žodines pastabas per 2022 m. vasario 2 d. įvykusį posėdį.

IV. Analizė

A. Pirminė pastaba

14. Nagrinėjant prašymą priimti prejudicinį sprendimą reikia pateikti pirminę pastabą dėl būtinybės atsižvelgti į kitas teisės normas nei tos, kurias aiškiai nurodė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

15. Klausimas kyla atsižvelgiant į Reglamente 2017/2394 ir ypač jo 9 straipsnio 4 dalies f punkte numatytas nuostatas.

6 Toliau – LOT.

7 Toliau – Vartotojų apsaugos inspekcija.

16. Iš tiesų, remiantis šio reglamento 1 straipsniu, jame „nustatomos sąlygos, pagal kurias kompetentingos institucijos, jų valstybių narių paskirtos atsakingomis už vartotojų interesų apsaugos Sąjungos teisės aktų vykdymo užtikrinimą, bendradarbiauja ir derina veiksmus tarpusavyje ir su Komisija, siekdamos užtikrinti tų teisės aktų laikymąsi ir sklandų vidaus rinkos veikimą bei stiprinti vartotojų ekonominių interesų apsaugą“.

17. Pagal Reglamento 2017/2394 3 straipsnio 1 punktą ir to reglamento priedą „vartotojų interesų apsaugos Sąjungos teisės aktai“ apima Reglamente Nr. 261/2004 numatytas nuostatas.

18. Taigi, šio reglamento 9 straipsnio 4 dalies f punkte Sąjungos teisės aktų leidėjas numatė, kad:

„Kompetentingos institucijos [t. y. nacionaliniu, regioniniu ar vietos lygmeniu įsteigta valdžios institucija, valstybės narės paskirta atsakinga už vartotojų interesų apsaugos Sąjungos teisės aktų vykdymo užtikrinimą [8]] turi bent šiuos vykdymo užtikrinimo įgaliojimus:

<…>

f) įgaliojimus nutraukti arba uždrausti pažeidimus, kuriems taikomas šis reglamentas;

<…>“

19. Atsižvelgiant į tai, kyla klausimas, ar šiame straipsnyje numatytos nuostatos gali būti svarbios vertinant nacionalinėms įstaigoms suteiktų įgaliojimų pobūdį ir apimtį pagal Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnį.

20. Dėl priežasčių, kurias dabar išdėstysiu, pritariu šalių per posėdį išreikštam požiūriui ir manau, kad šios nuostatos nėra svarbios atliekant analizę.

21. Iš tiesų, pagal Reglamento 2017/2394 2 straipsnio 1 dalį jis taikomas „Sąjungos vidaus pažeidimams, plačiai paplitusiems pažeidimams ir Sąjungos mastu plačiai paplitusiems pažeidimams, net jei šie pažeidimai buvo nutraukti dar nepradėjus vykdymo užtikrinimo veiksmų ar jų neužbaigus“. Tačiau, iš šio reglamento 3 straipsnio matyti, kad visi šie pažeidimai apibrėžiami kaip vartotojų interesų apsaugos Sąjungos teisės aktams prieštaraujantis veiksmas ar neveikimas, kuriuo buvo padaryta žala, yra daroma žala arba gali būti padaryta žala vartotojų „kolektyviniams interesams“.

22. Pavyzdžiui, savo aiškinamosiose gairėse [9] Komisija pabrėžė, kad už Reglamento Nr. 261/2004 taikymą atsakingos nacionalinės institucijos „privalo vykdyti prievoles pagal [Reglamentą (EB) Nr. 2006/2004 [10]], *jei* tarpvalstybiniame kontekste *kyla grėsmė kolektyviniams vartotojų interesams*“ [11].

[8] Sąvoka „kompetentinga institucija“ apibrėžta Reglamento 2017/2394 3 straipsnio 6 punkte.

[9] Komisijos pranešimas – Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002, aiškinamosios gairės (OL C 214, 2016, p. 5).

[10] 2004 m. spalio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų apsaugos teisės aktų vykdymą, bendradarbiavimo („Reglamentas dėl bendradarbiavimo vartotojų apsaugos srityje“) (OL L 364, 2004, p. 1). Pabrėžiu, kad šis reglamentas buvo panaikintas Reglamentu 2017/2394.

[11] To pranešimo 7.3 punktas. Kursyvu išskirta mano.

23. Taigi, matyti, kad už Reglamento Nr. 261/2004 taikymą atsakinga nacionalinė įstaiga, vykdydama savo pagrindinę užduotį, gina kolektyvinius oro transporto keleivių interesus, tačiau prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo užduotas klausimas patenka į visai kitą kontekstą – susijusį su šių keleivių individualių interesų gynimu. Iš tiesų, teisė į kompensaciją, kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas įtvirtino šio reglamento 7 straipsnyje, priskirtina vežimo sutarties, sudarytos tarp keleivio ir oro vežėjo, vykdymo sričiai. Todėl priverstinio vykdymo įgaliojimai, kuriuos ši įstaiga turėtų gavusi individualų skundą, būtų naudojami ne asmenų grupės, o labai konkretaus teisės subjekto interesais. Pavyzdžiui, savo jurisprudencijoje Teisingumo Teismas kolektyvinius vartotojų interesus įvardija kaip apimančius situaciją, „peržengianči[ą] bylos šalių santykių ribas“ [12]. Kolektyvinio intereso [13] sąvoka ir individualaus intereso sąvokos skiriasi. Darytina išvada, kad tarp pagrindinės bylos aplinkybių ir situacijų, kurioms taikomas Reglamentas 2017/2394, yra akivaizdus prieštaravimas, be kita ko, dėl šio reglamento tikslo apsaugoti „kolektyvinius vartotojų, kaip grupės, interesus“ [14].

24. Taigi, dėl šių aplinkybių, nereikia atsižvelgti į šio reglamento nuostatas, kad būtų galima pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo prašomą išaiškinimą.

25. Vis dėlto atlikdamas analizę, pasiremsiu nuostatomis, numatytomis galiojančiuose reglamentuose dėl neįgalių oro transporto keleivių ir keleivių, keliaujančių geležinkeliu, jūra arba miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais, teisių apsaugos [15]. Žinoma, skirtingos atitinkamos transporto rūšys nėra panašios ir, kaip Teisingumo Teismas pažymėjo 2021 m. rugsėjo 2 d. Sprendime *Irish Ferries* [16], Sąjungos teisės aktų leidėjas nesiekia užtikrinti vienodo apsaugos lygio kiekvienai iš šių transporto rūšių [17]. Tačiau, kaip ir Reglamente Nr. 261/2004, visuose šiuose teisės aktuose numatyta paskirti nacionalinę įstaigą, atsakingą už atitinkamo reglamento taikymą. Sprendime *Irish Ferries* Teisingumo Teismas pažymėjo, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė laikytis „vienodo požiūrio“, kiek tai susiję su kiekviename iš šių reglamentų vartojamų sąvokų aiškinimu [18]. Taip yra, pavyzdžiui, sąvokos „ypatingos aplinkybės“, vartojamos kalbant tiek apie oro transporto, tiek apie jūrų transporto keleivių teises, atveju [19]. Taigi man atrodo naudinga atsižvelgti į nuostatas, kurias Sąjungos teisės aktų leidėjas numatė šiuose reglamentuose dėl nacionalinės įstaigos, atsakingos už keleivių teisių laikymosi užtikrinimą, įgaliojimų.

[12] Pavyzdžiui, žr. 2016 m. liepos 28 d. Sprendimą *Verein für Konsumenteninformation* (C-191/15, EU:C:2016:612, 45 punktas).

[13] Žr. termino „interesas“ apibrėžtį Littré, E., *Dictionnaire de la langue française*, Paris, L. Hachette., 1873–1874, pagal kurią „konkretus ar privatus arba asmeninis interesas, asmens nauda“ priešpriešinami „viešajam interesui, valstybės, visuomenės naudai“. Taip pat žr. šios sąvokos apibrėžtį Lalande, A., *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, Presses universitaires de France, Paris, 1997, 4-asis leidimas, p. 531, pagal kurią kolektyvinis interesas nėra, pavyzdžiui, tam tikro sektoriaus ar tam tikros grupės narių individualių interesų suma, bet reiškia individų grupės interesą, [kuris laikytinas nedalomu], nes sudaro visumą. Ši sąvoka gali būti naudojama tam tikruose konkrečiuose sektoriuose, ypač vartotojų asociacijoms ginant kolektyvą, profesiją ar vartotojus.

[14] Žr. 2016 m. liepos 28 d. Sprendimą *Verein für Konsumenteninformation* (C-191/15, EU:C:2016:612, 42 punktas).

[15] Žr. atitinkamai 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006, p. 1), 2021 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/782 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (OL L 172, 2021, p. 1), 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 334, 2010, p. 1), taip pat 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 55, 2011, p. 1).

[16] C-570/19, EU:C:2021:664; toliau – Sprendimas *Irish Ferries*.

[17] Žr. šio sprendimo 143 ir 145 punktus ir nurodytą jurisprudenciją.

[18] Žr. minėto sprendimo 106 ir 107 punktus ir nurodytą jurisprudenciją. Taip pat žr. 2011 m. liepos 1 d. Baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas – Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 144 *final/2*), kurioje Komisija nurodė, kad būtina „[s]ukurti vieningą Sąjungos keleivių teisių teisės aktų aiškinimą; užtikrinti darnų ir veiksmingą jo įgyvendinimą, siekiant įmonėms užtikrinti teisingas konkurencijos sąlygas ir nustatyti minimalų Europos piliečių apsaugos standartą“ (p. 26).

[19] Žr. to paties sprendimo 106 punktą. Teisingumo Teismas jame pažymėjo, kalbėdamas apie Reglamente Nr. 1177/2010 vartojamos sąvokos „ypatingos aplinkybės“ aiškinimą, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė laikytis „vienodo požiūrio“ remdamasis Teisingumo Teismo jurisprudencija, susijusia su oro transporto keleivių teisėmis.

B. Dėl prejudicinio klausimo

26. Savo vieninteliu prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas Teisingumo Teismo iš esmės klausia, ar Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 1 ir 2 dalis reikia aiškinti taip, kad pagal jas draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias nacionalinė įstaiga, atsakinga už šio reglamento taikymą, turi teisę nurodyti oro transporto vežėjui sumokėti šio reglamento 7 straipsnyje numatytą kompensaciją atšaukus skrydį [20].

27. Kaip pažymėjau, atsakymas į šį klausimą turi leisti patikslinti šiai nacionalinei įstaigai suteiktų įgaliojimų apimtį, atsižvelgiant į principus, Teisingumo Teismo jau suformuluotus Sprendime *Ruijssenaars ir kt.*

28. Sprendime *Ruijssenaars ir kt.*, kurio rezoliucinę dalį cituoju, Teisingumo Teismas nusprendė, kad „[Reglamento Nr. 261/2004] 16 straipsnį reikia aiškinti taip, kad kiekvienos valstybės narės pagal šio straipsnio 1 dalį paskirta įstaiga, kuriai keleivis pateikia individualų skundą po to, kai oro vežėjas atsisako jam sumokėti minėto reglamento 7 straipsnio 1 dalyje numatytą kompensaciją, *neprivalo* taikyti šiam vežėjui vykdymo užtikrinimo priemonių, kuriomis šis būtų įpareigotas sumokėti šią kompensaciją“ [21].

29. Šis aiškinimas grindžiamas trimis argumentais, kuriuos Teisingumo Teismas pateikė pirmajame savo samprotavimo etape. Pirmasis iš šių argumentų susijęs su pačiu Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio tekstu (Sprendimo *Ruijssenaars ir kt.* 28–32 punktai), antrasis – su šio reglamento tikslais (Sprendimo *Ruijssenaars ir kt.* 33 punktas) ir, galiausiai, trečiasis – su vaidmenų, priskirtų atitinkamai nacionalinėms įstaigoms ir nacionaliniams teismams, apibūdinimu (Sprendimo *Ruijssenaars ir kt.* 35 punktas) [22]. Išdėstęs savo motyvus Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas neįpareigojo valstybių narių suteikti savo nacionalinėms įstaigoms įgaliojimų imtis priverstinio vykdymo priemonių oro vežėjų atžvilgiu, kad būtų sumokėta keleiviams priklausanti kompensacija. Teisingumo Teismas nusprendė, kad toks aiškinimas leidžia išvengti oro transporto keleivių teises pažeidžiančio skirtingo vertinimo, kurį atliktų, pirma, nacionalinės įstaigos, atsakingos už individualių skundų nagrinėjimą, ir, antra, nacionaliniai teismai, nagrinėjantys individualius ieškinius dėl Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos kompensacijos mokėjimo (Sprendimo *Ruijssenaars ir kt.* 34 punktas).

30. Vis dėlto antrajame savo samprotavimo etape Teisingumo Teismas papildė savo motyvus *obiter dictum*, kuris suformuluotas taip:

„*Nepaisant to*, atsižvelgiant į šiuos tikslus ir valstybių narių diskreciją priskirti pageidaujamus įgaliojimus Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 1 dalyje numatytoms įstaigoms <…>, *siekdamos sustiprinti nepakankamą oro keleivių teisių apsaugą, valstybės narės gali suteikti šio reglamento 16 straipsnio 1 dalyje numatytai įstaigai įgaliojimus imtis priemonių reaguojant į individualius skundus*.“ [23]

[20] Pateiktas klausimas nesusijęs su to reglamento 12 straipsnyje numatyta papildoma kompensacija.

[21] Kursyvu išskirta mano.

[22] Šiuo aspektu Teisingumo Teismas remiasi Reglamento Nr. 261/2004 22 konstatuojamosios dalies antru sakiniu ir savo jurisprudencija, visų pirma 2011 m. spalio 13 d. Sprendimu *Sousa Rodríguez ir kt.* (C-83/10, EU:C:2011:652, 44 punktas) ir 2013 m. sausio 31 d. Sprendimu *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 51 punktas).

[23] Sprendimo *Ruijssenaars ir kt.* 36 punktas, kursyvu išskirta mano.

31. Šį punktą reikia suprasti taip, kad jis atspindi Teisingumo Teismo teiginį, jog valstybės narės nacionalinėms įstaigoms, atsakingoms už šio reglamento taikymą, *gali* suteikti įgaliojimus duoti nurodymus vykdant šio reglamento 16 straipsniu joms pavestą užduotį.

32. Šioje byloje, nors, siekdama užginčyti tokių įgaliojimų suteikimą Vartotojų apsaugos inspekcijai, LOT remiasi pirmąja Teisingumo Teismo argumentų, išdėstytų Sprendime *Ruijssenaars ir kt.*, dalimi, ši inspekcija, priešingai, remiasi antrąja šių argumentų dalimi, kad pagrįstų nacionalinėmis teisės nuostatomis jai suteiktus įgaliojimus. Taigi, Teisingumo Teismo prašoma išaiškinti šio *obiter dictum* taikymo apimtį. Tam, kad būtų pateiktas šis išaiškinimas, pasiūlysiu Teisingumo Teismui atsižvelgti, remiantis jo suformuota jurisprudencija, į Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio formuluotę, taip pat į šio reglamento struktūrą ir tikslus, kartu atsižvelgiant į principus, kuriuos Teisingumo Teismas jau yra nustatęs savo jurisprudencijoje.

33. Šis išaiškinimas yra labai svarbus, nes nacionalinių įstaigų turimų įgaliojimų praktinės pasekmės yra didelės, ypač tūkstančiams keleivių, kurie kasmet nukenčia dėl skrydžių atšaukimo ar atidėjimo ilgam laikui. Taip pat šis išaiškinimas leis sureaguoti į Komisijos prašymus – ji ne kartą atkreipė dėmesį į šio reglamento taikymo sunkumus, kylančius dėl to, kad nėra jo vienodo aiškinimo bei nuoseklių įgyvendinimo taisyklių nacionaliniu lygmeniu, ir mano, kad būtina patobulinti skundų nagrinėjimo tvarką, siekiant užtikrinti aiškių ir prieinamų skundo nagrinėjimo priemonių buvimą [24].

1. Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio tekstas

34. Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnyje Sąjungos teisės aktų leidėjas nustatė taisykles, taikytinas šio reglamento nuostatų „pažeidimų“ atveju.

35. Pirma, minėto reglamento 16 straipsnio 1 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės paskirtų „įstaigą, atsakingą už šio reglamento vykdymo užtikrinimą“, kiek tai susiję su skrydžiais iš jos teritorijoje esančių oro uostų bei skrydžiais iš trečiųjų šalių į šiuos oro uostus, ir prireikus ši įstaiga turi imtis būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų gerbiamos keleivių teisės. Nors šis teisės aktų leidėjas tiksliai apibrėžia šios įstaigos teritorinės kompetencijos ribas, konstatuoju, kad jis nepatikslina nei sąlygų, nei taisyklių, pagal kurias ji turi vykdyti savo užduotį ir užtikrinti, „kad būtų gerbiamos keleivių teisės“ [25]. Be to, pažymiu, kad pastarosios frazės – „kad būtų gerbiamos keleivių teisės“ – taikymo apimtis yra akivaizdžiai plati. Ji apima tiek oro transporto keleivių kolektyvinių interesų gynimą, tiek jų individualių interesų gynimą. Reglamento Nr. 261/2004 22 konstatuojamojoje dalyje, kurioje išdėstyti argumentai, kuriais Sąjungos teisės aktų leidėjas rėmėsi priimdamas šio reglamento 16 straipsnio 1 dalį, taip pat nepateikta patikslinimų šiuo klausimu.

36. Šiomis aplinkybėmis reikia pripažinti, kad pagal šio reglamento 16 straipsnio 1 dalį valstybės narės turi diskreciją spręsti dėl įgaliojimų, kuriuos jos nori suteikti savo nacionalinėms įstaigoms keleivių teisių gynimo tikslais, ir tai Teisingumo Teismas aiškiai nurodė Sprendimo *Ruijssenaars ir kt.* 36 punkte.

[24] Šiuo klausimu žr. 2011 m. liepos 1 d. Baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas – Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 144 *final/2*, p. 26).

[25] Šiuo aspektu Reglamentas Nr. 261/2004 skiriasi nuo kitų reglamentų. Iš tiesų, kitų transporto rūšių atveju Sąjungos teisės aktų leidėjas reikalauja, kad nacionalinė įstaiga būtų nepriklausoma nuo vežėjo ar infrastruktūros valdytojo, kiek tai susiję su jos veiklos organizavimu, finansavimo sprendimais, teisine struktūra ir sprendimų priėmimo procesu.. Pavyzdžiui, žr. Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą, Reglamento 2021/782 31 straipsnio 2 dalį ir Reglamento Nr. 181/2011 28 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą.

37. Kadangi Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte oro transporto keleiviams pripažįstama teisė į kompensaciją atšaukus skrydį, mano nuomone, niekas nedraudžia valstybei narei suteikti savo nacionalinei įstaigai įgaliojimus nurodyti oro vežėjui sumokėti kompensaciją, mokėtiną siekiant užtikrinti šios teisės laikymąsi. Jos nesilaikymas yra ne tik oro vežėjams tenkančių sutartinių įsipareigojimų pažeidimas, bet ir tinkamo šio reglamento taikymo pažeidimas.

38. Antra, dėl Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 2 ir 3 dalių nuostatų manau, kad nei jų tikslas, nei poveikis nėra įgaliojimų, kuriuos valstybės narės gali suteikti savo nacionalinėms įstaigoms, taikymo apimties apribojimas.

39. Primenu, pirma, kad pagal šio reglamento 16 straipsnio 2 dalį „kiekvienas keleivis gali pasiskųsti bet kuriai pagal 1 dalį paskirtai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai įstaigai dėl bet kurio įtariamo šio reglamento pažeidimo bet kuriame valstybės narės teritorijoje esančiame oro uoste arba dėl bet kurio skrydžio iš trečiosios šalies į oro uostą, esantį toje teritorijoje“.

40. Vis dėlto tiek iš Sprendimo *Ruijssenaars ir kt.*, susijusio su Reglamento Nr. 261/2004 aiškinimu, tiek iš Sprendimo *Irish Ferries*, susijusio su Reglamento Nr. 1177/2010 aiškinimu, matyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 2 dalyje nurodytas „skundas“ pagal savo pobūdį ir apimtį skiriasi nuo atskiro keleivio prašymo sumokėti kompensaciją, jam priklausančią dėl vežimo paslaugos atšaukimo. Iš esmės, Teisingumo Teismo teigimu, šis skundas susijęs su keleivio pranešimu kompetentingai nacionalinei įstaigai apie tariamą vežėjams tenkančios pareigos pažeidimą, siekiant prisidėti prie tinkamo nagrinėjamų reglamentų taikymo apskritai. Teisingumo Teismas Sprendime *Ruijssenaars ir kt.* pažymi, kad toks skundas neįpareigoja „[nacionalinės įstaigos] imtis veiksmų, kad užtikrintų kiekvieno keleivio teisę gauti kompensaciją“ [26], ir Sprendime *Irish Ferries* patikslina, kad vežėjas „turi tam tikrą diskreciją dėl tolesnių veiksmų, kurių reikia imtis dėl šio pranešimo“ [27].

41. Primenu, antra, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 3 dalį „[v]alstybių narių nustatytos sankcijos už šio reglamento pažeidimus turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios“. Šios sankcijos pagal savo pobūdį ir apimtį aiškiai skiriasi nuo priverstinio vykdymo priemonių, kuriomis nacionalinė įstaiga siektų, kad oro transporto keleiviui būtų sumokėta kompensacija už atšauktą skrydį, kurios suma yra fiksuota. Taigi, Sprendime *Ruijssenaars ir kt.* Teisingumo Teismas nusprendė, kad šiame straipsnyje Sąjungos teisės aktų leidėjo nurodytos „sankcijos“ turi būti aiškinamos kaip priemonės, kurių imasi nacionalinė įstaiga reaguodama į pažeidimus, jos atskleistus vykdant bendro pobūdžio priežiūrą, „o ne kaip administracines priverstinio vykdymo priemones, kurių reikia imtis kiekvienu konkrečiu atveju“ [28].

42. Nors, kaip pažymėjo Teisingumo Teismas, Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 2 ir 3 dalių nuostatos patikslina „įvairius aspektus, susijusius su 1 dalyje nurodytai įstaigai pavesta užduotimi“ [29], šių nuostatų negalima aiškinti taip, kad jomis draudžiama nacionalinei įstaigai suteikti kitus įgaliojimus nei tie, kurie yra susiję su jai pateiktų pranešimų nagrinėjimu ir sankcijų skyrimu.

[26] Sprendimas *Ruijssenaars ir kt.* (31 punktas).

[27] Sprendimas *Irish Ferries* (118 punktas).

[28] Sprendimas *Ruijssenaars ir kt.* (32 punktas).

[29] Sprendimas *Ruijssenaars ir kt.* (30 punktas).

43. Taigi, nesant Sąjungos teisėje nustatytų taisyklių, valstybės narės turi diskreciją, kiek tai susiję su įgaliojimų, skirtų užtikrinti, kad būtų gerbiamos oro transporto keleivių teisės, suteikimu šiai nacionalinei įstaigai. Šiomis aplinkybėmis, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnyje vartojamas formuluotes, niekas nedraudžia valstybei narei suteikti šiai įstaigai įgaliojimų nurodyti oro vežėjui sumokėti kompensaciją, priklausančią keleiviui pagal šio reglamento 5 ir 7 straipsnius.

44. Man atrodo, kad šį aiškinimą taip pat patvirtina minėto reglamento struktūra ir tikslai.

2. Reglamento Nr. 261/2004 struktūra ir tikslai

45. Nacionalinei įstaigai pavestų užduočių apimtis taip pat turi būti vertinama atsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos kompensacijos pobūdį ir Sąjungos teisės aktų leidėjo siekiamus tikslus.

46. 2019 m. liepos 29 d. Sprendime *Rusu* Teisingumo Teismas kvalifikavo šią kompensaciją taip, kad ji yra fiksuoto dydžio, standartinė ir mokama nedelsiant [30]. Remiantis Sprendime *Irish Ferries* vartojamais žodžiais, kalbama apie „piniginį reikalavimą ir [keleivis] gali prašyti vežėjo šį reikalavimą patenkinti vien dėl to, kad tenkinamos [Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnyje] nustatytos sąlygos“ [31]. Iš tiesų, jeigu skrydis atšaukiamas ne dėl ypatingų aplinkybių, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, kompensacijos dydis nustatomas pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytas skales. Oro transporto keleiviai gauna kompensaciją, kurios dydis yra 250 EUR visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju (a punktas), 400 EUR visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju (b punktas) ir, galiausiai, 600 eurų visų skrydžių, kuriems netaikomi ankstesni punktai, atveju. Be to, tam tikromis sąlygomis kompensacija sumažinama perpus, jei keleivis nukreipiamas kitu maršrutu. Teisingumo Teismas mano, kad „[t]okiomis fiksuoto dydžio išmokomis siekiama kompensuoti tik žalą, kuri visiems atitinkamiems keleiviams yra beveik vienoda“ [32]. Šiomis aplinkybėmis tiek keleiviai, tiek oro vežėjai gali nustatyti mokėtinos kompensacijos dydį, nes jis nėra vertinamas kiekvienu konkrečiu atveju atsižvelgiant į kiekvieno keleivio situaciją, o priklauso tik nuo atitinkamo skrydžio atstumo ir paskirties vietos [33]. Šiomis sąlygomis, išskyrus atvejį, kai teisė į kompensaciją būtų ginčijama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį ir reikėtų atlikti teisinio pobūdžio vertinimą dėl, pavyzdžiui, „ypatingų aplinkybių“ buvimo, manau, kad nacionalinė įstaiga yra visiškai pajėgi įvertinti skolinio reikalavimo pagrįstumą ir prireikus jo dydį, kad būtų galima taikyti priverstinio vykdymo priemonę.

47. Be to, man atrodo, kad toks įgaliojimų suteikimas atitinka tikslus, kurių Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė Reglamentu Nr. 261/2004. Jo 1, 2, 4 ir 12 konstatuojamosiose dalyse nurodyta, kad juo siekiama užtikrinti aukštą apsaugos lygį oro transporto keleiviams, kurie dėl atšaukto skrydžio patiria didelių sunkumų ir nepatogumų [34]. Teisingumo Teismas ne kartą yra nusprendęs, kad šio reglamento 7 straipsnio 1 dalyje nustatytomis sumomis siekiama standartizuotai ir nedelsiant atlyginti dėl tokių nepatogumų patirtą žalą, „[kad keleiviai] nepatirtų nepatogumų,

[30] C-354/18, EU:C:2019:637 (28 ir 34 punktai ir nurodyta jurisprudencija); toliau – Sprendimas *Rusu*.

[31] Sprendimas *Irish Ferries* (118 punktas).

[32] Sprendimas *Rusu* (30 punktas ir nurodyta jurisprudencija).

[33] Sprendime *Rusu* Teisingumo Teismas nusprendė, kad „nei Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalis, nei apskritai šio reglamento nuostatos nenumato atlyginti individualios žalos, kuri atsirado dėl atitinkamų keleivių kelionės ir kuriai atlyginti reikia kiekvienu atveju įvertinti padarytos žalos dydį, todėl jos atlyginimas gali būti tik *a posteriori* ir individualus“ (31 punktas).

[34] Žr. Sprendimą *Ruijssenaars ir kt.* (33 punktas) ir Sprendimą *Rusu* (26 punktas ir nurodyta jurisprudencija).

susijusių su ieškinių dėl žalos atlyginimo pareiškimu kompetentinguose teismuose“ [35]. Sprendime *Irish Ferries* Teisingumo Teismas pridūrė, kad Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnyje numatyta kompensacija, kuri yra suformuluota panašiai, „[pati savaime yra tokio pobūdžio, kad ja būtų] galima nedelsiant kompensuoti kai kuriuos nepatogumus, kurių keleiviai patiria atšaukus vežimo paslaugą, ir taip užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, kurio siekiama šiuo reglamentu“ [36].

48. Man atrodo, kad tokia priemone, kaip numatyta nagrinėjamose nacionalinės teisės nuostatose, prisidedama prie kompensacijos procedūros paprastumo, greitumo ir veiksmingumo, nes atitinkamas oro transporto keleivis išvengia būtinybės kreiptis į kompetentingas teismines institucijas dėl jam priklausančios kompensacijos mokėjimo, kas gali būti susiję su ilgesnėmis ir kartais sudėtingesnėmis procedūromis. Todėl man atrodo, kad tokia priemone užtikrinamas aukštas oro transporto keleivių apsaugos lygis, kartu išvengiant teismų apkrovos, atsižvelgiant į labai didelį prašymų atlyginti žalą skaičių.

49. Be to, primintina, kad tokių įgaliojimų pripažinimas nacionalinei įstaigai neatima nei iš keleivių, nei iš oro vežėjų galimybės kreiptis į kompetentingą nacionalinį teismą pagal nacionalinėje teisėje numatytą procedūrą [37]. Keleiviai gali pareikšti ieškinį kompetentingame teisme ir reikalauti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos kompensacijos, taip pat oro vežėjams turi būti suteikta galimybė ginčyti reikalaujamos kompensacijos pagrįstumą.

50. Iš esmės primenu, jog 2012 m. lapkričio 22 d. Sprendime *Cuadrench Moré* [38] Teisingumo Teismas nusprendė, kad „panaikinus skrydį, išskyrus jei tai įvyko dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių, Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 7 straipsniais keleiviams suteikta *teisė* į kompensaciją, kurios dydis kinta, nelygu atitinkamo skrydžio atstumas ir galutinė paskirties vieta, ir *kuria šie keleiviai prireikus gali remtis nacionaliniuose teismuose* [39]. Be to, Teisingumo Teismas pridūrė, kad „jei Sąjunga nereglamentuoja atitinkamos srities, procesinė ieškinių, skirtų užtikrinti teisės subjektams iš Sąjungos teisės kylančių teisių apsaugą, reiškimo tvarka turi būti užtikrinta pagal kiekvienos valstybės narės vidaus teisinę sistemą, tačiau šia tvarka turi būti paisoma ekvivalentiškumo ir veiksmingumo principų“ [40].

51. Tiesa, Sprendimo *Ruijssenaars ir kt.* 34 punkte Teisingumo Teismas pabrėžė, jog kyla rizika, kad vertinant tą pačią individualią situaciją, viena vertus, nacionalinės įstaigos ir, kita vertus, nacionalinio teismo vertinimai gali skirtis. Be to, egzistuoja kita rizika, kad bus pateikti du lygiagretūs prašymai sumokėti priklausančią kompensaciją – vienas nacionalinei įstaigai, o kitas – nacionaliniam teismui. Vis dėlto manau, kad valstybės narės gali sumažinti šią riziką priimdamos procesinio pobūdžio priemones, užtikrinančias administracinių ir teisminių procedūrų tarpusavio ryšį. Nesant šią sritį reglamentuojančių Sąjungos teisės nuostatų ir atsižvelgiant į valstybių narių turimą diskreciją spręsti dėl įgaliojimų, kuriuos jos nori suteikti nacionalinei įstaigai, šios procesinės taisyklės turi būti nustatytos kiekvienos valstybės narės vidaus teisės sistemoje.

35 Sprendimas *Rusu* (28 punktas ir nurodyta jurisprudencija).

36 Sprendimas *Irish Ferries* (152 ir 154 punktai).

37 Žr. Komisijos pranešimą – Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002, aiškinamosios gairės (OL C 214, 2016, p. 5) (8 ir paskesni punktai).

38 C-139/11, EU:C:2012:741.

39 To sprendimo 23 punktas, kursyvu išskirta mano.

40 Minėto sprendimo 25 punktas.

52. Šiuo atveju pažymiu, kad sprendime dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą ir Vengrijos vyriausybės pateiktose pastabose nėra nieko, kas leistų manyti, kad tokių įgaliojimų suteikimas Vartotojų apsaugos inspekcijai galėtų pažeisti keleivių ir oro vežėjų teises pareikšti ieškinius teisminėse institucijose arba galėtų kelti riziką, kad kiekviena iš šių dviejų institucijų skirtingai vertins tą pačią individualią situaciją.

53. Todėl, atsižvelgdamas į visas šias aplinkybes, siūlau Teisingumo Teismui nuspręsti, kad Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad pagal ją nedraudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, kuriomis valstybė narė už šio reglamento taikymą atsakingai nacionalinei įstaigai suteikia įgaliojimus nurodyti oro vežėjui sumokėti keleiviui dėl skrydžio atšaukimo ar atidėjimo ilgam laikui jam priklausančią kompensaciją, numatytą šio reglamento 7 straipsnyje, jei tokios teisės nuostatos neatima nei iš keleivio, nei iš vežėjo galimybės pareikšti ieškinį kompetentingame nacionaliniame teisme, reikalaujant sumokėti tokią kompensaciją arba ginčijant jos pagrįstumą. Valstybė narė, naudodamasi savo procesine autonomija, turi nustatyti taisykles, skirtas nacionalinėje įstaigoje, atsakingoje už šio reglamento taikymą, ir kompetentingame nacionaliniame teisme pradėtų procedūrų tarpusavio ryšiui užtikrinti.

3. Baigiamoji pastaba

54. Prieš baigdamas savo analizę, manau, įdomu pabrėžti, kad pagal šiuo metu galiojančią Sąjungos teisę valstybės narės naudojasi diskrecija, joms suteikta pagal Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnį.

55. Kaip matyti iš įvairių nacionalinės teisės aktų lyginamosios analizės [41], valstybės narės į šią procedūrą įtraukia ne tik savo nacionalines įstaigas ir nacionalinius teismus, bet ir už vartotojų apsaugą atsakingas įstaigas bei įstaigas, kompetentingas spręsti vartotojų ginčus alternatyvia tvarka [42] arba spręsti nedidelių sumų ieškinius.

56. Kai kurios valstybės narės nusprendė nacionaline įstaiga, atsakinga už Reglamento Nr. 261/2004 taikymą, paskirti savo nacionalinę civilinės aviacijos instituciją [43], o kitos nusprendė pavesti šią užduotį savo nacionalinei vartotojų apsaugos institucijai, kuri tokiu atveju gali būti atsakinga už reglamentų dėl oro transporto keleivių, taip pat dėl geležinkelio, jūrų ar sausumos keleivių teisių, taikymą [44]. Kai kurios valstybės narės savo nacionalinei įstaigai, atsakingai už šio

[41] Šiuo klausimu žr. Komisijos Mobilumo ir transporto generalinio direktorato ataskaitą, Kouris, S., „Study on the current level of protection of air passenger rights in the ES“ (Tyrimas dėl dabartinio keleivių teisių apsaugos lygio Europos Sąjungoje), Europos Sąjungos leidinių biuras, Briuselis, 2020, MOVE/B5/2018-541, 5.5 ir paskesni punktai, su kuria galima susipažinti šiuo interneto adresu: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1.

[42] Šios įstaigos paskiriamos remiantis 2013 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/11/ES dėl alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo, kuria iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2009/22/EB (Direktyva dėl vartotojų AGS) (OL L 165, 2013, p. 63). Pagal šios direktyvos 1 straipsnį ja siekiama, kad vartotojai galėtų savanoriškai pateikti skundus dėl komercinės veiklos subjektų, taikant alternatyvaus ginčų sprendimo procedūras. Šiuo klausimu žr. 2017 m. birželio 14 d. Sprendimą *Menini ir Rampanelli* (C-75/16, EU:C:2017:457, 39 ir 40 punktai) ir 2020 m. birželio 25 d. Sprendimą *Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände* (C-380/19, EU:C:2020:498, 26 punktas).

[43] Taip yra, pavyzdžiui, Danijos Karalystės, Airijos, Graikijos Respublikos, Prancūzijos Respublikos, Kroatijos Respublikos ir Kipro Respublikos atveju. Šiuo klausimu žr. valstybių narių pranešimus pagal Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 1 dalį.

[44] Taip yra, pavyzdžiui, Estijos Respublikos, Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės, Vengrijos arba Suomijos Respublikos atveju. Tačiau, pavyzdžiui, Prancūzijos Respublikoje *Direction générale de l'aviation civile* (Civilinės aviacijos generalinė direkcija, DGAC) yra atsakinga už oro transporto reguliavimą, bendrąją priežiūrą ir Sąjungos teisės aktų dėl oro transporto keleivių apsaugos įgyvendinimo stebėseną. Gavusi keleivių pranešimus, ši įstaiga gali imtis reikiamų taisomųjų veiksmų. Nustačius pažeidimų atvejus, oro vežėjams, kurie nesilaiko Reglamente Nr. 261/2004 nustatytų įpareigojimų, gali būti skiriamos administracinės baudos. Tačiau ši direkcija nevykdo individualizuotos jos gautų pranešimų priežiūros, o jos veiksmai nepriklauso nuo atskirų oro vežėjams pareiktų prašymų dėl kompensacijų ir išlaidų atlyginimo nagrinėjimo. Šiuo tikslu keleiviai turi kreiptis į kompetentingą teismą pagal Civilinio proceso kodeksą arba į alternatyvaus ginčų sprendimo įstaigą.

reglamento taikymą, taip pat paveda užtikrinti, kad jis būtų tinkamai taikomas atsižvelgiant į bendrąjį keleivių interesą, o tai gali apimti priežiūros užduotis (pavyzdžiui, atliekant patikrinimus vietoje ar auditus), kontrolės užduotis (oro vežėjo skelbiamos ar perduodamos informacijos kontrolė siekiant ištaisyti klaidingą, klaidinančią ar neišsamią informaciją), veiklos ataskaitų parengimą, keitimąsi informacija ir tarpvalstybinį bendradarbiavimą su kitomis nacionalinėmis įstaigomis, o kitos valstybės narės suteikia joms galimybę nagrinėti ir vertinti keleivių individualius skundus, kad būtų užtikrinta jų teisė gauti kompensaciją, arba joms paveda užduotį spręsti ginčus alternatyvia tvarka [45].

57. Galiausiai norėčiau pabrėžti, kad valstybėms narėms suteikta diskrecija siekiant apsaugoti oro transporto keleivių teises taip pat joms pripažįstama pagal reglamentus dėl neįgalių oro transporto keleivių ir keleivių, keliaujančių geležinkeliu, jūra arba miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais, teisių apsaugos. Šiais reglamentais užtikrinamos panašios teisės (teisė į informaciją, teisė atgauti sumokėtą sumą, teisė į nukreipimą kitu maršrutu, teisė į pagalbą laukiant kelionės bei teisė į kompensaciją tam tikromis sąlygomis). Kad ir kokia būtų transporto rūšis, Sąjungos teisės aktų leidėjas reikalauja, kad valstybės narės paskirtų „įstaigą ar įstaigas“, atsakingas už atitinkamo reglamento taikymą ir priemonių, būtinų tam, kad būtų gerbiamos keleivių teisės, priėmimą [46]. Šis teisės aktų leidėjas nustato šį reikalavimą formuluodamas jį beveik identiškai [47], ir nė viename iš neseniai priimtų teisės aktų nematyti, kad jis siektų griežčiau apibrėžti nacionalinei įstaigai suteikiamų įgaliojimų pobūdį arba apriboti jų taikymo apimtį. Atvirkščiai, pagal Reglamentą 2021/782, kuris yra naujausia ir tiksliausia priemonė, susijusi su keleivių teisių apsauga, minėtas teisės aktų leidėjas taip pat leidžia nacionalinei įstaigai atlikti ir alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo įstaigos, kaip tai suprantama pagal Direktyvą 2013/11, vaidmenį [48].

V. Išvada

58. Atsižvelgdamas į išdėstytus argumentus, siūlau Teisingumo Teismui į *Fővárosi Törvényszék* (Budapešto sostinės teismas, Vengrija) prejudicinį klausimą atsakyti taip:

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 16 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad pagal ją nedraudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, kuriomis valstybė narė už šio reglamento taikymą atsakingai nacionalinei įstaigai suteikia įgaliojimus nurodyti oro vežėjui sumokėti keleiviui dėl skrydžio atšaukimo ar atidėjimo ilgam laikui jam priklausančią kompensaciją, numatytą Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje, jei tokios teisės nuostatos neatima nei iš keleivio, nei iš vežėjo galimybės pareikšti ieškinį kompetentingame nacionaliniame teisme, reikalaujant sumokėti tokią kompensaciją arba ginčijant jos pagrįstumą. Valstybė narė, naudodamasi savo procesine autonomija, turi nustatyti taisykles, skirtas nacionalinėje įstaigoje, atsakingoje už šio reglamento taikymą, ir kompetentingame nacionaliniame teisme pradėtų procedūrų tarpusavio ryšiui užtikrinti.

[45] Šiuo klausimu žr. Komisijos Mobilumo ir transporto generalinio direktorato ataskaitą, Kouris, S., „Study on the current level of protection of air passenger rights in the ES“ (Tyrimas dėl dabartinio keleivių teisių apsaugos lygio Europos Sąjungoje), Europos Sąjungos leidinių biuras, Briuselis, 2021, 4.60 ir paskesni punktai, galima susipažinti šiuo interneto adresu: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1.

[46] Išskyrus Reglamentą Nr. 261/2004, kiti reglamentai leidžia valstybėms narėms paskirti kelias nacionalines įstaigas.

[47] Pavyzdžiui, žr. Reglamento 2021/782 31 straipsnio 1 dalį ir Reglamento Nr. 1107/2006 14 straipsnio 1 dalį.

[48] Žr. 42 išnašą.

[i] — Po to, kai šis dokumentas buvo pirmą kartą paskelbtas internete, buvo iš dalies pakeistos jo 4, 9, 10, 18 ir 24 išnašos.