Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
JEANA RICHARDA DE LA TOURA,
predstavljeni 28. aprila 2022 [1]

Zadeva C-597/20

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

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Fővárosi Törvényszék (županijsko sodišče v Budimpešti, Madžarska))

„Predhodno odločanje – Zračni prevoz – Uredba (ES) št. 261/2004 – Člen 5(1)(c) in člen 7 – Odškodnina za potnike – Člen 16 – Naloga nacionalnega organa, pristojnega za izvajanje uredbe – Nacionalna ureditev, s katero je temu organu podeljena pristojnost, da letalskemu prevozniku naloži plačilo odškodnine, dolgovane potniku“

I. Uvod

1. Ali sme država članica na podlagi člena 16(1) in (2) Uredbe (ES) št. 261/2004 [2] nacionalnemu organu, pristojnemu za izvajanje te uredbe, podeliti pristojnost, da letalskemu prevozniku naloži plačilo odškodnine, dolgovane potniku zaradi odpovedi ali velike zamude leta?

2. Odgovor na to vprašanje, ki ga postavlja Fővárosi Törvényszék (županijsko sodišče v Budimpešti, Madžarska), bi moral omogočiti, da se pojasnijo pristojnosti, podeljene takemu organu, in s tem, da se pojasni področje uporabe načel, ki jih je Sodišče razvilo v sodbi z dne 17. marca 2016, Ruijssenaars in drugi [3].

3. V teh sklepnih predlogih bom navedel razloge, iz katerih menim, da taka določba ne nasprotuje nacionalni ureditvi, na podlagi katere država članica nacionalnemu organu podeli tako pristojnost za uporabo prisile, vendar le, če s to ureditvijo letalskemu prevozniku ni odvzeta možnost, da pred pristojnim nacionalnim sodiščem vloži tožbo za izpodbijanje odškodnine, ki je od njega zahtevana.

[1] Jezik izvirnika: francoščina.

[2] Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

[3] C-145/15 in C-146/15, v nadaljevanju: sodba Ruijssenaars in drugi, EU:C:2016:187.

II. Pravni okvir

A. Pravo Unije

4. V uvodnih izjavah 1, 21 in 22 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„(1) Ukrepanje [Evropske unije] na področju zračnega prevoza mora med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov. Poleg tega je treba na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu potrošnikov.

[…]

(21) Države članice naj določijo pravila o sankcijah, ki se uporabljajo za kršitve določil te uredbe, in zagotovijo, da se te sankcije uporabljajo. Sankcije morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

(22) Države članice morajo zagotoviti, da njihovi letalski prevozniki uporabljajo to uredbo, nadzirati njeno uporabo in določiti ustrezni organ za izvajanje teh nalog. Nadzor ne sme prizadeti pravic potnikov in letalskih prevoznikov, da s pravnimi sredstvi na sodišču zahtevajo nadomestilo v skladu s postopki nacionalne zakonodaje.“

5. Člen 5 te uredbe, naslovljen „Odpoved leta“, določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

[…]

(c) imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7, razen če: so o odpovedi obveščeni

[…].

3. Dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine v skladu s členom 7, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.“

6. Člen 7 navedene uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, določa:

„1. Pri sklicevanju na ta člen potniki prejmejo odškodnino v višini:

(a) 250 EUR za lete do vključno 1500 kilometrov;

(b) 400 EUR za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;

(c) 600 EUR za lete, ki niso zajeti v točkah (a) ali (b).

Za določitev oddaljenosti, ki jo je treba upoštevati, se šteje zadnji kraj, na katerega bo potnik zaradi zavrnitve vkrcanja ali odpovedi leta prispel z zamudo glede na predvideni vozni red letov.

2. Kadar se potnikom v skladu s členom 8 ponudi sprememba poti do njihovega končnega namembnega kraja z alternativnim letom, katerega čas prihoda ne presega predvidenega časa prihoda prvotno rezerviranega leta za

(a) dve uri za vse lete do vključno 1500 kilometrov; ali

(b) tri ure za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri; ali

(c) štiri ure za vse lete, ki jih ne zajemata točki (a) ali (b),

tedaj dejanski letalski prevoznik lahko zniža odškodnino iz odstavka 1 za 50 %.

[…]“

7. Člen 16 te uredbe, naslovljen „Kršitve“, določa:

„1. Vsaka država članica določi organ, ki je pristojen za izvajanje te uredbe glede letov iz letališč na svojem ozemlju in letov na ta letališča iz tretjih držav. Kadar je to primerno, mora ta organ ustrezno ukrepati, da zagotovi spoštovanje pravic potnikov. Države članice obvestijo [Evropsko k]omisijo o organu, ki so ga določile v skladu s tem odstavkom.

2. Brez poseganja v člen 12 se vsak potnik lahko pritoži vsakemu pristojnemu organu iz odstavka 1 ali vsakemu drugemu pristojnemu organu, ki ga določi država članica, v zvezi z domnevno kršitvijo te uredbe, ki nastane na letališču, ki se nahaja na ozemlju države članice, ali v zvezi z vsakim letom iz tretje države na tisto letališče.

3. Sankcije, ki jih določijo države članice za kršitve te uredbe, so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.“

B. Madžarsko pravo

8. Člen 43/A(2) a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény (zakon št. CLV iz leta 1997 o varstvu potrošnikov)[4] z dne 15. decembra 1997 določa:

„Organ za varstvo potrošnikov je – po potrebi po posvetovanju z organom za civilno letalstvo – pristojen za izvajanje Uredbe [EU] 2017/2394[5] glede kršitev določb Uredbe št. 261/2004 v [Uniji] […].“

9. Člen 47(1)(c) in (i) tega zakona določa, da ima ta organ pravico, da zadevnemu podjetju naloži, naj v določenem roku odpravi ugotovljene nepravilnosti in pomanjkljivosti, ter pristojnost, da naloži globo „za varstvo potrošnikov“.

[4] *Magyar Közlöny*, 1997/119, v nadaljevanju: zakon o varstvu potrošnikov.

[5] Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2017 o sodelovanju med nacionalnimi organi, odgovornimi za izvrševanje zakonodaje o varstvu potrošnikov, in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2006/2004 (UL 2017, L 345, str. 1).

III. Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

10. Zaradi več kot triurne zamude leta med New Yorkom (Združene države) in Budimpešto (Madžarska), ki ga je opravila družba Polskie Linie Lotnicze „LOT“ SA,[6] se je več potnikov obrnilo na Budapest Főváros Kormányhivatala (inšpekcija za varstvo potrošnikov pri decentralizirani vladni službi v Budimpešti, Madžarska)[7], da bi ta letalskemu prevozniku naložila, naj jim zaradi kršitve člena 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 plača odškodnino iz člena 7 te uredbe.

11. Inšpekcija za varstvo potrošnikov je z odločbo z dne 20. aprila 2020 ugotovila, da je družba LOT kršila obveznosti, ki jih ima na podlagi člena 6(1)(c) in člena 7(1)(c) Uredbe 261/2004, ter ji naložila, naj zadevnim potnikom plača odškodnino 600 EUR na osebo ter plača isto odškodnino v prihodnje vsem potnikom, ki bodo vložili podobno pritožbo. Inšpekcija za varstvo potrošnikov navaja, da je na podlagi člena 43/A(2) zakona o varstvu potrošnikov, s katerim so prenesene zahteve iz člena 16(1) in (2) te uredbe, upravičena letalskim prevoznikom naložiti, naj v določenem roku prenehajo kršiti navedeno uredbo.

12. Predložitveno sodišče, pri katerem je vložena tožba za odpravo te odločbe, dvomi o obsegu pristojnosti inšpekcije za varstvo potrošnikov. V teh okoliščinah je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je treba člen 16(1) in (2) Uredbe [št. 261/2004] razlagati tako, da nacionalni organ, ki je odgovoren za izvajanje navedene uredbe in pri katerem je potnik vložil individualno pritožbo, zadevnemu letalskemu prevozniku ne more naložiti plačila odškodnine, ki potniku pripada v skladu z navedeno uredbo?“

13. Pisna stališča so predložile družba LOT, inšpekcija za varstvo potrošnikov, madžarska, nizozemska in poljska vlada ter Evropska komisija. Te stranke so na obravnavi 2. februarja 2022 tudi ustno podale navedbe.

IV. Analiza

A. Uvodna ugotovitev

14. Za preučitev predloga za sprejetje predhodne odločbe je treba najprej ugotoviti, ali je treba upoštevati druga pravna pravila, kot so ta, ki jih izrecno navaja predložitveno sodišče.

15. Vprašanje se postavlja v zvezi z določbami Uredbe 2017/2394 in še zlasti s členom 9(4)(f) te uredbe.

16. V skladu s členom 1 te uredbe so v njej „določeni pogoji, pod katerimi pristojni organi, ki so jih njihove države članice imenovale kot odgovorne za izvrševanje zakonodaje Unije o varstvu interesov potrošnikov, sodelujejo in se usklajujejo med seboj in s Komisijo, da bi uveljavili skladnost s to zakonodajo in zagotovili nemoteno delovanje notranjega trga ter izboljšali varstvo ekonomskih interesov potrošnikov“.

6 V nadaljevanju: LOT.

7 V nadaljevanju: inšpekcija za varstvo potrošnikov.

17. V skladu s členom 3, točka 1, Uredbe 2017/2394 in prilogo k njej „zakonodaja Unije o varstvu interesov potrošnikov“ vključuje določbe Uredbe št. 261/2004.

18. V členu 9(4)(f) te uredbe je zakonodajalec Unije določil:

„Pristojni organi[, in sicer kateri koli javni organ, ustanovljen na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni in imenovan s strani države članice kot odgovoren za izvrševanje zakonodaje Unije o varstvu interesov potrošnikov,[8]] imajo vsaj naslednja izvršilna pooblastila:

[…]

(f) pooblastilo, da dosežejo prenehanje ali prepoved kršitev iz te uredbe;

[…]“

19. Glede na te elemente se postavlja vprašanje, ali bi bile lahko določbe tega člena upoštevne za presojo narave in obsega pristojnosti, ki so tako v skladu s členom 16 Uredbe št. 261/2004 zaupane nacionalnim organom.

20. Iz razlogov, ki jih bom zdaj navedel, je moje mnenje – podobno kot stališča strank na obravnavi – da take določbe za analizo niso koristne.

21. Uredba 2017/2394 se namreč na podlagi člena 2(1) uporablja „za kršitve znotraj Unije, močno razširjene kršitve in močno razširjene kršitve z razsežnostjo Unije, tudi če navedene kršitve prenehajo pred začetkom ali zaključkom izvrševanja“. Iz člena 3 te uredbe pa je razvidno, da se za celoto teh kršitev šteje, da se nanašajo na dejanja ali opustitve v nasprotju z zakonodajo Unije o varstvu interesov potrošnikov, ki so povzročila, povzročajo ali je verjetno, da bodo povzročila škodo „kolektivnim interesom“ teh potrošnikov.

22. V teh smernicah[9] je Komisija tako poudarila, da morajo nacionalni organi, ki so odgovorni za izvajanje Uredbe št. 261/2004, „svoje obveznosti izpolnjevati tudi na podlagi [Uredbe (ES) št. 2006/2004[10]], *kadar so ogroženi skupni interesi potrošnikov* v čezmejnem okviru“.[11]

23. Čeprav je glavna naloga nacionalnega organa, pristojnega za izvajanje Uredbe št. 261/2004, varstvo kolektivnih interesov letalskih potnikov, spada vprašanje predložitvenega sodišča v zelo drugačen okvir, ki se nanaša na varstvo posamičnih interesov teh potnikov. Pravica do odškodnine, ki jo je zakonodajalec Unije določil v členu 7 te uredbe, spada v okvir izvajanja pogodbe o prevozu, sklenjene med potnikom in letalskim prevoznikom. Pristojnost za uporabo prisile, ki bi jo ta organ imel na podlagi posamične pritožbe, bi bila torej uporabljena v interesu točno opredeljenega pravnega subjekta, in ne v interesu vseh posameznikov. Sodišče tako v sodni praksi za kolektivne interese potrošnikov navaja, da se ti nanašajo na položaj, „ki preseg[a] okvir

[8] Pojem „pristojni organ“ je opredeljen v členu 3(6) Uredbe 2017/2394.

[9] Obvestilo Komisije – Smernice za razlago Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v primeru nesreč, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta (UL 2016, C 214, str. 5).

[10] Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. oktobra 2004 o sodelovanju med nacionalnimi organi, odgovornimi za izvrševanje zakonodaje o varstvu potrošnikov („Uredba o sodelovanju na področju varstva potrošnikov“) (UL 2004, L 364, str. 1). Poudarjam, da je bila ta uredba razveljavljena z Uredbo 2017/2394.

[11] Točka 7.3 tega obvestila. Moj poudarek.

razmerij med strankama v sporu“.[12] Pojem kolektivnega interesa[13] in pojem posamičnega interesa se razlikujeta. Iz tega je razvidno, da obstaja med kontekstom, v okvir katerega spada zadeva v glavni stvari, in položaji, za katere se uporablja Uredba 2017/2394, očitno nasprotje, za katero je značilen med drugim cilj zadnjenavedene uredbe, da zaščiti „kolektivne interese potrošnikov kot skupine“.[14]

24. Glede na te elemente pri razlagi, za katero je prosilo predložitveno sodišče, ni treba upoštevati določb te uredbe.

25. V analizi se bom nasprotno skliceval na določbe iz veljavnih uredb za varstvo pravic invalidnih letalskih potnikov ter potnikov v železniškem, pomorskem ali avtobusnem prometu.[15] Različni zadevni načini prevoza seveda niso primerljivi in – tako kot je Sodišče navedlo v sodbi z dne 2. septembra 2021, Irish Ferries[16] – zakonodajalec Unije ni nameraval zagotoviti enake ravni varstva za vsakega od teh načinov prevoza.[17] Vendar je z vsemi temi besedili tako kot z Uredbo št. 261/2004 predvidena določitev nacionalnega organa, pristojnega za izvajanje zadevne uredbe. Sodišče je v sodbi Irish Ferries opozorilo na namen zakonodajalca Unije, da uporabi „enoten pristop“ glede razlage pojmov, uporabljenih v okviru vsake od teh uredb.[18] Za tak primer gre na primer pri pojmu „izredne razmere“, uporabljenem na področju pravic potnikov v zračnem in pomorskem prometu.[19] Zato se mi zdi koristno upoštevati določbe, ki jih je v teh uredbah zakonodajalec Unije predvidel glede pristojnosti nacionalnega organa, pristojnega za nadzor nad spoštovanjem pravic potnikov.

B. Vprašanje za predhodno odločanje

26. Predložitveno sodišče z edinim vprašanjem za predhodno odločanje v bistvu sprašuje, ali je treba člen 16(1) in (2) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi, na podlagi je katere nacionalni organ, pristojen za izvajanje te uredbe, pristojen, da letalskim prevoznikom zaradi odpovedi leta naloži plačilo odškodnine iz člena 7 navedene uredbe.[20]

[12] Za ponazoritev glej sodbo z dne 28. julija 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, točka 45).

[13] Glej opredelitev pojma „intérêt“ (interes) v Littré, E., *Dictionnaire de la langue française*, Pariz, L. Hachette., 1873–1874, ki razlikuje med „l'intérêt particulier ou privé ou personnel, l'avantage d'une personne“ (posamični, zasebni ali osebni interes, korist za posameznika) in „l'intérêt public, l'avantage de l'État, de la société“ (javni interes, korist za državo, družbo). Glej tudi opredelitev tega pojma v Lalande, A., *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, Presses universitaires de France, Pariz, 1997, 4. izdaja, str. 531, v skladu s katerim kolektivni interes ni na primer vsota posamičnih interesov pripadnikov nekega sektorja ali skupine, ampak se nanaša na interes vseh posameznikov[, ki ga ni mogoče šteti nedeljivo], saj tvori celoto. Ta pojem bi se uporabljal v nekaterih določenih sektorjih in še posebej v okviru varstva nekega kolektiva, poklica ali potrošnikov s strani potrošniških organizacij.

[14] Glej sodbo z dne 28. julija 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, točka 42).

[15] Glej Uredbo (ES) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. julija 2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu (UL 2006, L 204, str. 1); Uredbo (EU) 2021/782 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2021 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (UL 2021, L 172, str. 1); Uredbo (EU) št. 1177/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovnih poteh ter spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 (UL 2010, L 334, str. 1) ter Uredbo (EU) št. 181/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu in spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 (UL 2011, L 55, str. 1).

[16] C-570/19, v nadaljevanju: sodba Irish Ferries, EU:C:2021:664.

[17] Glej točki 143 in 145 te sodbe ter navedeno sodno prakso.

[18] Glej točki 106 in 107 navedene sodbe ter navedeno sodno prakso. Glej tudi Belo knjigo Komisije z dne 28. marca 2011, naslovljeno „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“ (COM(2011) 144 final), v kateri je Komisija navedla, da je treba „zagotoviti enotno razlago zakonodaje EU na področju pravic potnikov ter usklajeno in učinkovito izvrševanje predpisov, da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji za industrijo ter da se razvije evropski standard za zaščito državljanov“ (str. 25).

[19] Glej točko 106 te sodbe. Sodišče je v njej v zvezi z razlago pojma „izredne razmere“, uporabljenega v Uredbi št. 1177/2010 v zvezi s pomorskim prevozom, poudarilo namen zakonodajalca Unije, da uporabi „enoten pristop“ ob vključitvi sodne prakse Sodišča s področja pravic letalih potnikov.

[20] Postavljeno vprašanje se ne nanaša na dodatno odškodnino, določeno s členom 12 te uredbe.

27. Kot sem navedel, odgovor na to vprašanje omogoča, da se pojasni obseg pristojnosti, podeljenih temu nacionalnemu organu, v skladu z načeli, ki jih je Sodišče že razvilo v sodbi Ruijssenaars in drugi.

28. Sodišče je v sodbi Ruijssenaars in drugi, katere izrek navajam, razsodilo, da „[je treba] člen 16 [Uredbe št. 261/2004] […] razlagati tako, da organu, ki ga vsaka država članica določi na podlagi odstavka 1 tega člena in ki mu je predložena posamična pritožba potnika zaradi zavrnitve letalskega prevoznika, da temu plača odškodnino iz člena 7(1) navedene uredbe, *ni treba* sprejeti prisilnih ukrepov proti temu letalskemu prevozniku, da bi ga zavezal plačati to odškodnino“.[21]

29. Ta razlaga temelji na treh ugotovitvah, ki jih je Sodišče razvilo v prvem delu razlogovanja. Prva od teh ugotovitev se nanaša na samo besedilo člena 16 Uredbe št. 261/2004 (točke od 28 do 32 sodbe Ruijssenaars in drugi), druga na cilje te uredbe (točka 33 sodbe Ruijssenaars in drugi) in, nazadnje, tretja na dodelitev vlog nacionalnim organom in nacionalnim sodiščem (točka 35 sodbe Ruijssenaars in drugi).[22] Sodišče je ob koncu svojega razlogovanja sklenilo, da zakonodajalec Unije državam članicam ni naložil obveznosti, da nacionalnim organom podelijo pristojnost za sprejetje prisilnih ukrepov v odnosu do letalskih prevoznikov, da bi se doseglo plačilo odškodnine, dolgovane potnikom. Sodišče je presodilo, da taka razlaga omogoča preprečitev razhajanja pri presoji, ki bi posegalo v pravice letalskih potnikov, med nacionalnimi organi, ki bi bili pristojni za obravnavanje posamičnih pritožb, in nacionalnimi sodišči, ki bi odločala o posamičnih tožbah za plačilo odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 (točka 34 sodbe Ruijssenaars in drugi).

30. Vendar je Sodišče v drugem delu svojega razlogovanja dodalo *obiter dictum*, ki se glasi:

„*Zato imajo* ob upoštevanju teh ciljev in diskrecijske pravice držav članic pri podeljevanju pristojnosti, ki jih nameravajo dati organom iz člena 16(1) Uredbe št. 261/2004, […] *države članice za odpravo nezadostnega varstva pravic letalskih potnikov možnost pooblastiti organ iz člena 16(1) te uredbe, da sprejme ukrepe na podlagi posamičnih pritožb*.“[23]

31. To točko je treba razumeti, kot da odraža ugotovitev Sodišča, v skladu s katero države članice *smejo* nacionalnim organom, pristojnim za izvajanje te uredbe, podeliti pristojnost za izdajo odredbe v okviru naloge, ki jim je podeljena s členom 16 te uredbe.

32. Medtem ko se družba LOT v okviru obravnavanega spora sklicuje na prvi del razlogovanja Sodišča iz sodbe Ruijssenaars in drugi, da bi izpodbila podelitev take pristojnosti inšpekciji za varstvo potrošnikov, pa se zadnjenavedena opira na drugi del tega razlogovanja, da bi utemeljila pristojnost, ki ji je na ta način podeljena z nacionalno ureditvijo. Tako je Sodišče povabljeno, naj pojasni obseg tega *obiter dictum*. Za namene tega pojasnila bom predlagal Sodišču, naj v skladu z ustaljeno sodno prakso upošteva besedilo člena 16 Uredbe št. 261/2004, pa tudi sistematiko in cilje te uredbe, hkrati pa tudi načela, ki jih je Sodišče že razvilo v sodni praksi.

33. To pojasnilo je bistveno, dokler so praktični učinki, ki izvirajo iz pristojnosti nacionalnih organov, veliki, še zlasti za tisoče potnikov, ki so vsako leto prizadeti zaradi odpovedi ali velikih zamud letov. S tem pojasnilom bo prav tako mogoče odgovoriti na prošnje Komisije, ki vztrajno

[21] Moj poudarek.

[22] Sodišče se tu sklicuje na drugi stavek uvodne izjave 22 Uredbe št. 261/2004 in na sodno prakso Sodišča, še zlasti na sodbi z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi (C-83/10, EU:C:2011:652, točka 44), in z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, točka 51).

[23] Točka 36 sodbe Ruijssenaars in drugi, moj poudarek.

opozarja na težave pri izvajanju te uredbe zaradi neenotne razlage in nedoslednega izvajanja Uredbe na nacionalni ravni, pri čemer Komisija meni, da so potrebne izboljšave glede nejasnih in težko dostopnih sredstev za obravnavanje pritožb.[24]

1. Besedilo člena 16 Uredbe št. 261/2004

34. V členu 16 Uredbe št. 261/2004 zakonodajalec Unije navaja pravila, ki se uporabijo ob „kršitvah“ določb te uredbe.

35. Prvič, s členom 16(1) navedene uredbe se od držav članic zahteva, da določijo „organ, ki je pristojen za izvajanje te uredbe“ glede letov z letališč na svojem ozemlju in letov na ta letališča iz tretjih držav, ta organ pa mora po potrebi ustrezno ukrepati, da zagotovi spoštovanje pravic potnikov. Čeprav je ta zakonodajalec natančno opredelil obseg krajevne pristojnosti tega organa, ugotavljam, da ni pojasnil niti pogojev niti pravil, pod katerimi mora ta organ izvajati svojo nalogo in paziti na „spoštovanje pravic potnikov“.[25] Poleg tega opozarjam, da ima ta zadnji izraz – „spoštovanje pravic potnikov“ – očitno širok obseg. Zajema tako varstvo kolektivnih interesov letalskih potnikov kot tudi varstvo njihovih posamičnih interesov. V uvodni izjavi 22 Uredbe št. 261/2004, v kateri so navedeni premisleki, na katere se je zakonodajalec Unije oprl zaradi sprejetja člena 16(1) te uredbe, v zvezi s tem prav tako niso navedena pojasnila.

36. V teh okoliščinah je treba priznati, da imajo države članice na podlagi člena 16(1) navedene uredbe diskrecijsko pravico – ki jo je Sodišče sicer izrecno omenilo v točki 36 sodbe Ruijssenaars in drugi – v zvezi s pristojnostmi, ki jih želijo podeliti svojim nacionalnim organom zaradi varstva pravic potnikov.

37. V delu, v katerem je s členom 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 letalskim potnikom priznana pravica do odškodnine v primeru odpovedi njihovega leta, po mojem mnenju nič ne nasprotuje temu, da država članica svojemu nacionalnemu organu podeli pristojnost, da letalskemu prevozniku naloži plačilo dolgovane odškodnine zaradi zagotovitve spoštovanje te pravice. Nespoštovanje navedene pravice ne pomeni zgolj kršitve pogodbenih obveznosti, ki jih imajo letalski prevozniki, ampak tudi kršitev ustreznega izvajanja te uredbe.

38. Drugič, menim, da namen in učinek določb člena 16(2) in (3) Uredbe št. 261/2004 ni omejitev obsega pristojnosti, ki jih lahko države članice podelijo nacionalnim organom.

39. Po eni strani opozarjam, da se lahko v skladu s členom 16(2) te uredbe „vsak potnik […] pritoži vsakemu pristojnemu organu iz odstavka 1 ali vsakemu drugemu pristojnemu organu, ki ga določi država članica, v zvezi z domnevno kršitvijo [navedene] uredbe, ki nastane na letališču, ki se nahaja na ozemlju države članice, ali v zvezi z vsakim letom iz tretje države na tisto letališče“.

40. Iz sodbe Ruijssenaars in drugi, ki se nanaša na razlago Uredbe št. 261/2004, in sodbe Irish Ferries, ki se nanaša na razlago Uredbe št. 1177/2010, izhaja, da se „pritož[ba]“ iz člena 16(2) Uredbe št. 261/2004 po naravi in obsegu razlikuje od zahtevka, ki ga posamično vloži potnik zaradi pridobitve odškodnine, dolgovane zaradi odpovedi prevozne storitve. Po navedbah Sodišča

[24] Glej v tem smislu Belo knjigo Komisije z dne 28. marca 2011, naslovljeno „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“ (COM(2011) 144 final, str. 25).

[25] V tem se Uredba št. 261/2004 razlikuje od drugih uredb. Zakonodajalec Unije namreč za druge načine prevoza zahteva, da je nacionalni organ neodvisen od prevoznika ali upravljavca infrastrukture glede svoje organizacije, odločitev o financiranju, pravne strukture in sprejemanja odločitev. Glej na primer člen 25(1), druga alinea, Uredbe št. 1177/2010, člen 31(2) Uredbe 2021/782 in člen 28(1), druga alinea, Uredbe št. 181/2011.

se ta pritožba nanaša na opozorilo, ki ga poda potnik, da bi pristojni organ seznanil z zatrjevano kršitvijo obveznosti prevoznikov zaradi ustreznega izvajanja zadevnih uredb na splošno. Sodišče v sodbi Ruijssenaars in drugi poudarja, da s tako pritožbo ni naloženo, da bi moral „[nacionalni organ] ukrepati […] za zagotovitev pravice vsakega posameznega potnika, da dobi odškodnino“,[26] in v sodbi Irish Ferries pojasnjuje, da ima prevoznik „določeno polje proste presoje glede tega, kako ravna na podlagi tega opozorila“.[27]

41. Po drugi strani opozarjam, da so v skladu s členom 16(3) Uredbe št. 261/2004 „[s]ankcije, ki jih določijo države članice za kršitve te uredbe, […] učinkovite, sorazmerne in odvračilne“. Te sankcije se po naravi in obsegu jasno razlikujejo od prisilnih ukrepov, s katerimi bi nacionalni organ poskušal doseči plačilo odškodnine, dolgovane potniku zaradi odpovedi leta, ki je pavšalna. Sodišče je tako v sodbi Ruijssenaars in drugi presodilo, da so „sankcije“, ki jih je zakonodajalec Unije predvidel v tem členu, ukrepi, ki jih nacionalni organ sprejme zaradi kršitev, ki jih ugotovi pri izvajanju svoje naloge splošnega nadzora, „in ne kot upravne prisilne ukrepe, ki jih je treba sprejeti v vsakem posameznem primeru“.[28]

42. Čeprav, kot navaja Sodišče, določbe člena 16(2) in (3) Uredbe št. 261/2004 pojasnjujejo „različne vidike naloge, ki jo ima organ, naveden v odstavku 1 tega člena“,[29] jih torej ni mogoče razlagati tako, da je z njimi izključena možnost, da se nacionalnemu organu podelijo druge pristojnosti, kot so tiste, ki so namenjene obravnavanju opozoril, s katerimi je seznanjen, in naložitvi sankcij.

43. Ker pravila niso določena s pravom Unije, imajo torej države članice diskrecijsko pravico, da temu nacionalnemu organu podelijo pristojnosti, namenjene zagotovitvi spoštovanja pravic letalskih potnikov. V tem okviru in glede na besedilo člena 16 Uredbe št. 261/2004 nič ne nasprotuje temu, da država članica navedenemu nacionalnemu organu podeli pristojnost, da letalskemu prevozniku naloži, da mora v skladu s členoma 5 in 7 te uredbe plačati odškodnino, dolgovano potniku.

44. Menim, da je ta razlaga podprta tako s sistematiko kot tudi s cilji navedene uredbe.

2. Sistematika in cilji Uredbe št. 261/2004

45. Obseg nalog, zaupanih nacionalnemu organu, je treba presojati tudi glede na naravo odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 in ciljev, za katere si prizadeva zakonodajalec Unije.

46. Sodišče je v sodbi z dne 29. julija 2019, Rusu, to odškodnino opredelilo kot pavšalno, standardizirano in takojšnjo.[30] Če uporabim besede, ki jih je Sodišče uporabilo v sodbi Irish Ferries, gre za „denarno terjatev, katere plačilo lahko [potnik] zahteva od prevoznika zgolj na podlagi tega, da so [izpolnjeni] pogoji, določeni v [členu 19 Uredbe št. 1177/2010]“.[31] V primeru, ko odpoved leta ni posledica izrednih razmer v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, je namreč znesek odškodnine določen v skladu z lestvicami iz člena 7(1) in (2) te uredbe. Letalski potniki prejmejo odškodnino v višini 250 EUR za lete do vključno 1500 kilometrov (točka (a)), 400 EUR

[26] Sodba Ruijssenaars in drugi (točka 31).

[27] Sodba Irish Ferries (točka 118).

[28] Sodba Ruijssenaars in drugi (točka 32).

[29] Sodba Ruijssenaars in drugi (točka 30).

[30] C-354/18, v nadaljevanju: sodba Rusu, EU:C:2019:637 (točke od 28 do 34 in navedena sodna praksa).

[31] Sodba Irish Ferries (točka 118).

za lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri (točka (b)) ter, nazadnje, 600 EUR za lete, ki niso navedeni v prejšnjih točkah. Poleg tega se lahko v primeru spremembe poti pod nekaterimi pogoji odškodnina zniža za polovico. Sodišče je presodilo, da je „[n]amen takih pavšalnih zneskov […] povračilo samo za škodo, ki je skoraj enaka za vse zadevne potnike“.[32] V teh okoliščinah lahko tako potniki kot letalski prevozniki ugotovijo znesek dolgovane odškodnine, saj se ta ne ocenjuje za vsak primer posebej glede na okoliščine, značilne za vsakega potnika, ampak je odvisen zgolj od razdalje in namembnega letališča zadevnega leta.[33] V teh okoliščinah menim, da je nacionalni organ – razen v položaju, v katerem bi se pravica do odškodnine izpodbijala na podlagi člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 in bi bile potrebne pravne presoje glede, na primer, „izrednih razmer“ – popolnoma sposoben presoditi utemeljenost terjatve in po potrebi njen znesek z namenom sprejetja prisilnega ukrepa.

47. Poleg tega menim, da taka podelitev pristojnosti prispeva k ciljem, ki jim sledi zakonodajalec Unije v okviru Uredbe št. 261/2004. S to uredbo se poskuša, glede na njene uvodne izjave 1, 2, 4 in 12, zagotoviti visoka raven varstva letalskih potnikov, ki so jim bile z odpovedjo leta povzročene velike težave in nevšečnosti.[34] Sodišče je večkrat presodilo, da je namen zneskov, ki jih določa člen 7(1) navedene uredbe, standardizirano in takojšnje povračilo škode, ki jo pomenijo take nevšečnosti, „ne da bi se potnikom povzročale nevšečnosti, ki so nujno povezane z vlaganjem odškodninskih tožb pri pristojnih sodiščih“.[35] Sodišče je v sodbi Irish Ferries tako dodalo, da je odškodnina, ki je v enakem besedilu določena v členu 19 Uredbe št. 1177/2010, „tak[a], da se z nj[o] lahko takoj odpravijo nekatere nevšečnosti, ki jih potniki utrpijo v primeru odpovedi prevozne storitve, in tako omogoč[a] visoko raven varstva potnikov, ki se poskuša doseči s to uredbo“.[36]

48. Menim, da ukrep, kot je ta iz zadevne nacionalne ureditve, prispeva k temu, da je postopek za pridobitev odškodnine enostaven, hiter in učinkovit, hkrati pa zadevnemu letalskemu potniku prihrani to, da bi moral zaradi pridobitve odškodnine, ki mu je dolgovana, vložiti tožbo pri pristojnih sodnih organih, kar bi lahko pomenilo daljše in zapletenejše ukrepanje. Zato menim, da se s takim ukrepom zagotovi visoka raven varstva letalskih potnikov, hkrati pa se prepreči preobremenjenost sodišč z izjemno visokim številom odškodninskih zahtevkov.

49. Poleg tega naj spomnim, da priznanje take pristojnosti nacionalnemu organu niti potnikom niti letalskim prevoznikom ne odvzame možnosti, da vložijo pravno sredstvo pred pristojnim nacionalnim sodiščem v skladu s postopki, predvidenimi z nacionalnim pravom.[37] Potniki se lahko obrnejo na pristojno sodišče in zahtevajo, da se jim prizna odškodnina iz člena 7 Uredbe št. 261/2004, enako pa morajo tudi letalski prevozniki imeti možnost, da izpodbijajo utemeljenost priznanja odškodnine, ki se na ta način zahteva od njih.

[32] Sodba Rusu (točka 30 in navedena sodna praksa).

[33] Sodišče je v sodbi Rusu presodilo, da „[n]iti člen 7(1) Uredbe št. 261/2004 niti ta uredba kot celota […] ne določata odškodnine za individualno škodo, ki je neločljivo povezana z razlogom za potovanje zadevnih potnikov in je za njeno nadomestitev potrebna ocena obsega nastale škode za vsak primer posebej, zaradi česar se lahko povrne samo naknadno in individualno“ (točka 31).

[34] Glej sodbo Ruijssenaars in drugi (točka 33) ter sodbo Rusu (točka 26 in navedena sodna praksa).

[35] Sodba Rusu (točka 28 in navedena sodna praksa).

[36] Sodba Irish Ferries (točki 152 in 154).

[37] Glej Smernice za razlago Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v primeru nesreč, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta (UL 2016, C 214, str. 5) (točka 8 in naslednje).

50. Opozarjam namreč, da je v sodbi z dne 22. novembra 2012, Cuadrench Moré [38], Sodišče presodilo, da „v primeru odpovedi leta – in pod pogojem, da ta ni posledica izrednih razmer, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi – člena 5 in 7 Uredbe št. 261/2004 potnikom priznavata *pravico* do odškodnine, ki je odvisna od razdalje in namembnega kraja zadevnega leta ter *ki jo lahko ti potniki po potrebi uveljavljajo pred nacionalnimi sodišči*“. [39] Sodišče je dalje dodalo, da „če področje ni urejeno z zakonodajo Unije, vsaka država članica v svojem pravnem redu uredi postopkovna pravila glede pravnih sredstev, katerih namen je varstvo pravic, ki jih imajo posamezniki na podlagi prava Unije, pri čemer se s temi pravili spoštujeta načeli enakovrednosti in učinkovitosti“. [40]

51. Res je Sodišče v točki 34 sodbe Ruijssenaars in drugi poudarilo, da obstaja tveganje za razhajanje, ko isti posamični položaj presoja po eni strani nacionalni organ in po drugi strani nacionalno sodišče. Poleg tega obstaja še drugo tveganje, povezano z vzporedno vložitvijo dveh zahtevkov za izplačilo dolgovane odškodnine, enega pred nacionalnim organom in drugega pred nacionalnim sodiščem. Vendar menim, da lahko države članice to tveganje omilijo s sprejetem postopkovnega ukrepa, s katerim je zagotovljeno vodenje upravnega in sodnega postopka. Ker na področju ne obstaja zakonodaja Unije in ob upoštevanju diskrecijske pravice držav članic glede pristojnosti, ki jih želijo podeliti nacionalnemu organu, morajo biti ta postopkovna pravila urejena z internim pravnim redom vsake države članice.

52. Pripominjam, da v obravnavani zadevi noben element v predložitveni odločbi in stališčih madžarske vlade ne omogoča sklepanja, da bi lahko podelitev take pristojnosti inšpekciji za varstvo potrošnikov škodovala pravicam potnikov in letalskih prevoznikov za vložitev tožbe pri sodišču ali pomenila tveganje za razhajanje pri presoji istega posamičnega položaja med tema organoma.

53. Ob upoštevanju vseh teh elementov zato Sodišču predlagam, naj razsodi, da je treba člen 16(1) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da ne nasprotuje nacionalni ureditvi, v skladu s katero država članica nacionalnemu organu, pristojnemu za izvajanje te uredbe, podeli pristojnost, da letalskemu prevozniku naloži plačilo odškodnine, ki je potniku dolgovana zaradi odpovedi ali velike zamude leta, določene v členu 7 navedene uredbe, če s tako zakonodajo niti temu potniku niti temu prevozniku ni odvzeta možnost za vložitev pravnega sredstva pri pristojnem nacionalnem sodišču, da zahteva to odškodnino oziroma ugovarja njeni utemeljenosti. Država članica mora v okviru procesne avtonomije urediti pravila, da se zagotovi povezava med postopki, sproženimi pred nacionalnim organom, ki je pristojen za izvajanje te uredbe, in pred pristojnim nacionalnim sodiščem.

3. Sklepna ugotovitev

54. Menim, da je, preden sklenem svojo analizo, zanimivo omeniti, da glede na sedanje stanje prava Unije države članice uporabljajo diskrecijsko pravico, ki jim je priznana na podlagi člena 16 Uredbe št. 261/2004.

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

[39] Točka 23 te sodbe, moj poudarek.

[40] Točka 25 navedene sodbe.

55. Kot je dokazano s primerjalno analizo različnih nacionalnih zakonodaj,[41] države članice v ta postopek ne vključujejo zgolj nacionalnih organov in nacionalnih sodišč, ampak tudi organe, katerih naloga je varstvo potrošnikov, in organe za alternativno reševanje potrošniških sporov[42] ali reševanje sporov majhne vrednosti.

56. Nekatere države članice so se odločile, da bodo kot nacionalni organ, pristojen za izvajanje Uredbe št. 261/2004, določile svoj nacionalni organ za civilno letalstvo,[43] medtem ko so druge to nalogo raje zaupale nacionalnemu organu za varstvo potrošnikov, ki je tako lahko zadolžen za izvajanje uredb o pravicah letalskih potnikov, pa tudi potnikov v železniškem, pomorskem ali avtobusnem prometu.[44] Prav tako nekatere države članice podelijo svojemu nacionalnemu organu, pristojnemu za izvajanje te uredbe, skrb za ustrezno izvajanje te uredbe v splošnem interesu potnikov, kar lahko obsega naloge nadzora (na primer prek inšpekcij na kraju samem ali presoj), naloge nadzora (nadzor informacij, ki jih letalski prevoznik objavi ali sporoči potnikom zaradi popravka vseh napačnih, zavajajočih ali nepopolnih informacij), pripravo poročil o dejavnosti, izmenjavo informacij in čezmejno sodelovanje z drugimi nacionalnimi organi, medtem ko druge države članice svojim nacionalnim organom zaupajo možnost za preučevanje in obravnavo posamičnih pritožb potnikov zaradi zagotovitve njihove pravice do pridobitve odškodnine ali pa jim naložijo še nalogo izvajanja alternativnega reševanja sporov.[45]

57. Nazadnje, poudariti moram, da je diskrecijska pravica, ki je dana državam članicam zaradi varstva pravic letalskih potnikov, priznana tudi v okviru ureditev za varstvo pravic invalidnih letalskih potnikov in potnikov v železniškem, pomorskem ali avtobusnem prometu. S temi uredbami je zagotovljena tipologija primerljivih pravic (pravice do informacij, povračila, spremembe poti, oskrbe med čakanjem pred potovanjem in pod nekaterimi pogoji do odškodnine). Ne glede na zadevni način prevoza zakonodajalec Unije od držav članic zahteva, da določijo „organ ali organe“, pristojne za izvajanje zadevne uredbe in za sprejetje potrebnih ukrepov za spoštovanje pravic potnikov.[46] Ta zakonodajalec vzpostavlja to zahtevo s skorajda enakimi besedami[47] in nobeno od besedil, ki so bila sprejeta pred kratkim, ne izraža njegove volje, da bi strožje opredelil naravo pristojnosti, podeljenih nacionalnemu organu, ali omejil njihov

41 V zvezi s tem glej poročilo Generalnega direktorata za mobilnost in promet Komisije, Kouris, S., „Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU“ (Študija o trenutni ravni varstva pravic letalskih potnikov v Evropski uniji), Urad za publikacije Evropske unije, Bruselj, 2020, MOVE/B5/2018-541, točka 5.5 in naslednje, dostopno na tem spletnem naslovu: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1.

42 Ti subjekti so določeni na podlagi Direktive 2013/11/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2013 o alternativnem reševanju potrošniških sporov ter spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 in Direktive 2009/22/ES (direktiva o alternativnem reševanju potrošniških sporov) (UL 2013, L 165, str. 63). V skladu s členom 1 te direktive je njen namen, da imajo potrošniki prostovoljno možnost vložiti pritožbe proti trgovcem prek postopkov alternativnega reševanja sporov. Glej v tem smislu sodbo z dne 14. junija 2017, Menini in Rampanelli (C-75/16, EU:C:2017:457, točki 39 in 40), ter sodbo z dne 25. junija 2020, Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände (C-380/19, EU:C:2020:498, točka 26).

43 To velja na primer za Kraljevino Dansko, Irsko, Helensko republiko, Francosko republiko, Republiko Hrvaško in Republiko Ciper. V zvezi s tem glej obvestila držav članic na podlagi člena 16(1) Uredbe št. 261/2004.

44 To velja na primer za Republiko Estonijo, Veliko vojvodstvo Luksemburg, Madžarsko ali Republiko Finsko. V Francoski republiki pa je, na primer, naloga Direction générale de l’aviation civile (generalni direktorat za civilno letalstvo, Francija (DGAC)) urejanje letalskega prometa, splošni nadzor in spremljanje izvajanja prava Unije na področju varstva letalskih potnikov. Po opozorilih potnikov lahko ta organ sprejme ustrezne popravne ukrepe. V primeru ugotovljenih kršitev je mogoče letalskim prevoznikom, ki ne spoštujejo obveznosti iz Uredbe št. 261/2004, naložiti sankcije v obliki upravnih glob. Vendar ta direktorat ne zagotavlja posamičnega sledenja opozorilom, ki so bila nanj naslovljena, njegovo delovanje pa je neodvisno od obravnavanja posamičnih zahtevkov za odškodnino in povračilo, vloženih pri letalskih prevoznikih. Za to se morajo potniki obrniti na pristojno sodišče v skladu s code de procédure civile (zakonik o civilnem postopku) ali na organ za alternativno reševanje sporov.

45 V zvezi s tem glej poročilo Generalnega direktorata za mobilnost in promet Komisije, „Study on the EU Regulatory Framework for Passenger Rights. Comparative analysis of good practices: final report“ (Študija o regulativnem okviru Unije za pravice potnikov – primerjalna analiza dobrih praks; končno poročilo), Urad za publikacije Evropske unije, Bruselj, 2021, točka 4.60 in naslednje, dostopno na tem spletnem naslovu: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1.

46 Razen Uredbe št. 261/2004 je z drugimi uredbami državam članicam dovoljeno določiti več nacionalnih organov.

47 Glej na primer člen 31(1) Uredbe 2021/782 in člen 14(1) Uredbe št. 1107/2006.

obseg. Prav nasprotno, v okviru Uredbe 2021/782, ki je najnovejši in najnatančnejši instrument, kar zadeva varstvo pravic potnikov, navedeni zakonodajalec dovoljuje tudi nacionalnemu organu, da izpolnjuje vlogo organa za alternativno reševanje potrošniških sporov v smislu Direktive 2013/11. [48]

V. Predlog

58. Ob upoštevanju zgornjih ugotovitev Sodišču predlagam, naj na vprašanje za predhodno odločanje, ki ga je postavilo Fővárosi Törvényszék (županijsko sodišče v Budimpešti, Madžarska), odgovori:

Člen 16(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 je treba razlagati tako, da ne nasprotuje nacionalni ureditvi, v skladu s katero država članica nacionalnemu organu, pristojnemu za izvajanje te uredbe, podeli pristojnost, da letalskemu prevozniku naloži plačilo odškodnine, ki je potniku dolgovana zaradi odpovedi ali velike zamude leta, določene v členu 7 navedene uredbe, če s tako zakonodajo niti temu potniku niti temu prevozniku ni odvzeta možnost za vložitev pravnega sredstva pri pristojnem nacionalnem sodišču, da zahteva to odškodnino oziroma ugovarja njeni utemeljenosti. Država članica mora v okviru procesne avtonomije urediti pravila, da se zagotovi povezava med postopki, sproženimi pred nacionalnim organom, ki je pristojen za izvajanje te uredbe, in pred pristojnim nacionalnim sodiščem.

[48] Glej opombo 42.