Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
YVES BOT
представено на 14 януари 2016 година[1]

Съединени дела C-145/15 и C-146/15

K. Ruijssenaars,
A. Jansen (C-145/15),
J. H. Dees-Erf (C-146/15)
срещу
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

(Преюдициални запитвания от Raad van State (Държавен съвет, Нидерландия)

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Обезщетяване и помощ на пътниците — Отмяна на полет — Член 16 — Национални органи, които отговарят за прилагането на Регламента — Субективни права — Роля на националните органи, които отговарят за прилагането на Регламента — Индивидуална жалба — Санкции“

1. С въпроса си Raad van State (Държавен съвет) иска да се установи дали член 16 от Регламент (ЕО) № 261/2004[2] налага на отговарящия за прилагането на този регламент национален орган да предприеме принудителни действия, за да задължи въздушен превозвач да плати обезщетението, което би било дължимо на пътника вследствие от закъснение или отмяна на полет съгласно членове 5 и 7 от посочения регламент.

2. Член 16, параграф 1 от Регламент № 261/2004 задължава държавите членки да определят национален орган, който отговаря за прилагането на този регламент, и когато е целесъобразно, предприема мерки, необходими за гарантиране зачитането на правата на пътниците.

3. В настоящото заключение ще изясня защо според мен член 16 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че отговарящият за прилагането на този регламент национален орган, сезиран с индивидуална жалба на пътник, не може да предприеме принудителни действия срещу съответния въздушен превозвач, за да го задължи да плати обезщетението, което би било дължимо на пътника по силата на въпросния регламент.

1 — Език на оригиналния текст: френски.

2 — Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

I – **Правна уредба**

A – *Правото на Съюза*

4. Съгласно съображение 1 от Регламент № 261/2004 „[д]ействия[та] на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците“.

5. Член 5 от Регламента предвижда:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от оперираща въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:

i) информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание; или

ii) информирани за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание; или

iii) информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

[…]

3. Оперираш въздушен превозвач не е длъжен [д]а изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки.

[…]“.

6. Член 7, параграф 1 от посочения регламент гласи:

„При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:

а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;

б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра;

[…]“.

7. Член 16 от Регламент № 261/2004 е формулиран, както следва:

„1. Всяка държава членка определя орган, който отговаря за прилагането на настоящия регламент по отношение на полети от летища, разположени на нейна територия и полети от трета страна до такива летища. Когато е целесъобразно, този орган предприема мерки, необходими за гарантиране зачитането на правата на пътниците. Държавите членки информират Комисията за органа, определен съгласно настоящия параграф.

2. Без да се засягат разпоредбите на член 12, всеки пътник може да сезира всеки орган, определен по параграф 1, или всеки друг компетентен орган, определен от държава членка, по повод на предполагаемо нарушение на настоящия регламент на всяко летище, разположено на територията на държава членка или във връзка с полет от трета страна до летище, разположено на тази територия.

3. Санкциите, определени от държавите членки за нарушения на настоящия регламент, са ефективни, съразмерни и с възпиращ ефект“.

Б – *Нидерландското право*

8. В изпълнение на член 16 от Регламент № 261/2004 Кралство Нидерландия е определило Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (държавен секретар по инфраструктурата и околната среда, наричан по-нататък „държавен секретар“) като национален орган, който отговаря за прилагането на Регламента. Така съгласно член 11.15, буква b), точка 1 от Закона за въздухоплаването (Wet luchtvaart) от 18 юни 1992 г.[3], в редакцията му, приложима по споровете в главното производство (наричан по-нататък „Законът за въздухоплаването“), държавният секретар може да издаде скрепено с принудителни административни мерки разпореждане нарушителят да се съобрази с приетите с или въз основа на Регламента разпоредби, за да се отстрани нарушението. Ако нарушителят не направи това или не го направи в определените срокове, държавният секретар може сам да отстрани нарушението.

9. При нарушение на приетите със или въз основа на Регламент № 261/2004 разпоредби държавният секретар може съгласно член 11.16, параграф 1, буква e), точка 1 от Закона за въздухоплаването да налага глоба.

10. Запитващата юрисдикция уточнява, че този закон предоставя на държавния секретар обща база да предприема принудителни действия при нарушение на Регламент № 261/2004, и дава пример с въздушния превозвач, който системно отказва да изпълнява задълженията си по Регламента. Тази юрисдикция обаче смята, че посоченият закон не позволява на държавния секретар да предприема принудителни действия по молба на пътника във всеки отделен случай, в който въздушният превозвач откаже да удовлетвори правото на обезщетение, което произтича от член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от посочения регламент.

II – **Фактическа обстановка**

11. Г-н Ruijssenaars и г-н Jansen (дело C-145/15), както и г-н Dees-Erf (дело C-146/15) (наричани по-нататък заедно „жалбоподателите по главното производство“), чиито полети са били съответно отменени и са закъснели с 26 часа, двукратно са подали до авиокомпаниите, изпълнявали полетите, а именно Royal Air Maroc (дело C-145/15) и Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (дело C-146/15), молби за обезщетение по силата на член 7 от Регламент № 261/2004.

3 — Stb. 1992 г., № 368.

12. Поради последователните откази на двата въздушни превозвача да обезщетят жалбоподателите по главното производство, същите подават молба до държавния секретар за предприемане на принудителни административни действия, с които да задължи тези превозвачи да отстранят нарушението на член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 и да им платят исканото обезщетение по смисъла на член 7 от Регламента.

13. Молбите и жалбите, подадени по административен ред от жалбоподателите по главното производство, са отхвърлени от държавния секретар. Поради това г-н Ruijssenaars и г-н Jansen подават жалба по съдебен ред до Rechtbank Oost-Brabant (първоинстанционен съд, Източен Брабант) срещу засягащия ги отказ на държавния секретар, а г-н Dees-Erf подава жалба по съдебен ред до Rechtbank Den Haag (първоинстанционен съд, Хага) срещу засягащия го отказ на държавния секретар. И двете съдилища обявяват жалбите за неоснователни. Ето защо жалбоподателите по главното производство решават да обжалват пред Raad van State (Държавния съвет).

14. И по двете дела Raad van State (Държавният съвет) има съмнения относно правомощието на държавния секретар да предприема принудителни административни действия спрямо въздушните превозвачи във всеки отделен случай на нарушение на член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент № 261/2004.

15. Тази юрисдикция всъщност счита, че поради гражданскоправния характер на връзката между въздушния превозвач и пътника, по отношение на неизпълнението от този превозвач на задълженията му компетентни са гражданските съдилища. Според нея да се приеме, че държавният секретар притежава такова правомощие, би накърнило разпределението на съдебните функции в Нидерландия. Освен това тя счита, че от обсъждането на Закона за въздухоплаването в парламента е видно, че административният орган няма правомощието да иска от въздушния превозвач обезщетение за вреди от името на пътниците.

16. При тези обстоятелства Raad van State (Държавният съвет) решава да спре производството по двете дела и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„С оглед на обстоятелството, че нидерландското право предоставя на пътниците достъп до гражданските съдилища за защита на правата, които могат да произтичат от разпоредбите на правото на Съюза в член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004, задължава ли член 16 от същия регламент националните органи да приемат мерки за прилагане, които дават основание на определения съгласно член 16 орган за предприемането на принудителни административни действия във всеки отделен случай на нарушение на член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламента, за да може във всеки такъв случай да се гарантира правото на обезщетение на пътника?“.

III – **Анализ**

17. С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 16 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че отговарящият за прилагането на този регламент национален орган, който е сезиран с индивидуална жалба от пътник на въздушен превозвач, е длъжен да предприеме принудителни действия срещу съответния въздушен превозвач, за да го накара да плати обезщетение, което би било дължимо на този пътник по силата на посочения регламент.

18. На практика в настоящите дела се поставя въпросът за обхвата на ролята, предоставена на националните органи, които отговарят за прилагането на Регламент № 261/2004 по силата на същия.

19. Член 16 от Регламент № 261/2004 все още не е бил тълкуван от Съда. Този член най-много да е бил посочван по делата, довели до решения Комисия/Люксембург (C-264/06, EU:C:2007:240), Комисия/Швеция (C-333/06, EU:C:2007:351) и McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), без обаче поставеният тук въпрос да е разглеждан.

20. Според жалбоподателите по главното производство този член налага на националния орган, който отговаря за прилагането на Регламент № 261/2004, да предприеме принудителни действия срещу въздушните превозвачи, за да ги накара да платят на съответните пътници обезщетението, дължимо съгласно членове 5 и 7 от Регламента. Така жалбоподателите по главното производство считат, че трябва да се провежда разграничение между, от една страна, обезщетението за вреди, причинени от неизпълнението на договорните задължения, което трябва да бъде потърсено пред гражданските съдилища, и от друга, задължението да се плати обезщетение, което следва пряко от Регламент № 261/2004 и което трябва да бъде изискано от националния орган, отговарящ за прилагането на Регламента [4].

21. Не споделям това становище по следните съображения.

22. Съгласно член 16, параграф 1, от Регламент № 261/2004 „[в]сяка държава членка определя орган, който отговаря за прилагането на настоящия регламент [...] Когато е целесъобразно, този орган предприема мерки, необходими за гарантиране зачитането на правата на пътниците“. В параграф 2 на този член се посочва, че „всеки пътник може да сезира всеки орган, определен по параграф 1, или всеки друг компетентен орган, определен от държава членка, по повод на предполагаемо нарушение на настоящия регламент на всяко едно летище, разположено на територията на държава членка или във връзка с полет от трета страна до летище, разположено на тази територия“. Накрая, член 16, параграф 3 предвижда, че „[с]анкциите, определени от държавите членки за нарушения на настоящия регламент, са ефективни, съразмерни и с възпиращ ефект“.

23. Следователно задачата на националния орган, който отговаря за прилагането на Регламент № 261/2004, може да бъде двуизмерна. Всъщност първата му, задължителна, задача е да следи за прилагането на Регламента. Втората, която не е непременно възложена на този орган и може да бъде поверена на друг орган, е за разглеждане на жалбите на пътниците във въздушния транспорт.

24. Формулировката на член 16 от Регламент № 261/2004 изобщо не дава основание да се направи извод, че националният орган, който отговаря за прилагането на Регламента, е длъжен да предприеме принудителни действия срещу въздушните превозвачи, за да ги накара да платят на съответните пътници дължимото по силата на членове 5 и 7 от Регламента обезщетение.

25. Въпреки че текстът на член 16 от Регламент № 261/2004 говори за „необходими мерки“ и за „санкции“, тези термини реално се отнасят до първостепенната функция на отговарящия за прилагането на Регламента национален орган — да упражнява надзор върху цялостното надлежно прилагане на цитирания регламент.

4 — Т. 20 от писменото становище по дело C-145/15.

26. Всъщност член 16 трябва да се тълкува във връзка със съображение 22 от Регламент № 261/2004. То гласи, че „[д]ържавите членки следва да гарантират и да *упражняват надзор върху принципното съответствие на действията* на техните въздушни превозвачи с настоящия регламент и да назначат подходящ орган *за изпълнение на такива функции по неговото прилагане*. Надзорът не следва да засяга правата на пътниците и въздушните превозвачи да търсят законно обезщетение в съда съгласно процедурите на националното законодателство“[5].

27. От съвместния прочит на тези две разпоредби следва, че първостепенната, задължителна, задача на националния орган, който отговаря за прилагането на Регламент № 261/2004, е да гарантира като цяло, че въздушните превозвачи изпълняват задълженията си по Регламента. Например този орган трябва да следи пътниците да бъдат надлежно информирани от въздушните превозвачи за правата си или да знаят към кого трябва да се обърнат, ако считат, че правата им не са били зачетени[6]. Те също така трябва да установят евентуалното неизпълнение от въздушните превозвачи на задълженията им по силата на Регламента и да го отстранят.

28. При неизпълнение на тези задължения националният орган, който отговаря за прилагането на Регламент № 261/2004, налага необходимите мерки за гарантиране зачитането на правата на пътниците, а именно санкции срещу въздушните превозвачи[7]. Използването на термина „санкции“ в член 16, параграф 3 от посочения регламент не оставя никакво съмнение. Тези санкции изобщо няма как да заместят обезщетението за пътника, чиито права не са зачетени. Всъщност тези санкции се налагат само при неизпълнение от въздушните превозвачи на задълженията им по силата на Регламент № 261/2004, а не при нарушаване на субективните права на пътника, които произтичат от този регламент в резултат на договора, който е сключил с въздушен превозвач. В изпълнение на първата си задача националният орган, който отговаря за прилагането на същия регламент, всъщност защитава колективните интереси на пътниците.

29. Това тълкуване се потвърждава от течащите в момента подготвителни дейности за изменение на Регламент № 261/2004. В тази връзка, като припомня, че същият „[…] изисква държавите членки да създадат национални правоприлагащи органи, […] за да се гарантира [неговото] правилно прилагане“[8], Комисията посочва, че следва да се изясни ролята на тези органи, като ясно им се възложи общото изпълнение и се гарантира, че те ще приемат по-активна политика за контрол, отколкото е действащата в момента[9].

30. Държавите членки имат известна свобода при определянето на посочените органи и най-вече при предоставянето на желаните от тях правомощия на тези органи. В тази насока има известни различия при направения от тях избор на институциите. Някои държави членки са решили да определят като орган, отговарящ за прилагането на Регламент № 261/2004, националния си орган за гражданска авиация, докато други са предпочели да определят като

5 — Курсивът е мой.

6 — Вж. т. 3.3 и 3.4 от Съобщението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета за прилагането на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети (COM(2011) 174 окончателен).

7 — Вж. чл. 16, параграфи 1 и 3 от Регламента.

8 — Вж. т. 1.1 от предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент № 261/2004, както и за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и техния багаж (COM(2013) 130 окончателен).

9 — Вж. т. 3.3.1.2 от предложението.

такъв националния си орган за защита на потребителите [10]. Също така някои държави членки (на практика по-голямата част от тях) са предоставили на този орган правомощия да разглежда индивидуалните жалби по смисъла на член 16, параграф 2 от Регламента, докато други са възложили тази задача на различен орган [11].

31. Как стои въпросът, когато на националния орган, който отговаря за прилагането на Регламент № 261/2004, е възложено да разглежда и индивидуалните жалби? Длъжен ли е да предприема принудителни действия, за да накара въздушния превозвач да обезщети пътника? Не мисля така.

32. Както видяхме, на националния орган, който отговаря за прилагането на Регламент № 261/2004, може съгласно член 16, параграф 2 от този регламент да бъде възложено да разглежда и жалбите. Нищо в текста на тази разпоредба не показва, че той е длъжен да предприеме действия вследствие от жалба на пътник във въздушния транспорт за нарушаване на правата му по силата на посочения регламент. Според мен в тази насока държавите членки имат известна свобода относно обхвата на предоставените на този орган правомощия. Следователно същият може да бъде орган, който отговаря за извънсъдебното разрешаване на споровете между въздушни превозвачи и пътници и има ролята на медиатор, или пък ролята му да се свежда до предоставяне на информация на пътника, сезирал го с жалба, именно с цел да се запознае със стъпките, които трябва да предприеме, като например подаването на индивидуална жалба до въздушния превозвач или насочването му към стандартния европейски формуляр [12].

33. Въпреки че отговарящият за прилагането на Регламент № 261/2004 национален орган, който разглежда жалбите, няма задължение да предприема действия в отговор на индивидуална жалба, броят на подадените до него жалби все пак може да бъде добър показател за повтарящо се неизпълнение на задълженията от страна на въздушния превозвач, и следователно може да накара въпросния орган да предприеме принудителни действия срещу същия [13].

34. Едно такова тълкуване няма как да постави под въпрос целите, които преследва Регламент № 261/2004, а именно да гарантира високо равнище на защита на пътниците и да отчете изцяло изискванията за защита на потребителите [14]. Напротив.

35. Припомням, че Регламент № 261/2004 има за цел да гарантира високо равнище на защита на пътниците, като им признава минимални права в случай на отказан достъп на борда, на отмяна или на голямо закъснение на полет [15]. Ако считат, че правата им са били нарушени и че извънсъдебното им искане не е уважено, пътниците си запазват възможността да използват класическите правни способи. Следователно те могат да сезират компетентния съд. В повечето

10 — Вж. документа на Комисията, достъпен в интернет на адрес http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf.

11 — Пак там. Така е в Унгария, Република Финландия и Кралство Швеция.

12 — Формулярът е достъпен в интернет на адрес http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_fr.pdf.

13 — Впрочем в предложението си за регламент в бележката под линия на стр. 8 Комисията предлага по-добра координация между националния орган, който отговаря за прилагането на Регламент № 261/2004, и органа, на който е възложено да разглежда индивидуалните жалби, за да бъдат установявани по-лесно нарушенията на задълженията по Регламента, както и при необходимост провинилият се въздушен превозвач да бъде санкциониран (вж. членове 16 и 16а).

14 — Вж. съображение 1 от Регламента.

15 — Вж. член 1, параграф 1 от Регламента.

държави членки съществува опростена процедура за споровете, материалният интерес по които не надвишава определен праг, като така се улеснява достъпът до правосъдие на пътниците във въздушния транспорт [16]. В тази насока запитващата юрисдикция уточнява, че в Нидерландия този праг е 25 000 EUR и че представляването от адвокат не е задължително.

36. Досежно трансграничните съдебни спорове припомням, че съществува европейска процедура за искове с малък материален интерес, предвидена в Регламент (ЕО) № 861/2007 [17], която се прилага по отношение на спорове, при които материалният интерес на иска не надвишава 2 000 EUR и които не изискват представляването от адвокат [18].

37. Следователно тези процедури предоставят на пътниците във въздушния транспорт улеснен способ за съдебна защита срещу извършващи по занятие дейност лица като авиокомпаниите.

38. Освен това единствено съгласуването и определянето на съответните функции на отговарящите за прилагането на Регламент № 261/2004 национални органи, на отговарящите за разглеждането на жалбите органи, евентуално и на националните съдилища, съгласно моя анализ, могат да гарантират защитата на пътниците във въздушния транспорт и на потребителите като цяло.

39. Всъщност, ако на националните органи, които отговарят за прилагането на Регламент № 261/2004, бе поверена грижата по осъществяването на практика на субективните права на пътниците във въздушния транспорт, които произтичат от Регламента, и по задължаването на въздушните превозвачи да платят обезщетението, което би било дължимо по силата на разпоредбите на Регламента, това неизбежно щеше да доведе до различия в тълкуването на правото на Съюза, които биха били източник на правна несигурност за тези пътници. В такъв случай е напълно вероятно да настъпи положение, при което отговарящият за прилагането на посочения регламент национален орган, който е сезиран с индивидуална жалба, да приеме, че отмяната на полет не е последица от настъпването на извънредни обстоятелства, и следователно да уважи жалбата на пътника, като накара въздушния превозвач да го обезщети, макар паралелно или впоследствие сезираният компетентен съд да счита, че са установени такива обстоятелства и че следователно не се дължи обезщетение.

40. Също така по необходимост се поставя въпросът дали националният орган, който отговаря за прилагането на Регламент № 261/2004, може да бъде квалифициран като „юрисдикция“ съгласно съдебната практика на Съда — нещо, което му дава достъп до преюдициалното производство. Според мен посоченият орган не може да бъде квалифициран по този начин [19]. Ето защо, ако на този орган се признае правомощие да предприема принудителни действия срещу въздушен превозвач, за да го накара да обезщети пътник, в случай на съмнение как трябва да се тълкуват релевантните разпоредби на Регламент № 261/2004 това би довело до риск от появата на различаващи се тълкувания на тези разпоредби от различните национални

16 — Вж. документа на Европейския парламент, озаглавен „Европейска процедура за искове — Правен анализ на предложението на Комисията с цел преодоляване на недостатъците на настоящата система“, на разположение в интернет на следния адрес http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2014/542137/EPRS_IDA%282014%29542137_FR.pdf.

17 — Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 11 юли 2007 година за създаване на европейска процедура за искове с малък материален интерес (ОВ L 199, стр. 1).

18 — Вж. член 2, параграф 1 и член 10 от Регламента.

19 — Следва да се припомни, че „съгласно постоянната практика на Съда, за да се прецени дали запитващият орган притежава качеството на „юрисдикция“ по смисъла на член 267 ДФЕС — въпрос, уреден единствено от правото на Съюза — Съдът взема предвид съвкупност от елементи, каквито са законоустановеният характер на органа, постоянното му естество, задължителността на неговата юрисдикция, състезателността на производството пред него, прилагането от него на правни норми и независимостта му […]. Освен това националните юрисдикции могат да сезират Съда само ако пред тях има висящ спор и ако се произнасят в производство, което приключва с правораздавателен акт“ (вж. решение Ascendi Beiras Litoral e Alta, Auto Estradas das Beiras Litoral e Alta, C-377/13, EU:C:2014:1754, т. 23).

органи, които отговарят за прилагането на Регламента, а оттук и до създаването на пречка за уеднаквеното тълкуване и прилагане на правото на Съюза по вид дела, каквито има много образувани пред Съда, тъй като тълкуването на посочените разпоредби е източник на множество трудности.

41. С оглед на изложените дотук съображения считам, че член 16 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че отговарящият за прилагането на този регламент национален орган, който е сезиран с индивидуална жалба от пътник на въздушен превозвач, не може да предприеме принудителни действия срещу съответния въздушен превозвач, за да го накара да плати обезщетението, което би било дължимо на този пътник по силата на посочения регламент.

IV – **Заключение**

42. По изложените дотук съображения предлагам на Съда да отговори на отправения от Raad van State (Държавен съвет) въпрос, както следва: „Член 16 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91, трябва да се тълкува в смисъл, че отговарящият за прилагането на Регламент № 261/2004 национален орган, който е сезиран с индивидуална жалба от пътник на въздушен превозвач, не може да предприеме принудителни действия срещу съответния въздушен превозвач, за да го накара да плати обезщетението, което би било дължимо на този пътник по силата на посочения регламент“.