GENERALINIO ADVOKATO
YVES BOT IŠVADA,
pateikta 2016 m. sausio 14 d.[1]

Sujungtos bylos C-145/15 ir C-146/15

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

(Raad van State (Valstybės Taryba, Nyderlandai) pateikti prašymai **priimti prejudicinį sprendimą)**

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą — Oro transportas — Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 — Kompensavimas ir pagalba keleiviams — Skrydžio atšaukimas — 16 straipsnis — Nacionalinės įstaigos, atsakingos už reglamento vykdymo užtikrinimą — Subjektinės teisės — Nacionalinių įstaigų, atsakingų už reglamento vykdymo užtikrinimą, vaidmuo — Individualus skundas — Sankcijos“

1. Savo klausimu *Raad van State* (Valstybės Taryba) siekia sužinoti, ar pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004[2] 16 straipsnį nacionalinė įstaiga, atsakinga už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, įpareigojama imtis priverstinio vykdymo priemonių, kad priverstų oro vežėją sumokėti oro transporto keleiviui kompensaciją, mokėtiną dėl skrydžio vėlavimo ar atšaukimo pagal šio reglamento 5 ir 7 straipsnius.

2. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 1 dalį valstybės narės įpareigojamos paskirti nacionalinę įstaigą, atsakingą už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, kuri prireikus imtųsi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų gerbiamos keleivių teisės.

3. Šioje išvadoje paaiškinsiu priežastis, kodėl manau, kad Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnį reikia aiškinti taip, kad nacionalinė įstaiga, atsakinga už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, gavusi individualų oro transporto keleivio skundą, negali taikyti priverstinio vykdymo priemonių atitinkamam oro vežėjui, kad priverstų jį sumokėti šiam keleiviui pagal minėtą reglamentą priklausančią kompensaciją.

I – **Teisinis pagrindas**

A – *Sąjungos teisė*

4. Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „Bendrijos veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį“.

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, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

5. Šio reglamento 5 straipsnis suformuluotas taip:

„1. Atšaukus skrydį:

<...>

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:

i) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko;

ii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką;

iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.

<...>

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 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„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;

<...>“

7. Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnis suformuluotas taip:

„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 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 – *Nyderlandų teisė*

8. Siekdama laikytis Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio, Nyderlandų Karalystė paskyrė *Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu* (valstybės sekretorius, atsakingas už infrastruktūrą ir aplinką, toliau – valstybės sekretorius) kaip nacionalinę įstaigą, atsakingą už šio reglamento vykdymo užtikrinimą. Taigi pagal pagrindinių bylų ginčams taikytinos redakcijos 1992 m. birželio 18 d. Aviacijos įstatymo (*Wet luchtvaart*, toliau – Aviacijos įstatymas)[3] 11.15 straipsnio b punkto 1 papunktį valstybės sekretorius yra įgaliotas administracinėmis priverstinio vykdymo priemonėmis įpareigoti pažeidėją laikytis minėtame reglamente įtvirtintų arba pagal jį priimtų nuostatų, kad pažeidimas būtų ištaisytas. Jeigu pažeidėjas neištaiso pažeidimo arba to nepadaro per nustatytus terminus, valstybės sekretorius yra kompetentingas pats ištaisyti šį pažeidimą.

9. Jeigu pažeidžiamos Reglamente Nr. 261/2004 esančios ar pagal jį priimtos nuostatos, valstybės sekretorius pagal Aviacijos įstatymo 11.16 straipsnio 1 dalies e punkto 1 papunktį gali paskirti administracinę baudą.

10. Prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas patikslina, kad pagal šį įstatymą valstybės sekretoriui suteikiama bendra kompetencija imtis priverstinio vykdymo priemonių, jeigu yra pažeidžiamas Reglamentas Nr. 261/2004, ir pateikia pavyzdį, kai oro vežėjas nuolat atsisako vykdyti iš šio reglamento jam kylančias pareigas. Tačiau minėtas teismas mano, kad pagal minėtą įstatymą valstybės sekretoriui nesuteikiama kompetencija imtis priverstinio vykdymo priemonių pagal keleivio prašymą, kuris kiekvienu atveju yra individualus, kai oro vežėjas atsisako patenkinti prašymą išmokėti minėto reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktu ir 7 straipsniu grindžiamą kompensaciją.

II – **Faktinės aplinkybės**

11. K. Ruijssenaars ir A. Jansen (byla C-145/15), taip pat J. H. Dees-Erf (byla C-146/15) (toliau kartu – ieškovai pagrindinėse bylose), kurių skrydžiai atitinkamai buvo atšaukti ir vėlavo 26 valandas, du kartus reikalavo, kad už šiuos skrydžius atsakingi oro vežėjai, būtent *Royal Air Maroc* (byla C-145/15) ir *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* (byla C-146/15), išmokėtų jiems Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją.

12. Po to, kai abu oro vežėjai kelis kartus atsisakė išmokėti ieškovams kompensaciją, ieškovai pagrindinėse bylose kreipėsi į valstybės sekretorių prašydami imtis administracinių priverstinio vykdymo priemonių, būtinų priversti juos ištaisyti Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto pažeidimą ir išmokėti prašomą kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnį.

13. Valstybės sekretorius atmetė ieškovų pagrindinėse bylose prašymus ir skundus. Todėl K. Ruijssenaars ir A. Jansen pareiškė ieškinį *Rechtbank Oost-Brabant* (Rytų Brabanto apylinkės teismas) dėl valstybės sekretoriaus sprendimo atmesti jų prašymus, o J. H. Dees-Erf pareiškė ieškinį *Rechtbank Den Haag* (Hagos apylinkės teismas) dėl valstybės sekretoriaus sprendimo, kuriuo šis atmetė jo prašymą. Abu šie teismai pripažino ieškinius nepagrįstais. Tuomet ieškovai pagrindinėse bylose nusprendė paduoti apeliacinį skundą *Raad van State* (Valstybės Taryba).

3 — *Stb*. 1992, Nr. 368.

14. Kiekvienoje iš nagrinėjamų bylų *Raad van State* (Valstybės Taryba) kyla abejonių dėl valstybės sekretoriaus kompetencijos taikyti administracines priverstinio vykdymo priemones oro vežėjams kiekvienu atskiru Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto ir 7 straipsnio pažeidimo atveju.

15. Iš tiesų minėtas teismas mano, kad oro vežėjo ir keleivio santykiai yra civilinio pobūdžio, o jeigu oro vežėjas nevykdo savo įsipareigojimų, šis klausimas priklauso civilinių bylų teismų jurisdikcijai. Jo teigimu, pripažinus, kad valstybės sekretorius turi tokią jurisdikciją, būtų pakenkta Nyderlandų teismų jurisdikcijos paskirstymui. Be to, kaip matyti iš parlamente vykusių Aviacijos įstatymo parengiamųjų darbų, administracinė institucija neturi keleivių vardu reikalauti iš oro vežėjo kompensacijos.

16. Šiomis aplinkybėmis *Raad van State* (Valstybės Taryba) nusprendė sustabdyti šių dviejų bylų nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokį prejudicinį klausimą:

„Ar pagal Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnį, atsižvelgiant į tai, kad pagal Nyderlandų teisę Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnyje numatytas teises keleiviai gali ginti civilines bylas nagrinėjančiuose teismuose, nacionalinės valdžios institucijos privalo imtis įgyvendinimo užtikrinimo priemonių, kurios pagal [šį] 16 straipsnį paskirtai įstaigai būtų pagrindas taikyti administracines priverstinio vykdymo priemones, kad būtų užtikrinta keleivių teisė gauti kompensaciją kiekvienu konkrečiu atveju, kai pažeidžiamas Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas ir 7 straipsnis?“

III – **Analizė**

17. Savo klausimu prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės nori sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnį reikia aiškinti taip, kad nacionalinė įstaiga, atsakinga už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, gavusi individualų oro transporto keleivio skundą, privalo taikyti priverstinio vykdymo priemones atitinkamam oro vežėjui, kad priverstų jį sumokėti šiam keleiviui pagal minėtą reglamentą mokėtiną kompensaciją.

18. Iš tikrųjų šiose bylose kyla klausimas, kokio masto vaidmuo pagal Reglamentą Nr. 261/2004 yra suteikiamas nacionalinėms įstaigoms, atsakingoms už jo vykdymo užtikrinimą.

19. Teisingumo Teismas dar nėra išaiškinęs Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio. Jis nebent buvo minimas bylose, kuriose priimti sprendimai *Komisija / Liuksemburgas* (C-264/06, EU:C:2007:240), *Komisija / Švedija* (C-333/06, EU:C:2007:351) ir *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43), bet vis dėlto juose nebuvo nagrinėjamas šioje byloje iškilęs klausimas.

20. Ieškovų pagrindinėse bylose teigimu, pagal minėtą straipsnį nacionalinė įstaiga, atsakinga už Reglamento Nr. 261/2004 vykdymo užtikrinimą, įpareigojama taikyti priverstinio vykdymo priemones oro vežėjams, kad priverstų juos išmokėti atitinkamiems keleiviams kompensaciją, mokėtiną pagal šio reglamento 5 ir 7 straipsnius. Taigi ieškovai pagrindinėse bylose mano, kad reikia skirti, pirma, žalą, atsiradusią dėl sutartinių prievolių nevykdymo, dėl kurios reikia kreiptis į civilinių bylų teismus, ir, antra, pareigą išmokėti kompensaciją, kuri kyla tiesiogiai iš Reglamento Nr. 261/2004 ir kurią turi priversti išmokėti nacionalinė įstaiga, atsakinga už šio reglamento vykdymo užtikrinimą [4].

21. Nesutinku su šia nuomone dėl toliau nurodytų priežasčių.

4 — Rašytinių pastabų byloje C-145/15 20 punktas.

22. Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad „kiekviena valstybė narė paskiria įstaigą, atsakingą už šio reglamento vykdymo užtikrinimą <...> Prireikus ši įstaiga imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų gerbiamos keleivių teisės“. Šio straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad „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.“ Galiausiai minėto straipsnio 3 dalyje numatyta, kad „valstybių narių nustatytos sankcijos už šio reglamento pažeidimus turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios“.

23. Taigi nacionalinės įstaigos, atsakingos už Reglamento Nr. 261/2004 vykdymo užtikrinimą, užduotis gali būti dvejopa. Iš tiesų pirmoji, privaloma, jos užduotis yra užtikrinti šio reglamento vykdymą. Antroji užduotis, kuri nėra privalomai nustatyta šiai įstaigai ir gali būti paskiriama kitai įstaigai, yra oro transporto keleivių skundų nagrinėjimas.

24. Nė viena Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio nuostata neleidžia spręsti, kad nacionalinė įstaiga, atsakinga už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, turi taikyti priverstinio vykdymo priemones oro vežėjams, kad priverstų juos išmokėti atitinkamiems keleiviams kompensaciją, mokėtiną pagal šio reglamento 5 ir 7 straipsnius.

25. Nors Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio tekste nurodomos „būtinos priemonės“ ir „sankcijos“, iš tikrųjų šios sąvokos yra susijusios su pirmuoju nacionalinės įstaigos, atsakingos už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, uždaviniu užtikrinti, kad minėtas reglamentas apskritai būtų tinkamai taikomas.

26. Iš tiesų Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnį reikia aiškinti kartu su šio reglamento 22 konstatuojamąja dalimi. Joje nurodyta, jog „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].

27. Aiškinant šias dvi nuostatas kartu, darytina išvada, kad pirmoji, privaloma, nacionalinės įstaigos, atsakingos už Reglamento Nr. 261/2004 taikymą, užduotis yra bendrai užtikrinti, kad oro vežėjai vykdytų savo pareigas, kylančias iš šio reglamento. Pavyzdžiui, ši įstaiga turi užtikrinti, kad oro vežėjai tinkamai informuotų oro transporto keleivius apie jų teises arba kad keleiviai žinotų, į ką kreiptis, jeigu mano, kad jų teisės nebuvo gerbiamos [6]. Be to, ji turi nustatyti galimus oro vežėjų pareigų pagal minėtą reglamentą pažeidimus ir juos ištaisyti.

28. Jeigu minėtos pareigos yra pažeidžiamos, nacionalinė įstaiga, atsakinga už Reglamento Nr. 261/2004 vykdymo užtikrinimą, imasi būtinų priemonių, kad keleivių teisės būtų gerbiamos, ir, be kita ko, sankcijų oro vežėjams [7]. Tuo neleidžia abejoti šio reglamento 16 straipsnio 3 dalyje vartojama sąvoka „sankcijos“. Šios sankcijos jokiu būdu negali būti taikomos vietoj kompensacijos keleiviui, kurio teisės nebuvo gerbiamos. Iš tiesų minėtos sankcijos skiriamos tik jeigu oro vežėjai pažeidžia pagal Reglamentą Nr. 621/2004 jiems tenkančias pareigas, o ne už subjektinių teisių, kurias oro transporto keleivis kildina iš šio reglamento pagal sutartį, kurią jis sudarė su oro vežėju, pažeidimą. Nacionalinė įstaiga, atsakinga už minėto reglamento taikymą, iš tikrųjų pirmiausia gina kolektyvinius oro transporto keleivių interesus.

5 — Kursyvu išskirta mano.

6 — Žr. Komisijos komunikato Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Reglamento Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, taikymo 3.3 ir 3.4 punktus [COM(2011) 174 *final*].

7 — Žr. šio reglamento 16 straipsnio 1 ir 3 dalis.

29. Šį aiškinimą patvirtina šiuo metu vykstantys parengiamieji darbai, kuriais siekiama iš dalies pakeisti Reglamentą Nr. 261/2004. Taigi Komisija, primindama, kad reglamente „valstybės narės <...> įpareigojamos įsteigti nacionalines taigas, kurios užtikrintų tinkamą [jo] taikymą“ [8], nurodo, kad reikia patikslinti šių įstaigų vaidmenį, aiškiai priskiriant joms bendrą taikymo kontrolę, ir užtikrinti, kad jos vykdytų aktyvesnę nei dabar priežiūros politiką [9].

30. Valstybės narės turi tam tikrą diskreciją skirti šias įstaigas, visų pirma suteikti joms kompetenciją, kurią nori joms suteikti. Šiuo klausimu yra tam tikrų institucinių skirtumų. Kai kurios valstybės narės yra nusprendusios nacionaline įstaiga, atsakinga už Reglamento Nr. 261/2004 vykdymo užtikrinimą, paskirti savo nacionalinę civilinės aviacijos instituciją, o kitos nutarė paskirti savo nacionalinę vartotojų apsaugos instituciją [10]. Be to, nors kai kurios valstybės narės (iš tikrųjų didžioji dauguma) paskyrė šią įstaigą kaip kompetentingą nagrinėti individualius skundus, kaip tai suprantama pagal minėto reglamento 16 straipsnio 2 dalį, kitos valstybės narės yra įgaliojusios kitą įstaigą atlikti šią užduotį [11].

31. Kaip yra tokiu atveju, jeigu nacionalinė įstaiga, atsakinga už Reglamento Nr. 261/2004 vykdymo užtikrinimą, taip pat yra atsakinga už individualių skundų nagrinėjimą? Ar ji privalo imtis priverstinio vykdymo priemonių, kad priverstų oro vežėją sumokėti kompensaciją oro transporto keleiviui? Aš taip nemanau.

32. Kaip jau tapo aišku, nacionalinė įstaiga, atsakinga už Reglamento Nr. 261/2004 vykdymo užtikrinimą, pagal šio reglamento 16 straipsnio 2 dalį taip pat gali būti atsakinga už skundų nagrinėjimą. Niekas šios nuostatos formuluotėje neparodo, kad ši įstaiga privalo imtis veiksmų gavusi oro transporto keleivio skundą dėl jo teisių pažeidimo pagal minėtą reglamentą. Mano nuomone, valstybės narės šiuo klausimu turi tam tikrą diskreciją, kiek tai susiję su šiai įstaigai suteiktų įgaliojimų apimtimi. Taigi tai gali būti įstaiga, atsakinga už neteisminį oro vežėjų ir keleivių ginčų sprendimą, ji gali būti taikinimo tarpininkė arba jos vaidmuo gali apsiriboti informacijos pateikimu oro transporto keleiviui, pateikusiam jai skundą, visų pirma tam, kad jis žinotų, kokių veiksmų toliau imtis, pavyzdžiui, pateikti skundą oro vežėjui ar užpildyti tipinę europinę formą [12].

33. Nors skundus nagrinėjanti nacionalinė įstaiga, atsakinga už Reglamento Nr. 261/2004 vykdymo užtikrinimą, nėra įpareigota imtis veiksmų gavusi individualų skundą, vis dėlto jos gautų skundų skaičius gali būti geras rodiklis, kad oro vežėjui tenkantys įpareigojimai pažeidžiami pakartotinai, tad tai gali paskatinti taikyti šiam vežėjui priverstinio vykdymo priemones [13].

34. Toks aiškinimas nekelia grėsmės tikslams, kuriuos norima pasiekti Reglamentu Nr. 261/2004, t. y. tikslui užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir visokeriopai atsižvelgti į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai [14]. Kaip tik yra atvirkščiai.

35. Iš tiesų primenu, kad Reglamento Nr. 261/2004 tikslas yra užtikrinti aukštą oro transporto keleivių apsaugos lygį, pripažįstant jiems minimalias teises, jeigu atsisakoma juos vežti, skrydis atšaukiamas arba smarkiai vėluojama [15]. Jeigu oro transporto keleiviai mano, kad jų teisės buvo pažeistos ir kad ne teismo tvarka paduotas skundas liko nepatenkintas, jiems lieka galimybė imtis klasikinių teisinių priemonių.

8 — Žr. pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas Nr. 261/2004 ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru [COM(2013) 130 *final*], 1.1 punktą.

9 — Žr. šio pasiūlymo 3.3.1.2 punktą.

10 — Žr. Komisijos dokumentą, pateikiamą internete adresu http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf.

11 — Ten pat. Taip visų pirma yra Vengrijoje, Suomijos Respublikoje ir Švedijos Karalystėje.

12 — Ši forma pateikiama internete adresu http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_fr.pdf.

13 — Be to, Komisija šios išvados 8 išnašoje minėtame reglamento pasiūlyme siūlo geresnį nacionalinės įstaigos, atsakingos už Reglamento Nr. 261/2004 vykdymo užtikrinimą, ir įstaigos, atsakingos už individualių skundų nagrinėjimą, veiksmų koordinavimą, kad būtų galima nesunkiai nustatyti iš šio reglamento kylančių įpareigojimų pažeidimus, taigi prireikus nubausti įsipareigojimų nevykdantį oro vežėją (žr. 16 ir 16a straipsnius).

14 — Žr. šio reglamento 1 konstatuojamąją dalį.

15 — Žr. šio reglamento 1 straipsnio 1 dalį.

Taigi jie gali kreiptis į kompetentingą teismą. Daugelyje valstybių narių ginčams, kurių suma neviršija tam tikros ribos, yra numatyta supaprastinta procedūra, ir dėl jos oro transporto keleiviams yra lengviau kreiptis į teismą [16]. Šiuo klausimu prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas patikslina, kad Nyderlanduose ši riba yra 25 000 EUR ir kad bylose nebūtina būti atstovaujamam advokato.

36. Dėl tarpvalstybinių ginčų primenu, kad egzistuoja Europos ieškinių dėl nedidelių sumų nagrinėjimo procedūra, numatyta Reglamente (EB) Nr. 861/2007 [17], taikoma ginčams, kurių atveju reikalavimo suma neviršija 2 000 EUR ir kuriuose nereikalaujama būti atstovaujamam advokato [18].

37. Taigi šios procedūros leidžia oro transporto keleiviams pasinaudoti supaprastinta teismine teisių gynimo priemone prieš profesionalus, t. y. oro transporto bendroves.

38. Be to, nacionalinių įstaigų, atsakingų už Reglamento Nr. 261/2004 vykdymo užtikrinimą, jei taikytina, įstaigų, atsakingų už skundų nagrinėjimą, ir nacionalinių teismų atitinkamų vaidmenų, kurie matyti iš mano pateiktos analizės, suformulavimas ir nustatymas yra vienintelis būdas apskritai užtikrinti oro transporto keleivių ir vartotojų apsaugą.

39. Iš tiesų, jeigu nacionalinėms įstaigoms, atsakingoms už Reglamento Nr. 261/2004 taikymą, būtų patikėta įgyvendinti subjektines teises, kurias oro transporto keleiviai kildina iš šio reglamento, ir priversti oro vežėjus išmokėti kompensaciją, mokėtiną pagal šio reglamento nuostatas, dėl to neišvengiamai atsirastų Sąjungos teisės aiškinimo skirtumų, kurie sukeltų teisinį nesaugumą oro transporto keleiviams. Taigi galima labai gerai įsivaizduoti, kad nacionalinė įstaiga, atsakinga už minėto reglamento vykdymo užtikrinimą, gavusi individualų skundą, manys, kad skrydis atšauktas ne dėl ypatingų aplinkybių, todėl patenkins oro transporto keleivio pateiktą prašymą, įpareigodama oro vežėją sumokėti šiam keleiviui kompensaciją, nors kompetentingas teismas, į kurį kreiptasi tuo pačiu metu arba vėliau, priims sprendimą, kad tokios aplinkybės yra įrodytos ir kad todėl ši kompensacija nemokėtina.

40. Be to, neišvengiamai kyla klausimas, ar nacionalinė įstaiga, atsakinga už Reglamento Nr. 261/2004 vykdymo užtikrinimą, gali būti laikoma „teismu“, kaip jis suprantamas pagal Teisingumo Teismo praktiką, taip suteikiant jai galimybę pasinaudoti prašymo priimti prejudicinį sprendimą procedūra. Mano nuomone, tokia įstaiga negali būti šitaip kvalifikuojama [19]. Taigi pripažinus, kad ši įstaiga gali taikyti priverstinio vykdymo priemones oro vežėjui, kad priverstų jį išmokėti kompensaciją oro transporto keleiviui, ir tuomet kilus abejonių dėl to, kaip reikėtų aiškinti aktualias Reglamento Nr. 261/2004 nuostatas, kiltų pavojus, kad skirtingos nacionalinės įstaigos, atsakingos už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, skirtingai aiškins šias nuostatas, taigi neleis vienodai aiškinti Sąjungos teisės ir taikyti Teisingumo Teisme nagrinėjamam ginčui, nes minėtų nuostatų aiškinimas kelia daug sunkumų.

16 — Žr. Europos Parlamento dokumentą „Europos ginčų sprendimo procedūra – Komisijos pasiūlymo, kuriuo siekiama ištaisyti esamos sistemos trūkumus, teisinė analizė“, pateikiamą internete adresu http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2014/542137/EPRS_IDA%282014%29542137_FR.pdf.

17 — 2007 m. liepos 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, nustatantis Europos ieškinių dėl nedidelių sumų nagrinėjimo procedūrą (OL L 199, p. 1).

18 — Žr. šio reglamento 2 straipsnio 1 dalį ir 10 straipsnį.

19 — Primenu, kad „pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką tam, kad atsakytų į susijusį tik su Sąjungos teise klausimą, ar prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusi institucija yra „teismas“, kaip jis suprantamas pagal SESV 267 straipsnį, Teisingumo Teismas atsižvelgia į aplinkybių visumą, t. y. į tai, ar institucija įsteigta teisės aktų pagrindu, ar ji nuolatinė, ar jos jurisdikcija yra privaloma, ar jos procesas grindžiamas rungimosi principu, ar ji taiko teisės aktus ir ar ji yra nepriklausoma <...> Be to, nacionaliniai teismai gali kreiptis į Teisingumo Teismą tik nagrinėdami ginčą ir turėdami priimti sprendimą pagal teisminio pobūdžio sprendimui priimti skirtą procedūrą“ (žr. Sprendimo *Ascendi Beiras Litoral e Alta, Auto Estradas das Beiras Litoral e Alta*, C-377/13, EU:C:2014:1754, 23 punktą).

41. Atsižvelgdamas į visus šiuos aspektus, laikausi nuomonės, jog Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnį reikia aiškinti taip, kad nacionalinė įstaiga, atsakinga už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, gavusi individualų oro transporto keleivio skundą, negali taikyti priverstinio vykdymo priemonių atitinkamam oro vežėjui, kad priverstų jį išmokėti šiam keleiviui pagal šį reglamentą mokėtiną kompensaciją.

IV – **Išvada**

42. Atsižvelgdamas į pateiktus argumentus, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Raad van State* (Valstybės Taryba) pateiktą klausimą: 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 straipsnį reikia aiškinti taip, kad nacionalinė įstaiga, atsakinga už Reglamento Nr. 261/2004 vykdymo užtikrinimą, gavusi individualų oro transporto keleivio skundą, negali taikyti priverstinio vykdymo priemonių atitinkamam oro vežėjui, kad priverstų jį išmokėti šiam keleiviui pagal minėtą reglamentą mokėtiną kompensaciją.