Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
YVES BOT
prednesené 14. januára 2016 [1]

Spojené veci C-145/15 a C-146/15

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

[návrhy na začatie prejudiciálneho konania, ktoré podal Raad van State (Štátna rada, Holandsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Letecká doprava — Nariadenie (ES) č. 261/2004 — Náhrady a pomoc cestujúcim — Zrušenie letu — Článok 16 — Vnútroštátne orgány zodpovedné za uplatňovanie nariadenia — Subjektívne práva — Úloha vnútroštátnych orgánov zodpovedných za uplatňovanie nariadenia — Individuálna sťažnosť — Sankcie“

1. Svojou otázkou sa Raad van State (Štátna rada) snaží zistiť, či článok 16 nariadenia (ES) č. 261/2004 [2] ukladá vnútroštátnemu orgánu zodpovednému za uplatňovanie tohto nariadenia povinnosť prijať donucovacie opatrenia zaväzujúce leteckého dopravcu, aby zaplatil cestujúcemu náhradu, na ktorú má nárok v dôsledku meškania alebo zrušenia letu v súlade s článkami 5 a 7 uvedeného nariadenia.

2. Článok 16 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 zaväzuje členské štáty menovať vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia, ktorý podľa potreby prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie rešpektovania práv cestujúcich.

3. V týchto návrhoch vysvetlím dôvody, pre ktoré si myslím, že článok 16 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia, ktorému bola predložená individuálna sťažnosť leteckého cestujúceho, nemôže prijať donucovacie opatrenia zaväzujúce dotknutého leteckého dopravcu, aby zaplatil danému cestujúcemu náhradu, na ktorú má nárok podľa uvedeného nariadenia.

I – **Právny rámec**

A – *Právo Únie*

4. Odôvodnenie 1 nariadenia č. 261/2004 uvádza, že „konanie spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich“.

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

5. Článok 5 tohto nariadenia stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim [príslušní cestujúci – *neoficiálny preklad*]:

…

c) … majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo

ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase príletu.

iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase príletu.

…

3. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

…“

6. Článok 7 ods. 1 uvedeného nariadenia stanovuje:

„Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;

b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km;

…“

7. Článok 16 nariadenia č. 261/2004 stanovuje:

„1. Každý členský štát menuje orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia[,] pokiaľ ide o lety z letísk, ktoré sa nachádzajú na jeho území[,] a let[y] z tretích krajín na také letiská. Tento orgán, podľa potreby, prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie rešpektovania práv cestujúcich. Členské štáty oznámia Komisii orgán, ktorý menovali v súlade s týmto odsekom.

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 12, každý cestujúci môže vzniesť sťažnosť u ktoréhokoľvek orgánu podľa odseku 1, alebo u ktoréhokoľvek iného príslušného orgánu menovaného členským štátom, o údajných porušeniach tohto nariadenia na ktoromkoľvek letisku, ktoré sa nachádza na území členského štátu alebo týkajúcu sa ktoréhokoľvek letu z tretej krajiny na letisko, ktoré sa nachádza na takom území.

3. Sankcie uložené členskými štátmi za porušenia tohto nariadenia sú účinné, primerané a odradzujúce.“

B – *Holandské právo*

8. S cieľom vykonať článok 16 nariadenia č. 261/2004 Holandské kráľovstvo menovalo Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (štátny tajomník pre infraštruktúru a životné prostredie, ďalej len „štátny tajomník“) ako vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia. Podľa článku 11.15 písm. b) bodu 1 zákona o leteckej doprave (Wet luchtvaart) z 18. júna 1992 [3] v znení uplatniteľnom na konania vo veci samej (ďalej len „zákon o leteckej doprave“), môže štátny tajomník vydať príkaz spojený s hrozbou správneho donútenia, ktorým zaviaže porušiteľa, aby dosiahol súlad s ustanoveniami uvedenými v danom nariadení alebo prijatými na jeho základe s cieľom napraviť porušenie. Ak porušiteľ tak neurobí alebo tak neurobí v stanovenej lehote, môže nápravu tohto porušenia zabezpečiť sám štátny tajomník.

9. V prípade porušenia ustanovení uvedených v nariadení č. 261/2004 alebo prijatých na jeho základe môže štátny tajomník v súlade s článkom 11.16 ods. 1 písm. e) bodom 1 zákona a letectve uložiť peňažnú pokutu.

10. Vnútroštátny súd spresnil, že tento zákon poskytuje štátnemu tajomníkovi všeobecnú právomoc prijať donucovacie opatrenia v prípade porušenia nariadenia č. 261/2004 a ako príklad uviedol leteckého dopravcu, ktorý systematicky odmieta plniť si povinnosti vyplývajúce z tohto nariadenia. Tento súd sa naopak domnieva, že z uvedeného zákona nevyplýva právomoc štátneho tajomníka prijať donucovacie opatrenie v každom jednotlivom prípade na základe sťažnosti cestujúceho, keď letecká spoločnosť odmietla vyhovieť nároku na náhradu vyplývajúcemu z článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 daného nariadenia.

II – **Skutkový rámec**

11. Páni Ruijssenaars a Jansen (vec C-145/15), ktorých lety boli zrušené, a pán Dees-Erf (vec C-146/15), ktorého let meškal 26 hodín, (ďalej len spoločne „odvolatelia vo veci samej“) dvakrát žiadali od leteckých spoločností zodpovedných za tieto lety, t. j. Royal Air Maroc (vec C-145/15) a Koninklijke Luchvaart Maatschappij NV (vec C-146/15), zaplatenie náhrad podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004.

12. V dôsledku opätovného odmietnutia týchto dvoch leteckých dopravcov poskytnúť odvolateľom vo veci samej náhradu požiadali štátneho tajomníka, aby prijal potrebné správne donucovacie opatrenia s cieľom prinútiť tieto spoločnosti vykonať nápravu porušenia článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 a zaplatiť im požadovanú náhradu podľa článku 7 tohto nariadenia.

13. Tieto žiadosti odvolateľov vo veci samej, ako aj podané sťažnosti štátny tajomník zamietol. Páni Ruijssenaars a Jansen teda podali žalobu na Rechtbank Oost-Brabant (prvostupňový súd vo Východnom Brabante) proti rozhodnutiu o zamietnutí vydanému štátnym tajomníkom, ktoré sa ich týkali, a pán Dees-Erf podal žalobu na Rechtbank Den Haag (prvostupňový súd v Haagu) proti rozhodnutiu o zamietnutí vydanému štátnym tajomníkom, ktoré sa zas týkalo jeho. Obidva tieto súdy vyhlásili žaloby za nedôvodné. Odvolatelia vo veci samej teda podali odvolanie na Raad van State (Štátna rada).

14. V každej z týchto vecí vyjadrila Raad van State (Štátna rada) pochybnosti, pokiaľ ide o právomoc štátneho tajomníka prijať donucovacie opatrenia voči leteckým dopravcom v každom jednotlivom prípade, v ktorom došlo k porušeniu článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia č. 261/2004.

3 — Stb. 1992, č. 368.

15. Raad van State (Štátna rada) sa totiž domnievala, že keďže vzťah medzi leteckým dopravcom a cestujúcim je občianskoprávnej povahy, nesplnenie týmto dopravcom povinností spadá do právomoci občianskoprávnych súdov. Keby sa pripustilo, že štátny tajomník má takú právomoc, spôsobilo by to zásah do rozdelenia súdnej právomoci v Holandsku. Ako navyše vyplýva z legislatívneho procesu v parlamente pri príprave zákona o leteckej doprave, úlohou správneho orgánu nie je požadovať náhradu v mene cestujúcich od leteckého dopravcu.

16. V tejto súvislosti Raad van State (Štátna rada) rozhodla prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Ukladá článok 16 nariadenia č. 261/2004 vnútroštátnym orgánom povinnosť prijať vykonávacie opatrenia, ktoré orgánu menovanému na základe tohto článku poskytnú právny základ na prijatie správnych donucovacích opatrení v každom jednotlivom prípade, v ktorom došlo k porušeniu článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 tohto nariadenia, aby sa v každom jednotlivom prípade mohol zabezpečiť nárok cestujúceho na náhradu, pričom podľa holandského práva majú cestujúci na účely ochrany práv, ktoré sú im priznané podľa ustanovení práva Únie v článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia č. 261/2004, právo na prístup k občianskoprávnym súdom?“

III – **Analýza**

17. Vnútroštátny súd sa snaží svojou otázkou v podstate zistiť, či sa má článok 16 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia, ktorému bola predložená individuálna sťažnosť leteckého cestujúceho, je povinný prijať donucovacie opatrenia zaväzujúce dotknutého leteckého dopravcu, aby zaplatil danému cestujúcemu náhradu, na ktorú má nárok podľa uvedeného nariadenia.

18. V skutočnosti sa v prejednávaných veciach kladie otázka smerujúca k rozsahu úloh, ktoré v súlade s nariadením č. 261/2004 prináležia vnútroštátnym orgánom zodpovedným za jeho uplatňovanie.

19. Súdny dvor sa zatiaľ výkladom článku 16 nariadenia č. 261/2004 nezaoberal. Nanajvýš bol tento článok uvedený vo veciach, v ktorých boli vydané rozsudky Komisia/Luxembursko (C-264/06, EU:C:2007:240), Komisia/Švédsko (C-333/06, EU:C:2007:351) a McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), no bez toho, aby sa v nich preskúmala otázka, ktorá je predložená v tejto veci.

20. Odvolatelia vo veci samej tvrdia, že tento článok ukladá vnútroštátnemu orgánu zodpovednému za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004 povinnosť prijať donucovacie opatrenia zaväzujúce leteckých dopravcov, aby zaplatili dotknutým cestujúcim náhradu, na ktorú majú nárok podľa článkov 5 a 7 tohto nariadenia. Odvolatelia vo veci samej sa domnievajú, že treba rozlišovať medzi jednak náhradou škody vyplývajúcou z porušenia zmluvných povinností, ktorej náhrady sa treba domáhať pred občianskoprávnymi súdmi, a jednak povinnosťou zaplatiť náhradu, ktorá vyplýva priamo z nariadenia č. 261/2004 a ktorej zaplatenie má nariadiť vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia. [4]

21. S týmto názorom nesúhlasím, a to z týchto dôvodov.

22. Článok 16 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 stanovuje, že „každý členský štát menuje orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia… Tento orgán, podľa potreby, prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie rešpektovania práv cestujúcich“. Odsek 2 tohto článku stanovuje, že „každý cestujúci môže vzniesť sťažnosť u ktoréhokoľvek orgánu podľa odseku 1, alebo u ktoréhokoľvek iného príslušného orgánu menovaného členským štátom, o údajných porušeniach tohto nariadenia na

4 — Bod 20 písomných pripomienok vo veci C-145/15.

ktoromkoľvek letisku, ktoré sa nachádza na území členského štátu alebo týkajúcu sa ktoréhokoľvek letu z tretej krajiny na letisko, ktoré sa nachádza na takom území“. Napokon odsek 3 tohto článku stanovuje, že „sankcie uložené členskými štátmi za porušenia tohto nariadenia sú účinné, primerané a odradzujúce“.

23. Vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004 môže teda mať dve úlohy. Jeho prvou úlohou, ktorá je záväzná, je dohliadať na uplatňovanie tohto nariadenia. Druhou úlohou, ktorá nemusí byť nevyhnutne priznaná tomuto orgánu, ale môže byť zverená inému, je vybavovanie sťažností leteckých cestujúcich.

24. V znení článku 16 nariadenia č. 261/2004 nie je uvedené nič, z čoho by sa dalo vyvodiť, že vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia je povinný prijať donucovacie opatrenia, ktoré zaväzujú leteckých dopravcov, aby zaplatili dotknutým cestujúcim náhradu, na ktorú majú nárok podľa článkov 5 a 7 uvedeného nariadenia.

25. Hoci je pravda, že znenie článku 16 nariadenia č. 261/2004 odkazuje na „opatrenia potrebné“ na zabezpečenie a na „sankcie“, tieto výrazy sa v skutočnosti vzťahujú na prvú úlohu vnútroštátneho orgánu zodpovedného za uplatňovanie tohto nariadenia, ktorou je dohliadať nad riadnym všeobecným dodržiavaním uvedeného nariadenia.

26. Tento článok 16 totiž treba vykladať v spojení s odôvodnením 22 nariadenia č. 261/2004. V ňom sa stanovuje, že „členské štáty by mali zabezpečiť a *dohliadať nad všeobecným dodržiavaním* ustanovení tohto nariadenia zo strany svojich leteckých dopravcov a mali by určiť orgán, ktorý by *plnil také vynucovacie úlohy*; dohľad by nemal mať vplyv na práva cestujúcich a leteckých dopravcov, ktorí žiadajú zákonné odškodnenie pred súdmi podľa vnútroštátnych právnych postupov“.[5]

27. Zo znenia prvého tohto ustanovenia v spojení s druhým vyplýva, že prvá úloha vnútroštátneho orgánu zodpovedného za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004, ktorá je záväzná, je celkovo sa ubezpečiť, že leteckí dopravcovia plnia svoje záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia. Úlohou tohto orgánu je napríklad zabezpečiť, aby leteckí dopravcovia riadne informovali leteckých cestujúcich o ich právach alebo aby títo cestujúci vedeli, kam sa majú obrátiť, ak sa domnievajú, že ich práva neboli rešpektované.[6] Ich úlohou je tiež identifikovať prípadné porušenia povinností, ktoré leteckým dopravcom vyplývajú z uvedeného nariadenia, a odstraňovať ich.

28. V prípade porušenia týchto povinností vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004 prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie rešpektovania práv cestujúcich, a najmä sankcie proti leteckým dopravcom.[7] Použitie výrazu „sankcie“ v článku 16 ods. 1 daného nariadenia neponecháva žiadny priestor pre pochybnosti. V žiadnom prípade sa týmito sankciami nemôže myslieť poskytnutie náhrad cestujúcemu, ktorého práva neboli rešpektované. Uvedené sankcie sa totiž ukladajú len v prípade nesplnenia povinností leteckými dopravcami, ktoré im vyplývajú z nariadenia č. 261/2004, a nie v prípade porušenia subjektívnych práv, ktoré leteckému cestujúcemu prislúchajú podľa tohto nariadenia na základe zmluvy uzatvorenej s leteckým dopravcom. Prvoradou úlohou vnútroštátneho orgánu zodpovedného za uplatňovanie uvedeného nariadenia je v skutočnosti ochrana kolektívnych záujmov leteckých cestujúcich.

5 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

6 — Pozri body 3.3 a 3.4 oznámenia Komisie Európskemu parlamentu a Rade o uplatňovaní nariadenia (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov [KOM(2011) 174 v konečnom znení].

7 — Pozri článok 16 ods. 1 a 3 tohto nariadenia.

29. Tento výklad potvrdzujú aj v súčasnosti prebiehajúce prípravné práce, ktorých predmetom je zmena nariadenia č. 261/2004. Komisia teda pripomína, že v tomto nariadení „sa od členských štátov vyžaduje aj zriadenie vnútroštátnych orgánov presadzovania práva s cieľom zabezpečiť [jeho] správne uplatňovanie“ [8], na základe čoho uvádza, že treba spresniť úlohu týchto orgánov jasným pridelením úlohy všeobecného presadzovania práva a že sa treba ubezpečiť, že prijmú aktívnejšiu než súčasnú politiku monitorovania. [9]

30. Členské štáty majú určitú mieru voľnej úvahy pri menovaní daných orgánov, a najmä pri rozdelení právomocí, ktoré im chcú zveriť. V tejto súvislosti existuje určitá inštitucionálna rozdielnosť. Niektoré členské štáty sa rozhodli menovať za vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004 svoj vnútroštátny úrad civilného letectva, zatiaľ čo iné sa rozhodli menovať svoj vnútroštátny orgán na ochranu spotrebiteľov. [10] V tom istom zmysle, tak ako niektoré členské štáty (v skutočnosti väčšina) menovali za poverený vybavovaním individuálnych sťažností v zmysle článku 16 ods. 2 tohto nariadenia tento orgán, iné naopak poverili touto úlohou iný orgán. [11]

31. Čo to znamená, keď vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004 je tiež poverený vybavovaním individuálnych sťažností? Je povinný prijať donucovacie opatrenia, aby prinútil leteckého dopravcu poskytnúť leteckému cestujúcemu náhradu? Nemyslím si to.

32. Ako som už uviedol, vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004 môže byť v súlade s článkom 16 ods. 2 tohto nariadenia tiež poverený vybavovaním sťažností. V tomto ustanovení nie je uvedené nič, čo by nasvedčovalo tomu, že by bol povinný konať v dôsledku sťažnosti leteckého cestujúceho týkajúcej sa porušenia jeho práv vyplývajúcich z uvedeného nariadenia. Podľa môjho názoru členské štáty majú v tejto súvislosti určitú mieru voľnej úvahy, pokiaľ ide o rozsah právomocí zverených tomuto orgánu. Tento orgán teda môže mať formu orgánu zodpovedného za mimosúdne riešenie sporov medzi leteckými dopravcami a cestujúcimi a mať úlohu mediátora alebo sa jeho úloha môže obmedziť len na poskytovanie informácií leteckému cestujúcemu, ktorý tomuto orgánu predložil sťažnosť, najmä aby sa dozvedel, ako má postupovať, napríklad predložením sťažnosti leteckému dopravcovi, alebo ho nasmerovať na štandardný európsky formulár. [12]

33. Hoci na strane vnútroštátneho orgánu zodpovedného za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004, ktorý vybavuje sťažnosti, neexistuje povinnosť konať v dôsledku individuálnej sťažnosti, počet sťažností, ktoré mu boli predložené, môže byť dobrým ukazovateľom toho, že dochádza k opakovanému porušovaniu povinností, ktoré je letecký dopravca povinný plniť, čo môže viesť tento orgán k prijatiu donucovacích opatrení proti nemu. [13]

34. Takýto výklad nemôže spochybniť ciele, ktoré sleduje nariadenie č. 261/2004, t. j. zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich a plne zohľadniť požiadavky ochrany spotrebiteľa. [14] Práve naopak.

8 — Pozri bod 1.1 návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004, a nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave [COM(2013) 130 final].

9 — Pozri bod 3.3.1.2 tohto návrhu.

10 — Pozri dokument Komisie, ktorý je k dispozícii na tejto internetovej adrese http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf.

11 — Tamže. To je prípad najmä Maďarska, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva.

12 — Tento formulár je k dispozícii na internetovej adrese http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_sk.pdf.

13 — Navyše Komisia vo svojom návrhu nariadenia uvedeného v poznámke pod čiarou 8 navrhuje zlepšenie koordinácie medzi vnútroštátnym orgánom zodpovedným za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004 a orgánom povereným vybavovaním individuálnych sťažností, aby bolo možné ľahko identifikovať porušenia povinností, ktoré vyplývajú z tohto nariadenia, a teda prípadne sankcionovať leteckého dopravcu, ktorý sa dopustil porušenia (pozri články 16 a 16a).

14 — Pozri odôvodnenie 1 tohto nariadenia.

35. Pripomínam, že cieľom nariadenia č. 261/2004 je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany leteckých cestujúcich tým, že sa im priznajú minimálne práva v prípade, ak im bol odmietnutý nástup do lietadla, ich let bol zrušený alebo ich let má meškanie.[15] Ak sa leteckí cestujúci domnievajú, že ich práva boli porušené a že ich mimosúdne prostriedky riešenia sporu zlyhali, stále majú možnosť použiť bežné právne prostriedky nápravy. Môžu sa totiž obrátiť na príslušný súd. Vo väčšine členských štátov existuje zjednodušené konanie pre veci, ktorých hodnota nepresahuje určitú prahovú hodnotu, čím sa uľahčuje leteckým cestujúcim prístup k spravodlivosti.[16] V tejto súvislosti vnútroštátny súd spresnil, že táto prahová hodnota je v Holandsku 25 000 eur a že zastúpenie advokátom nie je povinné.

36. Pokiaľ ide o cezhraničné spory, pripomínam, že existuje Európske konanie vo veciach s nízkou hodnotou sporu stanovené nariadením (ES) č. 861/2007[17], ktoré sa uplatňuje na spory s hodnotou pohľadávky nepresahujúcou 2 000 eur, pričom ani toto konanie si nevyžaduje zastúpenie advokátom.[18]

37. Tieto konania teda poskytujú leteckým cestujúcim možnosť zjednodušeného sporového prostriedku nápravy proti obchodníkom, ktorými sú letecké spoločnosti.

38. Navyše rozdelenie a určenie jednotlivých úloh vnútroštátnym orgánom zodpovedných za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004, a prípadne orgánom povereným vybavovaním sťažností, ako aj vnútroštátnym súdom, ako vyplývajú z mojej analýzy, predstavuje jediný spôsob, ako možno zabezpečiť ochranu leteckých cestujúcich a spotrebiteľov vo všeobecnosti.

39. Ak by sa totiž na vnútroštátnych orgánoch zodpovedných za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004 ponechala úloha uplatňovať subjektívne práva, ktoré vyplývajú leteckým cestujúcim z tohto nariadenia, a úloha zaviazať leteckých dopravcov na zaplatenie náhrady, na ktorú majú nárok podľa ustanovení tohto nariadenia, nevyhnutne by to viedlo k rozdielnym výkladom práva Únie, pričom tieto rozdiely by predstavovali pre leteckých cestujúcich zdroj právnej neistoty. Vedel by som si teda celkom reálne predstaviť, že vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia, ktorému bola podaná individuálna sťažnosť, rozhodne, že k zrušeniu letu nedošlo v dôsledku mimoriadnych okolností a posúdi sťažnosť podanú leteckým cestujúcim tak, že zaviaže leteckého dopravcu na poskytnutie náhrady tomuto cestujúcemu, hoci príslušný súd, ktorý o veci rozhoduje, zároveň alebo *a posteriori* rozhodne, že došlo k takýmto okolnostiam a že nárok na uvedenú náhradu nevznikol.

40. Okrem toho nevyhnutne vzniká otázka, či vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004 možno označiť za „súdny orgán“ v zmysle judikatúry Súdneho dvora, na základe čoho by mohol podať Súdnemu dvoru návrh na začatie prejudiciálneho konania. Podľa môjho názoru požiadavky na toto označenie nespĺňa.[19] Ak by sa teda pripustilo, že tento orgán môže prijať donucovacie opatrenia proti leteckému dopravcovi s cieľom zaviazať ho na poskytnutie náhrady leteckému cestujúcemu, spôsobovalo by to riziko, že v prípade pochybnosti, pokiaľ ide o výklad, aký treba dať relevantným ustanoveniam nariadenia č. 261/2004, by dochádzalo k rozdielnym výkladom

15 — Pozri článok 1 ods. 1 tohto nariadenia.

16 — Pozri dokument Európskeho parlamentu nazvaný „Európske konanie riešenia sporov – Právna analýza návrhu Komisie zameraného na nápravu chýb súčasného systému“, nachádzajúci sa na tejto internetovej adrese http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2014/542137/EPRS_IDA%282014%29542137_FR.pdf.

17 — Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 11. júla 2007, ktorým sa ustanovuje Európske konanie vo veciach s nízkou hodnotou sporu (Ú. v. EÚ L 199, s. 1).

18 — Pozri článok 2 ods. 1 a článok 10 tohto nariadenia.

19 — Pripomínam, že „podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora pri posudzovaní, či má vnútroštátny orgán povahu ‚súdneho orgánu‘ v zmysle článku 267 ZFEÚ, čo predstavuje otázku, ktorá spadá výlučne do práva Únie, Súdny dvor zohľadňuje všetky kritériá, akými sú jeho zriadenie zákonom, jeho trvalý charakter, záväzný charakter jurisdikcie, kontradiktórna povaha konania, použitie právnych predpisov orgánom, ako aj jeho nezávislosť… Okrem toho vnútroštátne súdy sa môžu obrátiť na Súdny dvor, iba ak ide o prebiehajúce konanie, ktoré prejednávajú, a ak majú rozhodnúť v rámci konania, ktoré sa má ukončiť rozhodnutím s povahou súdneho rozhodnutia“ (pozri rozsudok Ascendi Beiras Litoral e Alta, Auto Estradas das Beiras Litoral e Alta, C-377/13, EU:C:2014:1754, bod 23).

týchto ustanovení rôznymi vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za uplatňovanie tohto nariadenia, a teda by to viedlo k zásahu do jednotného výkladu a uplatňovania ustanovení práva Únie v sporoch, ktoré sú často predkladané Súdnemu dvoru, pričom výklad uvedených ustanovení je zdrojom viacerých ťažkostí.

41. So zreteľom na všetky tieto skutočnosti si myslím, že článok 16 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia, ktorému bola predložená individuálna sťažnosť leteckého cestujúceho, nemôže prijať donucovacie opatrenia zaväzujúce dotknutého leteckého dopravcu, aby zaplatil danému cestujúcemu náhradu, na ktorú má nárok podľa tohto nariadenia.

IV – **Návrh**

42. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky, ktoré položila Raad van State (Štátna rada), takto: Článok 16 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91, sa má vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia, ktorému bola predložená individuálna sťažnosť leteckého cestujúceho, nemôže prijať donucovacie opatrenia, ktoré zaväzujú dotknutého leteckého dopravcu, aby zaplatil danému cestujúcemu náhradu, na ktorú má nárok podľa uvedeného nariadenia.