Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
JEAN RICHARD DE LA TOUR
της 28ης Απριλίου 2022 [1]

Υπόθεση C-597/20

Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A.
κατά
Budapest Főváros Kormányhivatala

[αίτηση του Fővárosi Törvényszék
(πρωτοδικείου Περιφέρειας Βουδαπέστης-Πρωτευούσης, Ουγγαρία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και άρθρο 7 – Αποζημίωση των επιβατών – Άρθρο 16 – Αποστολή του εθνικού φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού – Εθνική ρύθμιση που παρέχει στον φορέα αυτό την εξουσία να διατάσσει έναν αερομεταφορέα να καταβάλει την οφειλόμενη σε επιβάτη αποζημίωση»

I. Εισαγωγή

1. Μπορεί ένα κράτος μέλος, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 16, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 [2], να παράσχει στον εθνικό φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού την εξουσία να διατάξει έναν αερομεταφορέα να καταβάλει την αποζημίωση που οφείλεται σε επιβάτη λόγω ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης του;

2. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό που υποβάλλει το Fővárosi Törvényszék (πρωτοδικείο Περιφέρειας Βουδαπέστης-Πρωτευούσης, Ουγγαρία) πρέπει να παράσχει τη δυνατότητα να αποσαφηνιστούν οι αρμοδιότητες που ανατίθενται σε έναν τέτοιο φορέα και, ως εκ τούτου, να διευκρινιστεί το περιεχόμενο των αρχών που διατύπωσε το Δικαστήριο στην απόφαση της 17ης Μαρτίου 2016, Ruijssenaars κ.λπ. [3].

3. Στις παρούσες προτάσεις, θα εκθέσω τους λόγους για τους οποίους φρονώ ότι η διάταξη αυτή δεν αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση δυνάμει της οποίας ένα κράτος μέλος παρέχει στον εθνικό φορέα του μια τέτοια εξουσία καταναγκασμού, υπό την προϋπόθεση, ωστόσο, ότι η ρύθμιση

[1] Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

[2] Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

[3] C-145/15 και C-146/15 (στο εξής: απόφαση Ruijssenaars κ.λπ., EU:C:2016:187).

αυτή δεν στερεί από τον αερομεταφορέα τη δυνατότητα να ασκήσει ένδικο βοήθημα ενώπιον του αρμόδιου εθνικού δικαστηρίου προκειμένου να αμφισβητήσει την αξίωση της αποζημίωσης που του ζητείται κατ' αυτόν τον τρόπο.

II. Το νομικό πλαίσιο

A. Το δίκαιο της Ένωσης

4. Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 21 και 22 του κανονισμού 261/2004 έχουν ως εξής:

«(1) Η ανάληψη δράσης από την [Ευρωπαϊκή Ένωση] στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.

[…]

(21) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες επιβολής κυρώσεων για την παράβαση του παρόντος κανονισμού και να εξασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές

(22) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν και να εποπτεύουν τη γενική συμμόρφωση των αερομεταφορέων τους με τον παρόντα κανονισμό και να ορίσουν κατάλληλο φορέα για την άσκηση των εκτελεστικών καθηκόντων. Η εποπτεία δεν θα πρέπει να επηρεάζει τα δικαιώματα επιβατών και αερομεταφορέων να προσφεύγουν στα δικαστήρια σύμφωνα με τις διαδικασίες του εθνικού δικαίου.»

5. Το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Ματαίωση», προβλέπει τα εξής:

«1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

[…]

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:

[…]

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.»

6. Το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει τα εξής:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων·

β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων·

γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β).

Για τον προσδιορισμό της σχετικής απόστασης, λαμβάνεται ως βάση ο τελευταίος προορισμός στον οποίο ο επιβάτης θα φθάσει καθυστερημένα μετά την προγραμματισμένη ώρα εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης ή της ματαίωσης.

2. Όταν προσφέρεται στους επιβάτες μεταφορά στον τελικό τους προορισμό με άλλη πτήση σύμφωνα με το άρθρο 8, η ώρα άφιξης της οποίας δεν υπερβαίνει την προγραμματισμένη ώρα άφιξης της πτήσης για την οποία είχε αρχικά κρατηθεί η θέση κατά:

α) δύο ώρες για όλες τις πτήσεις έως 1 500 χιλιομέτρων, ή

β) τρεις ώρες προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων, ή

γ) τέσσερις ώρες προκειμένου για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β),

ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει την αποζημίωση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 κατά 50 %.

[…]»

7. Το άρθρο 16 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Παραβάσεις», προβλέπει τα εξής:

«1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει το φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός του και για τις πτήσεις από τρίτες χώρες προς αερολιμένες σε αυτό το έδαφος. Όπου αρμόζει, ο φορέας αυτός λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την [Ευρωπαϊκή] Επιτροπή για το φορέα που ορίζεται κατ' εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 12, κάθε επιβάτης μπορεί να υποβάλλει καταγγελία σε οιοδήποτε φορέα έχει ορισθεί κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1, ή σε οιοδήποτε αρμόδιο φορέα έχει ορίσει ένα κράτος μέλος, σχετικά με τυχόν παράβαση του παρόντος κανονισμού σε οποιοδήποτε αερολιμένα του εδάφους κράτους μέλους ή σχετικά με οιαδήποτε πτήση από τρίτη χώρα προς αερολιμένα του εδάφους κράτους μέλους.

3. Οι κυρώσεις που προβλέπουν τα κράτη μέλη για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.»

Β. Το ουγγρικό δίκαιο

8. Το άρθρο 43/Α, παράγραφος 2, του a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény (νόμου CLV του 1997, για την προστασία των καταναλωτών) [4], της 15ης Δεκεμβρίου 1997, ορίζει τα εξής:

«Η αρχή προστασίας των καταναλωτών –εάν είναι απαραίτητο, σε συνεννόηση με την αρχή πολιτικής αεροπορίας– είναι αρμόδια για την εφαρμογή του κανονισμού [(ΕΕ)] 2017/2394 [5] όσον αφορά τις παραβάσεις των διατάξεων του κανονισμού 261/2004 […] εντός της [Ένωσης]».

9. Κατά το άρθρο 47, παράγραφος 1, στοιχεία c και i, του ίδιου νόμου, η εν λόγω αρχή έχει την ευχέρεια να υποχρεώσει την επιχείρηση να παύσει, εντός ορισμένης προθεσμίας, τις διαπιστωθείσες παρατυπίες και παραλείψεις καθώς και την εξουσία να επιβάλλει πρόστιμα «για την προστασία των καταναλωτών».

III. Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

10. Κατόπιν καθυστέρησης άνω των τριών ωρών μιας πτήσης της εταιρίας Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A. [6] από Νέα Υόρκη (Ηνωμένες Πολιτείες) με προορισμό τη Βουδαπέστη (Ουγγαρία), αρκετοί επιβάτες υπέβαλαν καταγγελία ενώπιον της Budapest Főváros Kormányhivatala (Επιθεώρησης για την προστασία των καταναλωτών υπαγόμενης στην κυβερνητική διοικητική αρχή της Βουδαπέστης, Ουγγαρία) [7], με αίτημα να διατάξει τον αερομεταφορέα να τους καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 λόγω παράβασης του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του εν λόγω κανονισμού.

11. Με απόφαση της 20ής Απριλίου 2020, η Επιθεώρηση για την προστασία των καταναλωτών διαπίστωσε ότι η LOT παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει του άρθρου 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 και της επέβαλε την υποχρέωση να καταβάλει σε καθέναν από τους συγκεκριμένους επιβάτες αποζημίωση ύψους 600 ευρώ καθώς και να καταβάλει, στο μέλλον, στους επιβάτες που τυχόν υποβάλουν παρόμοια καταγγελία την ίδια αποζημίωση. Η Επιθεώρηση για την προστασία των καταναλωτών επισημαίνει ότι, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 43/Α, παράγραφος 2, του νόμου για την προστασία των καταναλωτών, το οποίο μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο τις απαιτήσεις του άρθρου 16, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού αυτού, έχει την εξουσία να υποχρεώνει τους αερομεταφορείς να παύσουν, εντός ορισμένης προθεσμίας, τις παραβάσεις του εν λόγω κανονισμού.

4 *Magyar Közlöny* 1997/155. (στο εξής: νόμος για την προστασία των καταναλωτών).

5 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 (ΕΕ 2017, L 345, σ. 1).

6 Στο εξής: LOT.

7 Στο εξής: Επιθεώρηση για την προστασία των καταναλωτών.

12. Το αιτούν δικαστήριο, επιληφθέν προσφυγής με αίτημα την ακύρωση της αποφάσεως αυτής, διατηρεί αμφιβολίες ως προς την έκταση των εξουσιών της Επιθεώρησης για την προστασία των καταναλωτών. Στο πλαίσιο αυτό, αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 16, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού [261/2004] την έννοια ότι ο εθνικός φορέας που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού, στον οποίο έχει υποβληθεί ατομική καταγγελία επιβάτη, δεν μπορεί να υποχρεώσει τον οικείο αερομεταφορέα να καταβάλει την αποζημίωση που δικαιούται ο επιβάτης βάσει του κανονισμού;»

13. Η LOT, η Επιθεώρηση για την προστασία των καταναλωτών, η Ουγγρική, η Ολλανδική και η Πολωνική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις. Οι ως άνω μετέχοντες στη διαδικασία ανέπτυξαν επίσης προφορικά τις παρατηρήσεις τους κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 2ας Φεβρουαρίου 2022.

IV. Ανάλυση

A. Προκαταρκτική παρατήρηση

14. Η εξέταση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως απαιτεί μια προκαταρκτική παρατήρηση σχετικά με την ανάγκη να ληφθούν υπόψη κανόνες δικαίου πέραν εκείνων που αναφέρει ρητά το αιτούν δικαστήριο.

15. Το προδικαστικό ερώτημα υποβάλλεται υπό το πρίσμα των διατάξεων του κανονισμού 2017/2394 και, ειδικότερα, του άρθρου 9, παράγραφος 4, στοιχείο στ', του κανονισμού αυτού.

16. Συγκεκριμένα, κατά το άρθρο 1, ο εν λόγω κανονισμός «καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους οι αρμόδιες αρχές οι οποίες έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη ως αρμόδιες για την επιβολή της ενωσιακής νομοθεσίας για την προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών συνεργάζονται και συντονίζουν τις δράσεις μεταξύ τους και με την Επιτροπή, προκειμένου να επιβάλλουν τη συμμόρφωση με τη νομοθεσία αυτή, να εξασφαλίζουν την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να ενισχύουν την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των καταναλωτών».

17. Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 3, σημείο 1, του κανονισμού 2017/2394 και του σχετικού παραρτήματος, η «ενωσιακή νομοθεσία για την προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών» περιλαμβάνει τις διατάξεις που προβλέπονται στον κανονισμό 261/2004.

18. Στο δε άρθρο 9, παράγραφος 4, στοιχείο στ', του εν λόγω κανονισμού, ο νομοθέτης της Ένωσης προβλέπει τα εξής:

«Οι αρμόδιες αρχές [ήτοι κάθε δημόσια αρχή που έχει δημιουργηθεί σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο και έχει οριστεί από το κράτος μέλος ως υπεύθυνη για την επιβολή της ενωσιακής νομοθεσίας για την προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών[8]] έχουν τουλάχιστον τις ακόλουθες εξουσίες επιβολής:

[…]

στ) την εξουσία να επιτυγχάνουν την παύση ή την απαγόρευση των παραβάσεων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό·

[…]».

19. Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων αυτών, το ερώτημα είναι κατά πόσον οι διατάξεις του εν λόγω άρθρου ασκούν επιρροή στην εκτίμηση της φύσης και της έκτασης των εξουσιών που παρέχονται συναφώς στους εθνικούς φορείς, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004.

20. Για τους λόγους που θα εκθέσω στη συνέχεια, φρονώ, σύμφωνα και με τις θέσεις που εξέφρασαν οι μετέχοντες στη διαδικασία κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι οι διατάξεις αυτές είναι αλυσιτελείς για τους σκοπούς της ανάλυσης.

21. Συγκεκριμένα, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 2017/2394, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται «στις ενδοενωσιακές παραβάσεις, στις εκτεταμένες παραβάσεις και στις εκτεταμένες παραβάσεις με ενωσιακή διάσταση, ακόμη και αν οι εν λόγω παραβάσεις έπαυσαν πριν από την έναρξη ή την ολοκλήρωση της επιβολής του νόμου». Από το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού προκύπτει ότι το σύνολο των παραβάσεων αυτών ορίζεται ως πράξεις ή παραλείψεις που είναι αντίθετες προς την ενωσιακή νομοθεσία για την προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών, οι οποίες έβλαψαν, βλάπτουν ή ενδέχεται να βλάψουν «τα συλλογικά συμφέροντα» των τελευταίων.

22. Με τις ερμηνευτικές της κατευθυντήριες γραμμές[9], η Επιτροπή υπογράμμισε ότι οι αρμόδιες για την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 εθνικές αρχές «πρέπει να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τον [κανονισμό (ΕΚ) 2006/2004[10]], *όταν τα συλλογικά συμφέροντα των καταναλωτών διακυβεύονται* σε διασυνοριακό πλαίσιο»[11].

23. Ωστόσο, μολονότι πρωταρχική αποστολή του εθνικού φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 είναι η προάσπιση των συλλογικών συμφερόντων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, το ερώτημα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο εντάσσεται

8 Η έννοια της «αρμόδιας αρχής» ορίζεται στο άρθρο 3, σημείο 6, του κανονισμού 2017/2394.

9 Ανακοίνωση της Επιτροπής – Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ 2016, C 214, σ. 5).

10 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2004, σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών («κανονισμός για τη συνεργασία όσον αφορά την προστασία των καταναλωτών») (ΕΕ 2004, L 364, σ. 1). Υπογραμμίζω ότι ο κανονισμός αυτός καταργήθηκε με τον κανονισμό 2017/2394.

11 Σημείο 7.3 της ανακοίνωσης αυτής. Η υπογράμμιση δική μου.

σε ένα πολύ διαφορετικό πλαίσιο, το οποίο αφορά την προάσπιση των ατομικών συμφερόντων των επιβατών αυτών. Συγκεκριμένα, το δικαίωμα αποζημίωσης που καθιερώνει ο νομοθέτης της Ένωσης με το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού εντάσσεται στο πλαίσιο της εκτέλεσης της σύμβασης μεταφοράς που συνάπτεται μεταξύ του επιβάτη και του αερομεταφορέα. Επομένως, η εξουσία καταναγκασμού, την οποία διαθέτει ο φορέας αυτός κατόπιν ατομικής καταγγελίας, δεν χρησιμοποιείται προς το συμφέρον ενός συνόλου προσώπων αλλά ενός συγκεκριμένου υποκειμένου δικαίου. Με τη νομολογία του, το Δικαστήριο αναφέρεται στα συλλογικά συμφέροντα των καταναλωτών, υπό την έννοια ότι πρόκειται για περίπτωση που «υπερβαίν[ει] το πλαίσιο των σχέσεων μεταξύ των διαδίκων» [12]. Η έννοια του συλλογικού συμφέροντος [13] διακρίνεται από την έννοια του ατομικού συμφέροντος. Ως εκ τούτου, υφίσταται πρόδηλη αντίθεση μεταξύ του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται η υπόθεση της κύριας δίκης και των περιπτώσεων στις οποίες εφαρμόζεται ο κανονισμός 2017/2394, χαρακτηριστικό του οποίου είναι ιδίως ο σκοπός του να προστατεύσει τα «συλλογικά συμφέροντα των καταναλωτών ως ομάδας» [14].

24. Επομένως, υπό το πρίσμα των στοιχείων αυτών, δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις του εν λόγω κανονισμού για την ερμηνεία την οποία ζητεί το αιτούν δικαστήριο.

25. Αντιθέτως, κατά την ανάλυσή μου, θα αναφερθώ στις διατάξεις που προβλέπονται από τους ισχύοντες κανονισμούς για την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών με αναπηρία στις αεροπορικές μεταφορές και των επιβατών που ταξιδεύουν με τρένο, πλοίο ή λεωφορείο και πούλμαν [15]. Βεβαίως, οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς δεν είναι μεταξύ τους συγκρίσιμοι και, όπως επισήμανε το Δικαστήριο στην απόφαση της 2ας Σεπτεμβρίου 2021, Irish Ferries [16], πρόθεση του νομοθέτη της Ένωσης δεν ήταν να εξασφαλίσει το ίδιο επίπεδο προστασίας για καθέναν από αυτούς τους τρόπους μεταφοράς [17]. Ωστόσο, όπως και ο κανονισμός 261/2004, τα νομοθετήματα αυτά στο σύνολό τους προβλέπουν τον ορισμό ενός εθνικού φορέα αρμόδιου για την εφαρμογή του αντίστοιχου κανονισμού. Στην απόφαση Irish Ferries το Δικαστήριο δεν παρέλειψε να επισημάνει την πρόθεση του νομοθέτη της Ένωσης να υιοθετήσει «ενιαία προσέγγιση» όσον αφορά την ερμηνεία των εννοιών που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο καθενός από τους κανονισμούς αυτούς [18]. Αυτό συμβαίνει, παραδείγματος χάριν, στην περίπτωση της έννοιας των

[12] Βλ., ενδεικτικά, απόφαση της 28ης Ιουλίου 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, σκέψη 45).

[13] Βλ. τον ορισμό του όρου «intérêt [συμφέρον]» σε Littré, E., *Dictionnaire de la langue française*, Παρίσι, L. Hachette., 1873-1874, όπου αντιπαραβάλλεται το «l'intérêt particulier ou privé ou personnel, l'avantage d'une personne [το ιδιαίτερο ή ιδιωτικό ή προσωπικό συμφέρον, το όφελος ενός προσώπου]» με το «l'intérêt public, l'avantage de l'État, de la société [το δημόσιο συμφέρον, το όφελος του κράτους, της κοινωνίας]». Βλ., επίσης, τον ορισμό της έννοιας αυτής σε Lalande, A., *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, Presses universitaires de France, Παρίσι, 1997, 4η έκδ., σ. 531, σύμφωνα με το οποίο το συλλογικό συμφέρον δεν αποτελεί το άθροισμα των ατομικών συμφερόντων, παραδείγματος χάριν, των μελών ενός τομέα ή μιας ομάδας, αλλά αναφέρεται στο συμφέρον ενός συνόλου ατόμων που μπορεί να θεωρηθεί μόνον αδιαίρετα διότι αποτελεί ένα σύνολο. Η έννοια αυτή χρησιμοποιείται σε ορισμένους συγκεκριμένους τομείς και, ειδικότερα, στο πλαίσιο της υπεράσπισης ενός οργανωμένου συνόλου, ενός επαγγέλματος ή των καταναλωτών από τις ενώσεις καταναλωτών.

[14] Βλ. απόφαση της 28ης Ιουλίου 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, σκέψη 42).

[15] Βλ., αντίστοιχα, κανονισμό (ΕΚ) 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς (ΕΕ 2006, L 204, σ. 1)· κανονισμό (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2021, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών (ΕΕ 2021, L 172, σ. 1)· κανονισμό (ΕΕ) 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 (ΕΕ 2010, L 334, σ. 1), καθώς και κανονισμό (ΕΕ) 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 (ΕΕ 2011, L 55, σ. 1).

[16] C-570/19 (στο εξής: απόφαση Irish Ferries, EU:C:2021:664).

[17] Βλ. σκέψεις 143 και 145 της εν λόγω αποφάσεως καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

[18] Βλ. σκέψεις 106 και 107 της εν λόγω αποφάσεως καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία. Βλ., επίσης, Λευκή Βίβλο της Επιτροπής, της 28ης Μαρτίου 2011, με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» [COM(2011) 144 τελικό/2], όπου η Επιτροπή ανέφερε ότι ήταν αναγκαία η «[α]νάπτυξη ενιαίας ερμηνείας της ΕΕ σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών, καθώς και εναρμονισμένης και αποτελεσματικής επιβολής τους για να εξασφαλιστούν αφενός συνθήκες ισότιμου ανταγωνισμού στον κλάδο και αφετέρου ένα ευρωπαϊκό πρότυπο για την προστασία των πολιτών» (σ. 28).

«έκτακτων περιστάσεων», που χρησιμοποιείται όσον αφορά τα δικαιώματα τόσο των επιβατών αεροπορικών όσο και θαλάσσιων μεταφορών [19]. Επομένως, φρονώ ότι είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις που ο νομοθέτης της Ένωσης προέβλεψε στους εν λόγω κανονισμούς σχετικά με τις αρμοδιότητες του εθνικού φορέα που είναι αρμόδιος για τη διασφάλιση του σεβασμού των δικαιωμάτων των επιβατών.

Β. Επί του προδικαστικού ερωτήματος

26. Με το μοναδικό ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν το άρθρο 16, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση δυνάμει της οποίας ο εθνικός φορέας που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού έχει την εξουσία να διατάσσει τους αερομεταφορείς να καταβάλλουν την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού λόγω ματαίωσης πτήσης [20].

27. Όπως επισήμανα, η απάντηση στο ερώτημα αυτό θα πρέπει να παράσχει τη δυνατότητα να αποσαφηνιστεί η έκταση των εξουσιών που παρέχονται στον εν λόγω εθνικό φορέα σύμφωνα με τις αρχές που έχει ήδη διατυπώσει το Δικαστήριο στην απόφαση Ruijssenaars κ.λπ.

28. Στην απόφαση Ruijssenaars κ.λπ., της οποίας παραθέτω το διατακτικό, το Δικαστήριο έκρινε ότι «[τ]ο άρθρο 16 του [κανονισμού 261/2004] έχει την έννοια ότι, στην περίπτωση κατά την οποία ο φορέας που ορίζεται από κάθε κράτος μέλος κατ' εφαρμογήν της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου επιλαμβάνεται ατομικής καταγγελίας επιβάτη κατόπιν άρνησης αερομεταφορέα να καταβάλει στον τελευταίο την προβλεπόμενη από το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού αποζημίωση, ο φορέας αυτός *δεν οφείλει* να επιβάλει μέτρα καταναγκασμού στον οικείο αερομεταφορέα προκειμένου να τον υποχρεώσει να καταβάλει την αποζημίωση αυτή» [21].

29. Η ερμηνεία αυτή βασίζεται σε τρεις εκτιμήσεις που ανέπτυξε το Δικαστήριο στο πρώτο μέρος του σκεπτικού του. Η πρώτη από τις εκτιμήσεις αυτές αφορά το ίδιο το γράμμα του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004 (σκέψεις 28 έως 32 της αποφάσεως Ruijssenaars κ.λπ.), η δεύτερη αφορά τους σκοπούς του κανονισμού αυτού (σκέψη 33 της αποφάσεως Ruijssenaars κ.λπ.) και, τέλος, η τρίτη αφορά τη διάρθρωση των καθηκόντων που ανατίθενται αντίστοιχα στους εθνικούς φορείς και στα εθνικά δικαστήρια (σκέψη 35 της αποφάσεως Ruijssenaars κ.λπ.) [22]. Στο τέλος του σκεπτικού του, το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να παρέχουν στους εθνικούς φορείς τους την εξουσία να λαμβάνουν μέτρα καταναγκασμού κατά των αερομεταφορέων προκειμένου να επιτύχουν την καταβολή της αποζημίωσης που οφείλεται στους επιβάτες. Το Δικαστήριο έκρινε ότι με την ερμηνεία αυτή αποφεύγεται το ενδεχόμενο αποκλινουσών εκτιμήσεων, βλαπτικών για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, μεταξύ, αφενός, των εθνικών φορέων οι οποίοι είναι αρμόδιοι για την εξέταση των ατομικών καταγγελιών και, αφετέρου, των εθνικών

[19] Βλ. σκέψη 106 της ίδιας αποφάσεως. Το Δικαστήριο επισήμανε, όσον αφορά την ερμηνεία της έννοιας των «έκτακτων περιστάσεων», που χρησιμοποιείται στον κανονισμό 1177/2010 για τις θαλάσσιες μεταφορές, την πρόθεση του νομοθέτη της Ένωσης να υιοθετήσει «ενιαία προσέγγιση», ενσωματώνοντας τη νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.

[20] Το υποβληθέν ερώτημα δεν αφορά την περαιτέρω αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 12 του ίδιου κανονισμού.

[21] Η υπογράμμιση δική μου.

[22] Το Δικαστήριο παραπέμπει εν προκειμένω στη δεύτερη περίοδο της αιτιολογικής σκέψης 22 του κανονισμού 261/2004, καθώς και στη νομολογία του Δικαστηρίου και, ειδικότερα, στις αποφάσεις της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ. (C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 44), και της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 51).

δικαστηρίων τα οποία επιλαμβάνονται ατομικών προσφυγών με αντικείμενο την καταβολή της προβλεπόμενης στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 αποζημίωσης (σκέψη 34 της αποφάσεως Ruijssenaars κ.λπ.).

30. Ωστόσο, στο δεύτερο μέρος του σκεπτικού του, το Δικαστήριο προσέθεσε ένα obiter dictum, το οποίο έχει ως εξής:

«*Πάντως*, λαμβανομένων υπόψη των ως άνω σκοπών καθώς και του περιθωρίου ελιγμών το οποίο διαθέτουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο ανάθεσης των αρμοδιοτήτων που επιθυμούν να παράσχουν προς τους φορείς του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 […] *τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα, ως αντιστάθμισμα για την ανεπαρκή προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, να εξουσιοδοτούν τον φορέα του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού να λαμβάνει μέτρα κατόπιν υποβολής ατομικών καταγγελιών*.» [23]

31. Η σκέψη αυτή πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αντανακλά την εκτίμηση του Δικαστηρίου ότι τα κράτη μέλη *μπορούν* να παρέχουν στους εθνικούς φορείς τους που είναι αρμόδιοι για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού εξουσία έκδοσης διαταγών στο πλαίσιο της αποστολής που τους αναθέτει το άρθρο 16 του εν λόγω κανονισμού.

32. Στο πλαίσιο της υπό κρίση διαφοράς, ενώ η LOT στηρίζεται στο πρώτο μέρος του σκεπτικού του Δικαστηρίου στην απόφαση Ruijssenaars κ.λπ. για να αμφισβητήσει την παροχή μιας τέτοιας εξουσίας στην Επιθεώρηση για την προστασία των καταναλωτών, η τελευταία στηρίζεται, αντιθέτως, στο δεύτερο μέρος του σκεπτικού αυτού για να θεμελιώσει την εξουσία που της έχει παρασχεθεί συναφώς από την εθνική ρύθμιση. Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο καλείται να αποσαφηνίσει το περιεχόμενο αυτού του obiter dictum. Για τους σκοπούς της αποσαφήνισης αυτής, προτείνω στο Δικαστήριο να λάβει υπόψη, σύμφωνα με την πάγια νομολογία του, το γράμμα του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004, αλλά και την οικονομία και τους σκοπούς του κανονισμού αυτού, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη και τις αρχές που έχει διατυπώσει ήδη το Δικαστήριο στη νομολογία του.

33. Η αποσαφήνιση αυτή είναι ουσιώδους σημασίας, καθόσον οι πρακτικές συνέπειες που απορρέουν από τις εξουσίες που διαθέτουν οι εθνικοί φορείς είναι μεγάλες, ιδίως για τους χιλιάδες επιβάτες που πλήττονται κάθε χρόνο από τη ματαίωση ή τη μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης τους. Η αποσαφήνιση αυτή θα παράσχει επίσης τη δυνατότητα ανταπόκρισης στα αιτήματα της Επιτροπής, η οποία δεν έχει παύσει να επισημαίνει τις δυσκολίες εφαρμογής του κανονισμού αυτού λόγω της έλλειψης ενιαίας ερμηνείας και συνεκτικής επιβολής του σε εθνικό επίπεδο και η οποία θεωρεί ότι απαιτούνται βελτιώσεις προκειμένου να εξασφαλιστούν σαφή και ευπρόσιτα μέσα χειρισμού των καταγγελιών [24].

1. Το γράμμα του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004

34. Στο άρθρο 16 του κανονισμού 261/2004, ο νομοθέτης της Ένωσης θεσπίζει τους κανόνες που εφαρμόζονται σε περίπτωση «παράβασης» των διατάξεων του κανονισμού αυτού.

[23] Σκέψη 36 της αποφάσεως Ruijssenaars κ.λπ., η υπογράμμιση δική μου.

[24] Πρβλ. Λευκή Βίβλο της Επιτροπής, της 1ης Ιουλίου 2011, με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» [COM(2011) 144 τελικό/2, σ. 26].

35. Πρώτον, το άρθρο 16, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού απαιτεί κάθε κράτος μέλος να ορίσει «το φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού» όσον αφορά τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός του καθώς και για τις πτήσεις από τρίτες χώρες προς αερολιμένες σε αυτό το έδαφος, στον οποίο εναπόκειται, όπου αρμόζει, να λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών. Μολονότι ο νομοθέτης της Ένωσης ορίζει επακριβώς την έκταση της κατά τόπον αρμοδιότητας του εν λόγω φορέα, διαπιστώνω ότι δεν διευκρινίζει τους όρους και τον τρόπο κατά τον οποίο ο φορέας αυτός πρέπει να ασκεί την αποστολή του και να διασφαλίζει το «να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών» [25]. Επιπλέον, επισημαίνω ότι η τελευταία αυτή φράση –«να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών»– έχει προδήλως ευρύ περιεχόμενο. Καλύπτει τόσο την προάσπιση των συλλογικών συμφερόντων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών όσο και την προάσπιση των ατομικών συμφερόντων τους. Η δε αιτιολογική σκέψη 22 του κανονισμού 261/2004, στην οποία εκτίθενται οι εκτιμήσεις στις οποίες βασίστηκε ο νομοθέτης της Ένωσης για να θεσπίσει το άρθρο 16, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, δεν παρέχει περαιτέρω διευκρινίσεις ως προς αυτό.

36. Υπό τις συνθήκες αυτές, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, σύμφωνα με το άρθρο 16, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, τα κράτη μέλη διαθέτουν ένα περιθώριο ελιγμών όσον αφορά τις αρμοδιότητες που επιθυμούν να παράσχουν στους εθνικούς φορείς τους για την προάσπιση των δικαιωμάτων των επιβατών, στο οποίο άλλωστε αναφέρθηκε ρητά το Δικαστήριο στη σκέψη 36 της αποφάσεως Ruijssenaars κ.λπ.

37. Στο μέτρο που το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 αναγνωρίζει το δικαίωμα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε αποζημίωση σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης τους, τίποτα δεν εμποδίζει, κατά τη γνώμη μου, ένα κράτος μέλος να παράσχει στον εθνικό φορέα του την εξουσία να διατάσσει τον αερομεταφορέα να καταβάλλει την οφειλόμενη αποζημίωση, προκειμένου να διασφαλίζεται ο σεβασμός του δικαιώματος αυτού. Η έλλειψη σεβασμού του εν λόγω δικαιώματος συνιστά όχι μόνον παράβαση των συμβατικών υποχρεώσεων που υπέχουν οι αερομεταφορείς, αλλά και παράβαση της ορθής εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.

38. Δεύτερον, όσον αφορά τις διατάξεις του άρθρου 16, παράγραφοι 2 και 3, του κανονισμού 261/2004, φρονώ ότι δεν έχουν ούτε ως αντικείμενο ούτε ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της έκτασης των αρμοδιοτήτων που μπορούν να αναθέσουν τα κράτη μέλη στους εθνικούς φορείς τους.

39. Αφενός, υπενθυμίζω ότι, κατά το άρθρο 16, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού, «κάθε επιβάτης μπορεί να υποβάλλει καταγγελία σε οιοδήποτε φορέα έχει ορισθεί κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1, ή σε οιοδήποτε αρμόδιο φορέα έχει ορίσει ένα κράτος μέλος, σχετικά με τυχόν παράβαση του [εν λόγω] κανονισμού σε οποιοδήποτε αερολιμένα του εδάφους κράτους μέλους ή σχετικά με οιαδήποτε πτήση από τρίτη χώρα προς αερολιμένα του εδάφους κράτους μέλους».

40. Τόσο δε από την απόφαση Ruijssenaars κ.λπ., σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού 261/2004, όσο και από την απόφαση Irish Ferries, σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού 1177/2010, προκύπτει ότι η «καταγγελία» που αναφέρεται στο άρθρο 16, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004 διαφέρει, ως προς τη φύση και το περιεχόμενό της, από

[25] Αυτό διακρίνει τον κανονισμό 261/2004 από τους λοιπούς κανονισμούς. Συγκεκριμένα, για τους άλλους τρόπους μεταφοράς, ο νομοθέτης της Ένωσης απαιτεί ο εθνικός φορέας να είναι ανεξάρτητος από τον μεταφορέα ή τον διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής του, αποφάσεων χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεών του. Βλ., παραδείγματος χάριν, άρθρο 25, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1177/2010, άρθρο 31, παράγραφος 2, του κανονισμού 2021/782 και άρθρο 28, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 181/2011.

την αίτηση που υποβάλλει ο επιβάτης ατομικά για την καταβολή της αποζημίωσης που του οφείλεται λόγω ματαίωσης της υπηρεσίας μεταφοράς του. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Δικαστήριο, η καταγγελία αυτή αφορά την αναφορά στην οποία προβαίνει ο επιβάτης προκειμένου να γνωστοποιήσει στον αρμόδιο φορέα την προβαλλόμενη παράβαση υποχρέωσης την οποία υπέχουν οι μεταφορείς με σκοπό να συμβάλει στην ορθή εφαρμογή, εν γένει, των εν λόγω κανονισμών. Το Δικαστήριο, στην απόφαση Ruijssenaars κ.λπ., υπογραμμίζει ότι μια τέτοια καταγγελία δεν απαιτεί «ενέργεια του [εθνικού] φορέα […] ώστε να διασφαλιστεί το δικαίωμα αποζημίωσης κάθε επιβάτη χωριστά» [26] και διευκρινίζει, στην υπόθεση Irish Ferries, ότι ο μεταφορέας «διαθέτει ένα περιθώριο διακριτικής ευχέρειας ως προς τη συνέχεια που θα δώσει στην εν λόγω επισήμανση» [27].

41. Αφετέρου, υπενθυμίζω ότι, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 16, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, «[ο]ι κυρώσεις που προβλέπουν τα κράτη μέλη για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές». Οι κυρώσεις αυτές διακρίνονται σαφώς, λόγω της φύσης και του περιεχομένου τους, από τα μέτρα καταναγκασμού με τα οποία ο εθνικός φορέας επιδιώκει την καταβολή της κατ' αποκοπήν αποζημίωσης που οφείλεται στον επιβάτη αεροπορικών μεταφορών λόγω της ματαίωσης της πτήσης του. Συναφώς, στην απόφαση Ruijssenaars κ.λπ., το Δικαστήριο έκρινε ότι οι «κυρώσεις» στις οποίες αναφέρεται ο νομοθέτης της Ένωσης στο άρθρο αυτό πρέπει να νοούνται ως μέτρα που λαμβάνει ο εθνικός φορέας λόγω των παραβάσεων που διαπιστώνει στο πλαίσιο άσκησης της αποστολής γενικής εποπτείας που του έχει ανατεθεί, «και όχι ως μέτρα διοικητικού καταναγκασμού επιβαλλόμενα υποχρεωτικώς σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση» [28].

42. Μολονότι, όπως επισήμανε το Δικαστήριο, οι διατάξεις του άρθρου 16, παράγραφοι 2 και 3, του κανονισμού 261/2004 διευκρινίζουν «τις διάφορες πτυχές που απορρέουν από το καθήκον με το οποίο είναι επιφορτισμένος ο φορέας της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου» [29], εντούτοις, δεν μπορούν να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι αποκλείουν τη δυνατότητα ανάθεσης στον εθνικό φορέα άλλων αρμοδιοτήτων πέραν εκείνων που αφορούν την επεξεργασία των αναφορών που περιέρχονται σε γνώση του και την επιβολή κυρώσεων.

43. Επομένως, ελλείψει κανόνων του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη διαθέτουν περιθώριο ελιγμών όσον αφορά την ανάθεση στον εν λόγω εθνικό φορέα αρμοδιοτήτων για τη διασφάλιση του σεβασμού των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, και λαμβανομένου υπόψη του γράμματος του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004, τίποτα δεν εμποδίζει ένα κράτος μέλος να παράσχει στον εν λόγω φορέα την εξουσία να διατάσσει έναν αερομεταφορέα να καταβάλει την αποζημίωση που οφείλεται σε επιβάτη, σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 7 του κανονισμού αυτού.

44. Φρονώ δε ότι η ερμηνεία αυτή ενισχύεται τόσο από την οικονομία όσο και από τους σκοπούς του εν λόγω κανονισμού.

[26] Απόφαση Ruijssenaars κ.λπ. (σκέψη 31).

[27] Απόφαση Irish Ferries (σκέψη 118).

[28] Απόφαση Ruijssenaars κ.λπ. (σκέψη 32).

[29] Απόφαση Ruijssenaars κ.λπ. (σκέψη 30).

2. Η οικονομία και οι σκοποί του κανονισμού 261/2004

45. Η έκταση των καθηκόντων που ανατίθενται στον εθνικό φορέα πρέπει επίσης να εκτιμηθεί υπό το πρίσμα της φύσης της αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 και των σκοπών που επιδιώκει ο νομοθέτης της Ένωσης.

46. Η αποζημίωση αυτή χαρακτηρίζεται από το Δικαστήριο στην απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Rusu, ως κατ' αποκοπήν, τυποποιημένη και άμεση [30]. Για να χρησιμοποιήσω τη διατύπωση της αποφάσεως Irish Ferries, πρόκειται για «χρηματική αξίωση της οποίας την ικανοποίηση μπορεί να ζητήσει [ο επιβάτης] από τον μεταφορέα απλώς και μόνον επειδή πληρούνται οι προϋποθέσεις του [άρθρου 19 του κανονισμού 1177/2010]» [31]. Συγκεκριμένα, σε περίπτωση που η ματαίωση της πτήσης δεν έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, το ποσό της αποζημίωσης ορίζεται σύμφωνα με τις κλίμακες του άρθρου 7, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού αυτού. Οι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών λαμβάνουν αποζημίωση ύψους 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων (στοιχείο α'), 400 ευρώ για τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων (στοιχείο β') και, τέλος, 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα ανωτέρω στοιχεία. Εξάλλου, η αποζημίωση μειώνεται κατά το ήμισυ, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, σε περίπτωση μεταφοράς του επιβάτη με άλλη πτήση. Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι «[τ]α ως άνω κατ' αποκοπήν ποσά έχουν σκοπό την αποκατάσταση μόνο των ζημιών που είναι σχεδόν πανομοιότυπες για όλους τους ενδιαφερόμενους επιβάτες» [32]. Στις περιπτώσεις αυτές, τόσο οι επιβάτες όσο και οι αερομεταφορείς μπορούν να προσδιορίσουν το ποσό της οφειλόμενης αποζημίωσης, καθώς αυτό δεν αξιολογείται κατά περίπτωση ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες κάθε επιβάτη, αλλά εξαρτάται αποκλειστικά από την απόσταση και τον προορισμό της συγκεκριμένης πτήσης [33]. Υπό τις συνθήκες αυτές, με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία το δικαίωμα αποζημίωσης αμφισβητείται βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και απαιτεί εκτιμήσεις νομικής φύσεως όσον αφορά την ύπαρξη, παραδείγματος χάριν, «έκτακτ[ων] περιστάσε[ων]», ο εθνικός φορέας φρονώ ότι είναι κάλλιστα σε θέση να αξιολογήσει το βάσιμο της απαιτήσεως και, κατά περίπτωση, το ποσό αυτής για τους σκοπούς της λήψης μέτρου καταναγκασμού.

47. Επιπλέον, φρονώ ότι μια τέτοια ανάθεση αρμοδιοτήτων συμβάλλει στους σκοπούς που επιδιώκει ο νομοθέτης της Ένωσης στο πλαίσιο του κανονισμού 261/2004. Ο κανονισμός αυτός αποσκοπεί, σύμφωνα με τις αιτιολογικές του σκέψεις 1, 2, 4 και 12, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών οι οποίοι υφίστανται σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία λόγω ματαίωσης της πτήσης τους [34]. Το Δικαστήριο έχει επανειλημμένως κρίνει ότι τα ποσά τα οποία ορίζει το άρθρο 7, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού αποσκοπούν στην αποκατάσταση, με τυποποιημένο και άμεσο τρόπο, των ζημιών που συνίστανται στην ταλαιπωρία αυτή, «χωρίς [οι επιβάτες] να είναι αναγκασμένοι να υποστούν την επιβάρυνση που εκ φύσεως συνεπάγεται η άσκηση αγωγής αποζημίωσης ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων» [35]. Συναφώς, στην υπόθεση Irish Ferries, το Δικαστήριο προσέθεσε

[30] C-354/18 (στο εξής: απόφαση Rusu, EU:C:2019:637, σκέψεις 28 και 34 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[31] Απόφαση Irish Ferries (σκέψη 118).

[32] Απόφαση Rusu (σκέψη 30 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[33] Στην απόφαση Rusu, το Δικαστήριο έκρινε ότι «ούτε το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 ούτε ο κανονισμός αυτός στο σύνολό του προβλέπουν την αποκατάσταση των ατομικών ζημιών που είναι σύμφυτες προς τον λόγο της μετακινήσεως των ενδιαφερόμενων επιβατών, των οποίων η αποκατάσταση προϋποθέτει την κατά περίπτωση εκτίμηση της εκτάσεως της προκληθείσας βλάβης και για τις οποίες, επομένως, η αποζημίωση μπορεί να υπολογιστεί μόνον εκ των υστέρων και κατά τρόπο εξατομικευμένο» (σκέψη 31).

[34] Βλ. απόφαση Ruijssenaars κ.λπ. (σκέψη 33) και απόφαση Rusu (σκέψη 26 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[35] Απόφαση Rusu (σκέψη 28 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

ότι η αποζημίωση που προβλέπεται με πανομοιότυπους όρους στο άρθρο 19 του κανονισμού 1177/2010 μπορεί, «ως εκ της φύσεώς τ[ης], να αντιμετωπίσ[ει] άμεσα ορισμένους από τους λόγους ταλαιπωρίας που υφίστανται οι επιβάτες σε περίπτωση ματαίωσης μιας υπηρεσίας μεταφοράς, εξασφαλίζοντάς τους έτσι το υψηλό επίπεδο προστασίας που επιδιώκει ο κανονισμός αυτός» [36].

48. Φρονώ ότι μέτρο όπως το προβλεπόμενο από την επίμαχη εθνική ρύθμιση συμβάλλει στην απλότητα, στην ταχύτητα και στην αποτελεσματικότητα της διαδικασίας αποζημίωσης, παρέχοντας στον ενδιαφερόμενο επιβάτη αεροπορικών μεταφορών τη δυνατότητα να αποφύγει την άσκηση ενδίκου βοηθήματος ενώπιον των αρμόδιων δικαστικών αρχών για την καταβολή της αποζημίωσης που του οφείλεται, το οποίο ενδέχεται να συνεπάγεται χρονοβόρες και ενίοτε πιο περίπλοκες διαδικασίες. Ως εκ τούτου, φρονώ ότι ένα τέτοιο μέτρο εγγυάται υψηλό επίπεδο προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, αποτρέποντας ταυτόχρονα τη συμφόρηση των δικαστηρίων λαμβανομένου υπόψη του εξαιρετικά μεγάλου αριθμού αιτημάτων αποζημίωσης.

49. Επιπλέον, υπενθυμίζεται ότι η αναγνώριση μιας τέτοιας αρμοδιότητας στον εθνικό φορέα δεν στερεί ούτε από τους επιβάτες ούτε από τους αερομεταφορείς τη δυνατότητα άσκησης ενδίκου βοηθήματος ενώπιον του αρμόδιου εθνικού δικαστηρίου, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται από το εθνικό δίκαιο [37]. Οι επιβάτες μπορούν να προσφύγουν στο αρμόδιο δικαστήριο για να ζητήσουν την καταβολή της προβλεπόμενης στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 αποζημίωσης και, κατά τον ίδιο τρόπο, οι αερομεταφορείς πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αμφισβητήσουν το βάσιμο της αποζημίωσης που τους ζητείται.

50. Συγκεκριμένα, υπενθυμίζω ότι στην απόφαση της 22ας Νοεμβρίου 2012, Cuadrench Moré [38], το Δικαστήριο έκρινε ότι, «σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως και υπό την επιφύλαξη ότι αυτή οφείλεται σε εξαιρετικές περιστάσεις οι οποίες θα ήταν αδύνατον να έχουν αποφευχθεί έστω και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, τα άρθρα 5 και 7 του κανονισμού 261/2004 αναγνωρίζουν υπέρ των επιβατών δικαίωμα προς αποζημίωση το οποίο ποικίλλει ανάλογα με την απόσταση και τον προορισμό της συγκεκριμένης πτήσεως, *δικαίωμα το οποίο μπορούν να επικαλεστούν οι επιβάτες εν ανάγκη ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων*» [39]. Επιπλέον, το Δικαστήριο προσέθεσε ότι, «ελλείψει κανονιστικής ρυθμίσεως της Ένωσης επί του θέματος, εναπόκειται στην έννομη τάξη κάθε κράτους μέλους να ρυθμίζει τις δικονομικές προϋποθέσεις περί τα μέσα ένδικης προστασίας προς διασφάλιση των δικαιωμάτων τα οποία αντλούν οι πολίτες από το δίκαιο της Ένωσης, εφόσον οι συναφείς δικονομικές προϋποθέσεις δεν παραβιάζουν τις αρχές της ισοδυναμίας και της αποτελεσματικότητας» [40].

51. Βεβαίως, στη σκέψη 34 της αποφάσεως Ruijssenaars κ.λπ., το Δικαστήριο υπογράμμισε τον κίνδυνο αποκλινουσών εκτιμήσεων, στο πλαίσιο της εξέτασης της ίδιας ατομικής περίπτωσης, μεταξύ, αφενός, του εθνικού φορέα και, αφετέρου, του εθνικού δικαστηρίου. Επιπλέον, υφίσταται περαιτέρω ο κίνδυνος παράλληλης κίνησης δύο διαδικασιών με σκοπό την καταβολή της οφειλόμενης αποζημίωσης, η μία ενώπιον του εθνικού φορέα και η άλλη ενώπιον του εθνικού

36 Απόφαση Irish Ferries (σκέψεις 152 και 154).

37 Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής – Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ 2016, C 214, σ. 5) (σημεία 8 επ.).

38 C-139/11 (EU:C:2012:741).

39 Σκέψη 23 της εν λόγω αποφάσεως, η υπογράμμιση δική μου.

40 Σκέψη 25 της εν λόγω αποφάσεως.

δικαστηρίου. Ωστόσο, φρονώ ότι τα κράτη μέλη μπορούν να μετριάσουν τον κίνδυνο αυτό με τη θέσπιση διαδικαστικών μέτρων που να διασφαλίζουν τον συντονισμό των διοικητικών και των δικαστικών διαδικασιών. Ελλείψει σχετικής ρύθμισης της Ένωσης και λαμβανομένου υπόψη του περιθωρίου ελιγμών που διαθέτουν τα κράτη μέλη όσον αφορά τις αρμοδιότητες που επιθυμούν να αναθέσουν στον εθνικό φορέα, εναπόκειται στην εσωτερική έννομη τάξη κάθε κράτους μέλους να θεσπίσει αυτούς τους διαδικαστικούς κανόνες.

52. Εν προκειμένω, επισημαίνω ότι κανένα στοιχείο της αποφάσεως περί παραπομπής και των παρατηρήσεων που κατέθεσε η Ουγγρική Κυβέρνηση δεν υποδηλώνει ότι η ανάθεση μιας τέτοιας αρμοδιότητας στην Επιθεώρηση για την προστασία των καταναλωτών μπορεί να θίξει το δικαίωμα των επιβατών και των αερομεταφορέων να προσφεύγουν ενώπιον των δικαστικών αρχών ή να προκαλέσει κίνδυνο αποκλίσεων στο πλαίσιο της εκτίμησης της ίδιας ατομικής περίπτωσης μεταξύ των δύο αυτών αρχών.

53. Κατά συνέπεια, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των στοιχείων αυτών, προτείνω στο Δικαστήριο να αποφανθεί ότι το άρθρο 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση δυνάμει της οποίας το κράτος μέλος παρέχει στον εθνικό φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού την εξουσία να διατάσσει έναν αερομεταφορέα να καταβάλει την αποζημίωση που οφείλεται σε επιβάτη λόγω ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης του, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι η ρύθμιση αυτή δεν στερεί ούτε από τον εν λόγω επιβάτη ούτε από τον εν λόγω μεταφορέα τη δυνατότητα να προσφύγουν ενώπιον του αρμόδιου εθνικού δικαστηρίου, ο πρώτος για να αξιώσει την εν λόγω αποζημίωση και ο δεύτερος για να αμφισβητήσει το βάσιμό της. Εναπόκειται στο κράτος μέλος, στο πλαίσιο της δικονομικής αυτονομίας του, να θεσπίσει κανόνες για τη διασφάλιση του συντονισμού των διαδικασιών ενώπιον του εθνικού φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού και ενώπιον του αρμόδιου εθνικού δικαστηρίου.

3. Τελική παρατήρηση

54. Προτού ολοκληρώσω την ανάλυσή μου, φρονώ ότι είναι ενδιαφέρον να επισημανθεί ότι, στο παρόν στάδιο εξέλιξης του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη κάνουν χρήση των περιθωρίου ελιγμών που τους αναγνωρίζεται κατ' εφαρμογήν του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004.

55. Όπως προκύπτει από μια συγκριτική ανάλυση των διαφόρων εθνικών νομοθεσιών [41], τα κράτη μέλη εμπλέκουν στη διαδικασία αυτή όχι μόνον τους εθνικούς φορείς τους και τα εθνικά δικαστήρια, αλλά και τους φορείς που είναι αρμόδιοι για την προστασία των καταναλωτών καθώς και εκείνους που είναι αρμόδιοι για την εναλλακτική επίλυση καταναλωτικών διαφορών [42] ή για την επίλυση μικροδιαφορών.

[41] Πρβλ. έκθεση της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών της Επιτροπής, Kouris, S., «Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU» (Μελέτη σχετικά με το υφιστάμενο επίπεδο προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Βρυξέλλες, 2020, MOVE/B5/2018-541, σημεία 5.5 επ., διαθέσιμη στην ακόλουθη ηλεκτρονική διεύθυνση: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1.

[42] Οι εν λόγω φορείς ορίζονται βάσει της οδηγίας 2013/11/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, για την εναλλακτική επίλυση καταναλωτικών διαφορών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και της οδηγίας 2009/22/ΕΚ (οδηγία ΕΕΚΔ) (ΕΕ 2013, L 165, σ. 63). Σύμφωνα με το άρθρο 1, η εν λόγω οδηγία έχει ως σκοπό να διασφαλίσει ότι οι καταναλωτές έχουν τη δυνατότητα να υποβάλλουν, προαιρετικά, καταγγελίες κατά εμπόρων μέσω διαδικασιών εναλλακτικής επίλυσης διαφορών. Πρβλ. αποφάσεις της 14ης Ιουνίου 2017, Menini και Rampanelli (C-75/16, EU:C:2017:457, σκέψεις 39 και 40), και της 25ης Ιουνίου 2020, Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände (C-380/19, EU:C:2020:498, σκέψη 26).

56. Ορισμένα κράτη μέλη επέλεξαν να ορίσουν ως εθνικό φορέα αρμόδιο για την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 την εθνική τους αρχή πολιτικής αεροπορίας [43], ενώ άλλα προτίμησαν να αναθέσουν το έργο αυτό στην εθνική τους αρχή προστασίας των καταναλωτών, η οποία, επομένως, μπορεί να είναι αρμόδια για την εφαρμογή των κανονισμών σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, αλλά και των επιβατών σιδηροδρομικών, θαλάσσιων ή χερσαίων μεταφορών [44]. Ομοίως, ορισμένα κράτη μέλη αναθέτουν στον εθνικό φορέα τους που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού την αποστολή να μεριμνά για την ορθή εφαρμογή του κανονισμού προς το γενικό συμφέρον των επιβατών, πράγμα που μπορεί να περιλαμβάνει καθήκοντα εποπτείας (μέσω, παραδείγματος χάριν, επιτόπιων επιθεωρήσεων ή ελέγχων), καθήκοντα ελέγχου (έλεγχο των πληροφοριών που δημοσιεύονται ή κοινοποιούνται από τον αερομεταφορέα στους επιβάτες προκειμένου να διορθώνονται τυχόν εσφαλμένες, παραπλανητικές ή ελλιπείς πληροφορίες), σύνταξη εκθέσεων δραστηριοτήτων, ανταλλαγή πληροφοριών και διασυνοριακή συνεργασία με τους άλλους εθνικούς φορείς, ενώ άλλα κράτη μέλη τους παρέχουν τη δυνατότητα να εξετάζουν και να χειρίζονται ατομικές καταγγελίες επιβατών προκειμένου να διασφαλίζουν το δικαίωμά τους σε αποζημίωση, ή ακόμη τους αναθέτουν την εξωδικαστική διευθέτηση των διαφορών [45].

57. Τέλος, υπογραμμίζω ότι το περιθώριο ελιγμών που παρέχεται στα κράτη μέλη για την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών αναγνωρίζεται στα κράτη μέλη και στο πλαίσιο των κανονισμών για την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών με αναπηρία στις αεροπορικές μεταφορές και των επιβατών που ταξιδεύουν σιδηροδρομικώς, διά θαλάσσης ή με λεωφορείο και πούλμαν. Οι εν λόγω κανονισμοί διασφαλίζουν παρεμφερείς τύπους δικαιωμάτων (δικαιώματα πληροφόρησης, επιστροφής χρημάτων, μεταφοράς με άλλη πτήση, φροντίδας κατά την αναμονή ταξιδίου και αποζημίωσης υπό ορισμένους όρους). Όποιος και αν είναι ο σχετικός τρόπος μεταφοράς, ο νομοθέτης της Ένωσης απαιτεί από τα κράτη μέλη να ορίσουν «φορέα ή φορείς» που είναι αρμόδιοι για τη διασφάλιση της εφαρμογής του σχετικού κανονισμού και για τη λήψη των μέτρων που είναι αναγκαία για να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών [46]. Ο εν λόγω νομοθέτης θεσπίζει την απαίτηση αυτή με σχεδόν πανομοιότυπους όρους [47] και κανένα από τα νομοθετήματα που εκδόθηκαν ακόμη και πρόσφατα δεν καταδεικνύει πρόθεση του νομοθέτη να ρυθμίσει αυστηρότερα τη φύση των αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στον εθνικό φορέα ή να περιορίσει την έκτασή τους. Αντιθέτως, στο πλαίσιο του κανονισμού 2021/782, ο οποίος αποτελεί το πλέον πρόσφατο και ακριβές νομοθέτημα για την

[43] Αυτό συμβαίνει, παραδείγματος χάριν, στο Βασίλειο της Δανίας, στην Ιρλανδία, στην Ελληνική Δημοκρατία, στη Γαλλική Δημοκρατία, στη Δημοκρατία της Κροατίας και στην Κυπριακή Δημοκρατία. Πρβλ. τις κοινοποιήσεις στις οποίες προέβησαν τα κράτη μέλη κατ' εφαρμογήν του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004.

[44] Αυτό συμβαίνει, παραδείγματος χάριν, στη Δημοκρατία της Εσθονίας, στο Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου, στην Ουγγαρία καθώς και στη Δημοκρατία της Φινλανδίας. Αντιθέτως, στη Γαλλική Δημοκρατία, παραδείγματος χάριν, η Direction générale de l'aviation civile (DGAC) [γενική διεύθυνση πολιτικής αεροπορίας] είναι υπεύθυνη για τη ρύθμιση των αεροπορικών μεταφορών, τη γενική εποπτεία και την παρακολούθηση της εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης στον τομέα της προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Κατόπιν των αναφορών των επιβατών, ο εν λόγω φορέας μπορεί να λάβει τα απαιτούμενα διορθωτικά μέτρα. Σε περίπτωση που διαπιστώνονται παραβάσεις, μπορούν να επιβληθούν κυρώσεις, υπό μορφή διοικητικών προστίμων, στους αερομεταφορείς που δεν συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κανονισμό 261/2004. Ωστόσο, η εν λόγω διεύθυνση δεν διασφαλίζει εξατομικευμένη παρακολούθηση των αναφορών που υποβάλλονται σε αυτή και η δράση της είναι ανεξάρτητη από την εξέταση των ατομικών αιτημάτων αποζημίωσης και επιστροφής χρημάτων από τους αερομεταφορείς. Για τον σκοπό αυτό, οι επιβάτες πρέπει να προσφύγουν στο αρμόδιο δικαστήριο σύμφωνα με τον κώδικα πολιτικής δικονομίας ή στον φορέα εναλλακτικής επίλυσης διαφορών.

[45] Πρβλ. έκθεση της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών της Επιτροπής, «Study on the EU Regulatory Framework for Passenger Rights: comparative analysis of good practices: final report» (Μελέτη σχετικά με το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών: συγκριτική ανάλυση ορθών πρακτικών: τελική έκθεση), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Βρυξέλλες, 2021, σημεία 4.60 επ., διαθέσιμη στην ακόλουθη ηλεκτρονική διεύθυνση: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1.

[46] Με εξαίρεση τον κανονισμό 261/2004, οι λοιποί κανονισμοί παρέχουν τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να ορίσουν πλείονες εθνικούς φορείς.

[47] Βλ., παραδείγματος χάριν, άρθρο 31, παράγραφος 1, του κανονισμού 2021/782 και άρθρο 14, παράγραφος 1, του κανονισμού 1107/2006.

προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών, ο νομοθέτης της Ένωσης παρέχει επίσης τη δυνατότητα στον εθνικό φορέα να ενεργεί ως φορέας εναλλακτικής επίλυσης καταναλωτικών διαφορών, κατά την έννοια της οδηγίας 2013/11 [48].

V. Πρόταση

58. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το Fővárosi Törvényszék (πρωτοδικείο Περιφέρειας Βουδαπέστης-Πρωτευούσης, Ουγγαρία) ως εξής:

Το άρθρο 16, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91, έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση δυνάμει της οποίας το κράτος μέλος παρέχει στον εθνικό φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού την εξουσία να διατάσσει έναν αερομεταφορέα να καταβάλει την αποζημίωση που οφείλεται σε επιβάτη λόγω ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης του, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι η ρύθμιση αυτή δεν στερεί ούτε από τον εν λόγω επιβάτη ούτε από τον εν λόγω μεταφορέα τη δυνατότητα να προσφύγουν ενώπιον του αρμόδιου εθνικού δικαστηρίου, ο πρώτος για να αξιώσει την εν λόγω αποζημίωση και ο δεύτερος για να αμφισβητήσει το βάσιμό της. Εναπόκειται στο κράτος μέλος, στο πλαίσιο της δικονομικής αυτονομίας του, να θεσπίσει κανόνες για τη διασφάλιση του συντονισμού των διαδικασιών ενώπιον του εθνικού φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού και ενώπιον του αρμόδιου εθνικού δικαστηρίου.

[48] Βλ. υποσημείωση 42.