Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
JEAN RICHARD DE LA TOUR
prednesené 28. apríla 2022 [1]

Vec C-597/20

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

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Fővárosi Törvényszék (Súd hlavného mesta Budapešť, Maďarsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 5 ods. 1 písm. c) a článok 7 – Náhrada cestujúcim – Článok 16 – Úloha vnútroštátneho orgánu zodpovedného za uplatňovanie nariadenia – Vnútroštátna právna úprava, ktorá tomuto orgánu priznáva právomoc uložiť leteckému dopravcovi povinnosť zaplatiť cestujúcemu náhradu“

I. Úvod

1. Môže členský štát podľa článku 16 ods. 1 a 2 nariadenia (ES) č. 261/2004 [2] priznať vnútroštátnemu orgánu zodpovednému za uplatňovanie tohto nariadenia právomoc uložiť leteckému dopravcovi povinnosť zaplatiť cestujúcemu náhradu za zrušenie alebo veľké meškanie jeho letu?

2. Odpoveď na túto otázku, ktorú predkladá Fővárosi Törvényszék (Súd hlavného mesta Budapešť, Maďarsko), by mala pomôcť objasniť právomoci udelené takémuto orgánu, a tak spresniť pôsobnosť zásad, ktoré Súdny dvor stanovil v rozsudku zo 17. marca 2016, Ruijssenaars a i. [3].

3. V týchto návrhoch vysvetlím dôvody, prečo sa domnievam, že takéto ustanovenie nebráni vnútroštátnej právnej úprave, na základe ktorej členský štát priznáva svojmu vnútroštátnemu orgánu takúto donucovaciu právomoc, ale iba za predpokladu, že táto právna úprava nezbavuje leteckého dopravcu možnosti podať žalobu na príslušný vnútroštátny súd a spochybniť priznanie nároku na náhradu, ktorá sa od neho požaduje.

[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, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

[3] C-145/15 a C-146/15, ďalej len „rozsudok Ruijssenaars a i.“, EU:C:2016:187.

II. Právny rámec

A. Právo Únie

4. V odôvodneniach 1, 21 a 22 nariadenia č. 261/2004 sa stanovuje:

„(1) Konanie [Európskej únie] v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa;

…

(21) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá pre sankcie uplatniteľné pri porušení ustanovení tohto nariadenia a zabezpečiť, aby boli tieto sankcie uplatňované; sankcie by mali byť účinné, primerané a odradzujúce;

(22) 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. Článok 5 tohto nariadenia, nazvaný „Zrušenie“, stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

…

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

…

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 uvedeného nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu“, stanovuje:

„1. 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;

c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

Pri stanovení vzdialenosti je základom posledné cieľové miesto, do ktorého cestujúci kvôli odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu príde neskôr ako je plánovaný čas príletu.

2. Keď sa cestujúcim ponúkne presmerovanie do ich cieľového miesta náhradným letom podľa článku 8, ktorého čas príletu nepresiahne plánovaný čas príletu pôvodne rezervovaného letu:

a) o dve hodiny v súvislosti so všetkými letmi na vzdialenosť 1 500 km alebo menej; alebo

b) o tri hodiny alebo viac v súvislosti so všetkými letmi v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkými ostatnými letmi od 1 500 km do 3 500 km; alebo

c) o štyri hodiny v súvislosti s letmi, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

prevádzkujúci letecký dopravca môže cestujúcim znížiť náhradu podľa odseku 1 o 50 %.

…“

7. Článok 16 toho istého nariadenia, nazvaný „Porušenia“, 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 letov z tretích krajín na také letiská. Tento orgán, podľa potreby, prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie rešpektovania práv cestujúcich. Členské štáty oznámia [Európskej 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. Maďarské právo

8. § 43/A ods. 2 a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény (zákon č. CLV z roku 1997 o ochrane spotrebiteľov) [4] z 15. decembra 1997 stanovuje:

„Orgán na ochranu spotrebiteľov – po tom, čo v prípade potreby kontaktuje letecký úrad – je zodpovedný za uplatňovanie nariadenia [(EÚ)] 2017/2394[[5]], pokiaľ ide o porušenia ustanovení nariadenia č. 261/2004 v rámci [Únie].“

9. Podľa § 47 ods. 1 písm. c) a i) tohto zákona má tento orgán možnosť uložiť dotknutému podniku povinnosť ukončiť v stanovenej lehote zistené nezrovnalosti alebo nedostatky, ako aj právo uložiť „pokuty na ochranu spotrebiteľa“.

[4] *Magyar Közlöny* 1997/119, ďalej len „zákon o ochrane spotrebiteľov“.

[5] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 12. decembra 2017 o spolupráci medzi národnými orgánmi zodpovednými za presadzovanie právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa a o zrušení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 345, 2017, s. 1).

III. Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

10. Po viac ako trojhodinovom meškaní letu z New Yorku (Spojené štáty) do Budapešti (Maďarsko) prevádzkovaného spoločnosťou Polskie Linie Lotnicze „LOT“ SA [6] sa viacerí cestujúci obrátili na Budapest Főváros Kormányhivatala (Vládny úrad pre hlavné mesto Budapešť – Inšpektorát ochrany spotrebiteľov, Maďarsko [7]) so žiadosťou, aby uvedenému dopravcovi uložil povinnosť zaplatiť im náhradu podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004 ako odškodnenie za porušenie článku 5 ods. 1 písm. c) uvedeného nariadenia.

11. Inšpektorát ochrany spotrebiteľov v rozhodnutí z 20. apríla 2020 konštatoval, že LOT porušila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 6 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, a uložil jej povinnosť zaplatiť uvedeným cestujúcim náhrady vo výške 600 eur, a v budúcnosti zaplatiť cestujúcim, ktorí podajú obdobnú sťažnosť, sumu stanovenej náhrady. Inšpektorát ochrany spotrebiteľov uvádza, že podľa § 43/A ods. 2 zákona o ochrane spotrebiteľov, ktorým sa preberajú požiadavky stanovené v článku 16 ods. 1 a 2 uvedeného nariadenia, je oprávnený donútiť leteckých dopravcov, aby v stanovenej lehote ukončili porušovanie uvedeného nariadenia.

12. Vnútroštátny súd, na ktorý bola podaná žaloba o neplatnosť tohto rozhodnutia, má pochybnosti, pokiaľ ide o rozsah právomocí, ktorými disponuje inšpektorát ochrany spotrebiteľov. Za týchto okolností rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Má sa článok 16 ods. 1 a 2 nariadenia [č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia, ktorému bola podaná individuálna sťažnosť cestujúceho, nemôže uložiť dotknutému leteckému dopravcovi povinnosť zaplatiť náhradu, ktorá prináleží cestujúcemu podľa nariadenia?“

13. LOT, inšpekcia ochrany spotrebiteľov, maďarská, holandská a poľská vláda, ako aj Komisia predložili písomné pripomienky. Títo účastníci konania tiež predniesli svoje ústne pripomienky na pojednávaní, ktoré sa konalo 2. februára 2022.

IV. Analýza

A. Úvodná poznámka

14. Posúdenie návrhu na začatie prejudiciálneho konania si vyžaduje, aby som hneď na úvod poznamenal, že je potrebné zohľadniť iné právne predpisy než tie, ktoré výslovne uvádza vnútroštátny súd.

15. Vynára sa otázka, ktorá sa týka ustanovení uvedených v nariadení 2017/2394, a obzvlášť jeho článku 9 ods. 4 písm. f).

16. Týmto nariadením sa totiž v súlade s jeho článkom 1 „stanovujú podmienky, za ktorých príslušné orgány, ktoré boli ich členskými štátmi určené ako zodpovedné za presadzovanie právnych predpisov Únie na ochranu záujmov spotrebiteľov, spolupracujú a koordinujú postupy

[6] Ďalej len „LOT“.

[7] Ďalej len „inšpektorát ochrany spotrebiteľov“.

medzi sebou a s Komisiou s cieľom presadzovať dodržiavanie týchto právnych predpisov a zabezpečiť hladké fungovanie vnútorného trhu, ako aj s cieľom posilniť ochranu ekonomických záujmov spotrebiteľov“.

17. Podľa článku 3 bodu 1 nariadenia 2017/2394 a prílohy, ktorá sa naň vzťahuje, „právne predpisy Únie na ochranu záujmov spotrebiteľov“ zahŕňajú ustanovenia uvedené v nariadení č. 261/2004.

18. V článku 9 ods. 4 písm. f) tohto nariadenia však normotvorca Únie stanovuje:

„Príslušné orgány [teda orgány verejnej moci so sídlom na národnej, regionálnej alebo miestnej úrovni a určené členským štátom ako zodpovedné za dodržiavanie právnych predpisov Únie na ochranu záujmov spotrebiteľov [8]] disponujú aspoň týmito právomocami:

…

f) právomoc dosiahnuť ukončenie alebo zákaz porušovania právnych predpisov, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie;

…“

19. Vzhľadom na tieto skutočnosti je otázne, či ustanovenia stanovené v tomto článku môžu byť relevantné na posúdenie povahy a rozsahu právomocí takto zverených vnútroštátnym orgánom na základe článku 16 nariadenia č. 261/2004.

20. Z dôvodov, ktoré hneď vysvetlím, zastávam názor, že takéto ustanovenia, ako sa vyjadrili účastníci konania na pojednávaní, sú pre analýzu zbytočné.

21. Nariadenie 2017/2394 sa totiž podľa jeho článku 2 ods. 1 vzťahuje „na porušovanie právnych predpisov v rámci Únie, rozšírené porušovanie právnych predpisov a rozšírené porušovanie právnych predpisov s rozmerom Únie, a to aj vtedy, keď sa tieto prípady porušovania právnych predpisov skončili pred začatím alebo ukončením presadzovania práva“. Z článku 3 tohto nariadenia pritom vyplýva, že všetky tieto porušovania sú definované tak, že odkazujú na konania alebo opomenutia, ktoré sú v rozpore s právnymi predpismi Únie na ochranu záujmov spotrebiteľov, ktoré spôsobili, spôsobujú alebo môžu spôsobiť ujmu na „kolektívnych záujmoch“ spotrebiteľov.

22. Komisia vo svojich výkladových usmerneniach [9] zdôraznila, že vnútroštátne orgány zodpovedné za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004 „musia plniť svoje povinnosti podľa [nariadenia (ES) č. 2006/2004 [10]], *keď ide o kolektívne záujmy spotrebiteľov* v cezhraničnom kontexte“ [11].

[8] Pojem „príslušný orgán“ je vymedzený v článku 3 bode 6 nariadenia 2017/2394.

[9] Oznámenie Komisie – Výkladové usmernenia k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (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, a k nariadeniu Rady (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd, zmenenému nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 (Ú. v. EÚ C 214, 2016, s. 5; Mim. vyd. 07/006, s. 246).

[10] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 27. októbra 2004 o spolupráci medzi národnými orgánmi zodpovednými za vynucovanie právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa („nariadenie o spolupráci v oblasti ochrany spotrebiteľov“) (Ú. v. EÚ L 364, 2004, s. 1). Zdôrazňujem, že toto nariadenie bolo zrušené nariadením 2017/2394.

[11] Pozri bod 7.3 tohto oznámenia. Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

23. Hoci vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004 pritom v rámci svojej prvoradej úlohy obhajuje kolektívne záujmy cestujúcich v leteckej doprave, otázka, ktorú predkladá vnútroštátny súd, bola sformulovaná vo veľmi odlišnom kontexte, ktorý sa týka ochrany individuálnych záujmov týchto cestujúcich. Právo na náhradu, ktoré normotvorca Únie zakotvuje v článku 7 tohto nariadenia, totiž vzniká na základe plnenia zmluvy o preprave uzavretej medzi cestujúcim a leteckým dopravcom. Donucovacia právomoc, ktorou by tento orgán disponoval na základe individuálnej sťažnosti, by teda nebola použitá v záujme skupiny jednotlivcov, ale konkrétneho právneho subjektu. Súdny dvor tak vo svojej judikatúre odkazuje na kolektívne záujmy spotrebiteľov ako na situáciu „prekračujúc[u] rámec vzťahov medzi účastníkmi sporu“ [12]. Pojmy „kolektívny záujem“ [13] a „individuálny záujem“ sa navzájom odlišujú. Z toho vyplýva, že existuje zjavný rozpor medzi kontextom, v ktorom sa vedie konanie vo veci samej, a situáciami, na ktoré sa vzťahuje nariadenie 2017/2394 a ktoré si predovšetkým vyžadujú splnenie cieľa tohto nariadenia chrániť „kolektívne záujmy spotrebiteľov ako celku“ [14].

24. Vzhľadom na tieto skutočnosti teda nie je na účely výkladu požadovaného vnútroštátnym súdom potrebné prihliadať na ustanovenia tohto nariadenia.

25. Vo svojej analýze budem naopak odkazovať na ustanovenia platných nariadení na ochranu práv cestujúcich so zdravotným postihnutím v leteckej doprave a cestujúcich v železničnej, námornej alebo autobusovej a autokarovej doprave. [15] Jednotlivé spôsoby dopravy nie sú, samozrejme, porovnateľné, a ako Súdny dvor uviedol v rozsudku z 2. septembra 2021, Irish Ferries [16], normotvorca Únie nemal v úmysle zabezpečiť rovnakú úroveň ochrany pre každý z týchto spôsobov dopravy. [17] Všetky tieto texty však podobne ako nariadenie č. 261/2004 stanovujú, že sa určí vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie dotknutého nariadenia. V rozsudku Irish Ferries Súdny dvor konštatoval úmysel normotvorcu Únie prijať „jednotný prístup“ k výkladu pojmov použitých v rámci každého z týchto nariadení. [18] Týka sa to napríklad pojmu „mimoriadne okolnosti“ používaného v oblasti práv cestujúcich tak v leteckej, ako aj

[12] Pozri napríklad rozsudok z 28. júla 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, bod 45).

[13] Pozri vymedzenie pojmu „záujem“ v LITTRÉ, E.: *Dictionnaire de la langue française*, Paris: L. Hachette, 1873 – 1874, ktorý proti sebe stavia „l'intérêt particulier ou privé ou personnel, l'avantage d'une personne [osobitný alebo súkromný alebo osobný záujem, výhodu osoby]“ a „l'intérêt public, l'avantage de l'État, de la société [verejný záujem, výhodu štátu, spoločnosti]“. Pozri tiež, ako je tento pojem definovaný v LALANDE, A.: *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, Paris: Presses universitaires de France, 1997, 4e éd., s. 531, v ktorej autorka tvrdí, že kolektívny záujem nie je napríklad doplnením individuálnych záujmov členov skupiny povolaní alebo skupiny podnikov, ale odkazuje na záujem skupiny jednotlivcov, ktorú nemožno posudzovať izolovane, lebo tvorí celok. Tento pojem sa používa v určitých vymedzených odvetviach, a najmä pri ochrane kolektívu, povolania alebo spotrebiteľov združeniami spotrebiteľov.

[14] Pozri rozsudok z 28. júla 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, bod 42).

[15] Pozri nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave (Ú. v. EÚ L 204, 2006, s. 1); nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 z 29. apríla 2021 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 172, 2021, s. 1); nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1177/2010 z 24. novembra 2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 334, 2010, s. 1), ako aj nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 zo 16. februára 2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 55, 2011, s. 1).

[16] C-570/19, ďalej len „rozsudok Irish Ferries“, EU:C:2021:664.

[17] Pozri body 143 a 145 tohto rozsudku, ako aj citovanú judikatúru.

[18] Pozri body 106 a 107 uvedeného rozsudku, ako aj citovanú judikatúru. Pozri tiež bielu knihu Komisie z 1. júla 2011 s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ [KOM(2011) 144 v konečnom znení], v ktorej Komisia uviedla, že je potrebné „zabezpečiť jednotný výklad právnych predpisov EÚ v oblasti práv cestujúcich a ich harmonizované a účinné presadzovanie s cieľom zaručiť rovnaké podmienky pre odvetvie dopravy a zároveň vytvorenie európskej normy pre bezpečnosť občanov“ (s. 26).

námornej doprave.[19] Považujem teda za potrebné prihliadnuť na ustanovenia, ktoré normotvorca Únie stanovil v týchto nariadeniach a ktoré sa týkajú právomoci vnútroštátneho orgánu zodpovedného za presadzovanie práv cestujúcich.

B. O prejudiciálnej otázke

26. Svojou jedinou prejudiciálnou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta Súdneho dvora, či sa má článok 16 ods. 1 a 2 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že bráni takej vnútroštátnej právnej úprave, podľa ktorej vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia má právomoc uložiť leteckým dopravcom povinnosť zaplatiť náhradu podľa článku 7 uvedeného nariadenia z dôvodu zrušenia letu.[20]

27. Ako som už uviedol, odpoveď na túto otázku musí pomôcť objasniť rozsah právomocí zverených tomuto vnútroštátnemu orgánu v súlade so zásadami, ktoré Súdny dvor už stanovil v rozsudku Ruijssenaars a i.

28. V rozsudku Ruijssenaars a i., ktorého výrok zopakujem, Súdny dvor rozhodol, že „článok 16 [nariadenia č. 261/2004] sa má vykladať v tom zmysle, že orgán, ktorý určí každý členský štát na základe odseku 1 tohto článku a ktorému bola predložená individuálna sťažnosť cestujúceho, ktorému letecký dopravca odmietol zaplatiť náhradu podľa článku 7 ods. 1 uvedeného nariadenia, *nie je povinný* prijať donucovacie opatrenia, ktorými sa tomuto dopravcovi uloží povinnosť zaplatiť túto náhradu“[21].

29. Tento výklad vychádza z troch úvah, ktoré Súdny dvor rozvinul v prvej časti svojho odôvodnenia. Prvá z týchto úvah sa týka samotného znenia článku 16 nariadenia č. 261/2004 (body 28 až 32 rozsudku Ruijssenaars a i.), druhá sa týka cieľov tohto nariadenia (bod 33 rozsudku Ruijssenaars a i.) a napokon tretia sa týka prepojenia úloh, ktoré sú zverené jednak vnútroštátnym orgánom a jednak vnútroštátnym súdom (bod 35 rozsudku Ruijssenaars a i.).[22] V závere svojho odôvodnenia dospel Súdny dvor k záveru, že normotvorca Únie neukladá členským štátom povinnosť priznať svojim vnútroštátnym orgánom právomoc prijať donucovacie opatrenia voči leteckým dopravcom spočívajúce v uložení povinnosti týmto dopravcom zaplatiť náhrady cestujúcim. Súdny dvor rozhodol, že takýto výklad umožňuje zabrániť akémukoľvek rozdielnemu posúdeniu, ktoré by poškodzovalo práva cestujúcich v leteckej doprave, jednak zo strany vnútroštátnych orgánov poverených vybavovaním individuálnych sťažností, a jednak zo strany vnútroštátnych súdov rozhodujúcich o individuálnych žalobách smerujúcich k uloženiu povinnosti zaplatiť náhrady podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004 (bod 34 rozsudku Ruijssenaars a i.).

[19] Pozri bod 106 toho istého rozsudku. Súdny dvor v ňom poukázal, pokiaľ ide o výklad pojmu „mimoriadne okolnosti“ použitého v nariadení č. 1177/2010 o námornej doprave, na úmysel normotvorcu Únie prijať „jednotný prístup“, ktorý zahŕňa judikatúru Súdneho dvora v oblasti práv cestujúcich v leteckej doprave.

[20] Položená otázka sa netýka ďalšej náhrady stanovenej v článku 12 toho istého nariadenia.

[21] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[22] Súdny dvor tu odkazuje na druhú vetu odôvodnenia 22 nariadenia č. 261/2004, ako aj na judikatúru Súdneho dvora a osobitne na rozsudky z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i. (C-83/10, EU:C:2011:652, bod 44), a z 31. januára 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 51).

30. V druhej časti svojho odôvodnenia však Súdny dvor doplnil *obiter dictum* v tomto znení:

„Vzhľadom na tieto ciele, ako aj mieru voľnej úvahy, ktorou disponujú členské štáty pri rozdeľovaní právomocí, ktoré chcú zveriť orgánom uvedeným v článku 16 ods. 1 nariadenia č. 261/2004… *majú členské štáty na účely nápravy nedostatkov ochrany práv cestujúcich v leteckej doprave preto možnosť zveriť orgánom uvedeným v článku 16 ods. 1 tohto nariadenia právomoc prijať opatrenia v nadväznosti na individuálne sťažnosti*.“ [23]

31. Tento bod treba chápať tak, že odzrkadľuje úvahu Súdneho dvora, že členské štáty *môžu* svojim vnútroštátnym orgánom zodpovedným za uplatňovanie tohto nariadenia udeliť právomoc vydávať príkazy v rámci úlohy, ktorú im zveruje článok 16 tohto nariadenia.

32. V rámci tohto sporu sa LOT odvoláva na prvú časť odôvodnenia Súdneho dvora v rozsudku Ruijssenaars a i. s cieľom spochybniť priznanie takejto právomoci inšpektorátu ochrany spotrebiteľov, pričom inšpektorát sa naopak odvoláva na druhú časť tohto odôvodnenia s cieľom využiť právomoc, ktorú mu takto priznáva vnútroštátna právna úprava. Úlohou Súdneho dvora je teda objasniť dosah tohto *obiter dicta*. V záujme tohto objasnenia navrhnem, aby Súdny dvor v súlade so svojou ustálenou judikatúrou zohľadnil ustanovenia článku 16 nariadenia č. 261/2004, ale aj systematiku a ciele tohto nariadenia, a to so zreteľom na zásady, ktoré Súdny dvor už stanovil vo svojej judikatúre.

33. Toto objasnenie má zásadný význam z hľadiska toho, že praktické dôsledky vyplývajúce z právomocí vnútroštátnych orgánov sú značné najmä pre tisíce cestujúcich, ktorí sú každoročne dotknutí zrušením alebo veľkým meškaním svojho letu. Takisto umožní splniť požiadavky Komisie, ktorá sústavne poukazovala na ťažkosti spojené s presadzovaním tohto nariadenia v dôsledku neexistencie jednotného výkladu a koherentného postupu jeho presadzovania na vnútroštátnej úrovni, čo je oblasť, v ktorej Komisia považuje za potrebné dosiahnuť zlepšenia v tom zmysle, aby boli k dispozícii jasné a dostupné mechanizmy na vybavovanie sťažností. [24]

1. Ustanovenia článku 16 nariadenia č. 261/2004

34. V článku 16 nariadenia č. 261/2004 normotvorca Únie stanovuje pravidlá, ktoré sa uplatnia v prípade „porušení“ ustanovení tohto nariadenia.

35. Po prvé v článku 16 ods. 1 uvedeného nariadenia sa vyžaduje od členských štátov, aby vymenovali „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, ktorý má podľa potreby prijať potrebné opatrenia na zabezpečenie rešpektovania práv cestujúcich. Hoci normotvorca Únie presne vymedzuje rozsah územnej pôsobnosti tohto orgánu, treba konštatovať, že nespresňuje postup, akým má tento orgán vykonávať svoju úlohu a zabezpečiť „rešpektovanie práv cestujúcich“, ani spôsoby, ako to má urobiť. [25] Ďalej musím poznamenať, že posledný uvedený výraz – „rešpektovanie práv cestujúcich“ – má zjavne široký rozsah. Zahŕňa tak ochranu kolektívnych záujmov cestujúcich v leteckej doprave, ako aj ochranu ich individuálnych záujmov.

[23] Bod 36 rozsudku Ruijssenaars a i., kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[24] Pozri v tomto zmysle bielu knihu Komisie z 1. júla 2011 s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ [KOM(2011) 144 v konečnom znení, s. 26].

[25] Tým sa nariadenie č. 261/2004 odlišuje od ostatných nariadení. Pri ostatných spôsoboch dopravy normotvorca Únie totiž vyžaduje, aby bol vnútroštátny orgán nezávislý od dopravcu alebo prevádzkovateľa infraštruktúry, pokiaľ ide o organizáciu, rozhodnutia o financovaní, právnu štruktúru a rozhodovanie. Pozri napríklad článok 25 ods. 1 druhý pododsek nariadenia č. 1177/2010, článok 31 ods. 2 nariadenia 2021/782 a článok 28 ods. 1 druhý pododsek nariadenia č. 181/2011.

Odôvodnenie 22 nariadenia č. 261/2004, v ktorom sú uvedené úvahy, z ktorých normotvorca Únie vychádzal pri prijímaní článku 16 ods. 1 tohto nariadenia, neposkytuje v tomto ohľade žiadne ďalšie spresnenia.

36. Za týchto okolností treba pripustiť, že podľa článku 16 ods. 1 uvedeného nariadenia, na ktorý Súdny dvor navyše výslovne odkázal v bode 36 rozsudku Ruijssenaars a i., členské štáty disponujú mierou voľnej úvahy, pokiaľ ide o právomoci, ktoré chcú zveriť svojim vnútroštátnym orgánom na účely ochrany práv cestujúcich.

37. Keďže článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 priznáva cestujúcim v leteckej doprave právo na náhradu v prípade zrušenia ich letu, podľa môjho názoru nič nebráni tomu, aby členský štát zveril svojmu vnútroštátnemu orgánu právomoc uložiť leteckému dopravcovi povinnosť zaplatiť náhradu, na ktorú vznikol nárok, s cieľom zabezpečiť dodržanie tohto práva. Nedodržanie tohto práva predstavuje nielen porušenie zmluvných povinností leteckých dopravcov, ale aj nesprávne uplatnenie tohto nariadenia.

38. Po druhé, pokiaľ ide o ustanovenia stanovené v článku 16 ods. 2 a 3 nariadenia č. 261/2004, domnievam sa, že nemajú za cieľ ani za následok obmedzenie rozsahu právomocí, ktoré môžu členské štáty priznať svojim vnútroštátnym orgánom.

39. Po prvé pripomínam, že podľa článku 16 ods. 2 tohto nariadenia „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“.

40. Z rozsudku Ruijssenaars a i. týkajúceho sa výkladu nariadenia č. 261/2004, ako aj z rozsudku Irish Ferries týkajúceho sa výkladu nariadenia č. 1177/2010 však vyplýva, že „sťažnosť“ uvedená v článku 16 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 sa svojou povahou a rozsahom odlišuje od individuálnej žaloby cestujúceho smerujúcej k uloženiu povinnosti zaplatiť náhradu, na ktorú má nárok z dôvodu zrušenia služby jeho prepravy. Podľa Súdneho dvora totiž uvedená sťažnosť spočíva v oznámení, ktoré uskutoční cestujúci s cieľom upozorniť príslušný orgán na údajné porušenie povinnosti uloženej dopravcom, a tým prispieť k riadnemu uplatňovaniu dotknutých nariadení vo všeobecnosti. Súdny dvor v rozsudku Ruijssenaars a i. zdôraznil, že takáto sťažnosť neukladá „[vnútroštátnemu orgánu] povinnosť konať… s cieľom zabezpečiť nárok každého jednotlivého cestujúceho na náhradu“ [26] a v rozsudku Irish Ferries spresnil, že dopravca „má určitú mieru voľnej úvahy, pokiaľ ide o vybavenie tohto oznámenia“ [27].

41. Po druhé pripomínam, že podľa článku 16 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 „sankcie uložené členskými štátmi za porušenia tohto nariadenia sú účinné, primerané a odradzujúce“. Tieto sankcie sa svojou povahou a rozsahom zreteľne odlišujú od donucovacích opatrení, prostredníctvom ktorých vnútroštátny orgán môže uložiť povinnosť zaplatiť cestujúcemu v leteckej doprave náhradu, a to paušálnu, z dôvodu zrušenia jeho letu. V rozsudku Ruijssenaars a i. tak Súdny dvor rozhodol, že „sankcie“, na ktoré odkazuje normotvorca Únie v tomto článku, sú opatrenia, ktoré vnútroštátny orgán prijme v dôsledku porušení, ktoré zistí v rámci výkonu úlohy všeobecného dohľadu, „a nie správne donucovacie opatrenia, ktoré treba prijať v každom jednotlivom prípade“ [28].

[26] Rozsudok Ruijssenaars a i., (bod 31).

[27] Rozsudok Irish Ferries, (bod 118).

[28] Rozsudok Ruijssenaars a i., (bod 32).

42. Ako uviedol Súdny dvor, hoci ustanovenia uvedené v článku 16 ods. 2 a 3 nariadenia č. 261/2004 spresňujú „rôzne aspekty vyplývajúce z úlohy, ktorá prináleží orgánu uvedenému v odseku 1 tohto článku“ [29], nemožno ich vykladať v tom zmysle, že vylučujú možnosť priznať vnútroštátnemu orgánu iné právomoci než tie, ktoré sa týkajú vybavovania oznámení, ktoré im boli zaslané, a ukladania sankcií.

43. V prípade neexistencie pravidiel stanovených právom Únie teda členské štáty disponujú mierou voľnej úvahy, pokiaľ ide o priznanie právomocí tomuto vnútroštátnemu orgánu na zabezpečenie dodržiavania práv cestujúcich v leteckej doprave. V tomto kontexte a vzhľadom na výrazy použité v článku 16 nariadenia č. 261/2004 nič nebráni tomu, aby členský štát priznal uvedenému orgánu právomoc uložiť leteckému dopravcovi povinnosť zaplatiť cestujúcemu náhradu v súlade s článkami 5 a 7 tohto nariadenia.

44. Takýto výklad podľa môjho názoru potvrdzujú tak systematika, ako aj ciele uvedeného nariadenia.

2. Systematika a ciele nariadenia č. 261/2004

45. Rozsah úloh zverených vnútroštátnemu orgánu sa musí takisto posúdiť so zreteľom na povahu náhrady stanovenej v článku 7 nariadenia č. 261/2004 a na ciele, ktoré sleduje normotvorca Únie.

46. Súdny dvor v rozsudku z 29. júla 2019, Rusu, označil túto náhradu za paušálnu, štandardizovanú a bezprostrednú. [30] V rozsudku Irish Ferries sa vyjadril slovami, že ide o „pohľadávku peňažnej povahy, ktorej zaplatenie môže [cestujúci] od dopravcu vyžadovať len na základe toho, že boli splnené podmienky stanovené v [článku 19 nariadenia č. 1177/2010]“ [31]. V prípade, že zrušenie letu nie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, výška náhrady sa určí v súlade so sadzobníkmi stanovenými v článku 7 ods. 1 a 2 tohto nariadenia. Cestujúci v leteckej doprave dostanú náhradu vo výške 250 eur v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej [písm. a)], 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 [písm. b)] a napokon 600 eur v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b). Náhrada škody sa navyše za určitých podmienok zníži o polovicu v prípade presmerovania cestujúceho. Súdny dvor rozhodol, že „takéto paušálne sumy sa vzťahujú na náhradu len tej ujmy, ktorá je takmer rovnaká pre všetkých dotknutých cestujúcich“ [32]. Za týchto okolností tak cestujúci, ako aj leteckí dopravcovia môžu určiť výšku náhrady, ktorá sa má zaplatiť, lebo tá sa neposudzuje v každom jednotlivom prípade podľa individuálnych okolností každého cestujúceho, ale závisí len od vzdialenosti a cieľa dotknutého letu. [33] Za týchto podmienok, s výnimkou situácie, keď by bolo právo na náhradu spochybnené na základe článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 a vyžadovalo by právne posúdenie, pokiaľ ide napríklad o existenciu „mimoriadnych okolností“, je vnútroštátny orgán podľa môjho názoru plne schopný posúdiť dôvodnosť pohľadávky a prípadne výšku pohľadávky na účely prijatia donucovacieho opatrenia.

[29] Rozsudok Ruijssenaars a i., (bod 30).

[30] C-354/18, ďalej len „rozsudok Rusu“, EU:C:2019:637 (body 28 a 34, ako aj citovaná judikatúra).

[31] Rozsudok Irish Ferries, (bod 118).

[32] Rozsudok Rusu, (bod 30 a citovaná judikatúra).

[33] V rozsudku Rusu Súdny dvor rozhodol, že „ani článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, ani toto nariadenie ako celok nestanovujú náhradu individuálnych škôd súvisiacich s cestovaním dotknutých cestujúcich, ktorých náhrada si vždy vyžaduje posúdenie rozsahu spôsobených škôd v každom jednotlivom prípade, a preto nemôže byť predmetom neskoršej a individualizovanej náhrady“ (bod 31).

47. Ďalej sa domnievam, že takéto priznanie právomoci prispieva k napĺňaniu cieľov, ktoré sleduje normotvorca Únie v kontexte nariadenia č. 261/2004. Cieľom tohto nariadenia je v súlade s jeho odôvodneniami 1, 2, 4 a 12 zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich v leteckej doprave, ktorým boli spôsobené vážne ťažkosti a nepohodlie zrušením ich letu.[34] Súdny dvor opakovane rozhodol, že sumy, ktoré stanovuje článok 7 ods. 1 uvedeného nariadenia, majú za cieľ štandardne a bezprostredne nahradiť ujmy, ktorú predstavujú také nepríjemnosti, tak, aby títo cestujúci nemuseli čeliť starostiam spojeným s podaním žalôb o náhradu škody na príslušných súdoch“[35]. V rozsudku Irish Ferries Súdny dvor dodal, že náhrada, stanovená v rovnakom znení v článku 19 nariadenia č. 1177/2010, „môž[e] sam[a] osebe bezprostredne napraviť určité nepohodlie spôsobené cestujúcim v prípade zrušenia dopravnej služby a umožňuj[e] tak zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, čo je cieľ sledovaný týmto nariadením“[36].

48. Také opatrenie, ako je opatrenie stanovené dotknutou vnútroštátnou právnou úpravou, však podľa môjho názoru prispieva k jednoduchosti, rýchlosti a efektívnosti konania o náhradu škody tým, že zamedzuje tomu, aby dotknutý cestujúci v leteckej doprave musel podať žalobu na príslušné súdne orgány a požadoval poskytnutie náhrady, čo by mohlo viesť k dlhším a zavše zložitejším postupom. Takéto opatrenie teda podľa môjho názoru zabezpečuje vysokú úroveň ochrany cestujúcich v leteckej doprave a vzhľadom na mimoriadne vysoký počet žalôb o náhradu škody zároveň zamedzuje hromadeniu sporov na súdoch.

49. Ďalej treba mať na pamäti, že uznanie takejto právomoci vnútroštátneho orgánu nezbavuje cestujúcich ani leteckých dopravcov možnosti podať žalobu na príslušný vnútroštátny súd v súlade s postupmi stanovenými vnútroštátnym právom.[37] Cestujúci sa môžu obrátiť na príslušný súd a požadovať poskytnutie náhrady podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004 a rovnako musí byť leteckým dopravcom daná možnosť napadnúť dôvodnosť takto požadovanej náhrady.

50. Pripomínam, že Súdny dvor v rozsudku z 22. novembra 2012, Cuadrench Moré[38], rozhodol, že „v prípade zrušenia letu, ak toto zrušenie nie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nebolo možné vyhnúť, aj keby boli prijaté všetky primerané opatrenia, články 5 a 7 nariadenia č. 261/2004 priznávajú cestujúcim právo na náhradu škody podľa vzdialenosti a miesta určenia predmetného letu, pričom *títo cestujúci sa môžu tohto práva domáhať v prípade potreby na vnútroštátnych súdoch*“[39]. Súdny dvor okrem toho dodal, že „v prípade, že neexistuje právna úprava Únie v danej oblasti, vnútroštátnemu právnemu poriadku každého členského štátu prislúcha, aby upravil procesné podmienky žalôb zameraných na zabezpečenie ochrany práv, ktoré osobám podliehajúcim súdnej právomoci vyplývajú z práva Únie, za predpokladu, že takéto podmienky sú v súlade so zásadami ekvivalencie a efektivity“[40].

51. Samozrejme, Súdny dvor v bode 34 rozsudku Ruijssenaars a i. v súvislosti s posúdením toho istého individuálneho prípadu poukázal na riziko rozdielneho posúdenia vnútroštátnym orgánom na jednej strane a vnútroštátnym súdom na druhej strane. Okrem toho existuje ďalšie riziko spojené so súbežným podaním dvoch žalôb o zaplatenie náhrady, na ktorú vznikol nárok,

34 Pozri rozsudky Ruijssenaars a i. (bod 33), a Rusu (bod 26 a citovaná judikatúra).

35 Rozsudok Rusu (bod 28 a citovaná judikatúra).

36 Rozsudok Irish Ferries (body152 a 154).

37 Oznámenie Komisie – Výkladové usmernenia k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (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, a k nariadeniu Rady (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd, zmenenému nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 (Ú. v. EÚ C 214, 2016, s. 5; Mim. vyd. 07/006, s. 246) (bod 8 a nasl.).

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

39 Bod 23 tohto rozsudku, kurzívou zvýraznil generálny advokát.

40 Bod 25 uvedeného rozsudku.

jednej na vnútroštátny orgán a druhej na vnútroštátny súd. Domnievam sa však, že členské štáty môžu toto riziko znížiť prijatím opatrení procesnej povahy, ktoré zabezpečia koordináciu správnych a súdnych konaní. Ak neexistuje právna úprava Únie v tejto oblasti, vzhľadom na mieru voľnej úvahy, ktorou disponujú členské štáty, pokiaľ ide o právomoci, ktoré chcú priznať vnútroštátnemu orgánu, prináleží vnútroštátnemu právnemu poriadku každého členského štátu, aby stanovil tieto procesné podmienky.

52. V prejednávanej veci poznamenávam, že nič v rozhodnutí vnútroštátneho súdu a pripomienkach predložených maďarskou vládou nenaznačuje, že priznanie takejto právomoci inšpektorátu ochrany spotrebiteľov by mohlo poškodiť právo cestujúcich a leteckých dopravcov podať žalobu na súdny orgán alebo by mohlo viesť k riziku rozdielneho posúdenia rovnakej individuálnej situácie medzi uvedenými dvomi orgánmi.

53. Vzhľadom na všetky tieto skutočnosti preto navrhujem, aby Súdny dvor rozhodol tak, že článok 16 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni vnútroštátnej právnej úprave, na základe ktorej členský štát priznáva vnútroštátnemu orgánu zodpovednému za uplatňovanie tohto nariadenia právomoc uložiť leteckému dopravcovi povinnosť zaplatiť cestujúcemu náhradu z dôvodu zrušenia alebo veľkého meškania jeho letu stanovenú v článku 7 tohto nariadenia, pokiaľ takáto právna úprava nezbavuje príslušného cestujúceho ani dopravcu možnosti podať žalobu na príslušný vnútroštátny súd a uplatniť si tak nárok na takúto náhradu alebo spochybniť dôvodnosť priznania takejto náhrady. Členskému štátu prináleží, aby v rámci svojej procesnej autonómie stanovil postup na zabezpečovanie koordinácie konaní začatých pred vnútroštátnym orgánom zodpovedným za uplatňovanie toho istého nariadenia a pred príslušným vnútroštátnym súdom.

3. Záverečná poznámka

54. Ešte skôr, než ukončím svoju analýzu, považujem za potrebné zdôrazniť, že pri súčasnom stave práva Únie členské štáty využívajú mieru voľnej úvahy, ktorú im priznáva článok 16 nariadenia č. 261/2004.

55. Ako vyplýva z komparatívnej analýzy rôznych vnútroštátnych právnych úprav,[41] členské štáty zapájajú do tohto postupu nielen svoje vnútroštátne orgány a vnútroštátne súdy, ale aj orgány zodpovedné za ochranu spotrebiteľov a orgány príslušné na alternatívne riešenie spotrebiteľských sporov[42] alebo na rozhodovanie vo veciach s nízkou hodnotou sporu.

56. Niektoré členské štáty sa rozhodli vymenovať za vnútroštátny orgán zodpovedný za uplatňovanie nariadenia č. 261/2004 svoj vnútroštátny úrad civilného letectva,[43] zatiaľ čo iné členské štáty uprednostnili zveriť túto úlohu svojmu vnútroštátnemu orgánu na ochranu spotrebiteľov, ktorý následne môže byť zodpovedný za zabezpečenie uplatňovania nariadení

[41] Pozri v tejto súvislosti správu Generálneho riaditeľstva Európskej komisie pre mobilitu a dopravu, KOURIS, S.: Study on the current level of protège of air passenger rights in the EU (Štúdia o aktuálnej úrovni ochrany práv cestujúcich v Európskej únii), Úrad pre publikácie EÚ, Brusel, 2020, MOVE/B5/2018-541, bod 5.5 a nasl., dostupná na internetovej stránke https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1.

[42] Tieto subjekty sú určené na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2013/11/EÚ z 21. mája 2013 o alternatívnom riešení spotrebiteľských sporov, ktorou sa mení nariadenie (ES) č. 2006/2004 a smernica 2009/22/ES (smernica o alternatívnom riešení spotrebiteľských sporov) (Ú. v. EÚ L 165, 2013, s. 63). Cieľom tejto smernice je v súlade s jej článkom 1 zabezpečiť, aby spotrebitelia mohli na dobrovoľnom základe predkladať sťažnosti na obchodníkov prostredníctvom postupov alternatívneho riešenia sporov. Pozri v tomto zmysle rozsudky zo 14. júna 2017, Menini a Rampanelli (C-75/16, EU:C:2017:457, body 39 a 40), ako aj z 25. júna 2020, Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände (C-380/19, EU:C:2020:498, bod 26).

[43] Je to tak napríklad v prípade Dánskeho kráľovstva, Írska, Helénskej republiky, Francúzskej republiky, Chorvátskej republiky a Cyperskej republiky. Pozri v tejto súvislosti oznámenia, ktoré členské štáty vykonali podľa článku 16 ods. 1 nariadenia č. 261/2004.

o právach cestujúcich v leteckej doprave, ale tiež cestujúcich v železničnej, námornej alebo pozemnej doprave.[44] Podobne niektoré členské štáty zverujú svojmu vnútroštátnemu orgánu zodpovednému za uplatňovanie tohto nariadenia úlohu zabezpečovať jeho správne uplatňovanie vo všeobecnom záujme cestujúcich, čo môže zahŕňať úlohy dohľadu (napríklad prostredníctvom inšpekcií na mieste alebo auditov), úlohy kontroly (kontrolovanie informácií, ktoré letecký dopravca zverejnil alebo oznámil cestujúcim, a to na účely opravy všetkých chybných, zavádzajúcich alebo neúplných informácií), vyhotovovanie správ o činnosti, výmenu informácií a cezhraničnú spoluprácu s inými vnútroštátnymi orgánmi, zatiaľ čo iné členské štáty im poskytujú možnosť posúdiť a vybavovať individuálne sťažnosti cestujúcich s cieľom zabezpečiť im právo na náhradu, alebo ich tiež poverujú úlohou zabezpečovania alternatívneho riešenia sporov.[45]

57. Nakoniec by som chcel zdôrazniť, že miera voľnej úvahy priznaná členským štátom na ochranu práv cestujúcich v leteckej doprave je im priznaná aj na základe nariadení týkajúcich sa ochrany práv cestujúcich so zdravotným postihnutím v leteckej doprave a cestujúcich v železničnej, námornej alebo autobusovej a autokarovej doprave. Tieto nariadenia zaručujú typovo porovnateľné práva (právo na informácie, náhradu, presmerovanie, starostlivosť počas čakania na cestu a na náhradu za určitých podmienok). Bez ohľadu na spôsob dotknutej dopravy normotvorca Únie požaduje, aby členské štáty vymenovali „orgán alebo orgány“ zodpovedné za zabezpečenie uplatňovania dotknutého nariadenia a prijímanie opatrení potrebných na dodržiavanie práv cestujúcich.[46] Tento normotvorca stanovil uvedenú požiadavku v takmer v rovnakom znení[47] a žiaden z nedávno prijatých textov nesvedčí o jeho zámere prísnejšie vymedziť povahu právomocí zverených vnútroštátnemu orgánu alebo obmedziť ich rozsah. Práve naopak, v rámci nariadenia 2021/782, ktoré predstavuje najnovší a najpresnejší nástroj, pokiaľ ide o ochranu práv cestujúcich, normotvorca Únie tiež umožňuje vnútroštátnemu orgánu plniť úlohu orgánu alternatívneho riešenia spotrebiteľských sporov v zmysle smernice 2013/11.[48]

V. Návrh

58. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálnu otázku, ktorú položil Fővárosi Törvényszék (Súd hlavného mesta Budapešť, Maďarsko), takto:

Článok 16 ods. 1 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 nebráni vnútroštátnej právnej úprave, podľa ktorej členský štát priznáva tomuto orgánu zodpovednému za uplatňovanie tohto nariadenia právomoc uložiť leteckému dopravcovi povinnosť zaplatiť cestujúcemu náhradu

[44] Ide napríklad o Estónsku republiku, Luxemburské veľkovojvodstvo, Maďarsko alebo tiež Fínsku republiku. Naopak, napríklad v prípade Francúzskej republiky má Direction générale de l'aviation civile (Generálne riaditeľstvo civilného letectva, DGAC) za úlohu reguláciu leteckej dopravy, všeobecný dohľad a monitorovanie presadzovania práva Únie v oblasti ochrany cestujúcich v leteckej doprave. Na základe oznámení cestujúcich môže tento orgán prijať potrebné nápravné opatrenia. V prípade preukázaného porušenia predpisov možno leteckým dopravcom, ktorí si neplnia povinnosti, ktoré im vyplývajú z nariadenia č. 261/2004, uložiť sankcie vo forme správnych pokút. Toto riaditeľstvo však nezabezpečuje individualizované monitorovanie oznámení, ktoré mu boli zaslané, a jeho postup je nezávislý od vybavovania individuálnych žiadostí o poskytnutie náhrady a vrátenie peňazí leteckými dopravcami. Na tento účel sa cestujúci musia v súlade s občianskym súdnym poriadkom obrátiť na príslušný súd alebo na orgán alternatívneho riešenia sporov.

[45] Pozri v tejto súvislosti správu Generálneho riaditeľstva Európskej komisie pre mobilitu a dopravu „Study on the EU Regulatory Framework for Passenger Rights: comparative analysis of good practices: final report“ (Štúdia o európskom regulačnom rámci pre práva cestujúcich – porovnávacia analýza osvedčených postupov – záverečná správa), Úrad pre publikácie EÚ, Brusel, 2021, bod 4.60 a nasl., dostupný na tejto internetovej adrese: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1.

[46] S výnimkou nariadenia č. 261/2004 umožňujú ostatné nariadenia členským štátom vymenovať viaceré vnútroštátne orgány.

[47] Pozri napríklad článok 31 ods. 1 nariadenia 2021/782 a článok 14 ods. 1 nariadenia č. 1107/2006.

[48] Pozri poznámku pod čiarou 42.

z dôvodu zrušenia alebo veľkého meškania jeho letu stanovenú v článku 7 tohto nariadenia, a to za predpokladu, že táto právna úprava nebráni tomuto cestujúcemu ani leteckému dopravcovi, aby sa domáhal priznania tejto náhrady, alebo prípadne napadol jej dôvodnosť na príslušnom vnútroštátnom súde. Členskému štátu prináleží, aby v rámci svojej procesnej autonómie stanovil postup na zabezpečovanie koordinácie konaní začatých pred vnútroštátnym orgánom zodpovedným za uplatňovanie tohto nariadenia a pred príslušným vnútroštátnym súdom.