



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija)

2022 m. rugsėjo 29 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 16 straipsnis – Kompensavimas ir pagalba keleiviams – Už to reglamento taikymą atsakingos nacionalinės institucijos misija – Nacionalinės teisės aktai, kuriais šiai institucijai suteikiami įgaliojimai įpareigoti oro vežėją išmokėti keleiviui priklausančią kompensaciją – Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija – 47 straipsnis – Teisė kreiptis į teismą“

Byloje C-597/20

dėl *Fővárosi Törvényszék* (Sostinės apygardos teismas, Vengrija) 2020 m. spalio 27 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2020 m. lapkričio 12 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A.

prieš

Budapest Főváros Kormányhivatala

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kurią sudaro kolegijos pirmininkė K. Jürimäe (pranešėja), teisėjai N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra ir M. Gavalec,

generalinis advokatas J. Richard de la Tour,

posėdžio sekretorius I. Illéssy, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2022 m. vasario 2 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A.*, atstovaujamos *ügyvédek* S. Berecz ir A. Csehó,
- *Budapest Főváros Kormányhivatala*, atstovaujamos patarėjo teisės klausimais G. Cziráky ir G. Tóth,
- Vengrijos vyriausybės, atstovaujamos Zs. Biró-Tóth ir M. Z. Fehér,

* Proceso kalba: vengrų.

- Nyderlandų vyriausybės, atstovaujamos M. K. Bulterman ir J. Hoogveld,
- Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna ir J. Lachowicz,
- Europos Komisijos, atstovaujamos V. Bottka, L. Havas ir K. Simonsson,

susipažinęs su 2022 m. balandžio 28 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,
priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 16 straipsnio 1 ir 2 dalių išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant oro vežėjos *Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A.* (toliau – LOT) ir *Budapest Főváros Kormányhivatala* (Vartotojų apsaugos skyrius prie Budapešto sostinės prefektūros, Vengrija) (toliau – Vartotojų apsaugos skyrius) ginčą dėl sprendimo įpareigoti LOT išmokėti kompensaciją, numatytą Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

- 3 Reglamento Nr. 261/2004 1, 2, 4, 21 ir 22 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:
 - „1) Bendrijos veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.
 - 2) Atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nemalonumų ir nepatogumų.

<...>

 - 4) Todėl Bendrija turėtų sugriežtinti tuo reglamentu nustatytus apsaugos standartus, siekiant suteikti keleiviams daugiau teisių ir užtikrinti, kad oro vežėjai vykdytų veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje.

<...>

 - 21) Valstybės narės turėtų nustatyti sankcijų už šio reglamento nuostatų pažeidimus taikymo taisykles ir užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Šios sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

- 22) Valstybės narės turėtų užtikrinti ir prižiūrėti, kad jų oro vežėjai laikytųsi šio reglamento, taip pat paskirti tinkamą įstaigą, kuri atliktų tokias vykdymo užtikrinimo užduotis. Priežiūra neturėtų turėti įtakos keleivių ir oro vežėjų teisėms nacionalinėje teisėje nustatyta tvarka kreiptis į teismus dėl žalos atlyginimo.“
- 4 Šio reglamento 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 1 ir 3 dalyse nustatyta:
- „1. Atšaukus skrydį:
- <...>
- c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:
- <...>
- iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.
- <...>
3. Skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.“
- 5 To reglamento 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalyje nustatyta:
- „Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:
- a) 250 eurų visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;
- b) 400 eurų visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;
- c) 600 eurų visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.
- Nustatant atstumą, pagrindu laikoma paskutinė paskirties vieta, į kurią keleivis dėl atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atvyksta vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką.“
- 6 To paties reglamento 12 straipsnio „Papildoma kompensacija“ 1 dalyje nustatyta:
- „Šis reglamentas taikomas nepažeidžiant keleivių teisės gauti papildomą kompensaciją. Pagal šį reglamentą gautos kompensacijos suma gali būti atimama iš tokios kompensacijos sumos.“
- 7 Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnis „Pažeidimai“ išdėstytas taip:
- „1. Kiekviena valstybė narė paskiria įstaigą, atsakingą už šio reglamento vykdymo užtikrinimą skrydžių iš jos teritorijoje esančių oro uostų ir skrydžių iš trečiųjų šalių į tokius oro uostus atžvilgiu. Prireikus ši įstaiga imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų gerbiamos keleivių teisės. Valstybės narės praneša Komisijai apie įstaigą, paskirtą pagal šią dalį.

2. Nepažeidžiant 12 straipsnio, kiekvienas keleivis gali pasiskųsti bet kuriai pagal 1 dalį paskirtai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai įstaigai dėl bet kurio įtariamo šio reglamento pažeidimo bet kuriame valstybės narės teritorijoje esančiame oro uoste arba dėl bet kurio skrydžio iš trečiosios šalies į oro uostą, esantį toje teritorijoje.

3. Valstybių narių nustatytos sankcijos už šio reglamento pažeidimus turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.“

Vengrijos teisė

- 8 1997 m. gruodžio 15 d. *a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény* (1997 m. Vartotojų apsaugos įstatymas Nr. CLV, toliau – Vartotojų apsaugos įstatymas) (*Magyar Közlöny*, 1997/119., p. 9558) 43/A straipsnio 2 dalyje nustatyta:

„Vartotojų apsaugos institucija, jei reikia – pasikonsultavusi su civilinės aviacijos institucija, yra atsakinga už [2017 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2017/2394 dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų apsaugos teisės aktų vykdymo užtikrinimą, bendradarbiavimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 345, 2017, p. 1)], taikymą, jeigu Europos Sąjungoje padaromi Reglamento Nr. 261/2004 nuostatų pažeidimai“.

- 9 Pagal Vartotojų apsaugos įstatymo 47 straipsnio 1 dalies c ir i punktus vartotojų apsaugos institucijai suteikiama teisė įpareigoti bendrovę per nustatytą laikotarpį pašalinti nustatytus pažeidimus ir trūkumus, taip pat suteikiami įgaliojimai skirti vadinamąją „su vartotojų apsauga susijusią“ baudą.

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

- 10 Kadangi skrydis iš Niujorko (Jungtinės Amerikos Valstijos) į Budapeštą (Vengrija) vėlavo daugiau kaip tris valandas, keleiviai kreipėsi į Vartotojų apsaugos skyrių, prašydami įpareigoti LOT išmokėti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją kaip žalos atlyginimą už to reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto pažeidimą.
- 11 2020 m. balandžio 20 d. sprendimu šis skyrius konstatavo, be kita ko, Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies c punkto pažeidimą ir įpareigojo LOT išmokėti 600 EUR kompensaciją kiekvienam suinteresuotam keleiviui.
- 12 Nusprendusi, kad Vartotojų apsaugos skyrius neturi kompetencijos įpareigoti mokėti tokią kompensaciją, LOT apskundė tą sprendimą *Fővárosi Törvényszék* (Sostinės apygardos teismas, Vengrija), t. y. šioje byloje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui.
- 13 Remdamasi generalinio advokato išvada sujungtose bylose *Ruijsenaars ir kt.* (C-145/15 ir C-146/15, EU:C:2016:12) LOT tvirtina, kad oro vežėjo ir keleivio santykiai yra civiliniai. Šiomis aplinkybėmis dėl Vengrijos praktikos leisti Vartotojų apsaugos skyriui įpareigoti oro transporto vežėjus mokėti kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004 Vengrijos civiliniai teismai netenka jurisdikcijos.

- 14 Tačiau vartotojų apsaugos skyrius tvirtina turintis kompetenciją pagal šio reglamento 16 straipsnio 1 ir 2 dalis. To skyriaus teigimu, Vartotojų apsaugos įstatyme numatyta, kad būtent jis yra atsakingas už Reglamento 2017/2394 taikymą, kai pažeidžiamos Reglamento Nr. 261/2004 nuostatos. Šiomis aplinkybėmis jis turi įgaliojimą skirti vadinamąją „su vartotojų apsauga susijusią“ baudą.
- 15 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla abejonių dėl to, ar Vartotojų apsaugos skyrius gali įpareigoti oro vežėją išmokėti kompensaciją, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį, už šio reglamento nuostatų pažeidimą.
- 16 Šio teismo teigimu, remiantis 2016 m. kovo 17 d. Sprendimo *Ruijsseenaars ir kt.* (C-145/15 ir C-146/15, EU:C:2016:187) rezoliucine dalimi neįmanoma nustatyti, ar Teisingumo Teismas neatsižvelgė į Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio išaiškinimą, kurį pateikė generalinis advokatas išvadoje bylose, kuriose priimtas tas sprendimas. Remiantis tuo aiškinimu, nacionalinė institucija, gavusi individualų oro keleivio skundą, negali taikyti priverstinio vykdymo priemonių atitinkamam oro vežėjui, kad įpareigotų jį išmokėti šiam keleiviui pagal tą reglamentą mokėtiną kompensaciją.
- 17 Be to, jis teigia, kad šis sprendimas negali būti tiesiogiai taikomas pagrindinėje byloje. Iš tiesų, Vengrijoje, skirtingai nei minėtame sprendime nagrinėta situacija, Vartotojų apsaugos skyrius sistemingai įpareigoja oro vežėjus išmokėti Reglamente Nr. 261/2004 numatytą kompensaciją, net jei taip pat galima kreiptis į civilines bylas nagrinėjančius teismus.
- 18 Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad nors vartotojų apsaugos skyrius turi bendrą kompetenciją nagrinėti Reglamento Nr. 261/2004 nuostatų pažeidimus, Vengrijos teisės aktuose nėra specialios nuostatos, leidžiančios tam skyriui imtis priverstinio vykdymo priemonių, kad to reglamento nesilaikymo atvejais keleiviams būtų mokamos kompensacijos.
- 19 Būtent tokiomis aplinkybėmis *Fővárosi Törvényszék* (Sostinės apygardos teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokį prejudicinį klausimą:

„Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 16 straipsnio 1 ir 2 dalis reikia aiškinti taip, kad pagal jas už šio reglamento taikymą atsakinga nacionalinė institucija, kuriai keleivis pateikia individualų skundą, negali atitinkamo oro vežėjo įpareigoti išmokėti pagal šį reglamentą keleiviui priklausančią kompensaciją?“

Dėl prejudicinio klausimo

- 20 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad nacionalinė institucija, atsakinga už šio reglamento taikymą, gali įpareigoti oro vežėją išmokėti pagal tą patį reglamentą keleiviams mokėtiną kompensaciją, kaip ji suprantama pagal to reglamento 7 straipsnį, kai į šią nacionalinę instituciją keleivis kreipiasi su individualiu skundu.
- 21 Teisingumo Teismo suformuotoje jurisprudencijoje nustatyta, kad aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą ir teisės aktą, kuriame ji įtvirtinta, siekiamus tikslus.

- 22 Pirma, dėl Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio formuluotės reikia pažymėti, kad remiantis to straipsnio 1 dalimi darytina išvada, jog kiekviena valstybė narė privalo paskirti instituciją, atsakingą už to reglamento taikymą, kiek tai susiję su skrydžiais iš jos teritorijoje esančių oro uostų ir skrydžiais iš trečiųjų šalių į tuos oro uostus, ir prireikus ši institucija turi imtis būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų paisoma keleivių teisių.
- 23 Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad kiekvienas keleivis gali pasiskųsti bet kuriai pagal to straipsnio 1 dalį paskirtai institucijai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai institucijai dėl bet kurio įtariamo to reglamento pažeidimo bet kuriame valstybės narės teritorijoje esančiame oro uoste arba dėl bet kurio skrydžio iš trečiosios šalies į oro uostą, esantį toje teritorijoje.
- 24 Atsižvelgdamas į tų nuostatų formuluotę, Teisingumo Teismas nusprendė, kad Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 2 dalyje nurodyti skundai turi būti laikomi veikiau pranešimu, galinčiu padėti apskritai tinkamai taikyti šį reglamentą, o tokį skundą gavusi paskirtoji institucija neturėtų būti įpareigota imtis veiksmų, kad užtikrintų kiekvieno keleivio teisę gauti kompensaciją (2016 m. kovo 17 d. Sprendimo *Ruijsseenaars ir kt.*, C-145/15 ir C-146/15, EU:C:2016:187, 31 punktas).
- 25 Be to, dėl to reglamento 16 straipsnio 3 dalyje vartojamos sąvokos „sankcijos“ Teisingumo Teismas, atsižvelgdamas į to paties reglamento 21 konstatuojamąją dalį, nusprendė, kad ji reiškia priemones, kurių buvo imtasi reaguojant į pažeidimus, institucijos atskleistus jai vykdant Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 1 dalyje numatytą bendro pobūdžio priežiūrą, o ne administracines priverstinio vykdymo priemones, kurių reikia imtis kiekvienu konkrečiu atveju (2016 m. kovo 17 d. Sprendimo *Ruijsseenaars ir kt.*, C-145/15 ir C-146/15, EU:C:2016:187, 32 punktas).
- 26 Tačiau reikia konstatuoti, kad Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio formuluotėje nėra nieko, kuo remiantis valstybei narei būtų draudžiama už šio reglamento taikymą atsakingai institucijai suteikti kompetenciją imtis priverstinio vykdymo priemonių. Kita vertus, kaip išvados 36 punkte pažymi generalinis advokatas, iš šio straipsnio nuostatų matyti, kad valstybės narės turi diskreciją suteikdamos kompetenciją nacionalinėms institucijoms, kad šios galėtų ginti keleivių teises.
- 27 Galiausiai Teisingumo Teismas nurodė, kad, atsižvelgiant, be kita ko, į valstybių narių turimą diskreciją priskirti pageidaujama kompetenciją Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 1 dalyje nurodytoms institucijoms, valstybės narės, siekdamos sustiprinti nepakankamą oro keleivių teisių apsaugą, gali įgalioti tas institucijas imtis priemonių reaguojant į individualius skundus (2016 m. kovo 17 d. Sprendimo *Ruijsseenaars ir kt.*, C-145/15 ir C-146/15, EU:C:2016:187, 36 punktas).
- 28 Antra, Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio kontekstas taip pat patvirtina tokį aiškinimą.
- 29 Šiuo klausimu remiantis to reglamento 12 straipsniu ir 16 straipsnio 2 dalimi, aiškinamais atsižvelgiant į to reglamento 22 konstatuojamąją dalį, darytina išvada, kad vienintelis institucijų, paskirtų užtikrinti šio reglamento taikymą, kompetencijos apribojimas yra oro transporto keleivių teisė prašyti teismo priteisti kompensaciją, kuri papildytų Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą fiksuoto dydžio kompensaciją.
- 30 Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje nustatytos fiksuoto dydžio išmokos yra standartinė ir nedelsiant išmokama kompensacija siekiant išvengti nepatogumų dėl jurisdikciją turinčiuose teismuose iškeltų bylų dėl žalos atlyginimo, o to reglamento 12 straipsnyje numatyta papildoma

kompensacija skirta konkrečiam oro transporto keleiviui padarytai žalai, kuri turi būti vertinama individualiai ir *a posteriori*, atlyginti (šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 29 d. Sprendimo *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, 28 ir 36 punktus).

- 31 Kita vertus, Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje nustatytos fiksuoto dydžio išmokos skirtos kompensuoti tik žalai, kuri visiems suinteresuotiesiems keleiviams yra beveik vienoda (šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 29 d. Sprendimo *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, 30 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).
- 32 Nustatant šiuos dydžius nereikia atskirai vertinti padarytos žalos, nes, viena vertus, Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje nustatytas fiksuotas kompensacijos dydis apskaičiuojamas pagal konkretaus skrydžio atstumą ir atsižvelgiant į paskutinę keleivio paskirties vietą (šiuo klausimu žr. 2017 m. rugsėjo 7 d. Sprendimo *Bossen ir kt.*, C-559/16, EU:C:2017:644, 17 punktą) ir, kita vertus, skaičiuojant tą dydį neatsižvelgiama į ilgesnį nei trijų valandų vėlavimą atvykti į paskirties vietą (šiuo klausimu žr. 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 54 punktą).
- 33 Taigi, kaip išvados 46 punkte pažymėjo generalinis advokatas, ir keleiviai, ir vežėjai gali lengvai nustatyti mokėtinos kompensacijos dydį. Tas pats *a fortiori* taikoma pagal Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 1 dalį paskirtoms institucijoms.
- 34 Beje, nors ginčus dėl kompensacijos pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalį palikus nagrinėti tik teismams galima, kai vertinama ta pati individuali padėtis, išvengti, viena vertus, Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 1 dalyje numatytų institucijų ir, kita vertus, nacionalinių teismų, kuriuose pareiškiami individualūs ieškiniai, pateikiamo skirtingo aiškinimo, galinčio pažeisti oro keleivių teises (šiuo klausimu žr. 2016 m. kovo 17 d. Sprendimo *Ruijsenaars ir kt.*, C-145/15 ir C-146/15, EU:C:2016:187, 34 punktą), tokio pavojaus taip pat galima išvengti tinkamai suregulavus administracinės ir teisminės procedūras.
- 35 Kaip išvados 51 punkte pažymėjo generalinis advokatas, nesant šią sritį reglamentuojančių Sąjungos teisės normų, būtent kiekvienos valstybės narės vidaus teisės sistemoje turi būti nustatytos šiam tikslui būtinos procesinės taisyklės.
- 36 Tokiomis aplinkybėmis Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 1 dalyje numatytoms institucijoms suteikus kompetenciją taikyti priverstinio vykdymo priemones bet kuriuo atveju nebūtų galima nei iš oro keleivių, nei iš oro vežėjų atimti galimybės pareikšti ieškinį jurisdikciją turinčiame nacionaliniame teisme (šiuo klausimu dėl keleivių žr. 2012 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Cuadrench Moré*, C-139/11, EU:C:2012:741, 23 punktą).
- 37 Kadangi oro transporto keleivio reikalavimas atlyginti žalą pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalį yra Sąjungos teisės garantuojamos teisės įgyvendinimas, Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnyje pripažįstama tokio keleivio teisė į veiksmingą teisminę gynybą ir teisė kreiptis į teismą, kuris prireikus gali kreiptis į Teisingumo Teismą su prašymu priimti prejudicinį sprendimą pagal SESV 267 straipsnį. Oro vežėjas taip pat turi turėti galimybę pareikšti ieškinį teisme dėl sprendimo, kuriuo Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio 1 dalyje nurodyta nacionalinė institucija, kuriai buvo pateiktas individualus keleivio skundas, įpareigojo jį išmokėti tam keleiviui pagal šį reglamentą mokėtiną kompensaciją.

- 38 Trečia, ankstesniuose punktuose išdėstyta Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnio aiškinimą patvirtina tuo reglamentu siekiami tikslai, išvardyti jo 1, 2 ir 4 konstatuojamosiose dalyse. Viena vertus, tai tikslas užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį visokeriopai atsižvelgiant į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai ir, kita vertus, tikslas sustiprinti keleivių teises sušvelninant nemalonumus ir nepatogumus dėl skrydžių atidėjimo ilgam laikui ar jų atšaukimo.
- 39 Tačiau konkretus pagal Reglamentą Nr. 261/2004 skirtos fiksuoto dydžio kompensacijos tikslas yra nedelsiant ir standartiškai atlyginti patirtą žalą dėl prarasto trijų valandų ar ilgesnio laiko dėl tokio atidėjimo, laikomo „nepatogumu“, kaip tai suprantama pagal tą reglamentą, kad keleiviai nepatirtų nepatogumų, susijusių su ieškinių dėl žalos atlyginimo pareiškimu kompetentinguose teismuose (šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 29 d. Sprendimo *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, 28 punktą).
- 40 Kompetencijos taikyti priverstinio vykdymo priemonės suteikimas nacionalinei institucijai, paskirtai pagal to reglamento 16 straipsnio 1 dalį, neabejotinai padeda užtikrinti, kad keleiviai nepatirtų nepatogumų dėl ieškinių pateikimo teismui. Dėl paprastumo, greitumo ir veiksmingumo, kuriuos nurodė generalinis advokatas išvados 48 punkte, tokia kompetencija leidžia užtikrinti aukštą oro transporto keleivių apsaugos lygį, kartu išvengiant teismų apkrovos, atsižvelgiant į potencialiai didelį prašymų atlyginti žalą skaičių.
- 41 Atsižvelgiant į visus išdėstytus argumentus, į pateiktą klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 16 straipsnis turi būti aiškinamas taip: valstybės narės turi teisę įgalioti už to reglamento taikymą atsakingą nacionalinę instituciją įpareigoti oro vežėją išmokėti pagal tą reglamentą keleiviams mokėtiną kompensaciją, kaip tai suprantama pagal to reglamento 7 straipsnį, kai ta nacionalinė institucija gauna individualų keleivio skundą, jeigu tas keleivis ir oro vežėjas gali su ieškiniu kreiptis į teismą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 42 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (trečioji kolegija) nusprendžia:

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 16 straipsnis

turi būti aiškinamas taip:

valstybės narės turi teisę įgalioti už to reglamento taikymą atsakingą nacionalinę instituciją įpareigoti oro vežėją išmokėti pagal tą reglamentą keleiviams mokėtiną kompensaciją, kaip tai suprantama pagal to reglamento 7 straipsnį, kai ta nacionalinė institucija gauna individualų keleivio skundą, jeigu tas keleivis ir oro vežėjas gali su ieškiniu kreiptis į teismą.

Parašai.