



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 29 września 2022 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 –
Artykuł 16 – Odszkodowanie i pomoc dla pasażerów – Zadanie krajowego organu
odpowiedzialnego za wykonanie wspomnianego rozporządzenia – Uregulowanie krajowe
przyznające temu organowi uprawnienie do nakazania przewoźnikowi lotniczemu wypłaty
odszkodowania należnego pasażerowi – Karta praw podstawowych Unii Europejskiej –
Artykuł 47 – Prawo do wniesienia środka zaskarżenia do sądu

W sprawie C-597/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie
prejudycjalnym, złożony przez Fővárosi Törvényszék (sąd dla miasta stołecznego Budapeszt,
Węgry) postanowieniem z dnia 27 października 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu
12 listopada 2020 r., w postępowaniu:

Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A.

przeciwko

Budapest Főváros Kormányhivatala,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Jürimäe (sprawozdawczyni), prezes izby, N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra
i M. Gavalec, sędziowie,

rzecznik generalny: J. Richard de la Tour,

sekretarz: I. Illéssy, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 2 lutego
2022 r.,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu Polskich Linii Lotniczych „LOT” S.A. – S. Berecz oraz A. Csehó, ügyvédek,
- w imieniu Budapest Főváros Kormányhivatala – G. Cziráky, radca prawny oraz G. Tóth,
w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: węgierski.

- w imieniu rządu węgierskiego – Zs. Biró-Tóth oraz M.Z. Fehér, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu niderlandzkiego – M.K. Bulterman oraz J. Hoogveld, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu polskiego – B. Majczyna oraz J. Lachowicz, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej – V. Bottka, L. Havas oraz K. Simonsson, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 28 kwietnia 2022 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 16 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy przewoźnikiem lotniczym Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A. (zwanym dalej „LOT-em”) a Budapest Főváros Kormányhivatala (inspekcją ochrony konsumentów przy delegaturze administracji rządowej w mieście stołecznym Budapeszt, Węgry) (zwaną dalej „inspekcją ochrony konsumentów”) w przedmiocie decyzji, na mocy której organ ten nakazał LOT-owi wypłatę odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Motywy 1, 2, 4, 21 i 22 rozporządzenia nr 261/2004 stanowią:
 - „(1) Działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu między innymi zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów.
 - (2) Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów.
- [...]
- (4) W związku z powyższym Wspólnota powinna podnieść standardy ochrony ustalone przez wyżej wymienione rozporządzenie, zarówno poprzez wzmocnienie praw pasażerów, jak i zapewnienie przewoźnikom lotniczym działalności w ujednoliconych warunkach na zliberalizowanym rynku.

[...]

- (21) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji za naruszenia postanowień niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić stosowanie owych sankcji. Sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (22) Państwa członkowskie powinny zapewnić i nadzorować przestrzeganie przez swoich przewoźników lotniczych niniejszego rozporządzenia oraz wyznaczyć właściwy organ odpowiedzialny za stosowanie jego przepisów. Nadzór nie powinien mieć wpływu na prawa pasażerów i przewoźników lotniczych do dochodzenia odszkodowania przed sądami zgodnie z procedurami krajowymi”.

4 Artykuł 5 tego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie”, przewiduje w ust. 1 i 3:

„1. W przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

[...]

- c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7, chyba że:

[...]

- iii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.

[...]

3. Obsługujący [lot] przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków”.

5 Artykuł 7 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, stanowi w ust. 1:

„W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

- a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;
- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;
- c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Przy określaniu odległości podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu”.

- 6 Artykuł 12 tego rozporządzenia, zatytułowany „Dalsze odszkodowanie”, stanowi w ust. 1:
- „Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia może zostać potrącone z takiego odszkodowania”.
- 7 Artykuł 16 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Naruszenia”, stanowi:
- „1. Każde państwo członkowskie wyznacza organ odpowiedzialny za wykonywanie postanowień niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do lotów z lotnisk znajdujących się na jego terytorium oraz lotów z krajów trzecich na te lotniska. W razie konieczności organ ten podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania praw pasażerów. Państwa członkowskie informują Komisję o organie wyznaczonym na podstawie niniejszego ustępu.
2. Bez uszczerbku dla art. 12 każdy pasażer może wnieść do każdego organu wyznaczonego na podstawie ust. 1 lub do każdego innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie skargę na naruszenie niniejszego rozporządzenia, na które [które] miało miejsce na jakimkolwiek lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, lub dotyczącą jakiegokolwiek lotu z kraju trzeciego na lotnisko znajdujące się na tym terytorium.
3. Ustanowione przez państwa członkowskie sankcje za naruszenia niniejszego rozporządzenia powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające”.

Prawo węgierskie

- 8 Zgodnie z § 43/A ust. 2 a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény (ustawy nr CLV z 1997 r. o ochronie konsumentów) z dnia 15 grudnia 1997 r. (*Magyar Közlöny* 1997/119., s. 9558) (zwanej dalej ustawą o ochronie konsumentów):
- „Organ ochrony konsumentów jest odpowiedzialny za stosowanie – w razie potrzeby po konsultacji z organem ds. lotnictwa cywilnego – [rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2394 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. 2017, L 345, s. 1)] w przypadku naruszeń przepisów rozporządzenia nr 261/2004, których dopuszczono się w Unii Europejskiej”.
- 9 Zgodnie z § 47 ust. 1 lit. c) i i) ustawy o ochronie konsumentów organ ochrony konsumentów może zobowiązać dany podmiot do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości i braków w określonym terminie, a także nałożyć grzywnę, zwaną grzywną służącą ochronie konsumentów”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

- 10 Ze względu na ponadtrzygodzinne opóźnienie ich lotu z Nowego Jorku (Stany Zjednoczone) do Budapesztu (Węgry) pasażerowie zwrócili się do inspekcji ochrony konsumentów o to, aby nakazała ona LOT-owi wypłatę odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 tytułem rekompensaty za naruszenie art. 5 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia.

- 11 W decyzji z dnia 20 kwietnia 2020 r. inspekcja ta stwierdziła naruszenie między innymi art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 i zobowiązała LOT do wypłaty odszkodowania w wysokości 600 EUR dla każdego zainteresowanego pasażera.
- 12 Uznawszy, że inspekcja ochrony konsumentów nie ma kompetencji do nakazania wypłaty takiego odszkodowania, LOT zaskarżył tę decyzję do Fővárosi Törvényszék (sądu dla miasta stołecznego Budapeszt, Węgry), to znaczy do sądu odsyłającego w niniejszej sprawie.
- 13 Opierając się na opinii rzecznika generalnego w sprawach połączonych Ruijsenaars i in. (C-145/15 i C-146/15, EU:C:2016:12), LOT podniósł, że stosunek pomiędzy przewoźnikiem lotniczym a pasażerem ma charakter cywilny. W tych okolicznościach węgierska praktyka umożliwiająca inspekcji ochrony konsumentów nałożenie na przewoźników lotniczych obowiązku wypłaty odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 pozbawia węgierskie sądy cywilne ich jurysdykcji.
- 14 Z kolei inspekcja ochrony konsumentów uznaje się za właściwą na podstawie art. 16 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia. Zdaniem tej inspekcji ustawa o ochronie konsumentów przewiduje, że to do niej należy stosowanie rozporządzenia 2017/2394 w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia nr 261/2004. W tych ramach dysponuje ona uprawnieniem do nakładania grzywny, zwanej grzywną służącą ochronie konsumentów.
- 15 Sąd odsyłający ma wątpliwości co do tego, czy inspekcja ochrony konsumentów może nałożyć na przewoźnika lotniczego obowiązek wypłaty odszkodowania w rozumieniu art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 za naruszenie przepisów tego rozporządzenia.
- 16 Zdaniem tego sądu sentencja wyroku z dnia 17 marca 2016 r., Ruijsenaars i in. (C-145/15 i C-146/15, EU:C:2016:187) nie pozwala na ustalenie, czy Trybunał odstąpił od wykładni art. 16 rozporządzenia nr 261/2004 zaproponowanej przez rzecznika generalnego w opinii w sprawach zakończonych tym wyrokiem. Zgodnie z tą wykładnią organ krajowy rozpatrujący indywidualną skargę pasażera linii lotniczych nie może stosować środków przymusu wobec danego przewoźnika lotniczego w celu przymuszenia go do wypłaty odszkodowania należnego temu pasażerowi na mocy tego rozporządzenia.
- 17 Sąd ten uważa ponadto, że wyrok ten nie może być bezpośrednio transponowany na grunt sprawy w postępowaniu głównym. W rzeczywistości bowiem na Węgrzech, w odróżnieniu od sytuacji rozpatrywanej we wspomnianym wyroku, inspekcja ochrony konsumentów nakłada systematycznie na przewoźników lotniczych obowiązek wypłaty odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004, nawet jeśli możliwe jest wniesienie powództwa również do sądów cywilnych.
- 18 Sąd odsyłający wyjaśnia jednak, że o ile inspekcja ochrony konsumentów posiada ogólną właściwość do orzekania o naruszeniach przepisów rozporządzenia nr 261/2004, o tyle w węgierskich przepisach brak jest przepisu szczególnego pozwalającego owej inspekcji na zastosowanie środków przymusu mających na celu doprowadzenie do wypłaty odszkodowania dla pasażerów w przypadku nieprzestrzegania tego rozporządzenia.

- 19 W tych okolicznościach Fővárosi Törvényszék (sąd dla miasta stołecznego Budapeszt) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 16 ust. 1 i 2 rozporządzenia [nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że odpowiedzialny za wykonywanie postanowień tego rozporządzenia organ krajowy, do którego wpłynęła indywidualna skarga pasażera, nie może zobowiązać danego przewoźnika lotniczego do wypłaty odszkodowania należnego pasażerowi na mocy [wspomnianego] rozporządzenia?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 20 Przez swoje pytanie sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 16 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że krajowy organ odpowiedzialny za wykonywanie tego rozporządzenia może zobowiązać przewoźnika lotniczego do wypłaty odszkodowania w rozumieniu art. 7 wspomnianego rozporządzenia, należnego pasażerom na podstawie tego rozporządzenia, jeżeli do owego organu krajowego wpłynęła indywidualna skarga pasażera.
- 21 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa Unii należy uwzględniać nie tylko jego brzmienie, lecz także jego kontekst oraz cele regulacji, której część on stanowi.
- 22 Jeżeli chodzi w pierwszej kolejności o brzmienie art. 16 rozporządzenia nr 261/2004, to z ust. 1 tego artykułu wynika, że każde państwo członkowskie jest zobowiązane do wyznaczenia organu odpowiedzialnego za wykonywanie rzeczonożego rozporządzenia w odniesieniu do lotów z lotnisk znajdujących się na jego terytorium oraz lotów z krajów trzecich na te lotniska, na którym to organie spoczywa, w razie konieczności, obowiązek podjęcia środków niezbędnych w celu zapewnienia przestrzegania praw pasażerów.
- 23 Artykuł 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi z kolei, że każdy pasażer może wnieść do każdego organu wyznaczonego na podstawie ust. 1 tego artykułu lub do każdego innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie skargę na naruszenie tego rozporządzenia, które miało miejsce na jakimkolwiek lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, lub dotyczącą jakiegokolwiek lotu z kraju trzeciego na lotnisko znajdujące się na tym terytorium.
- 24 Z uwagi na brzmienie tych przepisów Trybunał orzekł, że skargi, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, należy postrzegać raczej jako sygnały, które mają przyczynić się do właściwego stosowania owego rozporządzenia w ogólności, przy czym w następstwie tych skarg na organ ten nie nakłada się obowiązku działania zmierzającego do urzeczywistnienia prawa każdego pasażera indywidualnie do otrzymania odszkodowania (wyrok z dnia 17 marca 2016 r., Ruijsenaars i in., C-145/15 i C-146/15, EU:C:2016:187, pkt 31).
- 25 Podobnie, odnosząc się do pojęcia „sankcji” zawartego w art. 16 ust. 3 wspomnianego rozporządzenia, Trybunał uznał w świetle motywu 21 tego rozporządzenia, że oznacza ono środki podejmowane w reakcji na naruszenia stwierdzone przez uprawniony organ w ramach nadzoru o charakterze ogólnym, przewidzianego w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, a nie jako administracyjne środki przymusu, które miałyby być stosowane w każdym indywidualnym przypadku (wyrok z dnia 17 marca 2016 r., Ruijsenaars i in., C-145/15 i C-146/15, EU:C:2016:187, pkt 32).

- 26 Należy jednak stwierdzić, że brzmienie art. 16 rozporządzenia nr 261/2004 w żaden sposób nie zakazuje państwu członkowskiemu przyznania takiego uprawnienia przymuszającego organowi odpowiedzialnemu za wykonanie tego rozporządzenia. Przeciwnie, jak wskazał rzecznik generalny w pkt 36 opinii, z brzmienia tego artykułu wynika, że państwa członkowskie dysponują zakresem swobody w odniesieniu do kompetencji, jakie chcą przyznać swoim organom krajowym w celu ochrony praw pasażerów.
- 27 Ponadto Trybunał wskazał, że z uwagi w szczególności na zakres uznania, jakim dysponują państwa członkowskie w ramach przyznawania kompetencji organom, o których mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, państwa członkowskie mają możliwość upoważnienia tych organów do przyjmowania środków w odpowiedzi na indywidualne skargi w celu złagodzenia niedostatecznej ochrony praw pasażerów statków powietrznych (zob. podobnie wyrok z dnia 17 marca 2016 r., Ruijsenaars i in., C-145/15 i C-146/15, EU:C:2016:187, pkt 36).
- 28 W drugiej kolejności – również kontekst, w jaki wpisuje się art. 16 rozporządzenia nr 261/2004, przemawia za taką wykładnią.
- 29 W tym względzie z art. 12 i art. 16 ust. 2 tego rozporządzenia interpretowanych w świetle motywu 22 wspomnianego rozporządzenia wynika, że jedynym ograniczeniem właściwości organów wyznaczonych do zapewnienia stosowania tego rozporządzenia jest prawo pasażerów lotniczych do wystąpienia do sądu o dalsze odszkodowanie w stosunku do zryczałtowanego odszkodowania przewidzianego w art. 7 tego rozporządzenia nr 261/2004.
- 30 O ile kwoty ryczałtowe określone w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 stanowią zestandaryzowane i natychmiastowe odszkodowanie, które może zapobiec niedogodnościom związanym z wnoszeniem powództw o odszkodowanie do właściwych sądów, o tyle dalsze odszkodowanie przewidziane w art. 12 tego rozporządzenia dotyczy szkody poniesionej przez danego pasażera linii lotniczych, która może być oceniana indywidualnie i a posteriori (zob. podobnie wyrok z dnia 29 lipca 2019 r., Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, pkt 28, 36).
- 31 Z kolei kwoty ryczałtowe określone w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 mają na celu jedynie naprawienie szkód niemalże identycznych dla wszystkich zainteresowanych pasażerów (zob. podobnie wyrok z dnia 29 lipca 2019 r., Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 32 Określenie tych kwot nie wymaga indywidualnej oceny rozmiaru wyrządzonych szkód, ponieważ z jednej strony kwota zryczałtowanego odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 jest obliczana na podstawie odległości, jaką obejmował dany lot, z uwzględnieniem ostatniego miejsca przylotu pasażera (zob. podobnie wyrok z dnia 7 września 2017 r., Bossen i in., C-559/16, EU:C:2017:644, pkt 17), a z drugiej strony długość faktycznego opóźnienia przylotu powyżej trzech godzin nie jest uwzględniana przy obliczaniu tej kwoty (zob. podobnie wyrok z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 54).
- 33 Jak podkreślił rzecznik generalny w pkt 46 opinii, zarówno pasażerowie, jak i przewoźnicy mogą łatwo zidentyfikować kwotę należnego odszkodowania. Podobnie jest a fortiori w stosunku do organów wyznaczonych na podstawie art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.
- 34 Ponadto o ile zastrzeżenie sporów związanych z odszkodowaniem na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 jedynie dla sądów pozwala na uniknięcie w odniesieniu do oceny tej samej indywidualnej sytuacji jakiegokolwiek szkodliwej dla praw pasażerów lotniczych rozbieżności

w ocenie między z jednej strony organami, o których mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, a z drugiej strony sądami krajowymi rozpatrującymi indywidualne skargi (zob. podobnie wyrok z dnia 17 marca 2016 r., Ruijsenaars i in., C-145/15 i C-146/15, EU:C:2016:187, pkt 34), o tyle zagrożenie takie może również zostać wyeliminowane dzięki odpowiedniemu skonstruowaniu postępowań administracyjnych i sądowych.

- 35 Jak podkreślił rzecznik generalny w pkt 51 opinii, w braku uregulowań Unii w tej dziedzinie do wewnętrznego porządku prawnego każdego państwa członkowskiego należy określić zasady proceduralnych niezbędnych w tym celu.
- 36 Niemniej jednak przyznanie uprawnienia do zastosowania środków przymusu organowi krajowemu, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, nie może w żadnym razie pozbawić ani pasażerów, ani przewoźników lotniczych możliwości wniesienia skargi do właściwego sądu krajowego (zob. podobnie w odniesieniu do pasażerów wyrok z dnia 22 listopada 2012 r., Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, pkt 23).
- 37 Ponieważ żądanie odszkodowania przez pasażera linii lotniczych na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 jest wykonaniem prawa zagwarantowanego przez prawo Unii, art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej przyznaje takiemu pasażerowi prawo do skutecznego środka prawnego i dostępu do sądu, który może w razie potrzeby zwrócić się do Trybunału z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 267 TFUE. Podobnie przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość wniesienia skargi do sądu na decyzję, na mocy której organ krajowy, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, do którego wpłynęła indywidualna skarga pasażera, zobowiązał tego przewoźnika do wypłaty odszkodowania należnego wspomnianemu pasażerowi na mocy tego rozporządzenia.
- 38 W trzeciej kolejności – przedstawioną w poprzednich punktach wykładnię art. 16 rozporządzenia nr 261/2004 potwierdzają realizowane przez owo rozporządzenie cele, które zostały wymienione w jego motywach 1, 2 i 4. Chodzi z jednej strony o cel polegający na zagwarantowaniu wysokiej ochrony pasażerów przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ogólnej ochrony konsumentów, a z drugiej strony o cel polegający na wzmocnieniu praw pasażerów poprzez łagodzenie trudności i niedogodności spowodowanych przez duże opóźnienia lub odwołania lotów.
- 39 Tymczasem szczególny cel odszkodowania ryczałtowego przyznanego na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 zmierza właśnie do natychmiastowego i zestandaryzowanego naprawienia szkody polegającej na stracie czasu równej trzem godzinom lub je przekraczającej wynikającej z takiego opóźnienia, która stanowi „niedogodność” w rozumieniu tego rozporządzenia, przy czym zainteresowani pasażerowie nie muszą doświadczać dodatkowych wyzwań związanych z wszczęciem postępowań sądowych o odszkodowanie wraz z odsetkami (zob. podobnie wyrok z dnia 29 lipca 2019 r., Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, pkt 28).
- 40 Przyznanie uprawnienia do stosowania środków przymusu organowi krajowemu wyznaczonemu na podstawie art. 16 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia niewątpliwie przyczynia się do tego, aby pasażerowie nie doświadczali dodatkowych wyzwań związanych z wszczęciem postępowań sądowych. Takie uprawnienia pozwalają, ze względów uproszczenia, szybkości i skuteczności, wymienionych przez rzecznika generalnego w pkt 48 opinii, na zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerów statków powietrznych, umożliwiając jednocześnie unikanie przeciążenia sądów z uwagi na ewentualną dużą liczbę powództw o odszkodowanie.

- 41 Z uwagi na ogół powyższych rozważań na przedstawione pytanie trzeba odpowiedzieć, iż art. 16 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że państwa członkowskie mają prawo upoważnić organ krajowy odpowiedzialny za wykonanie tego rozporządzenia do zobowiązania przewoźnika lotniczego do wypłaty odszkodowania w rozumieniu art. 7 wspomnianego rozporządzenia, należnego pasażerom na podstawie tego rozporządzenia, w sytuacji gdy do tego organu krajowego wpłynęła indywidualna skarga pasażera, z zastrzeżeniem, że owemu pasażerowi i wspomnianemu przewoźnikowi lotniczemu musi przysługiwać możliwość wniesienia środka zaskarżenia do sądu.

W przedmiocie kosztów

- 42 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 16 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91

należy interpretować w ten sposób, że:

państwa członkowskie mają prawo upoważnić organ krajowy odpowiedzialny za wykonanie tego rozporządzenia do zobowiązania przewoźnika lotniczego do wypłaty odszkodowania w rozumieniu art. 7 wspomnianego rozporządzenia, należnego pasażerom na podstawie tego rozporządzenia, w sytuacji gdy do tego organu krajowego wpłynęła indywidualna skarga pasażera, z zastrzeżeniem, że owemu pasażerowi i wspomnianemu przewoźnikowi lotniczemu musi przysługiwać możliwość wniesienia środka zaskarżenia do sądu.

Podpisy