Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
JEANA RICHARDA DE LA TOURA
od 28. travnja 2022. [1] [i]

Predmet C-597/20

Polskie Linie Lotnicze „LOT" SA
protiv
Budapest Főváros Kormányhivatala

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Fővárosi Törvényszék (Okružni sud u Glavnom gradu Budimpešti, Mađarska))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članak 5. stavak 1. točka (c) i članak 7. – Isplata odštete putnicima – Članak 16. – Zadaća nacionalnog tijela odgovornog za provođenje Uredbe – Nacionalni propis kojim se tom tijelu dodjeljuje ovlast da naloži zračnom prijevozniku da isplati odštetu na koju putnik ima pravo"

I. Uvod

1. Može li država članica na temelju članka 16. stavaka 1. i 2. Uredbe (EZ) br. 261/2004 [2] nacionalnom tijelu odgovornom za provođenje te uredbe povjeriti ovlast da naloži zračnom prijevozniku da isplati odštetu na koju putnik ima pravo zbog otkazivanja ili dužeg kašnjenja njegova leta?

2. Odgovor na to pitanje koje je uputio Fővárosi Törvényszék (Okružni sud u Glavnom gradu Budimpešti, Mađarska) treba omogućiti da se pojasne ovlasti koje su povjerene takvu tijelu i stoga da se pojasni doseg načela koja je Sud utvrdio u presudi od 17. ožujka 2016., Ruijssenaars i dr. [3].

3. U ovom ću mišljenju iznijeti razloge zbog kojih smatram da se takvoj odredbi ne protivi nacionalni propis na temelju kojeg država članica svojem nacionalnom tijelu dodjeljuje takvu ovlast prisile, ali pod uvjetom da se tim propisom zračnom prijevozniku ne oduzima mogućnost da podnese pravni lijek nadležnom nacionalnom sudu kako bi osporio pravo na odštetu koja se tim pravnim lijekom potražuje.

[1] Izvorni jezik: francuski

[2] Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.)

[3] C-145/15 i C-146/15, u daljnjem tekstu: presuda Ruijssenaars i dr., EU:C:2016:187

II. Pravni okvir

A. Pravo Unije

4. Uvodne izjave 1., 21. i 22. Uredbe br. 261/2004 glase:

„(1) Aktivnost [Europske unije] u području zračnog prijevoza usmjerena je, pored ostalih stvari, na osiguravanje visoke razine zaštite putnika. Uz to, u potpunosti bi trebalo voditi računa o obvezama zaštite potrošača općenito.

[…]

(21) Države bi članice trebale utvrditi pravila po kojima se primjenjuju sankcije u slučaju kršenja odredaba iz ove Uredbe i osigura[ti] primjenu istih. Te bi sankcije trebale biti učinkovite, razmjerne i odvraćajuće.

(22) Države bi članice trebale osigurati i nadzirati opću usklađenost zračnih prijevoznika s ovom Uredbom i odrediti odgovarajuće tijelo koje će izvršavati ovakve provedbene zadaće. Nadzor ni na koji način ne smije utjecati na prava putnika i zračnih prijevoznika da zatraže pravnu zadovoljštinu na sudovima u okviru postupaka nacionalnog prava.”

5. Člankom 5. te uredbe, naslovljenim „Otkazivanje leta”, predviđa se:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

[…]

(c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim ako […] su obaviješteni o otkazivanju leta

[…]

3. Stvarni zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu u skladu s člankom 7., ako može dokazati da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete.”

6. Člankom 7. navedene uredbe, naslovljenim „Pravo na odštetu”, određuje se:

„1. Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu od:

(a) 250 EUR za sve letove dužine 1 500 km ili kraće;

(b) 400 EUR za sve letove unutar Zajednice, duže od 1 500 km i za sve druge letove dužine između 1 500 km i 3 500 km;

(c) 600 EUR za sve letove koji ne spadaju pod točke (a) ili (b).

U određivanju udaljenosti, kao baza se uzima mjesto [krajnjeg] odredišta na koje će, zbog uskraćivanja ukrcaja ili otkazivanja leta, putnici stići s određenim vremenskim zakašnjenjem u odnosu na vrijeme dolaska predviđenim redom letenja.”

2. Kada je putnicima ponuđeno preusmjeravanje do njihova konačnog odredišta zamjenskim letom, sukladno članku 8., i kad na taj način ostvareno vrijeme dolaska ne premašuje prvotno vrijeme dolaska leta:

(a) za 2 sata, u vezi s letovima dugim 1 500 km ili kraće; ili

(b) za 3 sata, u vezi sa svim letovima unutar Zajednice, dužih od 1 500 km i u vezi sa svim ostalim letovima između 1 500 km i 3 500 km; ili

(c) za 4 sata, u vezi sa svim letovima koji ne spadaju pod točke (a) ili (b),

[stvarni] zračni prijevoznik može smanjiti visinu odštete predviđenu stavkom 1. za 50 %.

[…]"

7. Člankom 16. iste uredbe, naslovljenim „Kršenja Uredbe", predviđa se:

„1. Svaka pojedina država članica određuje tijelo odgovorno za provođenje ove Uredbe u vezi s letovima iz zračnih luka smještenih na njezinom državnom području i letova iz treće zemlje u te iste zračne luke. Tamo gdje se to zahtijeva, ovo tijelo poduzima potrebne mjere kako bi osiguralo poštovanje prava putnika. Države članice izvješćuju [Europsku komisiju] o tijelu koje je određeno u skladu s ovim stavkom.

2. Ne dovodeći u pitanje članak 12., svaki se putnik ima pravo žaliti bilo kojem tijelu određenom prema stavku 1. ili bilo kojem drugom nadležnom tijelu određenom od strane države članice o navodnim kršenjima ove Uredbe u bilo kojoj zračnoj luci smještenoj na državnom području države članice ili u vezi bilo kojeg leta iz treće zemlje do zračne luke smještene na tom državnom području.

3. Sankcije koje je odredila država članica zbog kršenja ove Uredbe moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće."

B. Mađarsko pravo

8. U članku 43/A stavku 2. fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvényja (Zakon br. CLV iz 1997. o zaštiti potrošača) [4] od 15. prosinca 1997. navodi se:

„Tijelo nadležno za zaštitu potrošača, ako je potrebno uz savjetovanje sa tijelom nadležnim za civilno zrakoplovstvo, zaduženo je za primjenu Uredbe [(EU)] 2017/2394[5] kad je riječ o povredama odredbi Uredbe br. 261/2004 unutar [Unije] […]"

9. U skladu s člankom 47. stavkom 1. točkama (c) i (i) tog zakona, to tijelo može obvezati odnosnog poduzetnika da u određenom roku prekine utvrđene nepravilnosti i nedostatke te može naložiti plaćanje novčanih kazni „radi zaštite potrošača".

[4] *Magyar Közlöny* 1997/155, u daljnjem tekstu: Zakon o zaštiti potrošača

[5] Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2017. o suradnji između nacionalnih tijela odgovornih za izvršavanje propisâ o zaštiti potrošača i o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL 2017., L 345, str. 1.)

III. Glavni postupak i prethodno pitanje

10. Nakon što je let kompanije Polskie Linie Lotnicze „LOT" SA [6] iz New Yorka (Sjedinjene Američke Države) za Budimpeštu (Mađarska) kasnio više od tri sata, nekoliko je putnika podnijelo pritužbu Budapest Főváros Kormányhivatalu (Inspektorat za zaštitu potrošača pri Uredu državne uprave u Budimpešti, Mađarska) [7] kako bi on zračnom prijevozniku naložio da im na ime naknade štete zbog povrede članka 5. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004 isplati odštetu utvrđenu člankom 7. te uredbe.

11. Odlukom od 20. travnja 2020. Inspektorat za zaštitu potrošača utvrdio je da je LOT povrijedio obveze koje ima na temelju članka 6. stavka 1. točke (c) i članka 7. stavka 1. točke (c) uredbe br. 261/2004 i naložio mu je da dotičnim putnicima isplati odštetu od 600 eura po osobi te da u budućnosti istu odštetu isplati svakom putniku koji podnese sličnu pritužbu. Inspektorat za zaštitu potrošača navodi da je na temelju članka 43/A stavka 2. Zakona o zaštiti potrošača, kojim se prenose zahtjevi iz članka 16. stavaka 1. i 2. te uredbe, ovlašten prisiliti zračne prijevoznike da u određenom roku okončaju povrede navedene uredbe.

12. Povodom tužbe radi poništenja te odluke, sud koji je uputio zahtjev ima dvojbe u pogledu opsega ovlasti kojima raspolaže Inspektorat za zaštitu potrošača. U tom je kontekstu odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Treba li članak 16. stavke 1. i 2. Uredbe [br. 261/2004] tumačiti na način da nacionalno tijelo odgovorno za provođenje Uredbe, kojem su podnesene individualne pritužbe putnika, ne može prisiliti dotičnog zračnog prijevoznika da isplati odštetu na koju putnici imaju pravo u skladu s Uredbom?"

13. LOT, Inspektorat za zaštitu potrošača, mađarska, nizozemska i poljska vlada te Komisija podnijeli su pisana očitovanja. Te su stranke iznijele i svoja usmena očitovanja na raspravi održanoj 2. veljače 2022.

IV. Analiza

A. Uvodna napomena

14. Ispitivanje zahtjeva za prethodnu odluku zahtijeva da se iznese uvodna napomena o potrebi da se uzmu u obzir i druga pravna pravila osim onih koje izričito navodi sud koji je uputio zahtjev.

15. Pitanje se postavlja s obzirom na odredbe predviđene Uredbom 2017/2394 i osobito s obzirom na njezin članak 9. stavak 4. točku (f).

16. Naime, u skladu s njezinim člankom 1., tom se uredbom „utvrđuju uvjeti pod kojima nadležna tijela koja su njihove države članice imenovale kao odgovorna za izvršavanje propisa Unije kojima se štite interesi potrošača surađuju i koordiniraju djelovanja, međusobno i s Komisijom, kako bi se osigurala usklađenost s tim propisima i nesmetano funkcioniranje unutarnjeg tržišta te kako bi se poboljšala zaštita ekonomskih interesa potrošača".

[6] U daljnjem tekstu: LOT

[7] U daljnjem tekstu: Inspektorat za zaštitu potrošača

17. U skladu s člankom 3. točkom 1. Uredbe 2017/2394 i njezinim prilogom, „propisi Unije kojima se štite interesi potrošača” uključuju one koji se predviđaju Uredbom br. 261/2004.

18. Naime, člankom 9. stavkom 4. točkom (f) te uredbe zakonodavac Unije predviđa sljedeće:

„Nadležna tijela [odnosno svako javno tijelo uspostavljeno na nacionalnoj, regionalnoj ili lokalnoj razini i koje je države članica imenovala kao odgovorno za izvršavanje propisa Unije kojima se štite interesi potrošača [8]] imaju barem sljedeće ovlasti izvršavanja:

[…]

(f) ovlast za osiguravanje prestanka ili zabrane povreda obuhvaćenih ovom Uredbom;

[…]”

19. S obzirom na te elemente, postavlja se pitanje mogu li odredbe predviđene tim člankom biti relevantne u svrhu ocjene prirode i dosega ovlasti povjerenih nacionalnim tijelima u skladu s člankom 16. Uredbe br. 261/2004.

20. Iz razloga koje ću sada iznijeti smatram da, kao što su to iznijele stranke na raspravi, takve odredbe nisu korisne za analizu.

21. Naime, Uredba 2017/2394 na temelju svojeg članka 2. stavka 1. primjenjuje se na „povrede unutar Unije, raširene povrede i raširene povrede s dimenzijom Unije, čak i ako su te povrede prestale prije nego što je izvršavanje započelo ili prije nego što je dovršeno”. Međutim, iz članka 3. te uredbe proizlazi da se sve te povrede definiraju kao da se odnose na činjenja ili propuštanja protivna propisima Unije kojima se štite interesi potrošača, a kojim je nanesena, kojim se nanosi ili može biti nanesena šteta „kolektivnim interesima” tih potrošača.

22. Komisija je tako u svojim Smjernicama za tumačenje [9] naglasila da nacionalna tijela odgovorna za provođenje Uredbe br. 261/2004 „moraju ispuniti svoje obveze u skladu s [Uredbom (EZ) br. 2006/2004 [10]] *kada su zajednički interesi potrošača ugroženi* u prekograničnom kontekstu” [11].

23. Međutim, iako nacionalno tijelo odgovorno za provođenje Uredbe br. 261/2004 u okviru svoje prve zadaće brani kolektivne interese putnika u zračnom prometu, pitanje koje postavlja sud koji je uputio zahtjev ima sasvim drukčiji kontekst koji se odnosi na zaštitu pojedinačnih interesa tih putnika. Naime, pravo na odštetu koje zakonodavac Unije propisuje u članku 7. te uredbe obuhvaćeno je izvršenjem ugovora o prijevozu sklopljenog između putnika i zračnog prijevoznika. Stoga se ovlast prisile kojom bi to tijelo raspolagalo nakon podnošenja individualne pritužbe ne bi koristila u interesu skupine pojedinaca, nego u interesu točno određenog pravnog subjekta. U svojoj sudskoj praksi Sud tako upućuje na kolektivne interese potrošača kao na

8 Pojam „nadležno tijelo” definiran je u članku 3. točki 6. Uredbe 2017/2394.

9 Obavijest Komisije – Smjernice za tumačenje Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća, kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 889/2002 Europskog parlamenta i Vijeća (SL 2016., C 214, str. 5.). Naglašavam da je Uredba br. 261/2004 stavljena izvan snage Uredbom 2017/2394.

10 Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 27. listopada 2004. o suradnji između nacionalnih tijela odgovornih za provedbu zakonodavstva o zaštiti potrošača (Uredba o suradnji u zaštiti potrošača) (SL 2004., L 364, str. 1.)

11 Točka 7.3. te obavijesti. Moje isticanje.

situaciju „koj[a] prelaz[i] okvir odnosa između stranaka spora”[12]. Pojmovi kolektivni[13] i pojedinačni interes se razlikuju. Iz toga proizlazi da postoji očita proturječnost između konteksta glavnog predmeta i situacija na koje se primjenjuje Uredba 2017/2394, a koji osobito obilježava njezin cilj zaštite „kolektivn[ih] interes[a] potrošača kao skupine”[14].

24. Stoga, s obzirom na te elemente, ne treba uzimati u obzir odredbe koje se tom uredbom predviđaju u svrhu tumačenja koje je zatražio sud koji je uputio zahtjev.

25. Suprotno tomu, tijekom svoje analize uputit ću na odredbe predviđene važećim uredbama o zaštiti prava putnika s invaliditetom u zračnom prijevozu i putnika koji putuju željezničkim, pomorskim ili autobusnim prijevozom[15]. Točno je da nije moguće uspoređivati te različite načine prijevoza i, kao što je to Sud istaknuo u presudi od 2. rujna 2021., Irish Ferries[16], zakonodavac Unije nije namjeravao osigurati jednaku razinu zaštite za svaki od tih načina prijevoza[17]. Međutim, kao i Uredbom br. 261/2004, svim tim tekstovima predviđa se određivanje nacionalnog tijela odgovornog za provođenje predmetne uredbe. U presudi Irish Ferries, Sud nije propustio istaknuti namjeru zakonodavca Unije da usvoji „ujednačen pristup” u pogledu tumačenja pojmova upotrijebljenih u okviru svake od tih uredbi[18]. To je primjerice slučaj s pojmom „izvanredne okolnosti” koji se upotrebljava u području prava putnika u zračnom i pomorskom prijevozu[19]. Stoga mi se čini korisnim uzeti u obzir odredbe koje je zakonodavac Unije predvidio u tim uredbama, a koje se odnose na ovlasti nacionalnog tijela odgovornog za osiguravanje poštovanja prava putnika.

B. O prethodnom pitanju

26. Svojim jedinim prethodnim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita Sud treba li članak 16. stavke 1. i 2. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da mu se protivi nacionalni propis na temelju kojeg nacionalno tijelo odgovorno za provođenje te uredbe ima ovlast naložiti zračnim prijevoznicima da isplate odštetu predviđenu člankom 7. navedene uredbe zbog otkazivanja leta[20].

12 Vidjeti primjerice presudu od 28. srpnja 2016., Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, t. 45.).

13 Vidjeti definiciju izraza „interes” u Littré, E., *Dictionnaire de la langue française*, Pariz, L. Hachette, 1873. – 1874., u kojem se „posebni ili privatni ili osobni interes, prednost neke osobe” suprotstavlja „javnom interesu, dobrobiti države, društva”. Vidjeti i definiciju tog pojma u Lalande, A., *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, Presses universitaires de France, Pariz, 1997., 4. izdanje, str. 531., prema kojem kolektivni interes ne čini, primjerice, zbroj pojedinačnih interesa članova sektora ili grupe, nego se odnosi na interes skupine pojedinaca [koji se ne mogu promatrati nepovezano] jer čini cjelinu. Taj bi se pojam upotrebljavao u određenim sektorima, a osobito u kontekstu obrane zajednice, profesije ili potrošača koju provode udruge potrošača.

14 Vidjeti presudu od 28. srpnja 2016., Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, t. 42.).

15 Vidjeti Uredbu (EZ) br. 1107/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. srpnja 2006. o pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu (SL 2006., L 204, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 16., str. 17.); Uredbu (EU) 2021/782 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2021. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu (SL 2021., L 172, str. 1.); Uredbu (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL 2010., L 334, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 13., str. 142.), te Uredbu (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL 2011., L 55, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 12., str. 237.).

16 C-570/19, u daljnjem tekstu: presuda Irish Ferries, EU:C:2021:664

17 Vidjeti točke 143. i 145. te presude i navedenu sudsku praksu.

18 Vidjeti točke 106. i 107. te presude i navedenu sudsku praksu. Vidjeti i Bijelu knjigu Komisije od 28. ožujka 2011., naslovljenu „Plan puta za jedinstveni europski prometni prostor: Prema konkurentnijem i učinkovitijem prometnom sustavu” [COM(2011) 144 *final*], u kojoj je Komisija tako navela potrebu za „postizanjem ujednačenog tumačenja prava EU-a o pravima putnika te usklađene i učinkovite provedbe, kako bi se osigurali i jednaki uvjeti za industriju i europski standard zaštite građana” (str. 25.).

19 Vidjeti točku 106. iste presude. Što se tiče tumačenja pojma „izvanredne okolnosti” koji je upotrijebljen u Uredbi br. 1177/2010 o pomorskom prijevozu, Sud je u toj presudi istaknuo namjeru zakonodavca Unije da usvoji „ujednačen pristup” uključivanjem sudske prakse Suda u područje prava putnika u zračnom prijevozu.

20 Postavljeno pitanje ne odnosi se na dodatnu odštetu predviđenu člankom 12. iste uredbe.

27. Kao što sam već naveo, odgovor na to pitanje treba omogućiti da se pojasni doseg ovlasti povjerenih tom nacionalnom tijelu u skladu s načelima koja je Sud već utvrdio u presudi Ruijssenaars i dr..

28. U presudi Ruijssenaars i dr., čiju izreku navodim, Sud je presudio da „[č]lanak 16. [Uredbe br. 261/2004] treba tumačiti na način da tijelo, koje odredi svaka država članica u skladu sa stavkom 1. tog članka, kojem je podnesena individualna pritužba putnika nakon odbijanja zračnog prijevoznika da mu isplati odštetu propisanu člankom 7. stavkom 1. te uredbe, *ne mora* donijeti prisilne mjere protiv tog prijevoznika kako bi ga prisililo da isplati tu odštetu”[21].

29. To se tumačenje temelji na trima razmatranjima koja je Sud iznio u prvom dijelu svojeg rasuđivanja. Prvo od tih razmatranja odnosi se na sam tekst članka 16. Uredbe br. 261/2004 (t. 28. do 32. presude Ruijssenaars i dr.), drugo razmatranje odnosi se na ciljeve te uredbe (t. 33. presude Ruijssenaars i dr.) i, konačno, treće razmatranje odnosi se na podjelu uloga nacionalnim tijelima i nacionalnim sudovima (t. 35. presude Ruijssenaars i dr.)[22]. Sud je tijekom svojeg rasuđivanja zaključio da zakonodavac Unije državama članicama ne nalaže obvezu da svojim nacionalnim tijelima dodijele ovlast da donose prisilne mjere protiv zračnih prijevoznika radi isplate odštete na koju putnici imaju pravo. Sud je presudio da takvo tumačenje omogućuje da se izbjegnu bilo kakve razlike u ocjeni koje mogu naštetiti pravima putnika u zračnom prometu između, s jedne strane, nacionalnih tijela zaduženih za postupanje po pojedinačnim pritužbama i, s druge strane, nacionalnih sudova pred kojima su pokrenuti pojedinačni postupci radi isplate odštete propisane člankom 7. Uredbe br. 261/2004. (t. 34. presude Ruijssenaars i dr.).

30. Međutim, u drugom dijelu svojeg rasuđivanja, Sud je dodao *obiter dictum*, koji glasi kako slijedi:

„*Ipak*, uzimajući u obzir te ciljeve i diskrecijsko pravo država članica pri podjeli nadležnosti koje žele dati tijelima iz članka 16. stavka 1. Uredbe br. 261/2004, […] *države članice mogu, radi ublažavanja nedovoljne zaštite prava putnika u zračnom prometu, ovlastiti tijelo iz članka 16. stavka 1. te uredbe da donosi mjere pri postupanju po individualnim pritužbama*.”[23]

31. Tu točku treba tumačiti kao da odražava razmatranje Suda prema kojem države članice *mogu* svojim nacionalnim tijelima odgovornima za provođenje te uredbe dodijeliti ovlast izdavanja naloga u okviru zadaće koja im se dodjeljuje člankom 16. potonje uredbe.

32. U okviru ovog spora, dok se LOT poziva na prvi dio rasuđivanja koje je Sud utvrdio u presudi Ruijssenaars i dr. kako bi osporio dodjelu takve ovlasti inspektoratu za zaštitu potrošača, potonji se inspektorat, suprotno tomu, poziva na drugi dio tog rasuđivanja kako bi utvrdio ovlast koja mu se na taj način dodjeljuje nacionalnim propisom. Od Suda se stoga traži da pojasni doseg tog *obiter dictuma*. U svrhu tog pojašnjenja, predlažem Sudu da u skladu s ustaljenom sudskom praskom uzme u obzir tekst članka 16. Uredbe br. 261/2004, ali i strukturu i ciljeve te uredbe, uzimajući u obzir načela koja je Sud već utvrdio u svojoj sudskoj praksi.

[21] Moje isticanje

[22] Sud ovdje upućuje na drugu rečenicu uvodne izjave 22. Uredbe br. 261/2004 te na sudsku praksu suda i osobito na presude od 13. listopada 2011., Sousa Rodríguez i dr. (C-83/10, EU:C:2011:652, t. 44.) i od 31. siječnja 2013., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, t. 51.).

[23] Točka 36. presude Ruijssenaars i dr., moje isticanje

33. To je pojašnjenje bitno jer su praktične posljedice koje proizlaze iz ovlasti kojima raspolažu nacionalna tijela velike, osobito za tisuće putnika čiji su letovi svake godine otkazani ili duže kasne. To pojašnjenje omogućit će i da se odgovori na zahtjeve Komisije koja je stalno naglašavala poteškoće u primjeni te uredbe zbog nepostojanja ujednačenog tumačenja i dosljednih metoda njezine primjene na nacionalnoj razini i koja smatra da treba provesti poboljšanja kako bi se zajamčilo postojanje jasnih i pristupačnih mehanizama za rješavanje pritužbi [24].

1. Tekst članka 16. Uredbe br. 261/2004

34. U članku 16. Uredbe br. 261/2004 zakonodavac Unije navodi pravila koja se primjenjuju u slučaju „kršenja" odredbi te uredbe.

35. Kao prvo, u članku 16. stavku 1. navedene uredbe od država članica zahtijeva da odrede „tijelo odgovorno za provođenje ove Uredbe" u vezi s letovima iz zračnih luka smještenih na njezinu državnom području i letova iz treće zemlje u te iste zračne luke, na kojima je, ovisno o slučaju, da poduzmu mjere potrebne kako bi se osiguralo poštovanje prava putnika. Iako taj zakonodavac precizno definira opseg mjesne nadležnosti tog tijela, utvrđujem da ne pojašnjava ni uvjete ni načine na koje to tijelo treba izvršiti svoju zadaću i osigurati „poštovanje prava putnika" [25]. Usto, ističem da potonji izraz „poštovanje prava putnika" ima vrlo širok doseg. Taj izraz obuhvaća zaštitu kolektivnih i pojedinačnih interesa putnika u zračnom prometu. Ni u uvodnoj izjavi 22. Uredbe br. 261/2004, u kojoj se iznose razmatranja na temelju kojih je zakonodavac Unije donio članak 16. stavak 1. te uredbe, ne navode se pojašnjenja u tom pogledu.

36. U tim okolnostima valja priznati da u skladu s člankom 16. stavkom 1. navedene uredbe države članice raspolažu diskrecijskim pravom u pogledu ovlasti koje žele dati svojim nacionalnim tijelima u svrhu zaštite prava putnika, na koji je Sud uostalom izričito uputio u točki 36. presude Ruijssenaars i dr.

37. Budući da se člankom 5. stavkom 1. točkom (c) Uredbe br. 261/2004 putnicima u zračnom prometu priznaje pravo na odštetu u slučaju otkazivanja njihova leta, prema mojem mišljenju, ništa se ne protivi tomu da država članica svojem nacionalnom tijelu dodijeli ovlast da naloži zračnom prijevozniku da isplati odštetu koju duguje kako bi se osiguralo poštovanje tog prava. Nepoštovanje navedenog prava ne predstavlja samo povredu ugovornih obveza zračnih prijevoznika, nego i povredu pravilne primjene te uredbe.

38. Kao drugo, što se tiče odredbi navedenih u članku 16. stavcima 2. i 3. Uredbe br. 261/2004, smatram da one nemaju ni za cilj ni za učinak ograničiti doseg ovlasti koje države članice mogu dodijeliti svojim nacionalnim tijelima.

[24] Vidjeti u tom smislu Bijelu knjigu Komisije od 28. ožujka 2011., naslovljenu „Plan puta za jedinstveni europski prometni prostor: prema konkurentnijem i učinkovitijem prometnom sustavu" (COM(2011) 144 *final*, str. 25.).

[25] Ono po čemu se Uredba br. 261/2004 razlikuje od ostalih uredbi. Naime, zakonodavac Unije za druge načine prijevoza zahtijeva da nacionalno tijelo u pogledu svoje organizacije, odluka o financiranju, pravne strukture i donošenja odluka bude neovisno o prijevozniku ili upravitelju infrastrukture. Vidjeti primjerice članak 25. stavak 1. drugi podstavak Uredbe br. 1177/2010; članak 31. stavak 2. Uredbe 2021/782 i članak 28. stavak 1. drugi podstavak Uredbe br. 181/2011.

39. Podsjećam na to da, s jedne strane, u skladu s člankom 16. stavkom 2. te uredbe, „svaki se putnik ima pravo žaliti bilo kojem tijelu određenom prema stavku 1. ili bilo kojem drugom nadležnom tijelu određenom od strane države članice o navodnim kršenjima [navedene uredbe] u bilo kojoj zračnoj luci smještenoj na državnom području države članice ili u vezi bilo kojeg leta iz treće zemlje do zračne luke smještene na tom državnom području".

40. Naime, iz presude Ruijssenaars i dr., koja se odnosi na tumačenje Uredbe br. 261/2004, kao i iz presude Irish Ferries, koja se odnosi na tumačenje Uredbe br. 1177/2010, proizlazi da se „pravo žaliti [se]" iz članka 16. stavka 2. Uredbe br. 261/2004 razlikuje po svojoj prirodi i dosegu od zahtjeva koji putnik pojedinačno podnese u svrhu dobivanja odštete na koju ima pravo zbog otkazivanja njegove usluge prijevoza. Naime, prema mišljenju Suda, to se pravo odnosi na upozorenje kojim putnik obavještava nadležno tijelo o navodnoj povredi obveze koju imaju prijevoznici kako bi se pridonijelo boljoj primjeni predmetnih uredbi općenito. Sud u presudi Ruijssenaars i dr.[26] naglašava da se takvim pravom ne nalaže „[nacionalnom tijelu] postupanje […] kako bi se jamčilo pravo svakog pojedinačnog putnika na dobivanje odštete" i u presudi Irish Ferries pojašnjava da prijevoznik „raspolaže određenom marginom prosudbe u pogledu daljnjeg postupanja s tim upozorenjem"[27].

41. Podsjećam na to da, s druge strane, u skladu s člankom 16. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004, „[s]ankcije koje je odredila država članica zbog kršenja ove Uredbe moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće". Te se sankcije po svojoj prirodi i dosegu jasno razlikuju od prisilnih mjera koje nacionalno tijelo primjenjuje radi isplate odštete na koju putnik u zračnom prometu ima pravo zbog otkazivanja njegova leta, a koja je paušalna. Sud je stoga u presudi Ruijssenaars i dr. presudio da su „sankcije" koje je zakonodavac Unije naveo u tom članku mjere koje nacionalno tijelo donosi kao odgovor na povrede koje otkrije u obavljanju svojeg općeg nadzora, „a ne […] prisilne upravne mjere koje treba donijeti u svakom pojedinačnom slučaju"[28].

42. Iako se u odredbama navedenim u članku 16. stavcima 2. i 3. Uredbe 261/2004 pojašnjava, kao što je to istaknuo Sud, „različite aspekte zadatka koji ima tijelo iz stavka 1. tog članka"[29], ne može ih se stoga tumačiti na način da se njima isključuje mogućnost da se nacionalnom tijelu dodijele druge ovlasti osim onih koje se odnose na postupanje s upozorenjima o kojima je obaviješteno i izricanje sankcija.

43. Države članice zbog nedostatka pravila utvrđenih pravom Unije stoga raspolažu diskrecijskim pravom u pogledu dodjele ovlasti tom nacionalnom tijelu čiji je cilj zajamčiti poštovanje prava putnika u zračnom prometu. U tom kontekstu i s obzirom na izraze upotrijebljene u članku 16. Uredbe br. 261/2004, ništa se ne protivi tomu da država članica navedenom tijelu dodijeli ovlast da naloži zračnom prijevozniku isplatu odštete na koju putnik ima pravo, u skladu s člancima 5. i 7. te uredbe.

44. Čini mi se da to tumačenje potkrepljuju i struktura i ciljevi navedene uredbe.

[26] Presuda Ruijssenaars i dr. (t. 31.)

[27] Presuda Irish Ferries (t. 118.)

[28] Presuda Ruijssenaars i dr. (t. 32.)

[29] Presuda Ruijssenaars i dr. (t. 30.)

2. Struktura i ciljevi Uredbe br. 261/2004

45. Doseg zadaća koje su povjerene nacionalnom tijelu treba ocijeniti i s obzirom na prirodu odštete koja se predviđa člankom 7. Uredbe br. 261/2004 i ciljeve kojima teži zakonodavac Unije.

46. Sud je u presudi Rusu od 29. srpnja 2019. tu odštetu kvalificirao kao paušalnu i standardiziranu odštetu koja se odmah nadoknađuje [30]. Da ponovim riječi koje je Sud upotrijebio u presudi Irish Ferries, riječ je o „novčan[oj] tražbin[i] čiju isplatu [putnik] može zahtijevati od prijevoznika samo zbog toga što su uvjeti u [članku 19. Uredbe br. 1177/2010] ispunjeni [31]". Naime, u slučaju da do otkazivanja leta nije došlo zbog izvanrednih okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, iznos odštete utvrđuje se u skladu s tarifama definiranima u članku 7. stavcima 1. i 2. te uredbe. Putnici u zračnom prometu primaju odštetu čiji je iznos utvrđen na 250 eura za sve letove dužine 1500 km ili kraće (točka (a)), 400 eura za sve letove unutar Zajednice, duže od 1500 km i za sve druge letove dužine između 1500 km i 3500 km (točka (b)) te, konačno, 600 eura za sve letove na koje se ne odnose prethodne točke. Osim toga, odšteta se pod određenim uvjetima u slučaju preusmjeravanja putnika smanjuje na pola. Sud presuđuje da se „[t]akvim […] paušalnim iznosima nastoji nadoknaditi samo štetu koja je gotovo jednaka za sve dotične putnike" [32]. U tim okolnostima putnici i zračni prijevoznici mogu utvrditi iznos odštete koja se duguje jer se taj iznos ne ocjenjuje u svakom slučaju zasebno ovisno o okolnostima svakog pojedinačnog putnika, nego ovisi jedino o udaljenosti i odredištu predmetnog leta [33]. U tim okolnostima, osim u slučaju kad bi se pravo na odštetu osporilo na temelju članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 i kad bi se zahtijevale pravne ocjene u pogledu postojanja primjerice „izvanrednih okolnosti", čini mi se da nacionalno tijelo svakako može ocijeniti osnovanost tražbine i, po potrebi, njezin iznos u svrhu donošenja prisilne mjere.

47. Usto, čini mi se da je takvo dodjeljivanje ovlasti dio ciljeva koje zakonodavac Unije nastoji postići u kontekstu Uredbe br. 261/2004. Tom se uredbom u skladu s njezinim uvodnim izjavama 1., 2., 4. i 12. nastoji osigurati visoka razina zaštite putnika koji su suočeni s ozbiljnim problemima i neugodnostima do kojih je došlo zbog otkazivanja njihova leta [34]. Naime, Sud je nekoliko puta presudio da se iznosima utvrđenima u članku 7. stavku 1. navedene uredbe nastoji standardizirano i odmah nadoknaditi štetu koju čine takve neugodnosti „a da pritom nije potrebno da [putnici] trpe neugodnosti svojstvene podnošenju tužb[e] za naknadu štete pred nadležnim sudovima" [35]. Sud je stoga u presudi Irish Ferries dodao da odšteta koja je na jednak način predviđena člankom 19. Uredbe br. 1177/2010 „sam[a] po sebi mo[že] odmah otkloniti određene neugodnosti koje su putnici pretrpjeli u slučaju otkazivanja usluge prijevoza i time omoguć[uje] osiguranje visoke razine zaštite putnika koja se nastoji postići tom uredbom" [36].

48. Međutim, čini mi se da mjera kao što je ona predviđena predmetnim nacionalnim propisom pridonosi jednostavnosti, brzini i učinkovitosti postupka za naknadu štete, čime se izbjegava da dotični putnik u zračnom prometu u svrhu isplate odštete na koju ima pravo treba nadležnim pravosudnim tijelima podnijeti tužbu koja može uključivati najduže i ponekad najsloženije

30 C-354/18, u daljnjem tekstu: presuda Rusu, EU:C:2019:637 (t. 28. i 34. i navedena sudska praksa)

31 Presuda Irish Ferries (t. 118.)

32 Presuda Rusu (t. 30. i navedena sudska praksa)

33 Sud je u presudi Rusu presudio da se „ni člankom 7. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004 ni tom uredbom u cijelosti […] ne predviđa odšteta za pojedinačnu štetu koja je povezana s razlogom putovanja dotičnih putnika, a čija naknada nužno zahtijeva da se od slučaja do slučaja ocijeni obujam prouzročene štete i koja posljedično može biti samo naknadno i pojedinačno nadoknađena" (t. 31.).

34 Vidjeti presudu Ruijssenaars i dr., t. 33. i presudu Rusu (t. 26. te navedenu sudsku praksu)

35 Presuda Rusu (t. 28. i navedena sudska praksa)

36 Presuda Irish Ferries (t. 152. i 154.)

postupke. Stoga mi se čini da se takvom mjerom jamči visoka razina zaštitite putnika u zračnom prometu, pri čemu se izbjegava preopterećenje sudova s obzirom na iznimno velik broj zahtjeva za odštetu.

49. Usto podsjećam na to da se priznavanjem takve ovlasti nacionalnog tijela ni putnicima ni zračnim prijevoznicima ne oduzima mogućnost da podnesu pravni lijek nadležnom nacionalnom sudu skladu s postupcima predviđenima nacionalnim pravom [37]. Putnici mogu pokrenuti postupak pred nadležnim sudom kako bi zatražili odštetu predviđenu člankom 7. Uredbe br. 261/2004 i, isto tako, zračnim prijevoznicima treba osigurati mogućnost da ospore osnovanost odštete koja se od njih potražuje.

50. Naime, podsjećam na to da je Sud u presudi od 22. studenoga 2012., Cuadrench Moré [38], presudio da se „u slučaju otkazivanja leta i pod uvjetom da je to zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći čak i da su poduzete sve razumne mjere, člancima 5. i 7. Uredbe br. 261/2004 priznaje pravo putnikâ na odštetu koja se razlikuje ovisno o udaljenosti i odredištu predmetnog leta, što je *pravo na koje se ti putnici po potrebi mogu pozvati pred nacionalnim sudovima*” [39]. Sud je usto dodao da je „u nedostatku propisa Unije u tom području, na unutarnjem pravnom poretku svake države članice da uredi postupovna pravila za sudske postupke čiji je cilj osigurati zaštitu prava koje pojedinci imaju na temelju prava Unije ako su ta pravila u skladu s načelima ekvivalentnosti i djelotvornosti” [40].

51. Točno je da je Sud u točki 34. presude Ruijssenaars i dr. naglasio rizik od razilaženja u okviru ocjene iste pojedinačne situacije između, s jedne strane, nacionalnog tijela i, s druge strane, nacionalnog suda. Usto, postoji drugi rizik koji je povezan s istodobnim podnošenjem dvaju zahtjeva koji se odnose na isplatu odštete, jednog pred nacionalnim tijelom, a drugog pred nacionalnim sudom. Međutim, smatram da države članice mogu smanjiti taj rizik donošenjem postupovnih mjera kojima se jamči međusobna povezanost upravnog i sudskog postupka. U nedostatku propisa Unije u tom području i s obzirom na diskrecijsko pravo kojim države članice raspolažu u pogledu ovlasti koje žele dodijeliti nacionalnom tijelu, na unutarnjem je pravnom poretku svake države članice da uredi ta postupovna pravila.

52. U ovom slučaju ističem da nijedan element u odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku i u očitovanjima koja je podnijela mađarska vlada ne upućuje na to da bi se dodjelom takve ovlasti inspektoratu za zaštitu potrošača mogla povrijediti prava putnika i zračnih prijevoznika da pokrenu postupak pred pravosudnim tijelima ili da bi moglo doći do rizika od razilaženja u okviru ocjene iste pojedinačne situacije između svakog od tih dvaju tijela.

53. S obzirom na sve te elemente, stoga predlažem Sudu da presudi da članak 16. stavak 1. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da mu se ne protivi nacionalni propis na temelju kojeg država članica nacionalnom tijelu odgovornom za provođenje te uredbe dodjeljuje ovlast da naloži zračnom prijevozniku da isplati odštetu na koju putnik ima pravo zbog otkazivanja ili dužeg kašnjenja njegova leta predviđenu člankom 7. navedene uredbe ako se takvim propisom ni tom putniku ni tom zračnom prijevozniku ne oduzima mogućnost da podnesu pravni lijek nadležnom nacionalnom sudu kako bi zatražili tu odštetu ili osporili njezinu osnovanost. Na državi članici je

[37] Vidjeti Obavijest Komisije – Smjernice za tumačenje Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 889/2002 Europskog parlamenta i Vijeća (SL 2016., C 214, str. 5.) (t. 8. i sljedeće).

[38] C-139/11, EU:C:2012:741

[39] Točka 23. te presude, moje isticanje

[40] Točka 25. navedene presude

da u okviru svoje postupovne autonomije uredi pravila kojima se jamči međusobna povezanost postupaka pokrenutih pred nacionalnim tijelom odgovornim za provođenje iste uredbe i nadležnim nacionalnim sudom.

3. Završne napomene

54. Prije nego što zaključim svoju analizu, čini mi se zanimljivim istaknuti da u trenutačnom stanju prava Unije države članice upotrebljavaju diskrecijsko pravo koje im se priznaje u skladu s člankom 16. Uredbe br. 261/2004.

55. Kao što to potvrđuje usporedna analiza različitih nacionalnih zakonodavstava [41], države članice u taj postupak ne uključuju samo svoja nacionalna tijela i nacionalne sudove, nego i tijela odgovorna za zaštitu potrošača i ona koja su nadležna za alternativno rješavanje potrošačkih sporova [42] ili za rješavanje sporova male vrijednosti.

56. Određene države članice odlučile su kao nacionalno tijelo odgovorno za provođenje Uredbe br. 261/2004 odrediti nacionalno tijelo za civilno zrakoplovstvo [43], dok su druge države članice tu zadaću radije povjerile svojem nacionalnom tijelu za zaštitu potrošača, koje stoga može biti zaduženo za osiguravanje primjene uredbi o pravima putnika u zračnom prijevozu, ali i putnika u željezničkom, pomorskom ili kopnenom prijevozu [44]. Isto tako, određene države članice svojem nacionalnom tijelu odgovornom za provođenje te uredbe povjeravaju zadaću osiguravanja njezine pravilne primjene u općem interesu putnikâ, što može uključivati zadaće nadzora (primjerice provođenjem provjera na licu mjesta ili revizija), zadaće kontrole (kontrola informacija koje je zračni prijevoznik objavio ili dostavio putnicima kako bi se ispravile sve pogrešne, obmanjujuće ili nepotpune informacije), izradu izvješća o aktivnostima, razmjenu informacija i prekograničnu suradnju s drugim nacionalnim tijelima, dok druge države članice svojim nacionalnim tijelima dodjeljuju mogućnost da ispitaju i postupaju po pojedinačnim pritužbama putnika kako bi se zajamčilo njihovo pravo na dobivanje odštete, ili im povjeravaju i zadaću alternativnog rješavanja sporova [45].

[41] Vidjeti u tom pogledu izvješće Komisijine Glavne uprave za mobilnost i promet, Kouris, S., „Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU" (*Studija o trenutnoj razini zaštite prava putnika u Europskoj uniji*), Ured za publikacije Europske unije, Bruxelles, 2020., MOVE/B5/2018-541, t. 5.5. i sljedeće, dostupno na sljedećoj internetskoj adresi: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1.

[42] Ti se subjekti određuju na temelju Direktive 2013/11/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2013. o alternativnom rješavanju potrošačkih sporova i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 i Direktive 2009/22/EZ (Direktiva o ARPS-u) (SL 2013., L 165, str. 63.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 28., str. 214.). U skladu s njezinim člankom 1., cilj je te direktive da potrošači mogu na dobrovoljnoj osnovi podnositi pritužbe protiv trgovaca u postupcima alternativnog rješavanja sporova. Vidjeti u tom smislu presudu od 14. lipnja 2017., Menini i Rampanelli (C-75/16, EU:C:2017:457, t. 39. i 40.) te presudu od 25. lipnja 2020., Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände (C-380/19, EU:C:2020:498, t. 26.).

[43] To je primjerice slučaj Kraljevine Danske, Irske, Helenske Republike, Francuske Republike, Republike Hrvatske i Republike Cipar. Vidjeti u tom pogledu obavijesti koje su države članice podnijele u skladu s člankom 16. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004.

[44] To je primjerice slučaj Republike Estonije, Velikoga Vojvodstva Luksemburga, Mađarske ili pak Republike Finske. Suprotno tomu, u Francuskoj Republici, primjerice, zadaća Glavne uprave za civilno zrakoplovstvo (DGAC) je regulacija zračnog prometa, opći nadzor i praćenje provedbe prava Unije u području zaštite putnika u zračnom prometu. Nakon upozorenja putnika, to tijelo može poduzeti potrebne korektivne mjere. U slučajevima dokazanih povreda, zračnim prijevoznicima koji ne poštuju obveze iz Uredbe br. 261/2004 mogu se izreći sankcije u obliku upravnih novčanih kazni. Međutim, ta uprava ne osigurava pojedinačno praćenje upozorenja koja joj se upućuju i njezino je djelovanje neovisno o obradi pojedinačnih zahtjeva za odštetu i nadoknadu od zračnih prijevoznika. Putnici u tu svrhu moraju pokrenuti postupak pred nadležnim sudom, u skladu sa Zakonikom o građanskom postupku, ili tijelom za alternativno rješavanje sporova.

[45] Vidjeti u tom pogledu Komisijine Glavne uprave za mobilnost i promet, „Study on the EU Regulatory Framework for Passenger Rights: comparative analysis of good practices: final report" (Studija o europskom regulatornom okviru za prava putnika: Komparativna analiza dobrih praksi, konačno izvješće), Ured za publikacije Europske unije, Bruxelles, 2021., t. 4.60. i sljedeće, dostupno na sljedećoj internetskoj stranici: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1.

57. Konačno, želim naglasiti da se diskrecijsko pravo koje se državama članicama dodjeljuje u svrhu zaštite prava putnika u zračnom prometu njima priznaje i u okviru uredbi čiji je cilj zaštita prava putnika s invaliditetom u zračnom prijevozu i putnika koji putuju željezničkim, pomorskim ili autobusnim prijevozom. Tim se uredbama jamči tipologija usporedivih prava (pravo na informacije, naknadu troškova, preusmjeravanje, skrb tijekom čekanja prije putovanja i odštetu pod određenim uvjetima). Bez obzira na predmetni način prijevoza, zakonodavac Unije zahtijeva da države članice odrede „tijelo ili tijela" odgovorna za osiguravanje provođenja predmetne uredbe i donošenje mjera potrebnih za poštovanje pravâ putnika [46]. Taj zakonodavac utvrđuje taj zahtjev na gotovo jednak način [47] i nijedna od nedavno donesenih odredbi ne odražava njegovu želju da se strože nadzire priroda ovlasti povjerenih nacionalnom tijelu ili da se ograniči njihov doseg. Upravo suprotno, u okviru Uredbe 2021/782, koja predstavlja najnoviji i najpreciznij instrument u pogledu zaštite pravâ putnika, navedeni zakonodavac nacionalnom tijelu omogućuje i da obavlja ulogu tijela za alternativno rješavanje potrošačkih sporova u smislu Direktive 2013/11 [48].

V. Zaključak

58. S obzirom na prethodna razmatranja, predlažem Sudu da na prethodno pitanje koje je uputio Fővárosi Törvényszék (Okružni sud u Glavnom gradu Budimpešti, Mađarska) odgovori na sljedeći način:

Članak 16. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91, treba tumačiti na način da mu se ne protivi nacionalni propis na temelju kojeg država članica nacionalnom tijelu odgovornom za provođenje te uredbe dodjeljuje ovlast da naloži zračnom prijevozniku da isplati odštetu na koju putnik ima pravo zbog otkazivanja ili dužeg kašnjenja njegova leta, predviđenu člankom 7. navedene uredbe, ako se takvim propisom ni tom putniku ni tom zračnom prijevozniku ne oduzima mogućnost da podnesu pravni lijek nadležnom nacionalnom sudu kako bi zatražili tu odštetu ili osporili njezinu osnovanost. Na državi članici je da u okviru svoje postupovne autonomije uredi pravila kojima se jamči međusobna povezanost postupaka pokrenutih pred nacionalnim tijelom odgovornim za provođenje iste uredbe i nadležnim nacionalnim sudom.

[i] — Nakon prvotne objave ovog teksta na internetu, unesena je jezična izmjena u zaglavlju (imena stranaka), točki 46. i bilješkama 4., 9., 10., 18. i 24.

[46] Za razliku od Uredbe br. 261/2004, druge uredbe državama članicama omogućuju da odrede nekoliko nacionalnih tijela.

[47] Vidjeti primjerice članak 31. stavak 1. Uredbe br. 2021/782 i članak 14. stavak 1. Uredbe br. 1107/2006.

[48] Vidjeti bilješku 42.