Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. JEAN RICHARD DE LA TOUR
presentadas el 28 de abril de 2022 [1]

Asunto C-597/20

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

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Fővárosi Törvényszék (Tribunal General de la Capital, Hungría)]

«Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 — Compensación de los pasajeros — Artículo 16 — Función del organismo nacional responsable del cumplimiento del Reglamento — Normativa nacional por la que se confiere a dicho organismo la facultad de ordenar a una compañía aérea que pague la compensación correspondiente a un pasajero»

I. Introducción

1. ¿Puede un Estado miembro, con arreglo al artículo 16, apartados 1 y 2, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, [2] conferir al organismo nacional responsable del cumplimiento de dicho Reglamento la facultad de ordenar a un transportista aéreo que pague la compensación correspondiente a un pasajero por la cancelación o el gran retraso de su vuelo?

2. La respuesta a esta cuestión que plantea el Fővárosi Törvényszék (Tribunal General de la Capital, Hungría) permitirá aclarar las competencias atribuidas a tal organismo y, por ende, precisar el alcance de los principios que sentó el Tribunal de Justicia en su sentencia de 17 de marzo de 2016, Ruijssenaars y otros. [3]

3. En las presentes conclusiones, expondré por qué considero que la citada disposición no se opone a una normativa nacional en virtud de la cual un Estado miembro confiere a su organismo nacional tal poder coercitivo, siempre que dicha normativa no prive al transportista aéreo de la posibilidad de ejercitar una acción ante el tribunal nacional competente con objeto de oponerse a la compensación que se le reclama.

[1] Lengua original: francés.

[2] Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

[3] C-145/15 y C-146/15, en lo sucesivo, «sentencia Ruijssenaars y otros», EU:C:2016:187.

II. Marco jurídico

A. Derecho de la Unión

4. Los considerandos 1, 21 y 22 del Reglamento n.º 261/2004 enuncian lo siguiente:

«(1) La actuación de la [Unión Europea] en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. Además, se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general.

[…]

(21) Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicables en caso de infracción del presente Reglamento y velar por su aplicación. Dichas sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

(22) Los Estados miembros han de garantizar y supervisar el cumplimiento general del presente Reglamento por parte de los transportistas aéreos y designar el correspondiente organismo para llevar a cabo esa función de velar por su cumplimiento. La supervisión no debe afectar a los derechos de los pasajeros y los transportistas aéreos a obtener reparación por vía judicial con arreglo a los procedimientos de Derecho nacional.»

5. El artículo 5 de dicho Reglamento, que lleva por epígrafe «Cancelación de vuelos», establece:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

[…]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que [se les informe de la cancelación].

[…]

3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

[…]»

6. El artículo 7 del citado Reglamento, bajo el epígrafe «Derecho a compensación», dispone lo siguiente:

«1. Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

a) 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros;

b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros;

c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación.

2. En caso de que, con arreglo al artículo 8, se ofrezca a los pasajeros la posibilidad de ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado:

a) que no sea superior a dos horas, para todos los vuelos de 1 500 kilómetros o menos, o

b) que no sea superior a tres horas, para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros, o

c) que no sea superior a cuatro horas, para todos los vuelos no comprendidos en a) o en b),

el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá reducir en un 50 % la compensación prevista en el apartado 1.

[…]»

7. El artículo 16 del mismo Reglamento, con el epígrafe «Incumplimientos», preceptúa:

«1. Cada Estado miembro designará un organismo responsable del cumplimiento del presente Reglamento en lo que concierne a los vuelos procedentes de aeropuertos situados en su territorio y a los vuelos procedentes de un país tercero y con destino a dichos aeropuertos. Cuando proceda, este organismo adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros. Los Estados miembros notificarán a la Comisión [Europea] el organismo que hayan designado con arreglo al presente apartado.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, todo pasajero podrá reclamar ante cualquier organismo designado en el apartado 1, o ante cualquier otro organismo competente designado por un Estado miembro, por un supuesto incumplimiento del presente Reglamento en cualquier aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro o con respecto a cualquier vuelo desde un tercer país a un aeropuerto situado en ese territorio.

3. Las sanciones establecidas por los Estados miembros por los incumplimientos del presente Reglamento serán eficaces, proporcionadas y disuasorias.»

B. Derecho húngaro

8. El artículo 43/A, apartado 2, de la a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény (Ley CLV de 1997, de Defensa del Consumidor),[4] de 15 de diciembre de 1997, establece:

«La autoridad de protección de los consumidores —de ser necesario, poniéndose en contacto con la autoridad de aviación— se encargará de la aplicación del Reglamento [(UE)] 2017/2394 [5] en lo que respecta a las infracciones de las disposiciones del [Reglamento n.º 261/2004] dentro de la [Unión].»

9. En virtud del artículo 47, apartado 1, letras c) e i), de la citada Ley, dicha autoridad está facultada para obligar a la empresa de que se trate a poner fin en un determinado plazo a las irregularidades y deficiencias detectadas y para imponer «multas en protección del consumidor».

III. Litigio principal y cuestión prejudicial

10. A raíz de un retraso de más de tres horas de un vuelo entre Nueva York (Estados Unidos) y Budapest (Hungría) efectuado por la compañía Polskie Linie Lotnicze «LOT» SA,[6] varios pasajeros reclamaron ante la Budapest Főváros Kormányhivatala (Delegación del Gobierno en Budapest Capital, Hungría)[7] que ordenara al transportista aéreo pagar, en concepto de indemnización por la infracción del artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, la compensación prevista en el artículo 7 de dicho Reglamento.

11. Mediante resolución de 20 de abril de 2020, la autoridad de protección al consumidor declaró que LOT había incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 6, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 y le ordenó pagar a los pasajeros afectados sendas compensaciones de 600 euros, así como abonar, en el futuro, esa misma compensación a todos los pasajeros que presentasen una reclamación similar. La autoridad de protección al consumidor señaló que, con arreglo al artículo 43/A, apartado 2, de la Ley de Defensa del Consumidor, que transpone lo dispuesto en el artículo 16, apartados 1 y 2, del citado Reglamento, está facultada para obligar a los transportistas aéreos a poner fin a las infracciones de ese Reglamento en un determinado plazo.

12. El órgano jurisdiccional remitente, que conoce de un recurso contencioso-administrativo interpuesto contra dicha resolución, alberga dudas sobre el alcance de las facultades de la autoridad de protección al consumidor. En este contexto, ha decidido suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Procede interpretar el artículo 16, apartados 1 y 2, del Reglamento [n.º 261/2004] en el sentido de que el organismo nacional responsable del cumplimiento de este Reglamento, ante el cual se ha presentado una reclamación individual de un pasajero, no puede obligar al transportista aéreo de que se trate al pago de la compensación que corresponda al pasajero con arreglo al Reglamento?»

4 *Magyar Közlöny* 1997/119.; en lo sucesivo, «Ley de Defensa del Consumidor».

5 Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, sobre la cooperación entre las autoridades nacionales responsables de la aplicación de la legislación en materia de protección de los consumidores y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO 2017, L 345, p. 1).

6 En lo sucesivo, «LOT».

7 En lo sucesivo, «autoridad de protección al consumidor».

13. LOT, la autoridad de protección al consumidor, los Gobiernos húngaro, neerlandés y polaco y la Comisión han presentado observaciones escritas. Estas partes también presentaron sus observaciones orales en la vista celebrada el 2 de febrero de 2022.

IV. Análisis

A. Observación preliminar

14. El examen de la petición de decisión prejudicial requiere formular una observación preliminar sobre la necesidad de tomar en consideración normas jurídicas distintas de las expresamente mencionadas por el órgano jurisdiccional remitente.

15. La duda se plantea a la luz de lo dispuesto por el Reglamento 2017/2394 y, en particular, por su artículo 9, apartado 4, letra f).

16. En efecto, de conformidad con su artículo 1, ese Reglamento «establece las condiciones en que las autoridades competentes, que hayan sido designadas por sus Estados miembros como responsables de la aplicación de la legislación de la Unión que protege los intereses de los consumidores, cooperarán y coordinarán acciones entre sí y con la Comisión para hacer cumplir dicha legislación y garantizar el buen funcionamiento del mercado interior, y para mejorar la protección de los intereses económicos de los consumidores».

17. Con arreglo al artículo 3, punto 1, del Reglamento 2017/2394 y al anexo de este, la «legislación de la Unión que protege los intereses de los consumidores» incluye el Reglamento n.º 261/2004.

18. Pues bien, en el artículo 9, apartado 4, letra f), del Reglamento 2017/2394, el legislador de la Unión establece lo siguiente:

«Las autoridades competentes [a saber, toda autoridad pública establecida a nivel nacional, regional o local y designada por un Estado miembro como responsable de que se cumpla la legislación de la Unión que protege los intereses de los consumidores [8]] dispondrán al menos de las siguientes facultades de ejecución:

[…]

f) la facultad para hacer cesar o prohibir las infracciones reguladas en el presente Reglamento;

[…]».

19. Habida cuenta de lo anterior, se plantea la duda de si lo dispuesto en este último artículo podría ser relevante a efectos de apreciar la naturaleza y el alcance de las facultades atribuidas a los organismos nacionales con arreglo al artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004.

20. Por las razones que expongo a continuación, considero, en consonancia con las posturas expresadas por las partes en la vista, que el citado precepto no es pertinente para el análisis.

[8] El concepto de «autoridad competente» se define en el artículo 3, punto 6, del Reglamento 2017/2394.

21. En virtud de su artículo 2, apartado 1, el Reglamento 2017/2394 se aplica «a las infracciones dentro de la Unión, a las infracciones generalizadas y a las infracciones generalizadas con dimensión en la Unión, aun cuando tales infracciones hayan cesado antes del inicio o de la conclusión de la ejecución». Ahora bien, tal y como se desprende del artículo 3 de ese mismo Reglamento, todas estas infracciones se definen como actos u omisiones que sean contrarios a la legislación de la Unión que protege los intereses de los consumidores y que hayan perjudicado, perjudiquen o puedan perjudicar los «intereses colectivos» de estos.

22. En este sentido, la Comisión señala en sus Directrices interpretativas [9] que las autoridades nacionales responsables del cumplimiento del Reglamento n.º 261/2004 «tienen que cumplir las obligaciones derivadas del [Reglamento (CE) n.º 2006/2004 [10]] *cuando los intereses colectivos de estos estén en entredicho* en un contexto transfronterizo». [11]

23. Pues bien, aunque la función principal del organismo nacional responsable del cumplimiento del Reglamento n.º 261/2004 consiste en la protección de los intereses colectivos de los pasajeros aéreos, la cuestión que aborda el órgano jurisdiccional remitente se inscribe en un contexto muy diferente, relativo a la protección de los intereses individuales de dichos pasajeros. En efecto, el derecho a compensación consagrado por el legislador de la Unión en el artículo 7 del citado Reglamento se enmarca en la ejecución del contrato de transporte celebrado entre el pasajero y el transportista aéreo. El poder coercitivo de que dispone dicho organismo a raíz de una reclamación individual no se ejerce, por tanto, en interés de un conjunto de individuos, sino de un sujeto de Derecho determinado. En este sentido, el Tribunal de Justicia define en su jurisprudencia el concepto de intereses colectivos de los consumidores como aquellos intereses que «van más allá de las relaciones entre las partes del litigio». [12] El concepto de interés colectivo [13] es diferente del de interés individual. De ello resulta que existe una incompatibilidad manifiesta entre el contexto en el que se inscribe el asunto principal y las situaciones en las que se aplica el Reglamento 2017/2394, el cual se distingue, en particular, por su objetivo de proteger los «intereses colectivos de los consumidores como categoría». [14]

24. Por consiguiente, a la vista de estos datos, no procede tomar en consideración lo dispuesto en el Reglamento 2017/2394 a efectos de la interpretación solicitada por el órgano jurisdiccional remitente.

[9] Comunicación de la Comisión — Directrices interpretativas del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO 2016, C 214, p. 5).

[10] Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de octubre de 2004, sobre la cooperación entre las autoridades nacionales encargadas de la aplicación de la legislación de protección de los consumidores («Reglamento sobre la cooperación en materia de protección de los consumidores») (DO 2004, L 364, p. 1). He de recordar que este Reglamento fue derogado por el Reglamento 2017/2394.

[11] Punto 7.3 de dicha Comunicación. La cursiva es mía.

[12] Véase, a título ilustrativo, la sentencia de 28 de julio de 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612), apartado 45.

[13] Véase la definición del concepto de «interés» en E. Littré, *Dictionnaire de la langue française*, París, L. Hachette, 1873-1874, que contrapone el «interés particular o privado o personal, la ventaja para una persona» al «interés público, la ventaja para el Estado, para la sociedad». Véase, asimismo, la definición de ese término en A. Lalande, *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, Presses universitaires de France, París, 1997, 4.ª ed., p. 531, según la cual el interés colectivo no es la suma de los intereses individuales de los miembros de un sector o de una agrupación, por ejemplo, sino que se refiere al interés de un conjunto de personas [que no puede considerarse por separado] porque conforma un todo. Este concepto se emplea en sectores determinados y, en particular, en el contexto de la defensa de un colectivo, de una profesión o de los consumidores por las asociaciones de consumidores.

[14] Véase, a título ilustrativo, la sentencia de 28 de julio de 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612), apartado 42.

25. En cambio, en mi análisis me referiré a las disposiciones previstas por los reglamentos vigentes para la protección de los derechos de los pasajeros aéreos discapacitados y de los pasajeros que viajan en ferrocarril, por mar o en autobús y autocar. [15] Ciertamente, estos distintos medios de transporte no son comparables y, como ha señalado el Tribunal de Justicia en su sentencia de 2 de septiembre de 2021, Irish Ferries, [16] el legislador de la Unión no ha pretendido garantizar un nivel de protección idéntico para cada uno de los medios de transporte. [17] Sin embargo, al igual que el Reglamento n.º 261/2004, todos estos textos normativos prevén la designación de un organismo nacional responsable del cumplimiento del reglamento correspondiente. En la sentencia Irish Ferries, el Tribunal de Justicia puso de relieve la intención del legislador de la Unión de adoptar «un enfoque unificado» a efectos de la interpretación de los conceptos empleados en el ámbito de cada uno de los citados reglamentos. [18] Tal es el caso, por ejemplo, del concepto de «circunstancias extraordinarias», utilizado en relación con los derechos tanto de los pasajeros aéreos como de los marítimos. [19] Por consiguiente, me parece pertinente tomar en consideración lo dispuesto por el legislador de la Unión en dichos reglamentos en lo relativo a las atribuciones del organismo nacional responsable de garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros.

B. Cuestión prejudicial

26. Mediante su única cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta al Tribunal de Justicia, en esencia, si el artículo 16, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional en virtud de la cual el organismo nacional responsable del cumplimiento de dicho Reglamento está facultado para ordenar a los transportistas aéreos que paguen la compensación prevista en el artículo 7 del mismo Reglamento por la cancelación de un vuelo. [20]

27. Como he indicado, la respuesta a esta pregunta permitirá aclarar el alcance de las facultades conferidas a dicho organismo nacional, en consonancia con los principios ya establecidos por el Tribunal de Justicia en la sentencia Ruijssenaars y otros.

28. En la sentencia Ruijssenaars y otros, cuya parte dispositiva reproduzco a continuación, el Tribunal de Justicia declaró que «el artículo 16 del [Reglamento n.º 261/2004] debe interpretarse en el sentido de que el organismo designado por cada Estado miembro de conformidad con el apartado 1 de dicho artículo que reciba una reclamación individual de un pasajero debido a la

[15] Véanse, respectivamente, el Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo (DO 2006, L 204, p. 1); el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO 2021, L 172, p. 1); el Reglamento (UE) n.º 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO 2010, L 334, p. 1), y el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO 2011, L 55, p. 1).

[16] C-570/19, en lo sucesivo, «sentencia Irish Ferries», EU:C:2021:664.

[17] Véanse los apartados 143 y 145 de dicha sentencia y la jurisprudencia citada.

[18] Véanse los apartados 106 y 107 de dicha sentencia y la jurisprudencia citada. Véase asimismo el Libro Blanco de la Comisión de 22 de agosto de 2012, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» [COM(2011) 144 final/2], en el que la Comisión indicaba que era necesario «desarrollar una interpretación uniforme de la legislación de la UE sobre derechos de los pasajeros y una aplicación armonizada y eficaz que garanticen simultáneamente la competencia en condiciones de equidad para las empresas del sector y un nivel de protección europeo para los ciudadanos» (p. 27).

[19] Véase el apartado 106 de la misma sentencia. El Tribunal de Justicia puso de manifiesto, en relación con la interpretación del concepto de «circunstancias extraordinarias» empleado en el Reglamento n.º 1177/2010, relativo al transporte marítimo, la intención del legislador de la Unión de adoptar «un enfoque unificado», integrando la jurisprudencia del Tribunal de Justicia sobre los derechos de los pasajeros aéreos.

[20] La cuestión planteada no se refiere a la compensación suplementaria prevista en el artículo 12 del citado Reglamento.

negativa de un transportista aéreo a abonarle la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento, *no está obligado* a adoptar medidas coercitivas en contra de dicho transportista aéreo con el fin de obligarle al pago de tal compensación». [21]

29. Esta interpretación se basa en tres consideraciones que el Tribunal de Justicia desarrolló en una primera parte de su razonamiento. La primera de estas consideraciones alude a la propia redacción del artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004 (apartados 28 a 32 de la sentencia Ruijssenaars y otros), la segunda se refiere a los objetivos de dicho Reglamento (apartado 33 de la sentencia Ruijssenaars y otros) y, por último, la tercera versa sobre la articulación de las funciones encomendadas respectivamente a los organismos nacionales y a los órganos jurisdiccionales nacionales (apartado 35 de la sentencia Ruijssenaars y otros). [22] Al término de su razonamiento, el Tribunal de Justicia concluyó que el legislador de la Unión no obliga a los Estados miembros a conferir a sus organismos nacionales la facultad de adoptar medidas coercitivas en contra de los transportistas aéreos con el fin de que estos paguen la compensación correspondiente a los pasajeros. El Tribunal de Justicia consideró que esta interpretación permite evitar divergencias de apreciación que podrían resultar perjudiciales para los derechos de los pasajeros aéreos entre, por un lado, los organismos nacionales responsables de la tramitación de las reclamaciones individuales que se les remiten y, por otro, los órganos jurisdiccionales nacionales que conocen de los recursos individuales interpuestos con el fin de obtener el pago de la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 (apartado 34 de la sentencia Ruijssenaars y otros).

30. Sin embargo, en una segunda parte de su razonamiento, el Tribunal de Justicia añadió un *obiter dictum* con el siguiente tenor:

«*En consecuencia*, habida cuenta de estos objetivos y del margen de discrecionalidad de que disponen los Estados miembros al encomendar las facultades que desean conferir a los organismos a los que se hace referencia en el artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 […], *los Estados miembros tienen la posibilidad de conferir al organismo al que se hace referencia en el artículo 16, apartado 1, de dicho Reglamento la facultad de adoptar medidas a raíz de reclamaciones individuales con el fin de paliar a una protección insuficiente de los derechos de los pasajeros aéreos*.» [23]

31. Debe entenderse que esto refleja la consideración del Tribunal de Justicia de que los Estados miembros *pueden* conferir a sus organismos nacionales responsables del cumplimiento del citado Reglamento una facultad de intimación en el contexto de la función que les encomienda el artículo 16 de dicho Reglamento.

32. Por cuanto se refiere al presente litigio, mientras que LOT se basa en la primera parte del razonamiento desarrollado por el Tribunal de Justicia en la sentencia Ruijssenaars y otros para cuestionar la atribución de tal competencia a la autoridad de protección al consumidor, esta alude, en cambio, a la segunda parte de dicho razonamiento para fundamentar la facultad que le confiere la normativa nacional. Por consiguiente, se solicita al Tribunal de Justicia que aclare el alcance de ese *obiter dictum*. A efectos de esta aclaración, propondré al Tribunal de Justicia que tenga en cuenta, conforme a su reiterada jurisprudencia, no solo el tenor del artículo 16 del

[21] La cursiva es mía.

[22] El Tribunal de Justicia se remite a ese respecto a la segunda frase del considerando 22 del Reglamento n.º 261/2004 y a la jurisprudencia del propio Tribunal de Justicia, en particular a las sentencias de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros (C-83/10, EU:C:2011:652), apartado 44, y de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), apartado 51.

[23] Apartado 36 de la sentencia Ruijssenaars y otros; la cursiva es mía.

Reglamento n.º 261/2004, sino también la sistemática y los objetivos de dicho Reglamento, tomando al mismo tiempo en consideración los principios ya establecidos por el Tribunal de Justicia en su jurisprudencia.

33. Esta aclaración es esencial, ya que las consecuencias que se derivan en la práctica de las facultades de que disponen los organismos nacionales son considerables, especialmente para los miles de pasajeros que se ven afectados cada año por la cancelación o el gran retraso de sus vuelos. Esta aclaración permitirá asimismo atender a las peticiones de la Comisión, que ha señalado sistemáticamente las dificultades que plantea la aplicación de este Reglamento debido a la falta de una interpretación uniforme y de procedimientos de aplicación coherentes del mismo en el ámbito nacional, considerando necesario introducir mejoras para garantizar que existan procedimientos claros y accesibles para la tramitación de las reclamaciones. [24]

1. Tenor del artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004

34. En el artículo 16 del Reglamento 261/2004, el legislador de la Unión establece las normas aplicables en caso de que se produzcan «incumplimientos» de las disposiciones de dicho Reglamento.

35. En primer lugar, el artículo 16, apartado 1, del citado Reglamento obliga a los Estados miembros a designar «un organismo responsable del cumplimiento del presente Reglamento» en lo que concierne a los vuelos procedentes de aeropuertos situados en su territorio y a los vuelos procedentes de un país tercero y con destino a dichos aeropuertos, al cual incumbe, cuando proceda, adoptar las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros. Si bien el legislador define con precisión el alcance de la competencia territorial de dicho organismo, procede observar que no precisa las condiciones ni la manera en que este debe llevar a cabo su función y garantizar el «respeto de los derechos de los pasajeros». [25] Además, ha de señalarse que esta expresión —«respeto de los derechos de los pasajeros»— tiene un alcance manifiestamente amplio. Abarca la defensa de los intereses tanto colectivos como individuales de los pasajeros aéreos. El considerando 22 del Reglamento n.º 261/2004, que expone las reflexiones en las que se basó el legislador de la Unión para adoptar el artículo 16, apartado 1, del Reglamento, no aporta mayores detalles al respecto.

36. En estas circunstancias, hay que reconocer que, en virtud del artículo 16, apartado 1, del Reglamento, los Estados miembros disponen, al encomendar las facultades que desean conferir a sus organismos nacionales para la defensa de los derechos de los pasajeros, de un margen de discrecionalidad, al que, por su parte, aludió expresamente el Tribunal de Justicia en el apartado 36 de la sentencia Ruijssenaars y otros.

37. En la medida en que el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 reconoce el derecho de los pasajeros aéreos a una compensación en caso de cancelación de su vuelo, nada se opone, en mi opinión, a que un Estado miembro confiera a su organismo nacional la facultad de ordenar a un transportista aéreo que pague la compensación correspondiente con el fin de

[24] Véase, en este sentido, el Libro Blanco de la Comisión de 22 de agosto de 2012, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» [COM(2011) 144 final/2], p. 27.

[25] Esto distingue al Reglamento n.º 261/2004 de los demás reglamentos. En efecto, por lo que respecta a los demás medios de transporte, el legislador de la Unión exige que el organismo nacional sea independiente del transportista o del administrador de infraestructuras en lo relativo a su organización, decisiones de financiación, estructura jurídica y proceso de toma de decisiones. Véanse, por ejemplo, el artículo 25, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento n.º 1177/2010; el artículo 31, apartado 2, del Reglamento 2021/782, y el artículo 28, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento n.º 181/2011.

garantizar el respeto de ese derecho. La vulneración del referido derecho no solo constituye un incumplimiento de las obligaciones contractuales que incumben a los transportistas aéreos, sino también una omisión de la correcta aplicación de dicho Reglamento.

38. En segundo lugar, por lo que se refiere a lo dispuesto en el artículo 16, apartados 2 y 3, del Reglamento n.º 261/2004, considero que no tienen por objeto ni por efecto limitar el alcance de las facultades que los Estados miembros pueden encomendar a sus organismos nacionales.

39. Por un lado, he de recordar que, a tenor del artículo 16, apartado 2, de dicho Reglamento, «todo pasajero podrá reclamar ante cualquier organismo designado en el apartado 1, o ante cualquier otro organismo competente designado por un Estado miembro, por un supuesto incumplimiento del [citado] Reglamento en cualquier aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro o con respecto a cualquier vuelo desde un tercer país a un aeropuerto situado en ese territorio».

40. Pues bien, tanto de la sentencia Ruijssenaars y otros, relativa a la interpretación del Reglamento n.º 261/2004, como de la sentencia Irish Ferries, relativa a la interpretación del Reglamento n.º 1177/2010, se desprende que la «reclamación» a que se refiere el artículo 16, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 es distinta, por su naturaleza y alcance, de la solicitud individual presentada por el pasajero para obtener la compensación que le corresponde debido a la cancelación de su servicio de transporte. En efecto, según el Tribunal de Justicia, esta reclamación se refiere a la denuncia que efectúa el pasajero para advertir al organismo competente acerca del supuesto incumplimiento de una obligación que incumbe a los transportistas, con el fin de contribuir a la correcta aplicación en general del reglamento afectado. El Tribunal de Justicia señala en la sentencia Ruijssenaars y otros que tal reclamación no obliga al «[organismo nacional] a actuar […] con el fin de garantizar el derecho de cada pasajero individual a obtener una compensación» [26] y precisa, en la sentencia Irish Ferries, que el transportista «dispone de cierto margen de apreciación en cuanto al curso que debe darse a esa notificación». [27]

41. Por otro lado, he de recordar que, con arreglo al artículo 16, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, «las sanciones establecidas por los Estados miembros por los incumplimientos del presente Reglamento serán eficaces, proporcionadas y disuasorias». Estas sanciones se distinguen claramente, por su naturaleza y su alcance, de las medidas coercitivas con las que el organismo nacional exige el pago de la compensación que corresponde al pasajero aéreo por la cancelación de su vuelo, que es un importe a tanto alzado. En este sentido, el Tribunal de Justicia declaró en la sentencia Ruijssenaars y otros que las «sanciones» a las que se refiere el legislador de la Unión en el citado artículo son las medidas adoptadas por el organismo nacional frente a las infracciones que constata en el ejercicio de su función de supervisión de carácter general, «y no […] las medidas coercitivas de carácter administrativo que deben adoptarse en cada caso concreto». [28]

42. Dado que, como ha señalado el Tribunal de Justicia, los apartados 2 y 3 del artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004 precisan «los distintos aspectos incluidos en la misión que incumbe al organismo mencionado en el apartado 1 de dicho artículo», [29] dichos apartados no pueden

[26] Sentencia Ruijssenaars y otros, apartado 31.

[27] Sentencia Irish Ferries, apartado 118.

[28] Sentencia Ruijssenaars y otros, apartado 32.

[29] Sentencia Ruijssenaars y otros, apartado 30.

interpretarse en el sentido de que excluyen la posibilidad de conferir al organismo nacional facultades distintas de las relativas a la tramitación de las reclamaciones que se le hayan remitido y a la imposición de sanciones.

43. Por consiguiente, a falta de normas establecidas por el Derecho de la Unión, los Estados miembros disponen de un margen de discrecionalidad al encomendar a dicho organismo nacional facultades destinadas a garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros aéreos. En este contexto, y habida cuenta del tenor del artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004, nada se opone a que un Estado miembro confiera al referido organismo la facultad de ordenar a un transportista aéreo que pague la compensación correspondiente a un pasajero de conformidad con los artículos 5 y 7 de dicho Reglamento.

44. Esta interpretación me parece asimismo respaldada tanto por la sistemática como por los objetivos del Reglamento.

2. Sistemática y objetivos del Reglamento n.º 261/2004

45. El alcance de las funciones encomendadas al organismo nacional también debe evaluarse a la luz tanto de la naturaleza de la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 como de los objetivos planteados por el legislador de la Unión.

46. En la sentencia de 29 de julio de 2019, Rusu, el Tribunal de Justicia define dicha compensación como un importe a tanto alzado, estandarizado e inmediato.[30] En los términos empleados en la sentencia Irish Ferries, se trata de un «crédito de carácter pecuniario […] cuyo pago puede solicitar [el pasajero] al transportista por el mero hecho de que los requisitos establecidos en [el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010] se cumplan».[31] En efecto, en el supuesto de que la cancelación del vuelo no se deba a circunstancias extraordinarias, en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, el importe de la compensación se determina conforme a los baremos establecidos en el artículo 7, apartados 1 y 2, de este Reglamento. Los pasajeros aéreos recibirán una compensación por valor de 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros [letra a)]; de 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros [letra b)], y, por último, de 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en los puntos anteriores. Por otro lado, la compensación se reduce a la mitad, en determinadas condiciones, si se ofrece al pasajero un transporte alternativo. El Tribunal de Justicia ha señalado que «tales importes a tanto alzado solo compensan los perjuicios que son prácticamente idénticos para todos los pasajeros afectados».[32] En estas circunstancias, tanto los pasajeros como los transportistas aéreos pueden determinar el importe de la compensación correspondiente, puesto que este no se valora caso por caso en función de las circunstancias propias de cada pasajero, sino que depende únicamente de la distancia y el destino del vuelo de que se trate.[33] Así las cosas, salvo que se impugne el derecho a compensación sobre la base del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 y que resulte necesario efectuar apreciaciones de carácter jurídico en cuanto a la existencia, por ejemplo, de «circunstancias

30 C-354/18, en lo sucesivo, «sentencia Rusu», EU:C:2019:637, apartados 28 y 34 y jurisprudencia citada.

31 Sentencia Irish Ferries, apartado 118.

32 Sentencia Rusu, apartado 30 y jurisprudencia citada.

33 En la sentencia Rusu, el Tribunal de Justicia consideró que «ni el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 ni el Reglamento en su conjunto establecen la compensación de perjuicios individuales, inherentes al motivo del desplazamiento de los pasajeros afectados, cuya reparación exige una apreciación caso por caso del alcance de los daños ocasionados, y solo puede, en consecuencia, ser objeto de una indemnización *a posteriori* e individualizada» (apartado 31).

extraordinarias», me parece que el organismo nacional puede perfectamente apreciar si la reclamación está fundada y, en su caso, cuál es el importe adeudado a efectos de adoptar una medida coercitiva.

47. Además, a mi parecer, tal atribución de facultades contribuye a la consecución de los objetivos planteados por el legislador de la Unión en el Reglamento n.º 261/2004. Dicho Reglamento tiene por objeto, de conformidad con sus considerandos 1, 2, 4 y 12, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos, víctimas de graves trastornos y molestias ocasionados por la cancelación de sus vuelos. [34] Pues bien, el Tribunal de Justicia ha declarado en reiteradas ocasiones que los importes que establece el artículo 7, apartado 1, del citado Reglamento tienen por objeto compensar, de forma estandarizada e inmediata, los perjuicios que constituyen tales molestias «sin necesidad de que [los pasajeros] deban padecer los inconvenientes que lleva consigo la reclamación de indemnizaciones ante los tribunales competentes». [35] En la sentencia Irish Ferries, el Tribunal de Justicia añadió que la indemnización prevista en términos idénticos en el artículo 19 del Reglamento n.º 1177/2010 «[puede, por sí misma], poner inmediatamente remedio a algunas de las molestias sufridas por los pasajeros en caso de cancelación de un servicio de transporte y [permite], de ese modo, garantizar el alto nivel de protección de los pasajeros perseguido por el antedicho Reglamento». [36]

48. Pues bien, considero que una medida como la prevista por la normativa nacional controvertida contribuye a la sencillez, la celeridad y la eficacia del procedimiento de indemnización, al evitar que el pasajero aéreo afectado tenga que ejercitar una acción ante las autoridades judiciales competentes para obtener el pago de la compensación que le corresponde, lo cual podría implicar la necesidad de acometer prolongados y, en ocasiones, tediosos trámites. Por consiguiente, en mi opinión, esta medida garantiza un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos y, al mismo tiempo, evita una saturación de los tribunales, habida cuenta del elevadísimo número de solicitudes de indemnización.

49. Además, procede recordar que el reconocimiento de tal facultad al organismo nacional no priva a los pasajeros ni a los transportistas aéreos de la posibilidad de interponer una acción judicial ante el juez nacional competente, con arreglo a los procedimientos previstos por el Derecho nacional. [37] Los pasajeros pueden acudir ante el tribunal competente para reclamar la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 y, del mismo modo, los transportistas aéreos deben disponer de la posibilidad de impugnar la procedencia de la compensación que se les reclama.

50. En efecto, he de recordar que, en la sentencia de 22 de noviembre de 2012, Cuadrench Moré, [38] el Tribunal de Justicia señaló que, «en caso de cancelación de un vuelo, a menos que se deba a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado aunque se hubieran tomado todas las medidas razonables, los artículos 5 y 7 del Reglamento n.º 261/2004 reconocen a los pasajeros un derecho a compensación que varía en función de la distancia y del destino del vuelo de que se trate, *derecho que los pasajeros pueden invocar, en su caso, ante los órganos jurisdiccionales*

[34] Véanse las sentencias Ruijssenaars y otros, apartado 33, y Rusu, apartado 26 y jurisprudencia citada.

[35] Sentencia Rusu, apartado 28 y jurisprudencia citada.

[36] Sentencia Irish Ferries, apartados 152 y 154.

[37] Véase la Comunicación de la Comisión — Directrices interpretativas del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO 2016, C 214, p. 5), puntos 8 y ss.

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

nacionales.[39] El Tribunal de Justicia añadió además que, «cuando no existe normativa de la Unión en la materia, corresponde al Derecho interno de cada Estado miembro establecer la regulación procesal de las acciones destinadas a garantizar la tutela de los derechos que el ordenamiento jurídico de la Unión confiere a los justiciables, siempre que esta regulación respete los principios de equivalencia y de efectividad».[40]

51. Ciertamente, en el apartado 34 de la sentencia Ruijssenaars y otros, el Tribunal de Justicia señaló el riesgo de divergencias de apreciación entre los exámenes de una misma situación individual efectuados por el organismo nacional y por el juez nacional. Además, también existe el riesgo de que se presenten paralelamente sendas reclamaciones de la compensación correspondiente ante el organismo nacional y ante el juez nacional. Sin embargo, creo que los Estados miembros pueden mitigar este riesgo adoptando medidas de carácter procesal que garanticen la articulación de los procedimientos administrativo y judicial. Ante la ausencia de normativa de la Unión en la materia, y habida cuenta del margen de discrecionalidad de que disponen los Estados miembros al encomendar las facultades que desean conferir al organismo nacional, corresponde al Derecho interno de cada Estado miembro establecer la regulación de estas medidas procesales.

52. En el presente asunto, he de señalar que nada en la resolución de remisión ni en las observaciones presentadas por el Gobierno húngaro sugiere que la atribución de tal facultad a la autoridad de protección al consumidor pueda menoscabar el derecho de los pasajeros y de los transportistas aéreos a acudir a las autoridades judiciales o pueda entrañar un riesgo de divergencias de apreciación entre estas dos autoridades al examinar una misma situación individual.

53. En consecuencia, a la luz de todas estas consideraciones, propongo al Tribunal de Justicia que declare que el artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional en virtud de la cual un Estado miembro confiere al organismo nacional responsable del cumplimiento de dicho Reglamento la facultad de ordenar a un transportista aéreo que pague la compensación correspondiente a un pasajero por la cancelación o el gran retraso de su vuelo, prevista en el artículo 7 del mismo Reglamento, siempre y cuando dicha normativa no prive al pasajero ni al transportista de la posibilidad de acudir al juez nacional competente para, respectivamente, reclamar la referida compensación o impugnar su procedencia. Corresponde al Estado miembro, en el ámbito de su autonomía procesal, establecer las medidas que garanticen la articulación de los procedimientos iniciados ante el organismo nacional responsable del cumplimiento del citado Reglamento y ante el juez nacional competente.

3. Observación final

54. Antes de concluir mi análisis, considero interesante señalar que, en el estado actual del Derecho de la Unión, los Estados miembros hacen uso del margen de discrecionalidad que les reconoce el artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004.

[39] Apartado 23 de dicha sentencia; la cursiva es mía.

[40] Apartado 25 de dicha sentencia.

55. Como se desprende de un análisis comparativo de las distintas normativas nacionales,[41] los Estados miembros no solo hacen partícipes de este procedimiento a sus organismos nacionales y a los órganos jurisdiccionales nacionales, sino también a los organismos responsables de la protección de los consumidores y a los competentes para la resolución alternativa de litigios en materia de consumo[42] o para la resolución de litigios de escasa cuantía.

56. Algunos Estados miembros han optado por designar como organismo nacional responsable del cumplimiento del Reglamento n.º 261/2004 a su autoridad nacional de aviación civil,[43] mientras que otros han preferido encomendar este cometido a su autoridad nacional de protección de los consumidores, la cual puede tener atribuida la responsabilidad de velar por la aplicación de los reglamentos relativos a los derechos tanto de los pasajeros aéreos como, en su caso, también de los pasajeros que utilicen transportes ferroviarios, marítimos o terrestres.[44] Asimismo, algunos Estados miembros encomiendan a su organismo nacional responsable del cumplimiento del Reglamento n.º 261/2004 la función de velar por la correcta aplicación de dicho Reglamento atendiendo al interés general de los pasajeros, lo cual puede incluir funciones de supervisión (por ejemplo, mediante la realización de inspecciones *in situ* o auditorías), funciones de control (control de la información publicada o comunicada por el transportista aéreo a los pasajeros con el fin de corregir cualquier información incorrecta, engañosa o incompleta), la redacción de informes de actividad, el intercambio de información y la cooperación transfronteriza con los demás organismos nacionales, mientras que otros Estados miembros permiten a sus organismos nacionales examinar y cursar las reclamaciones individuales de los pasajeros con objeto de garantizar su derecho a la compensación, o incluso les confieren la función de llevar a cabo la resolución alternativa de litigios.[45]

57. Por último, quisiera señalar que el margen de discrecionalidad concedido a los Estados miembros con el fin de proteger los derechos de los pasajeros aéreos también se les reconoce en el contexto de los reglamentos relativos a la protección de los derechos de los pasajeros aéreos con discapacidad y de los pasajeros que viajan en ferrocarril, en barco o en autobús y autocar.

41 Véase, a este respecto, el informe de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión, S. Kouris, «Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU» (Estudio sobre el nivel actual de protección de los derechos de los pasajeros aéreos en la Unión Europea), Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Bruselas, 2020, MOVE/B5/2018-541, puntos 5.5 y ss., disponible en la siguiente dirección de Internet: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1.

42 Estas entidades son designadas sobre la base de la Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo y por la que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE (Directiva sobre resolución alternativa de litigios en materia de consumo) (DO 2013, L 165, p. 63). Con arreglo al artículo 1 de dicha Directiva, esta tiene por objetivo que los consumidores puedan, si así lo desean, presentar reclamaciones contra los comerciantes ante entidades que ofrezcan procedimientos de resolución alternativa de litigios. Véanse, en este sentido, las sentencias de 14 de junio de 2017, Menini y Rampanelli (C-75/16, EU:C:2017:457), apartados 39 y 40, y de 25 de junio de 2020, Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände (C-380/19, EU:C:2020:498), apartado 26.

43 Este es el caso, por ejemplo, del Reino de Dinamarca, Irlanda, la República Helénica, la República Francesa, la República de Croacia y la República de Chipre. Véanse, a este respecto, las notificaciones realizadas por los Estados miembros con arreglo al artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004.

44 Es el caso, por ejemplo, de la República de Estonia, el Gran Ducado de Luxemburgo, Hungría y la República de Finlandia. En cambio, por cuanto se refiere a la República Francesa, por ejemplo, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) (Dirección General de Aviación Civil) es responsable de la regulación del transporte aéreo y de la supervisión general y el seguimiento de la aplicación del Derecho de la Unión en materia de protección de los pasajeros aéreos. A raíz de las reclamaciones de los pasajeros, este organismo está facultado para adoptar las medidas correctivas correspondientes. En caso de que compruebe la existencia de algún incumplimiento, puede imponer sanciones en forma de multa administrativa a los transportistas aéreos que incumplan las obligaciones que les incumben con arreglo al Reglamento n.º 261/2004. Sin embargo, esta Dirección no hace un seguimiento individual de las reclamaciones que se le remiten y su actuación es independiente de la tramitación de las reclamaciones individuales de compensación y reembolso presentadas contra los transportistas aéreos. A estos efectos, los pasajeros deben ejercitar una acción ante el tribunal competente conforme a la code de procédure civile (Ley de Enjuiciamiento Civil) o bien ante el organismo de resolución alternativa de conflictos.

45 Véase, a este respecto, el informe de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión «Study on the EU Regulatory Framework for Passenger Rights: comparative analysis of good practices: final report» (Estudio sobre el marco normativo de la Unión relativo a los derechos de los pasajeros: análisis comparativo de las buenas prácticas: informe final), Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Bruselas, 2021, puntos 4.60 y ss., disponible en la siguiente dirección de Internet: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1.

Estos reglamentos garantizan una tipología de derechos comparables (derecho a la información, al reembolso, a un transporte alternativo, a la atención durante la espera antes del viaje y a la compensación en determinadas condiciones). Con independencia del medio de transporte de que se trate, el legislador de la Unión exige a los Estados miembros que designen «uno o varios organismos» responsables de velar por la aplicación del respectivo reglamento y de adoptar las medidas necesarias para el respeto de los derechos de los pasajeros. [46] El legislador de la Unión establece esta exigencia en términos casi idénticos [47] y no da muestras en ninguno de los textos normativos más recientes de que tenga intención de delimitar restrictivamente la naturaleza de las facultades encomendadas al organismo nacional o de reducir su alcance. Al contrario, en virtud del Reglamento n.º 2021/782, que es el instrumento más reciente y preciso por lo que se refiere a la protección de los derechos de los pasajeros, el legislador de la Unión permite también que el organismo nacional actúe como órgano de resolución alternativa de litigios en materia de consumo, en el sentido de la Directiva 2013/11. [48]

V. Conclusión

58. A la luz de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la cuestión prejudicial planteada por el Fővárosi Törvényszék (Tribunal General de la Capital, Hungría) del siguiente modo:

«El artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional en virtud de la cual un Estado miembro confiere al organismo nacional responsable del cumplimiento de dicho Reglamento la facultad de ordenar a un transportista aéreo que pague la compensación correspondiente a un pasajero por la cancelación o el gran retraso de su vuelo, prevista en el artículo 7 del mismo Reglamento, siempre y cuando dicha normativa no prive al pasajero ni al transportista de la posibilidad de acudir al juez nacional competente para, respectivamente, reclamar la referida compensación o impugnar su procedencia. Corresponde al Estado miembro, en el ámbito de su autonomía procesal, establecer las medidas que garanticen la articulación de los procedimientos iniciados ante el organismo nacional responsable del cumplimiento del citado Reglamento y ante el juez nacional competente.»

[46] A diferencia del Reglamento n.º 261/2004, los demás reglamentos permiten a los Estados miembros designar varios organismos nacionales.

[47] Véanse, por ejemplo, el artículo 31, apartado 1, del Reglamento 2021/782 y el artículo 14, apartado 1, del Reglamento n.º 1107/2006.

[48] Véase la nota 42.