Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
JEAN RICHARD DE LA TOUR
presentate il 28 aprile 2022[1]

Causa C-597/20

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

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dalla Fővárosi Törvényszék (Corte di Budapest-Capitale, Ungheria)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e articolo 7 – Compensazione pecuniaria dei passeggeri – Articolo 16 – Incarico dell'organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento – Normativa nazionale che attribuisce a tale organismo il potere di ingiungere ad un vettore aereo il versamento della compensazione pecuniaria dovuta ad un passeggero»

I. Introduzione

1. Ai sensi dell'articolo 16, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 261/2004[2], uno Stato membro può attribuire all'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento il potere di ingiungere ad un vettore aereo il versamento della compensazione pecuniaria dovuta ad un passeggero a causa della cancellazione o del ritardo prolungato del suo volo?

2. La risposta a tale questione sollevata dalla Fővárosi Törvényszék (Corte di Budapest-Capitale, Ungheria) deve permettere di chiarire le competenze attribuite ad un siffatto organismo e, quindi, di precisare la portata dei principi elaborati dalla Corte nella sentenza del 17 marzo 2016, Ruijssenaars e a.[3].

3. Nelle presenti conclusioni, illustrerò le ragioni per le quali ritengo che una simile disposizione non osti ad una normativa nazionale in forza della quale uno Stato membro conferisce al proprio organismo nazionale un siffatto potere coercitivo, purché, tuttavia, tale normativa non privi il vettore aereo della possibilità di esercitare un'azione dinanzi al giudice nazionale competente al fine di contestare il beneficio della compensazione pecuniaria così richiestagli.

[1] Lingua originale: il francese.

[2] Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).

[3] C-145/15 e C-146/15, EU:C:2016:187; in prosieguo: la «sentenza Ruijssenaars e a.».

II. Contesto normativo

A. Diritto dell'Unione

4. I considerando 1, 21 e 22 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:

«(1) L'intervento [dell'Unione europea] nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

(...)

(21) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento ed assicurare che esse siano effettivamente applicate. Tali sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

(22) Gli Stati membri dovrebbero assicurare e controllare che i loro vettori aerei rispettino il presente regolamento nonché designare un organismo appropriato per l'espletamento di tali compiti. Il controllo non dovrebbe pregiudicare il diritto per i passeggeri e i vettori aerei di chiedere un legittimo risarcimento nelle competenti sedi giurisdizionali secondo le procedure del diritto nazionale».

5. L'articolo 5 di tale regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», prevede quanto segue:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

(...)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che [siano stati informati della cancellazione del volo]:

(...)

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

6. L'articolo 7 di detto regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», così dispone:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;

c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo.

2. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, il cui orario di arrivo non supera:

a) di due ore, per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km; o

b) di tre ore, per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese fra 1 500 e 3 500 km; o

c) di quattro ore, per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),

l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo operativo può ridurre del 50% la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1.

(...)».

7. L'articolo 16 del medesimo regolamento, intitolato «Violazioni», prevede quanto segue:

«1. Ogni Stato membro designa l'organismo responsabile dell'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda i voli in partenza dagli aeroporti situati nel suo territorio o i voli provenienti da un paese terzo e diretti in tali aeroporti. Se del caso, tale organismo adotta tutte le misure necessarie per garantire che siano rispettati i diritti dei passeggeri. Gli Stati membri informano la Commissione [europea] circa l'organismo designato a norma del presente paragrafo.

2. Fatto salvo l'articolo 12, ciascun passeggero può presentare reclamo presso qualsiasi organismo designato ai sensi del paragrafo 1 o presso qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro in merito ad una presunta violazione del presente regolamento avvenuta in qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o riguardante qualsiasi volo proveniente da un paese terzo e diretto a un aeroporto situato in tale territorio.

3. Le sanzioni stabilite dagli Stati membri per violazioni del presente regolamento sono effettive, proporzionate e dissuasive».

B. Diritto ungherese

8. L'articolo 43/A, paragrafo 2, dell'a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény (legge n. CLV del 1997, sulla tutela del consumatore) [4], del 15 dicembre 1997, enuncia quanto segue:

«L'autorità per la tutela dei consumatori – se necessario, previa consultazione dell'autorità aeronautica – è responsabile dell'applicazione del regolamento [(UE)] 2017/2394 [5] per quanto riguarda le violazioni all'interno dell'[Unione] delle disposizioni del regolamento n. 261/2004 (...)».

9. Ai sensi dell'articolo 47, paragrafo 1, punti c) e i), di tale legge, detta autorità ha la facoltà di obbligare l'impresa interessata a porre fine, entro un dato termine, alle irregolarità e alle carenze riscontrate nonché il potere di imporre la cosiddetta «sanzione per la tutela dei consumatori».

III. Procedimento principale e questione pregiudiziale

10. A seguito del ritardo di oltre tre ore di un volo da New York (Stati Uniti) a Budapest (Ungheria) effettuato dalla compagnia Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A. [6], vari passeggeri si sono rivolti al Budapest Főváros Kormányhivatala (ispettorato per la tutela dei consumatori presso i servizi governativi decentrati di Budapest, Ungheria) [7] affinché ingiungesse al vettore aereo di versare loro, a titolo di risarcimento per violazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, la compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7 di tale regolamento.

11. Con decisione del 20 aprile 2020, l'ispettorato per la tutela dei consumatori ha constatato la violazione da parte della LOT degli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 e le ha ordinato di pagare ai passeggeri interessati una compensazione pecuniaria di EUR 600 per persona nonché di versare in futuro la medesima compensazione pecuniaria a qualsiasi passeggero che avesse proposto un analogo reclamo. L'ispettorato per la tutela dei consumatori afferma che, ai sensi dell'articolo 43/A, paragrafo 2, della legge sulla tutela del consumatore, il quale traspone l'articolo 16, paragrafi 1 e 2, di tale regolamento, esso è autorizzato a costringere i vettori aerei a porre fine entro un dato termine alle violazioni di detto regolamento.

12. Il giudice del rinvio, investito di un ricorso diretto all'annullamento della summenzionata decisione, nutre dubbi riguardo all'estensione dei poteri di cui dispone l'ispettorato per la tutela dei consumatori. In tale contesto, esso ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 16, paragrafi 1 e 2, del regolamento [n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di detto regolamento, investito del reclamo individuale di un passeggero, non può imporre al vettore aereo in questione di versare la compensazione pecuniaria dovuta al passeggero a norma del regolamento».

4 *Magyar Közlöny*, 1997/119.; in prosieguo: la «legge sulla tutela del consumatore».

5 Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori e che abroga il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU 2017, L 345, pag. 1).

6 In prosieguo: la «LOT».

7 In prosieguo: l'«ispettorato per la tutela dei consumatori».

13. Hanno depositato osservazioni scritte la LOT, l'ispettorato per la tutela dei consumatori, i governi ungherese, dei Paesi Bassi e polacco nonché la Commissione. Tali parti hanno inoltre esposto le proprie osservazioni orali all'udienza tenutasi il 2 febbraio 2022.

IV. Analisi

A. Osservazione preliminare

14. L'esame del rinvio pregiudiziale richiede la formulazione di un'osservazione preliminare relativa alla necessità di tener conto di norme giuridiche diverse da quelle a cui fa esplicito riferimento il giudice del rinvio.

15. La questione si pone alla luce delle disposizioni previste dal regolamento 2017/2394 e, in particolare, dell'articolo 9, paragrafo 4, lettera f), di quest'ultimo.

16. Conformemente al suo articolo 1, infatti, tale regolamento «stabilisce le condizioni in base alle quali le autorità competenti che sono state designate dai loro Stati membri responsabili dell'esecuzione delle norme dell'Unione sulla tutela degli interessi dei consumatori collaborano e coordinano azioni fra loro e con la Commissione al fine sia di garantire il rispetto delle citate norme e il buon funzionamento del mercato interno sia di migliorare la tutela degli interessi economici dei consumatori».

17. Ai sensi dell'articolo 3, punto 1, del regolamento 2017/2394 e del relativo allegato, le «norme dell'Unione sulla tutela degli interessi dei consumatori» includono quelle previste nel regolamento n. 261/2004.

18. Orbene, all'articolo 9, paragrafo 4, lettera f), di tale regolamento, il legislatore dell'Unione prevede quanto segue:

«Le autorità competenti [ossia qualsiasi autorità pubblica a livello nazionale, regionale o locale e designata da uno Stato membro come responsabile dell'applicazione delle norme dell'Unione sulla tutela degli interessi dei consumatori [8]] dispongono almeno dei seguenti poteri di esecuzione:

(...)

f) il potere di far cessare o vietare le infrazioni di cui al presente regolamento;

(...)».

19. Tenuto conto di tali elementi, la questione consiste nel sapere se le disposizioni previste nel citato articolo possano essere pertinenti al fine di valutare la natura e la portata dei poteri così attribuiti agli organismi nazionali, ai sensi dell'articolo 16 del regolamento n. 261/2004.

20. Per le ragioni che mi accingo ad illustrare, allineandomi alle posizioni espresse dalle parti in udienza, sono del parere che simili disposizioni non siano utili ai fini dell'analisi.

[8] La nozione di «autorità competente» è definita all'articolo 3, punto 6), del regolamento 2017/2394.

21. In forza del suo articolo 2, paragrafo 1, il regolamento 2017/2394 si applica infatti «alle infrazioni intra-UE, alle infrazioni diffuse e alle infrazioni diffuse aventi una dimensione unionale, anche se cessate prima che l'esecuzione cominci o sia completata». Orbene, dall'articolo 3 di tale regolamento risulta che l'insieme di tali infrazioni sono definite come riferite a atti od omissioni contrari alle norme dell'Unione sulla tutela degli interessi dei consumatori, che abbiano arrecato, arrechino o possano arrecare un danno «agli interessi collettivi» di questi ultimi.

22. Nei suoi orientamenti interpretativi [9], la Commissione ha quindi sottolineato che le autorità nazionali responsabili dell'applicazione del regolamento n. 261/2004 «sono tenute a rispettare i propri obblighi a norma del [regolamento (CE) n. 2006/2004 [10]] *qualora siano in gioco gli interessi collettivi dei consumatori* in un contesto transfrontaliero» [11].

23. Orbene, se è vero che l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento n. 261/2004, nell'ambito del suo compito primario, difende gli interessi collettivi dei passeggeri aerei, la questione sollevata dal giudice del rinvio si inserisce in un contesto assai differente che riguarda la difesa degli interessi individuali di tali passeggeri. Infatti, il diritto a compensazione pecuniaria sancito dal legislatore dell'Unione all'articolo 7 di tale regolamento si colloca nel contesto dell'esecuzione del contratto di trasporto concluso tra il passeggero ed il vettore aereo. Il potere coercitivo, di cui tale organismo disporrebbe a seguito di un reclamo individuale, sarebbe dunque utilizzato nell'interesse non già di un insieme di individui, ma di un soggetto di diritto ben determinato. Nella sua giurisprudenza, la Corte fa così riferimento agli interessi collettivi dei consumatori come relativi ad una situazione la quale «super[a] l'ambito dei rapporti tra le parti della controversia» [12]. La nozione di interesse collettivo [13] e quella di interesse individuale sono distinte. Ne deriva che sussiste una manifesta contraddizione tra il contesto nel quale si inserisce il procedimento principale e le situazioni in cui trova applicazione il regolamento 2017/2394, caratterizzato in particolare dall'obiettivo di quest'ultimo di tutelare gli «interessi collettivi dei consumatori in quanto gruppo» [14].

24. Alla luce di tali elementi, non occorre dunque tener conto delle disposizioni previste dal regolamento in parola ai fini dell'interpretazione richiesta dal giudice del rinvio.

9 Comunicazione della Commissione – Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e al regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU 2016, C 214, pag. 5).

10 Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 ottobre 2004, sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori («Regolamento sulla cooperazione per la tutela dei consumatori») (GU 2004, L 364, pag. 1). Sottolineo che tale regolamento è stato abrogato dal regolamento 2017/2394.

11 Punto 7.3 di tale comunicazione. Il corsivo è mio.

12 V., a titolo illustrativo, sentenza del 28 luglio 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, punto 45).

13 V. definizione del termine «intérêt [interesse]» in Littré, E., *Dictionnaire de la langue française*, Parigi, L. Hachette, 1873-1874, che contrappone «l'interesse particolare o privato o personale, il vantaggio di una persona» all'«interesse pubblico, al vantaggio per lo Stato, per la società». V., inoltre, definizione di tale nozione in Lalande, A., *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, Presses universitaires de France, Parigi, 1997, 4ª ed., pag. 531, secondo la quale l'interesse collettivo non è la somma di interessi individuali dei membri di un settore o di un gruppo, ad esempio, ma fa riferimento all'interesse di un insieme di individui [che non è possibile prendere in considerazione in maniera indivisa] in quanto forma un tutt'uno. Tale nozione sarebbe utilizzata in determinati settori e, segnatamente, nel contesto della difesa di una collettività, di una professione o dei consumatori da parte delle associazioni di consumatori.

14 V. sentenza del 28 luglio 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, punto 42).

25. Per contro, nel corso della mia analisi, farò riferimento alle disposizioni previste dai regolamenti vigenti per la tutela dei diritti dei passeggeri aerei con disabilità e dei passeggeri che viaggiano in treno, via mare o con autobus [15]. Certamente, le differenti modalità di trasporto di cui trattasi non sono paragonabili e, come rilevato dalla Corte nella sentenza del 2 settembre 2021, Irish Ferries [16], il legislatore dell'Unione non ha inteso garantire un livello di protezione identico per ciascuna di tali modalità di trasporto [17]. Tuttavia, analogamente al regolamento n. 261/2004, tutti questi testi normativi prevedono la designazione di un organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento di cui trattasi. Nella sentenza Irish Ferries, la Corte non ha mancato di rilevare l'intenzione del legislatore dell'Unione di adottare «un approccio unitario» riguardo all'interpretazione delle nozioni utilizzate nell'ambito di ciascuno di tali regolamenti [18]. È così, ad esempio, per la nozione di «circostanze straordinarie», impiegata in materia di diritti dei passeggeri sia aerei sia marittimi [19]. Mi sembra dunque utile tenere presenti le disposizioni che il legislatore dell'Unione ha previsto in tali regolamenti per quanto concerne le attribuzioni dell'organismo nazionale responsabile del rispetto dei diritti dei passeggeri.

B. Sulla questione pregiudiziale

26. Con la sua unica questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, alla Corte se l'articolo 16, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che osta ad una normativa nazionale in forza della quale l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento dispone del potere di ingiungere ai vettori aerei il versamento della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7 di detto regolamento a causa della cancellazione di un volo [20].

27. Come ho spiegato, la risposta a tale questione deve permettere di chiarire la portata dei poteri conferiti a tale organismo nazionale in linea con i principi già elaborati dalla Corte nella sentenza Ruijssenaars e a.

28. Nella sentenza Ruijssenaars e a., di cui riporto il dispositivo, la Corte ha dichiarato che «[l]'articolo 16 del [regolamento n. 261/2004] deve essere interpretato nel senso che l'organismo designato da ciascuno Stato membro in forza del paragrafo 1 di tale articolo, investito del reclamo proposto individualmente da un passeggero in seguito al rifiuto di un vettore aereo di

[15] V., rispettivamente, regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (GU 2006, L 204, pag. 1); regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU 2021, L 172, pag. 1); regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU 2010, L 334, pag. 1), nonché regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU 2011, L 55, pag. 1).

[16] C-570/19, EU:C:2021:664; in prosieguo: la «sentenza Irish Ferries».

[17] V. punti 143 e 145 di tale sentenza, nonché giurisprudenza ivi citata.

[18] V. punti 106 e 107 di detta sentenza, nonché giurisprudenza ivi citata. V., altresì, libro bianco della Commissione, del 1º luglio 2011, intitolato «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» [COM(2011) 144 definitivo/2], nel quale la Commissione dichiarava quindi che era necessario «[d]efinire un'interpretazione uniforme della legislazione dell'Unione europea sui diritti dei passeggeri e assicurarne l'applicazione effettiva e armonizzata, per garantire sia condizioni eque di concorrenza per il settore sia uno standard europeo di protezione per i cittadini» (pag. 26).

[19] V. punto 106 della medesima sentenza. La Corte ha ivi rilevato, riguardo all'interpretazione della nozione di «circostanze straordinarie», utilizzata nel regolamento n. 1177/2010 relativo al trasporto marittimo, l'intenzione del legislatore dell'Unione di adottare «un approccio unitario», integrando la giurisprudenza della Corte in materia di diritti dei passeggeri del trasporto aereo.

[20] La questione sollevata non riguarda il risarcimento supplementare previsto all'articolo 12 del medesimo regolamento.

versare a quest'ultimo la compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento, *non è tenuto* ad adottare misure coercitive nei confronti di tale vettore, volte ad imporgli di versare tale compensazione» [21].

29. L'interpretazione di cui trattasi si basa su tre considerazioni che la Corte ha svolto nella prima fase del suo ragionamento. La prima di tali considerazioni è relativa alla formulazione stessa dell'articolo 16 del regolamento n. 261/2004 (punti da 28 a 32 della sentenza Ruijssenaars e a.), la seconda riguarda gli obiettivi di detto regolamento (punto 33 della sentenza Ruijssenaars e a.) e, infine, la terza verte sull'articolazione dei ruoli attribuiti rispettivamente agli organi nazionali e ai giudici nazionali (punto 35 della sentenza Ruijssenaars e a.) [22]. Al termine del suo ragionamento, la Corte ha concluso che il legislatore dell'Unione non poneva a carico degli Stati membri l'obbligo di attribuire ai loro organismi nazionali il potere di adottare misure coercitive nei confronti dei vettori aerei per ottenere il versamento della compensazione pecuniaria dovuta ai passeggeri. La Corte ha dichiarato che una simile interpretazione consentiva di evitare qualsiasi divergenza di valutazione lesiva dei diritti dei passeggeri aerei tra, da un lato, gli organismi nazionali incaricati dell'esame dei reclami individuali e, dall'altro, i giudici nazionali, investiti di ricorsi individuali volti ad ottenere il pagamento della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 (punto 34 della sentenza Ruijssenaars e a.).

30. In una seconda fase del suo ragionamento, la Corte ha tuttavia aggiunto un obiter dictum, così formulato:

«*Di conseguenza*, tenuto conto di tali obiettivi, nonché del margine di discrezionalità di cui dispongono gli Stati membri nell'attribuzione delle competenze che intendono assegnare agli organismi di cui all'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, (...) *gli Stati membri hanno la facoltà, al fine di ovviare ad una insufficiente tutela dei diritti dei passeggeri aerei, di abilitare l'organismo di cui all'articolo 16, paragrafo 1, di tale regolamento, ad adottare misure in seguito a reclami individuali*» [23].

31. Il punto citato dev'essere inteso nel senso che rispecchia la considerazione della Corte secondo la quale gli Stati membri *possono* attribuire ai loro organismi nazionali responsabili dell'applicazione di tale regolamento un potere ingiuntivo nell'ambito del compito loro assegnato dall'articolo 16 di quest'ultimo.

32. Nel contesto della presente controversia, mentre la LOT si basa sulla prima parte del ragionamento svolto dalla Corte nella sentenza Ruijssenaars e a. per contestare l'attribuzione di una siffatta competenza all'ispettorato per la tutela dei consumatori, quest'ultimo si basa, invece, sulla seconda parte di tale ragionamento per fondare il potere così devolutogli dalla normativa nazionale. La Corte è, pertanto, invitata a chiarire la portata del citato obiter dictum. Ai fini di tale chiarimento, proporrò alla Corte di tener conto, conformemente alla sua costante giurisprudenza, della formulazione dell'articolo 16 del regolamento n. 261/2004, ma anche dell'impianto sistematico e degli obiettivi di quest'ultimo, tenendo presenti al contempo i principi già elaborati dalla Corte nella sua giurisprudenza.

[21] Il corsivo è mio.

[22] La Corte fa ivi riferimento alla seconda frase del considerando 22 del regolamento n. 261/2004, nonché alla giurisprudenza della Corte e, in particolare, alle sentenze del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a. (C-83/10, EU:C:2011:652, punto 44), e del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punto 51).

[23] Punto 36 della sentenza Ruijssenaars e a.; il corsivo è mio.

33. Tale chiarimento è essenziale data la vastità delle conseguenze pratiche che discendono dai poteri di cui dispongono gli organismi nazionali, in particolare per le migliaia di passeggeri interessati ogni anno dalla cancellazione o dal ritardo prolungato del loro volo. Detto chiarimento permetterà inoltre di rispondere alle richieste della Commissione, che ha continuato a sottolineare le difficoltà applicative del regolamento in parola a causa dell'assenza di un'interpretazione uniforme e di coerenti modalità applicative di quest'ultimo a livello nazionale, ritenendo necessario apportarvi miglioramenti per garantire l'esistenza di strumenti chiari e accessibili per il trattamento dei reclami [24].

1. Formulazione dell'articolo 16 del regolamento n. 261/2004

34. All'articolo 16 del regolamento n. 261/2004, il legislatore dell'Unione enuncia le norme applicabili in caso di «violazioni» delle disposizioni di tale regolamento.

35. In primo luogo, all'articolo 16, paragrafo 1, di detto regolamento, il legislatore dell'Unione esige dagli Stati membri che designino «l'organismo responsabile dell'applicazione del presente regolamento» per quanto riguarda i voli in partenza dagli aeroporti situati nel loro territorio o i voli provenienti da un paese terzo e diretti in tali aeroporti, al quale compete, se del caso, l'adozione di tutte le misure necessarie per garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri. Sebbene detto legislatore definisca con precisione l'estensione della competenza territoriale di tale organismo, rilevo che esso non specifica né le condizioni né le modalità secondo le quali quest'ultimo deve esercitare il proprio compito e garantire che «siano rispettati i diritti dei passeggeri» [25]. Rilevo inoltre che quest'ultima espressione – «siano rispettati i diritti dei passeggeri» – ha una portata manifestamente ampia. Essa include tanto la difesa degli interessi collettivi dei passeggeri aerei quanto la difesa dei loro interessi individuali. Il considerando 22 del regolamento n. 261/2004, il quale illustra le considerazioni sulle quali il legislatore dell'Unione si è basato per adottare l'articolo 16, paragrafo 1, di tale regolamento, non fornisce ulteriori precisazioni in proposito.

36. Ciò premesso, si deve ammettere che, ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, di detto regolamento, gli Stati membri dispongono di un margine di discrezionalità per quanto attiene alle competenze che intendono attribuire ai propri organismi nazionali ai fini della difesa dei diritti dei passeggeri, al quale la Corte ha del resto fatto esplicito riferimento al punto 36 della sentenza Ruijssenaars e a.

37. Atteso che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 riconosce ai passeggeri aerei il diritto a compensazione pecuniaria in caso di cancellazione del loro volo, a mio avviso, nulla osta a che uno Stato membro attribuisca al proprio organismo nazionale il potere di ingiungere ad un vettore aereo il versamento della compensazione pecuniaria dovuta al fine di garantire il rispetto di tale diritto. Il mancato rispetto di detto diritto costituisce non soltanto una violazione degli obblighi contrattuali gravanti sui vettori aerei, ma altresì una scorretta applicazione di tale regolamento.

[24] V., in tal senso, libro bianco della Commissione, del 1º luglio 2011, intitolato «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» [COM(2011) 144 definitivo/2, pag. 26].

[25] Il che distingue il regolamento n. 261/2004 dagli altri regolamenti. Infatti, per le altre modalità di trasporto, il legislatore dell'Unione esige che l'organismo nazionale sia indipendente dal vettore o dal gestore dell'infrastruttura per quanto riguarda l'organizzazione, le decisioni di finanziamento, la struttura giuridica e il processo decisionale. V., ad esempio, articolo 25, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1177/2010; articolo 31, paragrafo 2, del regolamento 2021/782, e articolo 28, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 181/2011.

38. Per quanto attiene, in secondo luogo, alle disposizioni enunciate all'articolo 16, paragrafi 2 e 3, del regolamento n. 261/2004, ritengo che esse non abbiano né lo scopo né l'effetto di limitare la portata delle competenze attribuibili dagli Stati membri ai loro organismi nazionali.

39. Ricordo, da un lato, che ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 2, di tale regolamento, «ciascun passeggero può presentare reclamo presso qualsiasi organismo designato ai sensi del paragrafo 1 o presso qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro in merito ad una presunta violazione [di detto] regolamento avvenuta in qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o riguardante qualsiasi volo proveniente da un paese terzo e diretto a un aeroporto situato in tale territorio».

40. Orbene, sia dalla sentenza Ruijssenaars e a., relativa all'interpretazione del regolamento n. 261/2004, sia dalla sentenza Irish Ferries, relativa all'interpretazione del regolamento n. 1177/2010, discende che il «reclamo» di cui all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 si distingue, per natura e portata, dalla domanda presentata a titolo individuale dal passeggero per ottenere la compensazione pecuniaria dovutagli a causa della cancellazione del suo servizio di trasporto. Infatti, secondo la Corte, tale reclamo ha ad oggetto la segnalazione alla quale il passeggero procede per portare a conoscenza dell'organismo competente la presunta violazione di un obbligo gravante sui vettori per contribuire alla corretta applicazione dei regolamenti di cui trattasi in generale. Nella sentenza Ruijssenaars e a., la Corte sottolinea che un siffatto reclamo non impone «a[ll'organismo nazionale] di agire (...) al fine di garantire il diritto di ciascun singolo passeggero ad una compensazione pecuniaria» [26] e, nella sentenza Irish Ferries, essa precisa che il vettore «dispone di un certo margine discrezionale relativamente al seguito da dare a detta segnalazione» [27].

41. D'altro lato, ricordo che, ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, «[l]e sanzioni stabilite dagli Stati membri per violazioni del presente regolamento sono effettive, proporzionate e dissuasive». Tali sanzioni si distinguono nettamente, per natura e portata, dalle misure coercitive con le quali l'organismo nazionale mirerebbe ad ottenere il versamento della compensazione pecuniaria dovuta al passeggero aereo a causa della cancellazione del suo volo, la quale è forfettaria. Nella sentenza Ruijssenaars e a., la Corte ha quindi dichiarato che le «sanzioni» menzionate dal legislatore dell'Unione in tale articolo sono le misure adottate dall'organismo nazionale in risposta alle violazioni da esso rilevate nell'esercizio del suo compito di sorveglianza generale, «e non come le misure coercitive amministrative che devono essere adottate in ciascun singolo caso» [28].

42. Se, come rilevato dalla Corte, le disposizioni enunciate all'articolo 16, paragrafi 2 e 3, del regolamento n. 261/2004 precisano i «diversi aspetti riconducibili al compito spettante all'organismo di cui al paragrafo 1 di tale articolo» [29], esse non possono dunque essere interpretate nel senso che escludano la possibilità di attribuire all'organismo nazionale competenze diverse da quelle relative al trattamento delle segnalazioni portate a sua conoscenza e all'irrogazione di sanzioni.

43. In assenza di regole stabilite dal diritto dell'Unione, gli Stati membri dispongono pertanto di un margine di discrezionalità concernente l'attribuzione a tale organismo nazionale delle competenze destinate a garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri aerei. In tale contesto, e

[26] Sentenza Ruijssenaars e a. (punto 31).

[27] Sentenza Irish Ferries (punto 118).

[28] Sentenza Ruijssenaars e a. (punto 32).

[29] Sentenza Ruijssenaars e a. (punto 30).

tenuto conto dei termini utilizzati all'articolo 16 del regolamento n. 261/2004, nulla osta a che uno Stato membro conferisca a detto organismo il potere di ingiungere ad un vettore aereo il versamento della compensazione pecuniaria dovuta ad un passeggero, conformemente agli articoli 5 e 7 di tale regolamento.

44. La suesposta interpretazione mi sembra inoltre avvalorata tanto dall'impianto sistematico quanto dagli obiettivi di detto regolamento.

2. Impianto sistematico ed obiettivi del regolamento n. 261/2004

45. La portata dei compiti affidati all'organismo nazionale deve inoltre essere valutata alla luce della natura della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 e degli obiettivi perseguiti dal legislatore dell'Unione.

46. Nella sentenza del 29 luglio 2019, Rusu, tale compensazione pecuniaria è qualificata dalla Corte come forfettaria, uniforme e immediata [30]. Per riprendere i termini da essa utilizzati nella sentenza Irish Ferries, si tratta di un «credito di natura pecuniaria [di cui il passeggero] può chiedere il pagamento al vettore per il solo fatto che le condizioni poste [dall'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010] sono soddisfatte» [31]. Infatti, nell'ipotesi in cui la cancellazione del volo non sia dovuta a circostanze eccezionali, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, l'importo della compensazione pecuniaria è fissato conformemente agli scaglioni definiti all'articolo 7, paragrafi 1 e 2, di tale regolamento. I passeggeri aerei ricevono una compensazione pecuniaria pari a EUR 250 per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri [lettera a)], a EUR 400 per le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri [lettera b)] e, infine, a EUR 600 per le tratte aeree non contemplate nelle lettere precedenti. Peraltro, la compensazione pecuniaria è ridotta della metà, a talune condizioni, in caso di riavviamento del passeggero. La Corte dichiara che «[t]ali importi forfettari mirano a risarcire solo i danni che sono pressoché identici per tutti i passeggeri interessati» [32]. In tale contesto, sia i passeggeri sia i vettori aerei possono individuare l'importo della compensazione pecuniaria dovuta, in quanto esso non è valutato caso per caso in funzione delle circostanze che riguardano ciascun passeggero, ma dipende unicamente dalla distanza e dalla destinazione del volo di cui trattasi [33]. Ciò premesso, fatta eccezione per la situazione in cui il diritto a compensazione pecuniaria sia contestato sulla base dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 e richieda valutazioni di ordine giuridico relative all'esistenza, ad esempio, di «circostanze eccezionali», ritengo che l'organismo nazionale sia perfettamente in grado di valutare la fondatezza del credito e, se del caso, l'importo di quest'ultimo ai fini dell'adozione di una misura coercitiva.

47. Una simile attribuzione di competenza mi sembra inoltre conforme agli obiettivi perseguiti dal legislatore dell'Unione nel contesto del regolamento n. 261/2004. Tale regolamento, conformemente ai suoi considerando 1, 2, 4 e 12, persegue l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri aerei, vittime di fastidi o gravi disagi causati dalla

30 C-354/18, EU:C:2019:637 (punti 28 e 34, nonché giurisprudenza ivi citata); in prosieguo: la «sentenza Rusu».

31 Sentenza Irish Ferries (punto 118).

32 Sentenza Rusu (punto 30 e giurisprudenza ivi citata).

33 Nella sentenza Rusu, la Corte ha dichiarato che «né l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 né tale regolamento nel suo complesso prevedono la compensazione pecuniaria dei danni individuali, dovuti allo spostamento dei passeggeri interessati, il cui risarcimento richiede una valutazione caso per caso dell'entità del danno causato e può, di conseguenza, essere oggetto solo di una compensazione a posteriori e su base individuale» (punto 31).

cancellazione del loro volo [34]. Orbene, la Corte ha più volte dichiarato che gli importi fissati dall'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento mirano a risarcire, in modo uniforme e immediato, i danni rappresentati da siffatti disagi, «senza che [i passeggeri] debbano sopportare gli inconvenienti che comporta l'esperimento di azioni di risarcimento del danno dinanzi agli organi giurisdizionali competenti» [35]. Nella sentenza Irish Ferries, la Corte ha quindi aggiunto che la compensazione economica prevista in termini identici all'articolo 19 del regolamento n. 1177/2010 è «di per sé idone[a] a porre immediatamente rimedio a taluni inconvenienti subiti dai passeggeri in caso di cancellazione di un servizio di trasporto e consent[e] dunque di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, perseguito da tale regolamento» [36].

48. Orbene, mi sembra che una misura come quella prevista dalla normativa nazionale in questione sia caratterizzata dalla semplicità, dalla rapidità e dall'efficacia del procedimento per la compensazione pecuniaria, evitando che, per il versamento della compensazione pecuniaria dovutagli, il passeggero aereo interessato debba esperire un'azione dinanzi alle autorità giudiziarie competenti, la quale può comportare adempimenti più lunghi e talvolta più complessi. Ritengo pertanto che una simile misura garantisca un elevato livello di protezione dei passeggeri aerei, evitando al contempo la congestione dei tribunali alla luce del numero estremamente elevato di richieste di compensazione pecuniaria.

49. Ricordo inoltre che il riconoscimento di una siffatta competenza in capo all'organismo nazionale non priva né i passeggeri né i vettori aerei della possibilità di presentare un ricorso giurisdizionale dinanzi al giudice nazionale competente, conformemente alle procedure previste dal diritto nazionale [37]. I passeggeri possono adire il tribunale competente per chiedere di beneficiare della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 e, allo stesso modo, i vettori aerei devono beneficiare della possibilità di contestare la fondatezza della compensazione pecuniaria così loro richiesta.

50. Ricordo, infatti, che nella sentenza del 22 novembre 2012, Cuadrench Moré [38], la Corte ha dichiarato che, «in caso di cancellazione di un volo, a meno che essa sia dovuta a circostanze straordinarie che non avrebbero potuto essere evitate neanche con l'adozione di tutte le misure ragionevoli, gli articoli 5 e 7 del regolamento n. 261/2004 riconoscono ai passeggeri un diritto alla compensazione che varia a seconda della distanza e della destinazione del volo in questione, *diritto che i passeggeri possono far valere, in caso di bisogno, dinanzi ai giudici nazionali*» [39]. La Corte ha inoltre aggiunto che, «in mancanza di disposizioni del diritto dell'Unione in materia, spetta all'ordinamento giuridico interno di ciascuno Stato membro disciplinare le modalità procedurali dei ricorsi intesi a garantire la tutela dei diritti spettanti ai singoli in forza del diritto dell'Unione, purché tali modalità rispettino i principi di equivalenza e di effettività» [40].

34 V. sentenza Ruijssenaars e a., punto 33, e sentenza Rusu (punto 26, nonché giurisprudenza ivi citata).

35 Sentenza Rusu (punto 28 e giurisprudenza ivi citata).

36 Sentenza Irish Ferries (punti 152 e 154).

37 V. comunicazione della Commissione – Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e al regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU 2016, C 214, pag. 5) (punti 8 e segg.).

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

39 Punto 23 di tale sentenza; il corsivo è mio.

40 Punto 25 di detta sentenza.

51. Certamente, al punto 34 della sentenza Ruijssenaars e a., la Corte ha sottolineato il rischio di divergenza, nel contesto della valutazione di una medesima situazione individuale, tra, da un lato, l'organismo nazionale e, dall'altro, il giudice nazionale. Sussiste, inoltre, un altro rischio connesso alla presentazione parallela di due domande dirette ad ottenere il versamento della compensazione pecuniaria dovuta, l'una dinanzi all'organismo nazionale e l'altra dinanzi al giudice nazionale. Ritengo, tuttavia, che gli Stati membri possano ovviare a tale rischio mediante l'adozione di misure procedurali che garantiscano il coordinamento dei procedimenti amministrativo e giudiziario. In assenza di una normativa dell'Unione in materia e tenuto conto del margine di discrezionalità di cui gli Stati membri dispongono riguardo alle competenze che intendono attribuire all'organismo nazionale, spetta all'ordinamento giuridico interno di ciascuno Stato membro disciplinare tali modalità procedurali.

52. Nel caso di specie, rilevo che, nella decisione di rinvio e nelle osservazioni depositate dal governo ungherese, nessun elemento lascia pensare che il riconoscimento di una simile competenza in capo all'ispettorato per la tutela dei consumatori possa pregiudicare i diritti dei passeggeri e dei vettori aerei di adire le autorità giurisdizionali o possa comportare un rischio di divergenza, nel contesto della valutazione di una medesima situazione individuale, fra tali due autorità.

53. Alla luce dell'insieme di detti elementi, propongo, conseguentemente, alla Corte di dichiarare che l'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che non osta ad una normativa nazionale in forza della quale uno Stato membro attribuisce all'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento il potere di ingiungere ad un vettore aereo di versare la compensazione pecuniaria dovuta ad un passeggero a causa della cancellazione o del ritardo prolungato del suo volo, prevista all'articolo 7 del regolamento di cui trattasi, purché una simile normativa non privi né tale passeggero né tale vettore della possibilità di proporre un ricorso giurisdizionale dinanzi al giudice nazionale competente al fine di chiedere di beneficiare di detta compensazione pecuniaria o di contestare la fondatezza di quest'ultima. Spetta allo Stato membro, nell'ambito della sua autonomia procedurale, disciplinare le modalità destinate a garantire il coordinamento dei procedimenti promossi dinanzi all'organismo nazionale responsabile dell'applicazione dello stesso regolamento e dinanzi al giudice nazionale competente.

3. Osservazione finale

54. Prima di concludere la mia analisi, mi sembra interessante segnalare che, allo stato attuale del diritto dell'Unione, gli Stati membri si avvalgono del margine di discrezionalità loro riconosciuto ai sensi dell'articolo 16 del regolamento n. 261/2004.

55. Come testimonia l'analisi comparativa delle differenti legislazioni nazionali [41], gli Stati membri coinvolgono in tale procedura non soltanto i propri organismi nazionali e gli organi giurisdizionali nazionali, ma anche gli organismi incaricati della tutela dei consumatori e quelli competenti per la risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori [42] o per la risoluzione delle controversie minori.

56. Alcuni Stati membri hanno scelto di designare quale organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento n. 261/2004 la propria autorità nazionale dell'aviazione civile [43], mentre altri hanno preferito affidare tale compito alla propria autorità nazionale di tutela dei consumatori, la quale può allora essere incaricata di garantire l'applicazione dei regolamenti sui diritti dei passeggeri aerei, ma anche dei passeggeri ferroviari, marittimi o terrestri [44]. Analogamente, alcuni Stati membri conferiscono al proprio organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento l'incarico di garantire la corretta applicazione di quest'ultimo nell'interesse generale dei passeggeri, il che può includere compiti di sorveglianza (ad esempio mediante ispezioni in loco o audit), compiti di controllo (controllo delle informazioni pubblicate o comunicate dal vettore aereo ai passeggeri per correggere qualsiasi informazione errata, ingannevole o incompleta), la redazione di relazioni sull'attività, scambi di informazioni e una cooperazione transfrontaliera con gli altri organismi nazionali, mentre altri Stati membri attribuiscono a detti organismi nazionali la possibilità di esaminare e trattare i reclami individuali dei passeggeri al fine di garantire il diritto di questi ultimi ad ottenere una compensazione pecuniaria, o li incaricano anche di procedere alla risoluzione alternativa delle controversie [45].

57. Mi preme, infine, sottolineare che il margine di discrezionalità concesso agli Stati membri ai fini della tutela dei diritti dei passeggeri aerei è loro riconosciuto anche nel contesto dei regolamenti aventi ad oggetto la tutela dei diritti dei passeggeri aerei con disabilità e dei passeggeri che viaggiano in treno, via mare o con autobus. Tali regolamenti garantiscono una tipologia di diritti analoghi (diritti all'informazione, al rimborso, al riavviamento, alla presa in

[41] V., in proposito, relazione della Direzione generale della mobilità e dei trasporti della Commissione, Kouris, S., «Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU» (Studio sull'attuale livello di tutela dei diritti dei passeggeri nell'Unione europea), Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, Bruxelles, 2020, MOVE/B5/2018-541, punti 5.5 e segg., disponibile al seguente indirizzo Internet: https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1.

[42] Tali enti sono designati sulla base della direttiva 2013/11/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, sulla risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2009/22/CE (Direttiva sull'ADR per i consumatori) (GU 2013, L 165, pag. 63). Conformemente al suo articolo 1, tale direttiva è volta a far sì che i consumatori abbiano la possibilità, su base volontaria, di presentare reclamo nei confronti di professionisti mediante procedure di risoluzione alternativa delle controversie. V., in tal senso, sentenza del 14 giugno 2017, Menini e Rampanelli (C-75/16, EU:C:2017:457, punti 39 e 40), nonché sentenza del 25 giugno 2020, Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände (C-380/19, EU:C:2020:498, punto 26).

[43] È il caso, ad esempio, del Regno di Danimarca, dell'Irlanda, della Repubblica ellenica, della Repubblica francese, della Repubblica di Croazia e della Repubblica di Cipro. V., in proposito, le comunicazioni effettuate dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004.

[44] È il caso, ad esempio, della Repubblica di Estonia, del Granducato di Lussemburgo, dell'Ungheria o, ancora, della Repubblica di Finlandia. Invece, per quanto concerne la Repubblica francese, ad esempio, la Direction générale de l'aviation civile (Direzione generale dell'aviazione civile) (DGAC) è incaricata della regolamentazione del trasporto aereo, della supervisione generale e del monitoraggio dell'attuazione del diritto dell'Unione in materia di tutela dei passeggeri aerei. Su segnalazione dei passeggeri, tale organismo può adottare le necessarie misure correttive. In caso di inadempimenti accertati, possono essere inflitte sanzioni amministrative ai vettori aerei che non rispettino gli obblighi di cui al regolamento n. 261/2004. Tuttavia, tale direzione non assicura un seguito individualizzato per le segnalazioni di cui è destinataria e la sua azione è indipendente dal trattamento delle domande individuali di compensazione pecuniaria e di rimborso presentate a vettori aerei. A tal fine, i passeggeri devono adire il tribunale competente, conformemente al code de procédure civile (codice di procedura civile), o l'organismo di risoluzione alternativa delle controversie.

[45] V., in proposito, relazione della Direzione generale della mobilità e dei trasporti della Commissione, «Study on the EU Regulatory Framework for Passenger Rights: comparative analysis of good practices: final report» (Studio sul quadro normativo europeo per i diritti dei passeggeri: analisi comparativa delle buone prassi: relazione finale), Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, Bruxelles, 2021, punti 4.60 e segg., disponibile al seguente indirizzo Internet: https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1.

carico durante l'attesa che precede il viaggio e alla compensazione pecuniaria a talune condizioni). Qualunque sia la modalità di trasporto che viene in rilievo, il legislatore dell'Unione esige dagli Stati membri che designino «un organismo o organismi» incaricato (o incaricati) di garantire l'applicazione del regolamento di cui trattasi e di adottare le misure necessarie per il rispetto dei diritti dei passeggeri [46]. Detto legislatore sancisce tale necessità in termini pressoché identici [47] e nessuno dei testi ancora recentemente adottati testimonia la sua volontà di definire in maniera più rigorosa la natura delle competenze devolute all'organismo nazionale o di limitarne la portata. Al contrario, nel contesto del regolamento 2021/782, il quale costituisce lo strumento più recente e più preciso per quanto attiene alla tutela dei diritti dei passeggeri, detto legislatore consente altresì all'organismo nazionale di svolgere il ruolo di organismo per la risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori, ai sensi della direttiva 2013/11 [48].

V. Conclusione

58. Alla luce delle precedenti considerazioni, propongo alla Corte di rispondere alla questione pregiudiziale sollevata dalla Fővárosi Törvényszék (Corte di Budapest-Capitale, Ungheria) nel modo seguente:

L'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, dev'essere interpretato nel senso che non osta ad una normativa nazionale in forza della quale uno Stato membro attribuisce all'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento il potere di ingiungere ad un vettore aereo di versare la compensazione pecuniaria dovuta ad un passeggero a causa della cancellazione o del ritardo prolungato del suo volo, prevista all'articolo 7 del regolamento di cui trattasi, purché una simile normativa non privi né tale passeggero né tale vettore della possibilità di proporre un ricorso giurisdizionale dinanzi al giudice nazionale competente al fine di chiedere di beneficiare di detta compensazione pecuniaria o di contestare la fondatezza di quest'ultima. Spetta allo Stato membro, nell'ambito della sua autonomia procedurale, disciplinare le modalità destinate a garantire il coordinamento dei procedimenti promossi dinanzi all'organismo nazionale responsabile dell'applicazione dello stesso regolamento e dinanzi al giudice nazionale competente.

[46] Ad eccezione del regolamento n. 261/2004, gli altri regolamenti consentono agli Stati membri di designare più organismi nazionali.

[47] V., ad esempio, articolo 31, paragrafo 1, del regolamento 2021/782 e articolo 14, paragrafo 1, del regolamento n. 1107/2006.

[48] V. nota a piè di pagina 42.