



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL JEAN RICHARD DE LA TOUR
prezentate la 28 aprilie 2022¹

Cauza C-597/20

**Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A.
împotriva
Budapest Főváros Kormányhivatala**

[cerere de decizie preliminară formulată de Fővárosi Törvényszék (Curtea din
Budapesta-Capitală, Ungaria)]

„Trimitere preliminară – Transporturi aeriene – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 5
alineatul (1) litera (c) și articolul 7 – Compensarea pasagerilor – Articolul 16 –
Misiunea organismului național responsabil de aplicarea regulamentului –
Reglementare națională care conferă acestui organism competența de a obliga un operator de
transport aerian la plata compensației datorate unui pasager”

I. Introducere

1. Un stat membru poate, în temeiul articolului 16 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004², să confere organismului național responsabil de aplicarea acestui regulament competența de a obliga un operator de transport aerian la plata compensației datorate unui pasager ca urmare a anulării sau a întârzierii prelungite a zborului său?

2. Răspunsul la această întrebare adresată de Fővárosi Törvényszék (Curtea din Budapesta-Capitală, Ungaria) trebuie să permită clarificarea competențelor conferite unui astfel de organism și, prin urmare, domeniul de aplicare al principiilor pe care Curtea le-a identificat în Hotărârea din 17 martie 2016, Ruijssenaars și alții³.

3. În prezentele concluzii, vom prezenta motivele pentru care considerăm că o astfel de dispoziție nu se opune unei reglementări interne în temeiul căreia un stat membru conferă organismului său național o astfel de putere de constrângere, cu condiția, cu toate acestea, ca o astfel de reglementare să nu priveze operatorul de transport aerian de posibilitatea de a introduce o acțiune în fața instanței naționale competente pentru a contesta beneficiul compensației care îi este solicitată astfel.

¹ Limba originală: franceza.

² Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la imbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

³ C-145/15 și C-146/15, denumită în continuare „Hotărârea Ruijssenaars și alții”, EU:C:2016:187.

II. Cadrul juridic

A. Dreptul Uniunii

4. Considerentele (1), (21) și (22) ale Regulamentului nr. 261/2004 au următorul cuprins:

„(1) Măsurile adoptate de [Uniunea Europeană] în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor. De asemenea, ar trebui să se ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.

[...]

(21) Statele membre ar trebui să definească regimul de sancțiuni aplicabil încălcării dispozițiilor prezentului regulament și să se asigure că aceste sancțiuni sunt aplicate. Sancțiunile ar trebui să fie efective, proporționale și disuasive.

(22) Statele membre ar trebui să asigure și să controleze respectarea generală de către operatorii de transport aerian a prezentului regulament și să desemneze o instituție corespunzătoare cu competențe executive. Acest control nu ar trebui să afecteze dreptul pasagerilor și al operatorilor de transport aerian de a solicita despăgubiri în justiție în conformitate cu procedurile dreptului intern.”

5. Articolul 5 din acest regulament, intitulat „Anularea zborului”, prevede:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie:

[...]

(c) să primească o compensație din partea operatorului [efectiv] de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [situației] în care intervine oricare din următoarele:

[...]

(3) Operatorul [efectiv] de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 în cazul în care poate face dovada că anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.”

6. Articolul 7 din regulamentul menționat, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede:

„(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) 250 [de euro] pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin;

(b) 400 [de euro] pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;

(c) 600 [de euro] pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută datorită refuzului la îmbarcare sau anulării zborului.

(2) Atunci când, în conformitate cu articolul 8, pasagerilor li se oferă redirectionarea spre destinația finală cu un zbor alternativ, a cărui oră de sosire nu depășește ora de sosire prevăzută a zborului rezervat inițial

(a) cu două ore, pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin sau

(b) cu trei ore, pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate celelalte zboruri cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri sau

(c) cu patru ore, pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b),

operatorul [efectiv] de transport aerian poate reduce cu 50 % compensația prevăzută la alineatul (1).

[...]

7. Articolul 16 din același regulament, intitulat „Nerespectare”, prevede:

„(1) Fiecare stat membru desemnează un organism responsabil de aplicarea prezentului regulament în ceea ce privește zborurile de pe aeroporturile situate pe teritoriul lor și zborurile dintr-o țară terță spre aceste aeroporturi. În cazul în care este necesar, acest organism adoptă măsurile necesare pentru a asigura respectarea drepturilor pasagerilor. Statele membre notifică Comisiei [Europene] organismul desemnat în conformitate cu prezentul alineat.

(2) Fără a aduce atingere articolului 12, fiecare pasager poate adresa o plângere oricărui din organismele desemnate în conformitate cu alineatul (1) sau oricărui alt organism competent desemnat de către un stat membru, în legătură cu o presupusă nerespectare a prezentului regulament în oricare aeroport situat pe teritoriul unui stat membru sau privind orice zbor dintr-o țară terță spre un aeroport situat pe acest teritoriu.

(3) Sancțiunile stabilite de statele membre pentru nerespectarea prezentului regulament sunt eficiente, proporționale și disuasive.”

B. Dreptul maghiar

8. Articolul 43/A alineatul (2) din *fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény* (Legea nr. CLV din 1997 privind protecția consumatorilor)⁴ din 15 decembrie 1997 prevede:

„Autoritatea pentru protecția consumatorilor – dacă este necesar, după consultarea autorității aeronautice civile – este responsabilă de aplicarea Regulamentului [(UE)] 2017/2394^[5] în cazul încălcării dispozițiilor Regulamentului nr. 261/2004 pe teritoriul [Uniunii] [...]”

⁴ *Magyar Közlöny*, 1997/119, denumită în continuare „Legea privind protecția consumatorilor”.

⁵ Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2017 privind cooperarea dintre autoritățile naționale însărcinate să asigure respectarea legislației în materie de protecție a consumatorului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO 2017, L 345, p. 1).

9. În temeiul articolului 47 alineatul (1) literele (c) și (i) din această lege, autoritatea respectivă dispune de competența de a obliga întreprinderea în cauză să remedieze într-un termen determinat deficiențele sau lacunele constatate, precum și competența de a aplica amenzi pentru „protecția consumatorilor”.

III. Litigiul principal și întrebarea preliminară

10. Ca urmare a unei întârzieri de peste trei ore a unui zbor New York (Statele Unite)-Budapesta (Ungaria) efectuat de operatorul de transport aerian Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A.⁶, mai mulți pasageri au sesizat Budapest Főváros Kormányhivatala (inspectoratul pentru protecția consumatorilor din cadrul serviciilor publice deconcentrate din Budapesta, Ungaria)⁷, solicitând obligarea operatorului de transport aerian la plata către aceștia a compensației prevăzute la articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, cu titlu de reparație pentru încălcarea articolului 5 alineatul (1) litera (c) din acest regulament.

11. Prin decizia din 20 aprilie 2020, inspectoratul pentru protecția consumatorilor a constatat că LOT a încălcat obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 și a dispus ca LOT să plătească pasagerilor în cauză o compensație de 600 de euro de persoană și să plătească aceeași compensație în viitor oricărui pasager care depune o plângere similară. Inspectoratul pentru protecția consumatorilor precizează că, în temeiul articolului 43/A alineatul (2) din Legea privind protecția consumatorilor, care transpune cerințele articolului 16 alineatele (1) și (2) din acest regulament, acesta are competența de a obliga operatorii de transport aerian să pună capăt într-un termen determinat încălcărilor regulamentului menționat.

12. Instanța de trimitere, sesizată cu o acțiune având ca obiect anularea acestei decizii, a exprimat îndoieli cu privire la întinderea competențelor de care dispune inspectoratul pentru protecția consumatorilor. În acest context, aceasta a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 16 alineatele (1) și (2) din Regulamentul [nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că organismul național responsabil de aplicarea acestui regulament, căruia i-a fost adresată o plângere individuală a unui pasager, nu poate obliga operatorul de transport aerian în cauză la plata compensației care îi revine pasagerului în temeiul regulamentului?”

13. LOT, inspectoratul pentru protecția consumatorilor, guvernele maghiar, neerlandez și polonez, precum și Comisia au depus observații scrise. Aceste părți și-au prezentat de asemenea observațiile orale în ședința care a avut loc la 2 februarie 2022.

⁶ Denumit în continuare „LOT”.

⁷ Denumit în continuare „inspectoratul pentru protecția consumatorilor”.

IV. Analiză

A. Observație introductivă

14. Analiza trimiterii preliminare necesită formularea unei observații introductive cu privire la necesitatea de a lua în considerare alte norme de drept decât cele menționate în mod expres de instanța de trimitere.

15. Această problemă se pune având în vedere dispozițiile prevăzute de Regulamentul 2017/2394 și în special de articolul 9 alineatul (4) litera (f) din acesta.

16. Astfel, în conformitate cu articolul 1, acest regulament „stabilește condițiile în care autoritățile competente care au fost desemnate de către statele membre ca fiind responsabile pentru asigurarea respectării legislației Uniunii care protejează interesele consumatorilor cooperează și își coordonează acțiunile între ele și cu Comisia, pentru a garanta respectarea acestei legislații și pentru a asigura buna funcționare a pieței interne, precum și pentru a îmbunătăți protecția intereselor economice ale consumatorilor”.

17. În conformitate cu articolul 3 punctul 1 din Regulamentul 2017/2394 și cu anexa la acesta, „legislația Uniunii care protejează interesele consumatorilor” include dispozițiile prevăzute în Regulamentul nr. 261/2004.

18. Or, la articolul 9 alineatul (4) litera (f) din acest regulament, legiuitorul Uniunii prevede următoarele:

„Autoritățile competente[, și anume orice autoritate publică stabilită la nivel național, regional sau local care este desemnată de un stat membru ca fiind responsabilă pentru asigurarea respectării legislației Uniunii care protejează interesele consumatorilor⁸] dispun cel puțin de următoarele competențe de asigurare a respectării legislației:

[...]

(f) competența de a pune capăt sau de a interzice încălcările sancționate prin prezentul regulament;

[...]”

19. Având în vedere aceste elemente, se pune întrebarea dacă dispozițiile acestui articol ar putea fi relevante pentru a evalua natura și domeniul de aplicare al competențelor astfel conferite organismelor naționale în temeiul articolului 16 din Regulamentul nr. 261/2004.

20. Pentru motivele pe care le vom prezenta în continuare, considerăm, în conformitate cu pozițiile exprimate de părți în ședință, că astfel de dispoziții nu sunt utile în scopul analizei.

21. Într-adevăr, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul 2017/2394, acesta se aplică „încălcărilor în interiorul Uniunii, încălcărilor pe scară largă și încălcărilor pe scară largă cu o dimensiune specifică Uniunii chiar dacă aceste încălcări au încetat înainte ca măsurile de asigurare a respectării legislației să înceapă sau să se încheie”. Or, rezultă din articolul 3 din acest

⁸ Noțiunea de „autoritate competentă” este definită la articolul 3 punctul 6 din Regulamentul 2017/2394.

regulament că toate aceste încălcări sunt definite ca făcând referire la acțiuni sau omisiuni care contravin legislației Uniunii care protejează interesele consumatorilor și care au adus, aduc sau ar putea aduce prejudicii „intereselor colective” ale acestora din urmă.

22. În orientările sale interpretative⁹, Comisia a subliniat astfel că autoritățile naționale responsabile cu aplicarea Regulamentului nr. 261/2004 „trebuie să îndeplinească obligațiile care le revin în temeiul [Regulamentului (CE) nr. 2006/2004¹⁰] *atunci când sunt în joc interesele colective ale consumatorilor într-un context transfrontalier*”¹¹.

23. Or, în timp ce organismul național responsabil de aplicarea Regulamentului nr. 261/2004 apără, în cadrul misiunii sale principale, interesele colective ale pasagerilor aerieni, întrebarea adresată de instanța de trimitere se înscrie într-un context foarte diferit, care privește apărarea intereselor individuale ale acestor pasageri. Într-adevăr, dreptul la compensație, consacrat de legiuitorul Uniunii la articolul 7 din acest regulament, face parte din executarea contractului de transport încheiat între pasager și operatorul de transport aerian. Prin urmare, puterea de constrângere de care ar dispune acest organism ca urmare a unei plângeri individuale nu este utilizată în interesul unui grup de persoane, ci al unui subiect de drept bine determinat. Astfel, în jurisprudența sa, Curtea face referire la interesele colective ale consumatorilor ca vizând o situație „care depășește cadrul raporturilor dintre părțile în litigiu”¹². Noțiunea de interes colectiv¹³ și cea de interes individual sunt distincte. Rezultă de aici că există o contradicție vădită între contextul în care se înscrie cauza principală și situațiile cărora li se aplică Regulamentul 2017/2394, marcată în special de obiectivul acestuia din urmă de a proteja „interesele colective ale consumatorilor ca grup”¹⁴.

24. Având în vedere aceste considerente, nu este necesar, prin urmare, să se țină seama de dispozițiile acestui regulament în scopul interpretării solicitate de instanța de trimitere.

⁹ Comunicarea Comisiei – Orientări interpretative referitoare la Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întâzierii prelungite a zborurilor și la Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (JO 2016, C 214, p. 5).

¹⁰ Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 27 octombrie 2004 privind cooperarea dintre autoritățile naționale însărcinate să asigure aplicarea legislației în materie de protecție a consumatorului („Regulamentul privind cooperarea în materie de protecție a consumatorului”) (JO 2004, L 364, p. 1, Ediție specială, 15/vol. 12, p. 69). Subliniem că acest regulament a fost abrogat prin Regulamentul 2017/2394.

¹¹ Punctul 7.3 din această comunicare. Sublinierea noastră.

¹² A se vedea, cu titlu ilustrativ, Hotărârea din 28 iulie 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, punctul 45).

¹³ A se vedea definiția termenului „intérêt” în Littré, E., *Dictionnaire de la langue française*, Paris, L. Hachette., 1873-1874, care pune în opoziție „l'intérêt particulier ou privé ou personnel, l'avantage d'une personne [interesul particular sau privat sau personal, beneficiul unei persoane]” cu „l'intérêt public, l'avantage de l'État, de la société” [interesul public, beneficiul statului, al societății]. A se vedea de asemenea definiția acestei noțiuni în Lalande, A., *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, Presses Universitaires de France, Paris, 1997, a patra ediție, p. 531, potrivit căreia interesul colectiv nu este suma intereselor individuale ale membrilor unui sector sau ai unei grupări, de exemplu, ci se referă la interesul unui grup de indivizi [care nu pot fi considerați în mod indivizibil], întrucât formează un întreg. Această noțiune ar fi utilizată în anumite sectoare specifice și în special în contextul apărării unui colectiv, a unei profesii sau a consumatorilor de către asociațiile de consumatori.

¹⁴ A se vedea Hotărârea din 28 iulie 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, punctul 42).

25. În schimb, vom face referire pe parcursul analizei noastre la prevederile reglementărilor în vigoare pentru protecția drepturilor pasagerilor aerieni cu handicap și ale pasagerilor care călătoresc pe cale feroviară, maritimă sau cu autobuzul și autocarul¹⁵. Este adevărat că diferitele moduri de transport în cauză nu sunt comparabile și, astfel cum a arătat Curtea în Hotărârea din 2 septembrie 2021, Irish Ferries¹⁶, legiuitorul Uniunii nu a intenționat să asigure un nivel de protecție identic pentru fiecare dintre aceste moduri de transport¹⁷. Cu toate acestea, precum Regulamentul nr. 261/2004, toate aceste texte prevăd desemnarea unui organism național responsabil de aplicarea regulamentului în cauză. În Hotărârea Irish Ferries, Curtea nu a omis să remarce intenția legiuitorului Uniunii de a adopta „o abordare unificată” în ceea ce privește interpretarea noțiunilor utilizate în cadrul fiecăruia dintre aceste regulamente¹⁸. Acesta este cazul, de exemplu, al noțiunii de „împrejurări excepționale”, care este utilizată în materie de drepturi ale pasagerilor atât aerieni, cât și maritimi¹⁹. Prin urmare, considerăm util să ținem seama de dispozițiile pe care legiuitorul Uniunii le-a stabilit în aceste regulamente cu privire la competențele organismului național însărcinat cu asigurarea respectării drepturilor pasagerilor.

B. Cu privire la întrebarea preliminară

26. Prin intermediul unicei întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită Curții în esență să stabilească dacă articolul 16 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale în temeiul căreia organismul național responsabil de aplicarea acestui regulament are competența de a obliga operatorii de transport aerian la plata compensației prevăzute la articolul 7 din regulamentul menționat ca urmare a anulării unui zbor²⁰.

27. Astfel cum am arătat, răspunsul la această întrebare trebuie să permită clarificarea domeniului de aplicare a competențelor conferite acestui organism național, în conformitate cu principiile deja identificate de Curte în Hotărârea Ruijsenaars și alții.

28. În Hotărârea Ruijsenaars și alții, din care reproducem dispozitivul, Curtea a statuat că „[a]rticolul 16 din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că organismul desemnat de fiecare stat membru în temeiul alineatului (1) al acestui articol, căruia i-a fost adresată plângerea individuală a unui pasager ca urmare a refuzului unui operator de transport

¹⁵ A se vedea Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului (JO 2006, L 204, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 16, p. 72), Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO 2021, L 172, p. 1), Regulamentul (UE) nr. 1177/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO 2010, L 334, p. 1), precum și, respectiv, Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO 2011, L 55, p. 1).

¹⁶ C-570/19, denumită în continuare „Hotărârea Irish Ferries”, EU:C:2021:664.

¹⁷ A se vedea punctele 143 și 145 din această hotărâre, precum și jurisprudența citată.

¹⁸ A se vedea punctele 106 și 107 din hotărârea menționată, precum și jurisprudența citată. A se vedea de asemenea Cartea albă a Comisiei din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” [COM(2011) 144 final], în care Comisia a afirmat că este necesară „[e]laborarea unei interpretări uniforme a legislației UE cu privire la drepturile pasagerilor și o aplicare armonizată și eficientă, pentru a asigura condiții echitabile pentru industrie și un standard european de protecție pentru cetățeni” (p. 25).

¹⁹ A se vedea punctul 106 din aceeași hotărâre. În ceea ce privește interpretarea noțiunii de „împrejurări excepționale”, utilizată în Regulamentul nr. 1177/2010 privind transportul maritim, Curtea a luat act de intenția legiuitorului Uniunii de a adopta „o abordare unificată”, prin incorporarea jurisprudenței Curții în materie de drepturi ale pasagerilor aerieni.

²⁰ Întrebarea adresată nu se referă la compensația suplimentară prevăzută la articolul 12 din același regulament.

aerian de a-i plăti acestuia din urmă compensația prevăzută la articolul 7 alineatul (1) din regulamentul menționat, *nu este obligat* să adopte măsuri coercitive împotriva acestui operator de transport pentru a-l constrânge la plata compensației”²¹.

29. Această interpretare se bazează pe trei considerații pe care Curtea le-a dezvoltat în prima parte a raționamentului său. Prima dintre aceste considerații privește formularea propriu-zisă a articolului 16 din Regulamentul nr. 261/2004 (punctele 28-32 din Hotărârea Ruijssenaars și alții), cea de a doua privește obiectivele acestui regulament (punctul 33 din Hotărârea Ruijssenaars și alții) și, în sfârșit, cea de a treia privește repartizarea rolurilor conferite organismelor naționale și, respectiv, instanțelor naționale (punctul 35 din Hotărârea Ruijssenaars și alții)²². În finalul raționamentului său, Curtea a concluzionat că legiuitorul Uniunii nu a impus statelor membre să confere organismelor lor naționale competența de a adopta măsuri coercitive împotriva operatorilor de transport aerian pentru a obține plata compensațiilor datorate pasagerilor. Curtea a considerat că o astfel de interpretare permite să se evite orice divergență de apreciere care ar putea aduce prejudicii drepturilor pasagerilor aeriene între, pe de o parte, organismele naționale însărcinate cu soluționarea plângerilor individuale și, pe de altă parte, instanțele naționale sesizate cu acțiuni individuale prin care se urmărește obținerea plății compensației prevăzute la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 (punctul 34 din Hotărârea Ruijssenaars și alții).

30. Cu toate acestea, într-o a doua etapă a raționamentului său, Curtea a adăugat un *obiter dictum*, care are următorul conținut:

„Cu toate acestea, ținând seama de aceste obiective, precum și de marja de manevră de care dispun statele membre în atribuirea competențelor pe care doresc să le confere organismelor prevăzute la articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 [...] statele membre *au facultatea, pentru a atenua o protecție insuficientă a drepturilor pasagerilor aeriene, să abiliteze organismul prevăzut la articolul 16 alineatul (1) din acest regulament să adopte măsuri ca urmare a plângerilor individuale.*”²³

31. Acest aspect trebuie interpretat ca reflectând opinia Curții potrivit căreia statele membre *pot* să confere organismelor lor naționale responsabile de aplicarea acestui regulament o competență de a emite dispoziții obligatorii în contextul misiunii pe care articolul 16 din regulament o conferă acestora.

32. În contextul prezentului litigiu, în timp ce LOT se întemeiază pe prima etapă a raționamentului adoptat de Curte în Hotărârea Ruijssenaars și alții pentru a contesta atribuirea unei astfel de competențe inspectoratului pentru protecția consumatorilor, acesta din urmă se întemeiază, în schimb, pe cea de a doua etapă a acestui raționament pentru a susține competența care i-a fost astfel conferită de reglementarea națională. În consecință, Curtea este solicitată să clarifice domeniul de aplicare al acestui *obiter dictum*. În scopul acestei clarificări, propunem Curții să ia în considerare, în conformitate cu jurisprudența sa constantă, dispozițiile articolului 16 din Regulamentul nr. 261/2004, dar și economia și obiectivele acestui regulament, ținând seama totodată de principiile pe care Curtea le-a identificat deja în jurisprudența sa.

²¹ Sublinierea noastră.

²² Curtea face referire aici la cea de a doua teză a considerentului (22) al Regulamentului nr. 261/2004, precum și la jurisprudența Curții și în special la Hotărârea din 13 octombrie 2011, Sousa Rodríguez și alții (C-83/10, EU:C:2011:652, punctul 44), și Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 51).

²³ Punctul 36 din Hotărârea Ruijssenaars și alții, sublinierea noastră.

33. Această clarificare este esențială, întrucât consecințele practice ale competențelor de care dispun organismele naționale sunt atât de mari, în special pentru miile de pasageri afectați în fiecare an de anularea sau întârzierea prelungită a zborului lor. Această clarificare va permite de asemenea să se răspundă solicitărilor Comisiei, care a subliniat în repetate rânduri dificultățile în aplicarea acestui regulament din cauza lipsei unei interpretări uniforme și a unor modalități coerente de aplicare a regulamentului la nivel național, aceasta considerând că este necesar să i se aducă îmbunătățiri pentru a asigura existența unor mecanisme clare și accesibile de soluționare a plângerilor²⁴.

1. Dispozițiile articolului 16 din Regulamentul nr. 261/2004

34. Legiuitorul Uniunii stabilește la articolul 16 din Regulamentul nr. 261/2004 normele aplicabile în caz de „nerespectare” a dispozițiilor acestui regulament.

35. În primul rând, articolul 16 alineatul (1) din regulamentul menționat impune statelor membre să desemneze „un organism responsabil de aplicarea prezentului regulament” în ceea ce privește zborurile de pe aeroporturile situate pe teritoriul lor și zborurile dintr-o țară terță spre aceste aeroporturi, care este responsabil, după caz, de adoptarea măsurilor necesare pentru a asigura respectarea drepturilor pasagerilor. Chiar dacă legiuitorul definește cu precizie întinderea competenței teritoriale a acestui organism, observăm că acesta nu precizează nici condițiile și nici modalitățile în care acesta trebuie să își exercite misiunea și să asigure „respectarea drepturilor pasagerilor”²⁵. În plus, observăm că această ultimă expresie – „respectarea drepturilor pasagerilor” – are un conținut vădit larg. Aceasta acoperă atât apărarea intereselor colective ale pasagerilor aerieni, cât și apărarea intereselor individuale ale acestora. Considerentul (22) al Regulamentului nr. 261/2004, care prezintă considerațiile pe care s-a bazat legiuitorul Uniunii pentru a adopta articolul 16 alineatul (1) din regulamentul respectiv, nu oferă nicio clarificare suplimentară în această privință.

36. În aceste împrejurări, trebuie să se recunoască faptul că, în temeiul articolului 16 alineatul (1) din regulamentul menționat, statele membre dispun de o marjă de manevră în ceea ce privește competențele pe care doresc să le atribuie organismelor lor naționale în scopul apărării drepturilor pasagerilor, la care Curtea a făcut de altfel referire în mod expres la punctul 36 din Hotărârea Ruijsenaars și alții.

37. În măsura în care articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 recunoaște dreptul pasagerilor aerieni la compensație în cazul anulării zborului lor, nimic nu împiedică, în opinia noastră, un stat membru să confere organismului său național competența de a obliga un operator de transport aerian la plata compensației datorate pentru a asigura respectarea acestui drept. Nerespectarea dreptului menționat reprezintă nu numai o încălcare a obligațiilor contractuale ale operatorilor de transport aerian, ci și o nerespectare a aplicării corecte a acestui regulament.

²⁴ A se vedea în acest sens Cartea albă a Comisiei din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” [COM(2011) 144 final], p. 25.

²⁵ Acest lucru deosebește Regulamentul nr. 261/2004 de alte regulamente. Astfel, pentru celelalte moduri de transport, legiuitorul Uniunii solicită ca organismul național să fie independent de operatorul de transport sau de administratorul infrastructurii în ce privește organizarea sa, deciziile sale de finanțare, structura sa juridică și mecanismul său de luare a deciziilor. A se vedea de exemplu articolul 25 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1177/2010, articolul 31 alineatul (2) din Regulamentul 2021/782 și articolul 28 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 181/2011.

38. În al doilea rând, în ceea ce privește dispozițiile prevăzute la articolul 16 alineatele (2) și (3) din Regulamentul nr. 261/2004, considerăm că aceste dispoziții nu au nici scopul și nici efectul de a limita conținutul competențelor care pot fi conferite de statele membre organismelor lor naționale.

39. Reamintim, pe de o parte, că, în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) din acest regulament, „fiecare pasager poate adresa o plângere oricărui din organismele desemnate în conformitate cu alineatul (1) sau oricărui alt organism competent desemnat de către un stat membru, în legătură cu o presupusă nerespectare a [regulamentului menționat] în oricare aeroport situat pe teritoriul unui stat membru sau privind orice zbor dintr-o țară terță spre un aeroport situat pe acest teritoriu”.

40. Or, rezultă atât din Hotărârea Ruijssenaars și alții, privind interpretarea Regulamentului nr. 261/2004, cât și din Hotărârea Irish Ferries, privind interpretarea Regulamentului nr. 1177/2010, că „plângerea” menționată la articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004 este distinctă, în ceea ce privește natura și conținutul său, de cererea formulată de pasager cu titlu individual pentru a obține compensația care i se cuvine ca urmare a anulării serviciului său de transport. Astfel, potrivit Curții, această plângere se referă la semnalarea făcută de pasager pentru a aduce în atenția organismului competent pretinsa încălcare a unei obligații care revine operatorilor de transport în scopul de a contribui la buna aplicare în general a reglementărilor în cauză. Curtea a subliniat în Hotărârea Ruijssenaars și alții că o astfel de plângere nu impune „organism[ului național] să acționeze [...] pentru a garanta dreptul fiecărui pasager individual de a obține o compensație”²⁶, și a precizat în Hotărârea Irish Ferries că operatorul de transport „dispune de o anumită marjă de apreciere cu privire la soluția care trebuie dată acestei semnalări”²⁷.

41. Reamintim, pe de altă parte, că, în conformitate cu articolul 16 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, „[s]ancțiunile stabilite de statele membre pentru nerespectarea prezentului regulament sunt eficiente, proporționale și disuasive”. Aceste sancțiuni se deosebesc în mod evident, prin natura și domeniul lor de aplicare, de măsurile coercitive prin care organismul național ar încerca să obțină plata compensației datorate pasagerului aerian ca urmare a anulării zborului său, care este o sumă fixă. Curtea a statuat în Hotărârea Ruijssenaars și alții că „sancțiunile” la care face referire legiuitorul Uniunii în acest articol sunt măsuri luate ca reacție la nerespectările pe care organismul le descoperă în exercitarea supravegherii sale cu caracter general, „iar nu [măsuri] coercitive administrative care trebuie luate în fiecare caz individual”²⁸.

42. În cazul în care, astfel cum a arătat Curtea, dispozițiile prevăzute la articolul 16 alineatele (2) și (3) din Regulamentul nr. 261/2004 precizează „diferitele aspecte care decurg din sarcina care revine organismului evocat la alineatul (1) al acestui articol”²⁹, acestea nu pot fi interpretate, prin urmare, în sensul că exclud posibilitatea de a conferi organismului național alte competențe decât cele referitoare la tratarea semnalărilor care îi sunt aduse la cunoștință și la aplicarea de sancțiuni.

43. În lipsa unor norme stabilite de dreptul Uniunii, statele membre dispun, prin urmare, de o marjă de manevră în ceea ce privește conferirea de competențe acestui organism național pentru a asigura respectarea drepturilor pasagerilor aerieni. În acest context și având în vedere

²⁶ Hotărârea Ruijssenaars și alții (punctul 31).

²⁷ Hotărârea Irish Ferries (punctul 118).

²⁸ Hotărârea Ruijssenaars și alții (punctul 32).

²⁹ Hotărârea Ruijssenaars și alții (punctul 30).

formularea articolului 16 din Regulamentul nr. 261/2004, nimic nu împiedică un stat membru să confere organismului menționat competența de a obliga un operator de transport aerian la plata compensației datorate unui pasager, în conformitate cu articolele 5 și 7 din acest regulament.

44. Considerăm de asemenea că această interpretare este susținută atât de economia, cât și de obiectivele regulamentului menționat.

2. Economia și obiectivele Regulamentului nr. 261/2004

45. Domeniul de aplicare al sarcinilor încredințate organismului național trebuie evaluat și în funcție de natura compensației prevăzute la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 și de obiectivele urmărite de legiuitorul Uniunii.

46. Această compensație este descrisă de Curte în Hotărârea din 29 iulie 2019, Rusu, ca fiind o sumă forfetară, standardizată și imediată³⁰. În cuvintele Curții în Hotărârea Irish Ferries, este o „creanță de natură pecuniară a cărei plată [...] poate [fi solicitată de pasager] pentru simplul fapt că sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul [19 din Regulamentul nr. 1177/2010]”³¹. Astfel, în cazul în care anularea zborului nu este cauzată de unele împrejurări excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, cuantumul compensației se stabilește în conformitate cu baremurile prevăzute la articolul 7 alineatele (1) și (2) din acest regulament. Pasagerii aerieni primesc o compensație în valoare de 250 de euro pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin [litera (a)], de 400 de euro pentru toate zborurile intra-comunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri [litera (b)], și de 600 de euro pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literelor precedente. În plus, compensația se reduce la jumătate, în anumite condiții, în cazul redirectionării pasagerului. Curtea consideră că „[a]stfel de valori forfetare nu vizează să despăgubească decât prejudiciile care sunt aproape identice pentru toți pasagerii în cauză”³². În aceste împrejurări, atât pasagerii, cât și transportatorii aerieni pot identifica valoarea compensației datorate, întrucât aceasta nu este evaluată de la caz la caz în funcție de împrejurările fiecărui pasager, ci depinde exclusiv de distanța și destinația zborului în cauză³³. În aceste condiții, cu excepția situației în care dreptul la compensație ar fi contestat în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 și ar necesita evaluări juridice cu privire la existența, de exemplu, a unor „împrejurări excepționale”, considerăm că organismul național este pe deplin în măsură să aprecieze temeinicia creanței și, dacă este cazul, cuantumul acesteia în vederea adopțării unei măsuri coercitive.

47. În plus, considerăm că o astfel de atribuire de competență este în conformitate cu obiectivele urmărite de legiuitorul Uniunii în contextul Regulamentului nr. 261/2004. Acest regulament urmărește, în conformitate cu considerentele (1), (2), (4) și (12) ale acestuia, să asigure un înalt nivel de protecție pentru pasagerii aerieni care sunt victime ale unor dificultăți și neplăceri grave ca urmare a anulării zborului lor³⁴. Or, Curtea a statuat în mod repetat că valorile pe care le stabilește articolul 7 alineatul (1) din regulamentul menționat vizează să compenseze, în mod

³⁰ C-354/18, denumită în continuare „Hotărârea Rusu”, EU:C:2019:637 (punctele 28 și 34, precum și jurisprudența citată).

³¹ Hotărârea Irish Ferries (punctul 118).

³² Hotărârea Rusu (punctul 30 și jurisprudența citată).

³³ În Hotărârea Rusu, Curtea a statuat că „nici articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, nici acest regulament în ansamblul său nu prevăd compensarea prejudiciilor individuale, inerente motivului deplasării pasagerilor în cauză, a căror reparare impune neapărat o apreciere de la caz la caz a amplitudinii prejudiciilor cauzate și nu poate, în consecință, decât să facă obiectul unei despăgubiri *a posteriori* și individualizate” (punctul 31).

³⁴ A se vedea Hotărârea Ruijssenaars și alții, punctul 33, și Hotărârea Rusu (punctul 26, precum și jurisprudența citată).

standardizat și imediat, prejudiciile constituite de astfel de neplăceri, „fără ca [pasagerii] să fie obligați să suporte inconveniențele inerente introducerii unor acțiuni în despăgubire la instanțele competente”³⁵. În Hotărârea Irish Ferries, Curtea a adăugat astfel că despăgubirea prevăzută în termeni identici la articolul 19 din Regulamentul nr. 1177/2010 este „prin [ea însăși] de natură să remedieze imediat unele dintre inconveniențele suferite de pasageri în cazul anulării unui serviciu de transport și [permite] în acest mod asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor, urmărit de acest regulament”³⁶.

48. Or, considerăm că o măsură precum cea prevăzută de reglementarea națională în cauză contribuie la simplitatea, rapiditatea și eficacitatea procedurii de compensare, evitând faptul ca pasagerul aerian în cauză să fie nevoit să introducă o acțiune în fața autorităților judiciare competente pentru plata compensației ce i se cuvine, care ar putea implica proceduri mai lungi și uneori mai complexe. În consecință, considerăm că o astfel de măsură garantează un nivel ridicat de protecție pentru pasagerii aerieni, evitând în același timp ca instanțele să fie blocate de numărul extrem de mare de cereri de compensare.

49. În plus, reamintim că recunoașterea unei astfel de competențe a organismului național nu privează nici pasagerii, nici operatorii de transport aerian de posibilitatea de a introduce o acțiune în fața instanței naționale competente, în conformitate cu procedurile prevăzute de dreptul intern³⁷. Pasagerii pot introduce o acțiune în fața instanței competente pentru a solicita compensația prevăzută la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 și, în mod similar, operatorii de transport aerian trebuie să aibă posibilitatea de a contesta temeinicia compensației care le este solicitată astfel.

50. Astfel, reamintim că în Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Cuadrench Moré³⁸, Curtea a statuat că, „în cazul anulării unui zbor și sub rezerva ca acest lucru să se datoreze unor circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate, articolele 5 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 recunosc pasagerilor un drept la compensație care variază în funcție de distanța și de destinația zborului în cauză, *drept de care acești pasageri se pot prevala, la nevoie, în fața instanțelor naționale*”³⁹. În plus, Curtea a adăugat că, „în lipsa unei reglementări a Uniunii în acest domeniu, revine ordinii juridice a fiecărui stat membru sarcina de a reglementa modalitățile procedurale aplicabile acțiunilor destinate să asigure protecția drepturilor conferite justițiabililor de dreptul Uniunii, cu condiția ca aceste modalități să respecte principiile echivalenței și efectivității”⁴⁰.

51. Desigur, la punctul 34 din Hotărârea Ruijsenaars și alții, Curtea a subliniat riscul de divergență în evaluarea aceleiași situații individuale între, pe de o parte, organismul național și, pe de altă parte, instanța națională. În plus, există un risc suplimentar legat de introducerea în paralel a două cereri prin care se urmărește obținerea plății compensației datorate, una în fața organismului național și cealaltă în fața instanței naționale. Cu toate acestea, considerăm că statele membre pot atenua acest risc prin adoptarea unor măsuri de natură procedurală care să

³⁵ Hotărârea Rusu (punctul 28 și jurisprudența citată).

³⁶ Hotărârea Irish Ferries (punctele 152 și 154).

³⁷ A se vedea Comunicarea Comisiei – Orientări interpretative referitoare la Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și la Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (JO 2016, C 214, p. 5) (punctul 8 și următoarele).

³⁸ C-139/11, EU:C:2012:741.

³⁹ Punctul 23 din această hotărâre, sublinierea noastră.

⁴⁰ Punctul 25 din hotărârea menționată.

garanteze corelarea procedurilor administrative și judiciare. În lipsa unei reglementări în materie a Uniunii și având în vedere marja de manevră de care dispun statele membre în ceea ce privește competențele pe care doresc să le confere organismului național, ține de competența ordinii juridice intern a fiecărui stat membru să reglementeze aceste modalități procedurale.

52. În prezenta cauză, observăm că nu există niciun element în decizia de trimitere sau în observațiile prezentate de guvernul maghiar care să sugereze că acordarea unei astfel de competențe inspectoratului pentru protecția consumatorilor ar putea aduce atingere drepturilor pasagerilor și ale operatorilor de transport aerian de a introduce acțiuni în fața autorităților judiciare sau ar putea genera un risc de divergență în evaluarea aceleiași situații individuale între fiecare dintre aceste două autorități.

53. Având în vedere toate aceste elemente, propunem, în consecință, Curții să declare că articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că nu se opune unei reglementări naționale în temeiul căreia un stat membru conferă organismului național responsabil de aplicarea acestui regulament competența de a obliga un operator de transport aerian la plata compensației prevăzute la articolul 7 din regulamentul menționat, datorată unui pasager ca urmare a anulării sau a întârzierii prelungite a zborului său, cu condiția ca o astfel de reglementare să nu priveze nici pasagerul, nici operatorul de transport de posibilitatea de a introduce o acțiune în fața instanței naționale competente pentru a solicita acordarea acestei compensații sau pentru a contesta temeinicia acesteia. Ține de competența statului membru, în cadrul autonomiei sale procedurale, să stabilească modalitățile prin care se asigură corelarea procedurilor desfășurate în fața organismului național responsabil de aplicarea aceluiași regulament și în fața instanței naționale competente.

3. *Observație finală*

54. Înainte de a concluziona analiza noastră, considerăm interesant să subliniem că, în stadiul actual al dreptului Uniunii, statele membre utilizează marja de manevră care le este recunoscută în conformitate cu articolul 16 din Regulamentul nr. 261/2004.

55. După cum demonstrează o analiză comparativă a diferitelor legislații naționale⁴¹, statele membre implică în această procedură nu numai organismele și instanțele naționale, ci și organismele responsabile pentru protecția consumatorilor și cele competente pentru soluționarea extrajudiciară a litigiilor în materie de consum⁴² sau pentru soluționarea litigiilor cu valoare redusă.

⁴¹ A se vedea în această privință Raportul Direcției Generale Mobilitate și Transporturi a Comisiei, Kouris, S., „Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU” (Studiu privind nivelul actual al protecției drepturilor pasagerilor în Uniunea Europeană), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, Bruxelles, 2020, MOVE/B5/2018-541, punctul 5.5 și următoarele, disponibil la următoarea adresă de internet: <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>.

⁴² Aceste entități sunt desemnate în temeiul Directivei 2013/11/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2013 privind soluționarea alternativă a litigiilor în materie de consum și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 și a Directivei 2009/22/CE (Directiva privind SAL în materie de consum) (JO 2013, L 165, p. 63). În conformitate cu primul său articol, această directivă urmărește să asigure consumatorilor posibilitatea de a depune reclamații împotriva comercianților în mod voluntar, prin intermediul unor proceduri de soluționare alternativă a litigiilor. A se vedea în acest sens Hotărârea din 14 iunie 2017, Menini și Rampanelli (C-75/16, EU:C:2017:457, punctele 39 și 40), precum și Hotărârea din 25 iunie 2020, Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände (C-380/19, EU:C:2020:498, punctul 26).

56. Anumite state membre au ales să desemneze autoritatea națională de aviație civilă⁴³ ca organism național responsabil de aplicarea Regulamentului nr. 261/2004, în timp ce altele au preferat să încredințeze această sarcină autorității naționale de protecție a consumatorilor, care poate fi astfel responsabilă de aplicarea reglementărilor privind drepturile pasagerilor aerieni, dar și ale pasagerilor care utilizează transportul feroviar, naval sau terestru⁴⁴. În mod similar, unele state membre încredințază organismului lor național responsabil de aplicarea acestui regulament sarcina de a se asigura că acesta este aplicat în mod corespunzător în interesul general al pasagerilor, ceea ce poate include sarcini de monitorizare (de exemplu prin inspecții la fața locului sau audituri), sarcini de control (controlul informațiilor publicate sau comunicate de către operatorul de transport aerian pasagerilor, pentru a corecta orice informații eronate, înșelătoare sau incomplete), redactarea de rapoarte de activitate, schimbul de informații și cooperarea transfrontalieră cu alte organisme naționale, în timp ce alte state membre le oferă posibilitatea de a examina și de a soluționa plângerile individuale ale pasagerilor pentru a garanta dreptul acestora la compensație, iar alte state membre le atribuie în plus sarcina de a soluționa litigiile pe cale extrajudiciară⁴⁵.

57. În sfârșit, dorim să subliniem faptul că marja de manevră acordată statelor membre pentru protecția drepturilor pasagerilor aerieni este recunoscută și în regulamentele privind protecția drepturilor pasagerilor aerieni cu handicap și a pasagerilor care călătoresc pe calea ferată, maritimă sau cu autobuzul și autocarul. Aceste regulamente garantează un set similar de drepturi (dreptul la informare, la rambursare, la redirectionare, la deservire în timpul așteptării călătoriei și la compensație în anumite condiții). Indiferent de modul de transport în cauză, legiuitorul Uniunii solicită statelor membre să desemneze „unul sau mai multe organisme” responsabile pentru aplicarea regulamentului în cauză și pentru adoptarea măsurilor necesare pentru a garanta respectarea drepturilor pasagerilor⁴⁶. Acest legiuitor enunță această cerință în termeni aproape identici⁴⁷ și niciunul dintre textele adoptate recent nu atestă voința acestuia de a defini mai strict natura competențelor conferite organismului național sau de a limita domeniul de aplicare a acestora. Dimpotrivă, în Regulamentul 2021/782, care este cel mai recent și mai precis instrument de protecție a drepturilor pasagerilor, legiuitorul menționat permite de asemenea organismului național să acționeze ca organism de soluționare extrajudiciară a litigiilor în materie de consum în sensul Directivei 2013/11⁴⁸.

⁴³ Acesta este, de exemplu, cazul Regatului Danemarcei, Irlandei, Republicii Elene, Republicii Franceze, Republicii Croația și Republicii Cipru. A se vedea în acest sens notificările făcute de statele membre în conformitate cu articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004.

⁴⁴ Acesta este, de exemplu, cazul Republicii Estonia, Marelui Ducat al Luxemburgului, Ungariei și Republicii Finlanda. În schimb, în Republica Franceză, de exemplu, Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) (Direcția Generală a Aviației Civile) este responsabilă pentru reglementarea transportului aerian, pentru supravegherea generală și pentru monitorizarea punerii în aplicare a dreptului Uniunii privind protecția pasagerilor aerieni. În urma rapoartelor primite de la pasageri, acest organism poate lua măsuri corective. În caz de neconformitate dovedită, se pot impune sancțiuni sub formă de amenzi administrative operatorilor de transport aerian care nu respectă obligațiile prevăzute în Regulamentul nr. 261/2004. Cu toate acestea, această direcție nu urmărește semnalările individuale care îi sunt adresate, iar acțiunea sa este independentă de procesarea cererilor individuale de compensare și rambursare de la operatorii de transport aerian. În acest scop, pasagerii trebuie să se adreseze instanței competente, în conformitate cu Codul de procedură civilă, sau organismului de soluționare alternativă a litigiilor.

⁴⁵ A se vedea în această privință raportul Direcției Generale Mobilitate și Transporturi a Comisiei, „Study on the EU Regulatory Framework for Passenger Rights: comparative analysis of good practices: final report” (Studiu privind cadrul european de reglementare pentru drepturile pasagerilor: analiză comparativă a celor mai bune practici: raport final), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, Bruxelles, 2021, punctul 4.60 și următoarele, disponibil la următoarea adresă de internet: <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1>.

⁴⁶ Cu excepția Regulamentului nr. 261/2004, celelalte regulamente permit statelor membre să desemneze mai multe organisme naționale.

⁴⁷ A se vedea de exemplu articolul 31 alineatul (1) din Regulamentul 2021/782 și articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1107/2006.

⁴⁸ A se vedea nota de subsol 42.

V. Concluzie

58. Având în vedere considerațiile care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebarea preliminară adresată de Fővárosi Törvényszék (Curtea din Budapesta-Capitală, Ungaria) după cum urmează:

Articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 trebuie interpretat în sensul că nu se opune unei reglementări naționale în temeiul căreia un stat membru conferă organismului național însărcinat cu aplicarea acestui regulament competența de a dispune obligarea unui operator de transport aerian la plata compensației prevăzute la articolul 7 din regulamentul menționat, datorată unui pasager ca urmare a anulării sau a întârzierii prelungite a zborului său, cu condiția ca o astfel de reglementare să nu priveze nici pasagerul, nici operatorul de transport de posibilitatea de a introduce o acțiune în fața instanței naționale competente pentru a solicita acordarea acestei compensații sau pentru a contesta temeinicia acesteia. Ține de competența statului membru, în cadrul autonomiei sale procedurale, să stabilească modalitățile prin care se asigură corelarea procedurilor desfășurate în fața organismului național responsabil de aplicarea aceluiași regulament și în fața instanței naționale competente.