

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

29 settembre 2022

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 16 – Compensazione ed assistenza ai passeggeri – Missione dell’organismo nazionale responsabile dell’applicazione di detto regolamento – Normativa nazionale che attribuisce a tale organismo il potere di ingiungere a un vettore aereo il versamento della compensazione pecuniaria dovuta a un passeggero – Carta dei diritti fondamentali dell’Unione europea – Articolo 47 – Diritto di ricorso dinanzi a un giudice»

Nella causa C-597/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dalla Fővárosi Törvényszék (Corte di Budapest-Capitale, Ungheria), con decisione del 27 ottobre 2020, pervenuta in cancelleria il 12 novembre 2020, nel procedimento

Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A.

contro

Budapest Főváros Kormányhivatala,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da K. Jürimäe (relatrice), presidente di sezione, N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra e M. Gavalec, giudici,

avvocato generale: J. Richard de la Tour

cancelliere: I. Illéssy, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 2 febbraio 2022,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A., da S. Berecz e A. Csehó, ügyvédek;
- per la Budapest Főváros Kormányhivatala, da G. Cziráky, consigliere giuridico, e G. Tóth, in qualità di agente;
- per il governo ungherese, da Zs. Biró-Tóth e M. Z. Fehér, in qualità di agenti;
- per il governo dei Paesi Bassi, da M.K. Bulterman e J. Hoogveld, in qualità di agenti;
- per il governo polacco, da B. Majczyna e J. Lachowicz, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da V. Bottka, L. Havas e K. Simonsson in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 28 aprile 2022,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione dell’articolo 16, paragrafi 1 e 2, 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 (GU 2004, L 46, pag. 1).

2 La domanda è stata presentata nell’ambito di una controversia tra il vettore aereo Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A. (in prosieguo: la «LOT») e la Budapest Főváros Kormányhivatala (divisione per la tutela dei consumatori della Prefettura di Budapest – Capitale, Ungheria) (in prosieguo: la «divisione per la tutela dei consumatori») in merito alla decisione con cui quest’ultima ha imposto alla LOT il pagamento della compensazione pecuniaria prevista dall’articolo 7 del regolamento n. 261/2004.

Contesto normativo

Diritto dell’Unione

3 I considerando 1, 2, 4, 21 e 22 del regolamento n. 261/2004 così recitano:

«(1) L'intervento della Comunità 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.

(2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.

(...)

(4) La Comunità dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite da detto regolamento, sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate.

(...)

(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».

4 L'articolo 5 di tale regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», ai paragrafi 1 e 3, 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:

(...)

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

(...)

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».

5 L'articolo 7 di detto regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», al paragrafo 1, 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».

6 L'articolo 12 del medesimo regolamento, intitolato «Risarcimenti supplementari», al paragrafo 1, così recita:

«Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto da detto risarcimento».

7 L'articolo 16 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Violazioni», è così formulato:

«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 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».

Diritto ungherese

8 Ai sensi dell'articolo 43/A, paragrafo 2, dell'a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény (legge n. CLV del 1997, sulla tutela dei consumatori), del 15 dicembre 1997 (*Magyar Közlöny* 1997/119, pag. 9558; in prosieguo: la «legge sulla tutela dei consumatori»):

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

9 In forza dell'articolo 47, paragrafo 1, lettere c) e i), della legge sulla tutela dei consumatori, l'autorità per la tutela dei consumatori 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».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

10 A seguito del ritardo di oltre tre ore del loro volo in partenza da New York (Stati Uniti d'America) a destinazione di Budapest (Ungheria), i passeggeri si sono rivolti alla divisione per la tutela dei consumatori affinché essa imponesse alla LOT di pagare, a titolo di risarcimento per la violazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, la compensazione pecuniaria prevista dall'articolo 7 di tale regolamento.

11 Con una decisione del 20 aprile 2020, tale divisione ha constatato una violazione, segnatamente, dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 e ha imposto alla LOT di versare una compensazione di EUR 600 a ciascun passeggero coinvolto.

12 Ritenendo che la divisione per la tutela dei consumatori non fosse competente a imporre il pagamento di una siffatta compensazione, la LOT ha impugnato tale decisione dinanzi al Fővárosi Törvényszék (Corte di Budapest-Capitale, Ungheria), ossia il giudice del rinvio nella presente causa.

13 Basandosi sulle conclusioni dell'avvocato generale nelle cause riunite Ruijsenaars e a. (C-145/15 e C-146/15, EU:C:2016:12), la LOT sostiene che il rapporto tra un vettore aereo e un passeggero è di natura civile. In tali circostanze, la prassi ungherese che consente alla divisione per la tutela dei consumatori d'imporre ai vettori aerei il pagamento di una compensazione sulla base del regolamento n. 261/2004 priverebbe gli organi giurisdizionali civili ungheresi della loro competenza.

14 La divisione per la tutela dei consumatori si ritiene, invece, competente ai sensi dell'articolo 16, paragrafi 1 e 2, di tale regolamento. Secondo tale divisione, la legge sulla tutela dei consumatori prevede che sia essa responsabile dell'applicazione del regolamento 2017/2394 in caso di violazione delle disposizioni del regolamento

n. 261/2004. Orbene, in tale contesto, essa avrebbe il potere di imporre la cosiddetta «sanzione per la tutela dei consumatori».

15 Il giudice del rinvio nutre dubbi riguardo alla questione se la divisione per la tutela dei consumatori possa imporre a un vettore aereo il pagamento di una compensazione pecuniaria, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, per violazione delle disposizioni di quest'ultimo.

16 Secondo tale giudice, il dispositivo della sentenza del 17 marzo 2016, Ruijsenaars e a. (C-145/15 e C-146/15, EU:C:2016:187), non consente di stabilire se la Corte si sia discostata dall'interpretazione dell'articolo 16 del regolamento n. 261/2004 proposta dall'avvocato generale nelle sue conclusioni nelle cause che hanno dato origine a detta sentenza. Secondo tale interpretazione, un organismo nazionale investito del reclamo proposto individualmente da un passeggero aereo non potrebbe adottare misure coercitive nei confronti del vettore aereo coinvolto al fine di costringerlo a corrispondere la compensazione pecuniaria che sarebbe dovuta a tale passeggero ai sensi del regolamento di cui trattasi.

17 Esso ritiene, inoltre, che tale sentenza non possa essere direttamente trasposta nell'ambito della causa di cui al procedimento principale. Infatti, in Ungheria, a differenza della situazione di cui trattasi in detta sentenza, la divisione per la tutela dei consumatori impone sistematicamente ai vettori aerei di versare la compensazione prevista dal regolamento n. 261/2004, anche se è possibile adire altresì gli organi giurisdizionali civili.

18 Tuttavia, il giudice del rinvio precisa che, se è vero che la divisione per la tutela dei consumatori ha una competenza generale in materia di violazioni delle disposizioni del regolamento n. 261/2004, la normativa ungherese non conterrebbe alcuna disposizione specifica che consenta a tale divisione di adottare misure coercitive dirette alla compensazione dei passeggeri in caso di mancato rispetto di tale regolamento.

19 In tali circostanze, il Fővárosi Törvényszék (Corte di Budapest-Capitale) 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 tale] 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 di [detto] regolamento».

Sulla questione pregiudiziale

20 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 16 del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento può imporre a un vettore aereo di versare la compensazione pecuniaria, ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento, dovuta ai passeggeri in forza del medesimo regolamento, qualora tale organismo nazionale sia stato investito di un reclamo individuale di un passeggero.

21 Secondo costante giurisprudenza della Corte, al fine d'interpretare una disposizione del diritto dell'Unione si deve tener conto non solo dei suoi termini, ma anche del suo contesto e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui fa parte.

22 Per quanto riguarda, in primo luogo, la formulazione dell'articolo 16 del regolamento n. 261/2004, dai termini del paragrafo 1 di tale articolo emerge che ogni Stato membro è tenuto a designare l'organismo responsabile dell'applicazione di detto regolamento per quanto riguarda i voli in partenza da aeroporti situati nel suo territorio o i voli provenienti da un paese terzo e diretti in tali aeroporti e tale organismo, se del caso, adotta tutte le misure necessarie per garantire che siano rispettati i diritti dei passeggeri.

23 L'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 precisa, dal canto suo, che ciascun passeggero può presentare reclamo presso qualsiasi organismo designato ai sensi del paragrafo 1 di tale articolo o presso qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro in merito ad una presunta violazione di tale 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.

24 Tenuto conto della formulazione di tali disposizioni, la Corte ha dichiarato che i reclami di cui all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 vanno piuttosto considerati come segnalazioni volte a contribuire alla corretta applicazione di tale regolamento in generale, senza che venga imposto all'organismo designato di agire,

in seguito a tali reclami, al fine di garantire il diritto di ciascun singolo passeggero ad una compensazione pecuniaria (sentenza del 17 marzo 2016, Ruijssenaars e a. C-145/15 e C-146/15, EU:C:2016:187, punto 31).

25 Parimenti, per quanto riguarda la nozione di «sanzioni» contenuta all'articolo 16, paragrafo 3, di detto regolamento, la Corte ha ritenuto, alla luce del considerando 21 del medesimo regolamento, che essa designasse le misure adottate in risposta alle violazioni rilevate dall'organismo nell'esercizio della sorveglianza di carattere generale prevista all'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 e non le misure coercitive amministrative che devono essere adottate in ciascun singolo caso (sentenza del 17 marzo 2016, Ruijssenaars e a., C-145/15 e C-146/15, EU:C:2016:187, punto 32).

26 Tuttavia, occorre constatare che nessun elemento nella formulazione dell'articolo 16 del regolamento n. 261/2004 vieta a uno Stato membro di attribuire una siffatta competenza coercitiva a un organismo responsabile dell'applicazione di tale regolamento. Invece, come rileva l'avvocato generale al paragrafo 36 delle sue conclusioni, dai termini di tale articolo discende che 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.

27 Inoltre, la Corte ha indicato che, tenuto conto, in particolare, 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 siffatti organismi ad adottare misure in seguito a reclami individuali (v., in tal senso, sentenza del 17 marzo 2016, Ruijssenaars e a., C-145/15 e C-146/15, EU:C:2016:187, punto 36).

28 In secondo luogo, anche il contesto in cui si inserisce l'articolo 16 del regolamento n. 261/2004 milita a favore di una siffatta interpretazione.

29 A tal riguardo, dall'articolo 12 e dall'articolo 16, paragrafo 2, di tale regolamento, letti alla luce del considerando 22 di detto regolamento, emerge che l'unica limitazione alla competenza degli organismi designati per garantire l'applicazione dello stesso regolamento è il diritto dei passeggeri aerei di rivolgersi a un tribunale per ottenere un risarcimento supplementare in aggiunta alla compensazione forfettaria prevista dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004.

30 Mentre gli importi forfettari fissati all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 costituiscono un risarcimento uniforme e immediato, idoneo a evitare gli inconvenienti inerenti all'esperimento di azioni di risarcimento dei danni dinanzi agli organi giurisdizionali competenti, il risarcimento supplementare previsto dall'articolo 12 di tale regolamento riguarda un danno subito dal passeggero aereo coinvolto e destinato a essere valutato individualmente e a posteriori (v., in tal senso, sentenza del 29 luglio 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punti 28 e 36).

31 Invece, gli importi forfettari di cui all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 mirano a risarcire solo danni che sono pressoché identici per tutti i passeggeri coinvolti (v., in tal senso, sentenza del 29 luglio 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punto 30 e giurisprudenza ivi citata).

32 La determinazione di tali importi non necessita di valutazione individuale dell'entità dei danni causati nei limiti in cui, da un lato, l'importo della compensazione forfettaria prevista dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 è calcolato in relazione alla distanza percorsa dai voli di cui trattasi, tenuto conto dell'ultima destinazione del passeggero (v., in tal senso, sentenza del 7 settembre 2017, Bossen e a., C-559/16, EU:C:2017:644, punto 17) e in cui, dall'altro, la durata del ritardo effettivo, all'arrivo, superiore a tre ore non viene presa in considerazione per calcolare tale importo (v. in tal senso, sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 54).

33 Pertanto, come sottolineato dall'avvocato generale al paragrafo 46 delle sue conclusioni, sia i passeggeri sia i vettori possono facilmente individuare l'importo della compensazione pecuniaria dovuta. Lo stesso vale, a fortiori, per gli organismi designati in base all'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004.

34 Inoltre, se è vero che riservare il contenzioso legato alla compensazione a titolo dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 ai soli organi giurisdizionali consente di evitare, nel caso della valutazione di una medesima situazione individuale, qualsiasi divergenza di valutazione lesiva dei diritti dei passeggeri aerei tra, da

un lato, gli organismi di cui all'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, e, dall'altro, i giudici nazionali investiti di ricorsi individuali (v. in tal senso, sentenza del 17 marzo 2016, Ruijsenaars e a., C-145/15 e C-146/15, EU:C:2016:187, punto 34), un siffatto rischio può anche essere ovviato grazie al coordinamento adeguato dei procedimenti amministrativi e giudiziari.

35 Come sottolineato dall'avvocato generale al paragrafo 51 delle sue conclusioni, in assenza di una normativa dell'Unione in materia, spetta all'ordinamento giuridico interno di ciascuno Stato membro disciplinare le modalità procedurali necessarie a tal fine.

36 Tuttavia, il riconoscimento di una competenza coercitiva in capo all'organismo nazionale di cui all'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, non può, in ogni caso, privare né i passeggeri né i vettori aerei della possibilità di presentare un ricorso giurisdizionale dinanzi al giudice nazionale competente (v., in tal senso, per i passeggeri, sentenza del 22 novembre 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, punto 23).

37 Dal momento che la richiesta di compensazione pecuniaria di un passeggero aereo ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 costituisce l'applicazione di un diritto garantito dal diritto dell'Unione, l'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea riconosce il diritto di tale passeggero a un ricorso effettivo e l'accesso a un giudice, il quale ha la possibilità, se del caso, di presentare alla Corte di giustizia una domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 267 del TFUE. Analogamente, un vettore aereo deve poter proporre ricorso giurisdizionale avverso una decisione con cui l'organismo nazionale di cui all'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004, che è stato investito di un reclamo individuale da parte di un passeggero, gli ha imposto di versare la compensazione dovuta a detto passeggero ai sensi di tale regolamento.

38 In terzo luogo, l'interpretazione dell'articolo 16 del regolamento n. 261/2004 contenuta ai punti precedenti è suffragata dagli obiettivi perseguiti da tale regolamento, quali enunciati ai suoi considerando 1, 2 e 4. Si tratta, da un lato, dell'obiettivo che consiste nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri tenendo al contempo in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale e, dall'altro, di quello che mira a rafforzare i diritti dei passeggeri attenuando le difficoltà e i disagi provocati dai notevoli ritardi o dalle cancellazioni di voli.

39 Orbene, l'obiettivo specifico della compensazione forfettaria concessa ai sensi del regolamento n. 261/2004 mira proprio a porre rimedio, in modo immediato e uniforme, al danno consistente in una perdita di tempo pari o superiore a tre ore sottesa a un siffatto ritardo, che costituisce un «disagio» ai sensi di tale regolamento, senza che i passeggeri coinvolti debbano sopportare gli inconvenienti che comporta l'esperimento di azioni giurisdizionali di risarcimento dei danni (v., in tal senso, sentenza del 29 luglio 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punto 28).

40 Attribuire una competenza coercitiva a un organismo nazionale designato sulla base dell'articolo 16, paragrafo 1, di detto regolamento contribuisce certamente a che i passeggeri non debbano sopportare gli inconvenienti che comporta l'esperimento di azioni giudiziarie. Una siffatta competenza consente, per le ragioni di semplicità, rapidità ed efficacia, menzionate dall'avvocato generale al paragrafo 48 delle sue conclusioni, di garantire un elevato livello di tutela dei passeggeri aerei, evitando al contempo la congestione dei tribunali tenuto conto del numero potenzialmente elevato di richieste di compensazione pecuniaria.

41 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, si deve rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 16 del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che gli Stati membri hanno la facoltà di autorizzare l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento a imporre a un vettore aereo la corresponsione della compensazione pecuniaria, ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento, dovuta ai passeggeri in forza del medesimo regolamento, qualora tale organismo nazionale sia stato investito di un reclamo individuale di un passeggero, purché sussista per tale passeggero e per detto vettore aereo la possibilità di un ricorso giurisdizionale.

Sulle spese

42 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

L'articolo 16 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,

deve essere interpretato nel senso che:

gli Stati membri hanno la facoltà di autorizzare l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento a imporre a un vettore aereo la corresponsione della compensazione pecuniaria, ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento, dovuta ai passeggeri in forza del medesimo regolamento, qualora tale organismo nazionale sia stato investito di un reclamo individuale di un passeggero, purché sussista per tale passeggero e per detto vettore aereo la possibilità di un ricorso giurisdizionale.