



## Raccolta della giurisprudenza

ORDINANZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

6 dicembre 2018\*

«Rinvio pregiudiziale – Articolo 99 del regolamento di procedura della Corte – Trasporto – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Diritto a compensazione pecuniaria in caso di cancellazione del volo – Articolo 3, paragrafo 5 – Ambito di applicazione – Articolo 2, lettera a) – Nozione di vettore aereo – Impresa che non possiede ancora una licenza di esercizio alla data della prevista effettuazione di un volo – Questione che non dà adito a nessun ragionevole dubbio»

Nella causa C-292/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Amtsgericht Kassel (Tribunale circoscrizionale di Kassel, Germania), con decisione del 23 marzo 2018, pervenuta in cancelleria il 27 aprile 2018, nel procedimento

**Petra Breyer,**

**Heiko Breyer**

contro

**Sundair GmbH,**

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da F. Biltgen, presidente di sezione, J. Malenovský (relatore) e L.S. Rossi, giudici,

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di statuire con ordinanza motivata, conformemente all'articolo 99 del regolamento di procedura della Corte,

ha emesso la seguente

### Ordinanza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 2, lettera a), dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, 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 (GU 2004, L 46, pag. 1).

\* Lingua processuale: il tedesco.

- 2 Tale domanda è stata presentata nel contesto di una controversia tra, da un lato, la sig.ra Petra Breyer e il sig. Heiko Breyer e, dall'altro, la Sundair GmbH in merito all'esistenza, a carico di quest'ultima, dell'obbligo di offrire loro una compensazione economica a causa della cancellazione del loro volo.

### **Contesto normativo**

#### ***Regolamento n. 261/2004***

- 3 L'articolo 2 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Definizioni», dispone quanto segue:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

- a) “vettore aereo”: un'impresa di trasporto aereo munita di valida licenza di esercizio;
- b) “vettore aereo operativo”: un vettore aereo che opera o intende operare un volo nell'ambito di un contratto con un passeggero o per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero;
- c) “vettore comunitario”: un vettore aereo munito di valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro ai sensi delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei [(GU 1992, L 240, pag. 1)];

(...).

- 4 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 5 e 6, del regolamento n. 261/2004:

«5. Il presente regolamento si applica ad ogni vettore aereo operativo che trasporta i passeggeri di cui ai paragrafi 1 e 2. Allorché un vettore aereo operativo che non abbia stipulato un contratto con il passeggero ottempera agli obblighi previsti dal presente regolamento, si considera che esso agisce per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero.

6. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri stabiliti dalla direttiva 90/314/CEE [del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti “tutto compreso” (GU 1990, L 158, pag. 59)]. (...).

- 5 L'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento in parola prevede quanto segue:

«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».

6 Ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento:

«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;

(...)

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».

#### ***Direttiva 90/314***

7 L'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 90/314 così recita:

«Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che l'organizzatore e/o il venditore parte del contratto siano responsabili nei confronti del consumatore della buona esecuzione degli obblighi risultanti dal contratto, sia che tali obblighi debbano essere eseguiti da lui stesso sia che debbano essere eseguiti da altri prestatori di servizi, fatto salvo il diritto dell'organizzatore e/o del venditore di rivalersi presso questi altri prestatori di servizi».

#### **Procedimento principale e questione pregiudiziale**

8 Nel mese di febbraio del 2017 la sig.ra e il sig. Breyer hanno prenotato un viaggio "tutto compreso" presso l'operatore turistico TUI Deutschland GmbH.

9 La documentazione relativa alla prenotazione loro rilasciata prevedeva, per il volo di andata, che l'aereo decollasse il 9 luglio 2017 alle ore 6:00 da Kassel-Calden (Germania) e atterrasse a Palma di Maiorca (Spagna) alle ore 8:30. Riguardo al volo di ritorno, era indicato che l'aereo dovesse decollare il 16 luglio 2017 alle ore 10:20. Il giudice del rinvio non ha indicato l'orario previsto per l'atterraggio di quest'ultimo. Secondo detta documentazione, entrambi i voli dovevano essere operati dalla Sundair.

10 Ebbene, alle date previste per l'effettuazione dei due voli, la Sundair aveva sì richiesto una licenza di esercizio al Luftfahrtbundesamt (Ufficio federale dell'aviazione, Germania), ma tale licenza non le era stata ancora rilasciata. Il rilascio di quest'ultima avverrà soltanto il 27 settembre 2017, ossia successivamente alla data prevista per l'effettuazione del volo di ritorno.

11 Cinque giorni prima dell'inizio del viaggio, alla sig.ra e al sig. Breyer è stato comunicato che sarebbero stati trasferiti su un altro volo, operato dall'impresa di trasporto aereo Cobrex Trans. Detto volo ha raggiunto la destinazione finale con 13 ore e 30 minuti di ritardo rispetto all'orario previsto prima della modifica della prenotazione. Essi sono stati altresì informati del loro trasferimento, per il volo di ritorno, su un volo della compagnia aerea Air Europa. Tale volo è decollato il 16 luglio 2017 alle ore 6:40, ossia 3 ore e 40 minuti prima dell'orario di partenza inizialmente previsto.

12 Di conseguenza, la sig.ra e il sig. Breyer hanno adito l'Amtsgericht Kassel (Tribunale circoscrizionale di Kassel, Germania) al fine di chiedere alla Sundair il pagamento, conformemente agli articoli 5 e 7 del regolamento n. 261/2004, di una compensazione pecuniaria dell'importo di EUR 500 ciascuno, dedotto l'importo totale di EUR 190,40, che era già stato loro corrisposto.

- 13 Tuttavia, benché l'articolo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 definisca la nozione di «vettore aereo» come una «impresa di trasporto aereo munita di valida licenza di esercizio», il giudice del rinvio nutre dubbi riguardo alla questione se gli articoli 5 e 7 di tale regolamento si applichino a un'impresa che, al momento della prenotazione del volo di cui trattasi, aveva sì richiesto una licenza di esercizio, ma l'ha ottenuta soltanto successivamente alla data prevista per tale volo. Infatti, il giudice del rinvio si chiede se, al fine di realizzare l'obiettivo perseguito dal regolamento in parola, consistente nel raggiungere un elevato livello di protezione per i passeggeri, detta nozione debba essere interpretata nel senso che essa si applica anche alle imprese che hanno richiesto una licenza di volo e che, successivamente, hanno proposto voli prima che quest'ultima fosse stata loro rilasciata.
- 14 Ciò premesso, l'Amtsgericht Kassel (Tribunale circoscrizionale di Kassel) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), l'articolo 7, paragrafo 1, e l'articolo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004, debbano essere interpretati nel senso che siano applicabili anche ad un vettore aereo il quale non disponga ancora di una licenza di esercizio alla data della prevista effettuazione del volo ai sensi dell'articolo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004, e che ne abbia già richiesto il rilascio prima della prevista effettuazione del volo, ricevendola solo successivamente (vale a dire dopo la data prevista per l'effettuazione del volo)».

### **Sulla questione pregiudiziale**

- 15 Nel procedimento principale, alcuni passeggeri i cui voli sono stati cancellati chiedono, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, una compensazione pecuniaria di un importo calcolato conformemente all'articolo 7 del medesimo regolamento a un'impresa di trasporto aereo che, alle date previste per l'effettuazione di tali voli, aveva richiesto una licenza di esercizio la quale, tuttavia, non le era stata ancora rilasciata.
- 16 In tali circostanze, l'eventuale esistenza di un diritto a una compensazione pecuniaria dipende dalla risposta alla questione preliminare se si possa ritenere che a un'impresa come quella di cui al procedimento principale sia applicabile il regolamento n. 261/2004 e, in particolare, il suo articolo 3, paragrafo 5, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera a), di tale regolamento.
- 17 La questione sollevata va quindi intesa nel senso che il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera a), di tale regolamento, debba essere interpretato nel senso che rientra nell'ambito di applicazione di detto regolamento un'impresa, come quella di cui al procedimento principale, che abbia richiesto una licenza di esercizio la quale, tuttavia, non le era stata ancora rilasciata alle date fissate per l'effettuazione dei voli previsti, e, in caso di risposta affermativa, se i passeggeri interessati abbiano diritto a una compensazione pecuniaria sulla base dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del medesimo regolamento.
- 18 In forza dell'articolo 99 del regolamento di procedura della Corte, quest'ultima, su proposta del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, può statuire in qualsiasi momento con ordinanza motivata quando, in particolare, la risposta a una questione pregiudiziale non dà adito a nessun ragionevole dubbio.
- 19 Poiché tale ipotesi ricorre nella presente causa, occorre applicare la citata disposizione.
- 20 Anzitutto, va ricordato che l'articolo 3 del regolamento n. 261/2004, che determina l'ambito di applicazione di quest'ultimo, al suo paragrafo 5 stabilisce che detto regolamento si applica ad ogni vettore aereo operativo che trasporta i passeggeri di cui ai paragrafi 1 e 2 di tale articolo.

- 21 A tale riguardo, occorre rilevare che la nozione di «vettore aereo» è definita all'articolo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 come indicante un'impresa di trasporto aereo munita di valida licenza di esercizio.
- 22 Peraltro, in un più ampio contesto, l'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU 2008, L 293, pag. 3), che ha sostituito il regolamento n. 2407/92, al quale l'articolo 2, lettera c), del regolamento n. 261/2004 fa riferimento, prevede in particolare che le imprese stabilite nell'Unione europea non sono ammesse ad effettuare, a titolo oneroso, trasporti aerei di passeggeri, a meno che non abbiano ottenuto la licenza d'esercizio appropriata.
- 23 Ne deriva, senza dubbio, che un'impresa alla quale non sia stata ancora rilasciata una licenza di esercizio non è autorizzata ad operare alcun volo.
- 24 Pertanto, un'impresa che, nonostante le condizioni imposte all'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera a), di tale regolamento, considerato anche che non esiste alcun accesso automatico alla licenza di esercizio, non disponeva di siffatta licenza alle date fissate per l'effettuazione dei voli previsti non può essere considerata assoggettata a tali disposizioni né, conseguentemente, a detto regolamento nel suo insieme.
- 25 La mancata effettuazione dei voli previsti da detta impresa, in circostanze come quelle del procedimento principale, non può dunque produrre gli effetti di una cancellazione di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento.
- 26 Date le specificità del procedimento principale, si deve aggiungere che la circostanza che l'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera a), di tale regolamento, osti a che i passeggeri interessati possano beneficiare di una compensazione pecuniaria in forza di detto regolamento non impedisce che essi possano cercare di ottenere un risarcimento su altre basi, tra cui, come previsto dall'articolo 3, paragrafo 6, del medesimo regolamento, la direttiva 90/314 la quale, in particolare, al suo articolo 5, paragrafo 1, stabilisce che gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che l'organizzatore e/o il venditore parte del contratto siano responsabili nei confronti del consumatore della buona esecuzione degli obblighi risultanti dal contratto, sia che tali obblighi debbano essere eseguiti da lui stesso sia che debbano essere eseguiti da altri prestatori di servizi, fatto salvo il diritto dell'organizzatore e/o del venditore di rivalersi presso questi altri prestatori di servizi.
- 27 Si deve, inoltre, aggiungere che, considerato l'elevato livello di protezione dei consumatori che dev'essere garantito nelle politiche dell'Unione, la soluzione adottata ai punti 24 e 25 della presente ordinanza non pregiudica i diritti che possono derivare ai consumatori, quali i ricorrenti nel procedimento principale, nei confronti di professionisti, da altri strumenti del diritto dell'Unione, come la direttiva 2005/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, relativa alle pratiche commerciali sleali delle imprese nei confronti dei consumatori nel mercato interno e che modifica la direttiva 84/450/CEE del Consiglio e le direttive 97/7/CE, 98/27/CE e 2002/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio («direttiva sulle pratiche commerciali sleali») (GU 2005, L 149, pag. 22).
- 28 Tenuto conto di tutte le suesposte considerazioni, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera a), di tale regolamento, deve essere interpretato nel senso che non rientra nell'ambito di detto regolamento un'impresa, come quella di cui al procedimento principale, che abbia richiesto una licenza di esercizio la quale, tuttavia, non le era stata ancora rilasciata alle date fissate per

l'effettuazione dei voli previsti, e pertanto i passeggeri interessati non hanno diritto a una compensazione pecuniaria sulla base dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del medesimo regolamento.

### **Sulle spese**

- <sup>29</sup> Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

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

**L'articolo 3, paragrafo 5, 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, in combinato disposto con l'articolo 2, lettera a), di tale regolamento, deve essere interpretato nel senso che non rientra nell'ambito di detto regolamento un'impresa, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, che abbia richiesto una licenza di esercizio la quale, tuttavia, non le era stata ancora rilasciata alle date fissate per l'effettuazione dei voli previsti, e pertanto i passeggeri interessati non hanno diritto a una compensazione pecuniaria sulla base dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del medesimo regolamento.**

Firme