Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

C 214

Edizione in lingua italiana

59° anno

15 giugno 2016

Comunicazioni e informazioni

Sommario

II *Comunicazioni*

COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

Commissione europea

2016/C 214/01 Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso M.7858 — INEOS/Celanese Assets) ([1]) 1

IV *Informazioni*

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

Consiglio

2016/C 214/02 Decisione del Consiglio, del 9 giugno 2016, relativa alla nomina di un membro e di supplenti del comitato consultivo per la sicurezza e la salute sul luogo di lavoro per la Romania 2

Commissione europea

2016/C 214/03 Tassi di cambio dell'euro 4

2016/C 214/04 Comunicazione della Commissione — Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e al regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio 5

IT

([1]) Testo rilevante ai fini del SEE

2016/C 214/05 Note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea 22

2016/C 214/06 Note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea 22

2016/C 214/07 Note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea 23

2016/C 214/08 Note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea 24

2016/C 214/09 Note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea 25

II

(Comunicazioni)

COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE EUROPEA

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata

(Caso M.7858 — INEOS/Celanese Assets)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2016/C 214/01)

Il 11 maggio 2016 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato interno. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio [1]. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti aziendali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

— sul sito Internet della Commissione europea dedicato alla concorrenza, nella sezione relativa alle concentrazioni (http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per impresa, per numero del caso, per data e per settore,

— in formato elettronico sul sito EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=it) con il numero di riferimento 32016M7858. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.

---

[1] GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.

IV

(Informazioni)

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

CONSIGLIO

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 9 giugno 2016

relativa alla nomina di un membro e di supplenti del comitato consultivo per la sicurezza e la salute sul luogo di lavoro per la Romania

(2016/C 214/02)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la decisione del Consiglio, del 22 luglio 2003, che istituisce un comitato consultivo per la sicurezza e la salute sul luogo di lavoro ([1]), in particolare l'articolo 3,

visti gli elenchi delle candidature presentate al Consiglio dai governi degli Stati membri,

considerando quanto segue:

(1) Con decisione del 24 febbraio 2016 ([2]) il Consiglio ha nominato i membri e i supplenti del comitato consultivo per la sicurezza e la salute sul luogo di lavoro per il periodo dal 29 febbraio 2016 al 28 febbraio 2019.

(2) Il governo rumeno ha presentato ulteriori candidature per tre seggi resisi vacanti,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Sono nominati membro e supplenti del comitato consultivo per la sicurezza e la salute sul luogo di lavoro per il periodo che si conclude il 28 febbraio 2019:

RAPPRESENTANTI DELLE ORGANIZZAZIONI DEI DATORI DI LAVORO

Paese	Membro	Supplenti
Romania	Sig.ra Daniela SÂRBU	Sig. Ovidiu NICOLESCU Sig.ra Daniela TĂNASE

Articolo 2

Il Consiglio procederà successivamente alla nomina dei membri e dei supplenti non ancora designati.

([1]) GU C 218 del 13.9.2003, pag. 1.
([2]) Decisione del Consiglio, del 24 febbraio 2016, recante nomina dei membri titolari e dei membri supplenti del comitato consultivo per la sicurezza e la salute sul luogo di lavoro (GU C 79 dell'1.3.2016, pag. 1).

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Lussemburgo, il 9 giugno 2016

Per il Consiglio

Il presidente

G. A. VAN DER STEUR

COMMISSIONE EUROPEA

Tassi di cambio dell'euro [1]

14 giugno 2016

(2016/C 214/03)

1 euro =

	Moneta	Tasso di cambio		Moneta	Tasso di cambio
USD	dollari USA	1,1225	CAD	dollari canadesi	1,4449
JPY	yen giapponesi	118,98	HKD	dollari di Hong Kong	8,7113
DKK	corone danesi	7,4358	NZD	dollari neozelandesi	1,6022
GBP	sterline inglesi	0,79478	SGD	dollari di Singapore	1,5229
SEK	corone svedesi	9,3184	KRW	won sudcoreani	1 324,26
CHF	franchi svizzeri	1,0832	ZAR	rand sudafricani	17,2368
ISK	corone islandesi		CNY	renminbi Yuan cinese	7,4015
NOK	corone norvegesi	9,3655	HRK	kuna croata	7,5235
BGN	lev bulgari	1,9558	IDR	rupia indonesiana	14 992,00
CZK	corone ceche	27,048	MYR	ringgit malese	4,6086
HUF	fiorini ungheresi	313,96	PHP	peso filippino	51,986
PLN	zloty polacchi	4,4332	RUB	rublo russo	74,3488
RON	leu rumeni	4,5235	THB	baht thailandese	39,595
TRY	lire turche	3,2886	BRL	real brasiliano	3,9273
AUD	dollari australiani	1,5277	MXN	peso messicano	21,3172
			INR	rupia indiana	75,5550

[1] *Fonte*: tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

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

(2016/C 214/04)

1. INTRODUZIONE

Il 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 ([1]) (di seguito «il regolamento») è entrato in vigore il 17 febbraio 2005. Il regolamento stabilisce un livello minimo di standard qualitativi per la protezione dei passeggeri, aggiungendo alla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo un aspetto importante per i cittadini.

Il Libro bianco della Commissione in materia di trasporti, adottato il 28 marzo 2011 ([2]), indica tra le proprie iniziative la necessità di «definire un'interpretazione uniforme della legislazione dell'Unione europea sui diritti dei passeggeri e assicurarne l'applicazione effettiva e armonizzata, per garantire sia condizioni eque di concorrenza per il settore sia uno standard europeo di protezione per i cittadini».

Oltre al Libro bianco la Commissione ha già adottato gli orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario ([3]).

Per quanto riguarda i trasporti aerei, nella comunicazione della Commissione dell'11 aprile 2011 ([4]) si segnalava che le disposizioni del regolamento sono state interpretate in modi diversi, per via di punti poco chiari e di lacune nel testo attuale, e che gli Stati membri le hanno applicate in modi diversi. Nella comunicazione si evidenziava inoltre che per i passeggeri è difficile far valere i propri diritti individuali.

Il 29 marzo 2012, il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione ([5]) in risposta alla suddetta comunicazione della Commissione. Il Parlamento ha dato rilievo alle misure ritenute essenziali per riconquistare la fiducia dei passeggeri, in particolare un'opportuna applicazione delle norme vigenti da parte degli Stati membri e dei vettori aerei, l'impiego di mezzi di ricorso semplici e adeguati e la fornitura di informazioni accurate ai passeggeri in merito ai loro diritti.

Al fine di chiarire i diritti e garantire che i vettori aerei applichino meglio il regolamento e gli organismi nazionali di applicazione lo facciano rispettare, la Commissione ha presentato una proposta di modifica di tale regolamento ([6]). Le modifiche proposte tengono conto anche delle ripercussioni finanziarie sul settore del trasporto aereo e quindi includono misure intese a limitare i costi. La proposta è attualmente all'esame dei legislatori dell'UE. Con i presenti orientamenti interpretativi, la Commissione non intende sostituire o integrare la sua proposta.

Il pacchetto di misure «Legiferare meglio», il cui oggetto costituisce uno dei dieci settori prioritari della Commissione Juncker, mira a garantire che l'azione dell'UE sia efficace in tutte le fasi del ciclo di sviluppo delle politiche, dalla pianificazione all'attuazione, al riesame e alla successiva revisione, come nel caso del regolamento. Un altro obiettivo della Commissione è quello di realizzare un mercato interno più profondo e più equo. L'11 giugno 2015 ([7]) la Commissione ha affermato che avrebbe valutato l'eventualità di adottare a breve orientamenti interpretativi per agevolare e migliorare l'applicazione del regolamento e per promuovere le migliori prassi. Questa è una delle misure proposte nella comunicazione della Commissione del 7 dicembre 2015 «Una strategia per l'aviazione in Europa» ([8]).

([1]) GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1.

([2]) Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile COM(2011) 144 definitivo, cfr. pag. 23: http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:IT:PDF

([3]) GU C 220 del 4.7.2015, pag. 1.

([4]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio relativa all'applicazione del regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:IT:PDF). COM(2011) 174 definitivo.

([5]) Risoluzione del Parlamento europeo sul funzionamento e l'applicazione dei diritti acquisiti dai passeggeri aerei, 2011/2150(INI), http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=IT&reference=P7-TA-2012-99

([6]) Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 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 il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli [COM(2013) 130 definitivo del 13.3.2013].

([7]) Consiglio TTE (Trasporti), 11 giugno 2015, Lussemburgo.

([8]) COM(2015) 598 final del 7.12.2015, «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Una strategia per l'aviazione in Europa».

La giurisprudenza ha avuto un impatto decisivo sull'interpretazione del regolamento. In varie occasioni i tribunali nazionali hanno chiesto alla Corte di giustizia dell'Unione europea («la Corte») di chiarire alcune disposizioni, di cui certune relative ad aspetti fondamentali del regolamento. Le sentenze interpretative della Corte riflettono lo stato attuale del diritto dell'Unione che deve essere applicato dalle autorità nazionali. Sia una valutazione effettuata nel 2010 ([9]) che una valutazione d'impatto svolta nel 2012 ([10]) hanno evidenziato l'elevato numero di decisioni adottate dalla Corte. È evidente quindi che devono essere intraprese azioni per garantire una comprensione comune e una corretta applicazione del regolamento in tutta l'UE.

Con i presenti orientamenti interpretativi la Commissione mira a chiarire una serie di disposizioni contenute nel regolamento, in particolare alla luce della giurisprudenza della Corte ([11]), in modo da consentire un'applicazione più efficace e coerente dell'attuale normativa. I presenti orientamenti sono volti ad affrontare le questioni sollevate più di frequente dagli organismi nazionali di applicazione, dai passeggeri e dalle loro associazioni, dal Parlamento europeo e dai rappresentanti del settore, e sostituiscono le precedenti informazioni pubblicate sul sito web della Commissione, ad esempio in forma di domande frequenti e relative risposte.

Gli orientamenti non sono pensati per comprendere tutte le disposizioni in maniera esaustiva, né stabiliscono nuove disposizioni giuridiche. Va inoltre osservato che gli orientamenti interpretativi non pregiudicano l'interpretazione del diritto dell'Unione fornita dalla Corte ([12]).

I presenti orientamenti si riferiscono anche al regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti ([13]), modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002 ([14]), e alla Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (convenzione di Montreal) ([15]). Il regolamento (CE) n. 889/2002 ha una duplice finalità: in primo luogo, allineare la legislazione dell'UE sulla responsabilità dei vettori aerei con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli con le disposizioni della convenzione di Montreal, di cui l'UE è una delle parti contraenti e, in secondo luogo, estendere l'applicazione delle norme della convenzione ai servizi aerei prestati nel territorio di uno Stato membro.

I presenti orientamenti interpretativi dovrebbero contribuire a garantire una migliore applicazione del regolamento.

2. CAMPO DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO

2.1. Campo di applicazione territoriale

2.1.1. *Campo di applicazione geografico*

L'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento limita il suo campo di applicazione ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato e ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, se il vettore aereo operativo è un vettore dell'Unione.

A norma dell'articolo 355 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), il diritto dell'UE non si applica ai paesi e ai territori elencati nell'allegato II del TFUE ([16]). Tali paesi e territori sono invece oggetto di uno speciale regime di associazione di cui alla parte quarta del TFUE. Il diritto dell'UE non si applica inoltre alle isole Fær Øer, all'isola di Man e alle isole Normanne, in conformità all'atto di adesione della Danimarca e del Regno Unito. Tali territori devono quindi essere considerati paesi terzi ai sensi del regolamento ([17]).

D'altro canto, a norma dell'articolo 355 del TFUE, le disposizioni del trattato si applicano ai dipartimenti d'oltremare francesi, vale a dire Guadalupa, Guyana francese, Martinica, Riunione e Mayotte, nonché a Saint Martin, alle Azzorre, a Madera e alle isole Canarie. Tali territori fanno pertanto parte di uno Stato membro al quale si applica il trattato ai sensi del regolamento.

([9]) *Evaluation of Regulation 261/2004 Final report Main report*, di Steer Davies Gleave (febbraio 2010).

([10]) Documento di lavoro dei servizi della Commissione - Valutazione d'impatto che accompagna la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 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 il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli, Bruxelles, SWD(2013) 62 final del 13.3.2013 e la proposta di regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 (COM(2013) 130 final).

([11]) Il testo riporta in modo chiaro e sistematico i riferimenti alla giurisprudenza pertinente; dove i riferimenti non sono riportati il testo riflette l'interpretazione del regolamento da parte della Commissione.

([12]) Cfr. articolo 19, paragrafo 1, del trattato sull'Unione europea.

([13]) GU L 285 del 17.10.1997, pag. 1.

([14]) GU L 140 del 30.5.2002, pag. 2.

([15]) GU L 194 del 18.7.2001, pag. 39.

([16]) Cfr. allegato II del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) (http://ec.europa.eu/archives/lisbon_treaty/index_it.htm)

([17]) Il regolamento è applicabile all'Islanda e alla Norvegia in conformità all'accordo SEE e alla Svizzera in conformità all'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo (1999).

2.1.2. *Nozione di «volo» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a)*

La Corte ha constatato che un viaggio che comprende voli di andata e ritorno non può essere considerato come un unico volo. La nozione di «volo», ai sensi del regolamento, deve essere interpretata essenzialmente come un'operazione di trasporto aereo, e costituisce, quindi, in un certo modo, «un'unità» di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario ([18]). Di conseguenza, l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento non si applica al caso di un viaggio di andata e ritorno nel quale i passeggeri, partiti originariamente da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, rientrano in tale aeroporto su un volo operato da un vettore di un paese extra UE partito da un aeroporto situato in un paese terzo. La circostanza che il volo di andata e il volo di ritorno siano oggetto di un'unica prenotazione è priva di rilevanza ai fini dell'interpretazione di tale disposizione ([19]).

2.1.3. *Campo di applicazione del regolamento relativo alla compensazione e/o all'assistenza ricevuta in un paese extra UE e effetti sui diritti dei beneficiari a norma del regolamento*

L'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento stabilisce che il regolamento si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato al di fuori dell'UE (vale a dire in un paese terzo) che si recano nell'UE quando il volo è operato da un vettore aereo titolare di una licenza in uno degli Stati membri dell'UE (vettore UE), salvo che i suddetti passeggeri abbiano ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione.

Ci si potrebbe chiedere se i passeggeri in viaggio su voli diretti verso l'UE a partire da un aeroporto di un paese terzo godano dei diritti a norma del regolamento qualora i seguenti diritti siano già stati riconosciuti a norma della legislazione in materia di diritti dei passeggeri di un paese terzo:

1) benefici (ad esempio un buono di viaggio) o compensazione pecuniaria (il cui importo può differire da quello stabilito dal regolamento), e

2) assistenza (pasti, bevande, sistemazione in albergo, servizi di comunicazione ecc.).

In questo contesto la parola «e» è importante. Ad esempio nel caso in cui ai passeggeri sia stato concesso solo uno di questi due diritti (ad esempio i benefici e la compensazione pecuniaria di cui al punto 1)], questi possono ancora far valere l'altro (in questo caso l'assistenza di cui al punto 2)].

Qualora entrambi i diritti siano stati concessi al punto di partenza sulla base della legislazione locale o su base volontaria, i passeggeri non possono far valere ulteriori diritti a norma del regolamento. La Corte ([20]) ha tuttavia ritenuto inaccettabile che un passeggero possa essere privato della protezione conferita dal regolamento per il solo fatto di poter beneficiare di una *qualche* compensazione pecuniaria in un paese terzo. A questo proposito il vettore aereo operativo dovrebbe evidenziare che la compensazione concessa nel paese terzo risponde alla finalità della compensazione pecuniaria garantita dal regolamento o che le condizioni cui sono subordinate la compensazione e l'assistenza, nonché le differenti modalità della sua attuazione, sono equivalenti a quelle previste dal medesimo regolamento.

2.2. **Campo di applicazione materiale**

2.2.1. *Non applicazione del regolamento ai passeggeri che viaggiano a bordo di elicotteri*

A norma dell'articolo 3, paragrafo 4, il regolamento si applica soltanto ai passeggeri trasportati da aeromobili a velatura fissa motorizzata operati da un vettore aereo accreditato e pertanto non si applica ai servizi elicotteristici.

2.2.2. *Non applicazione del regolamento ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico*

A norma dell'articolo 3, paragrafo 3, il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico. Rientrano in tale disposizione le tariffe speciali offerte dei vettori aerei al loro personale. A norma dell'articolo 3, paragrafo 3, il regolamento si applica invece ai passeggeri titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma Frequent Flyer o di altri programmi commerciali.

2.2.3. *Applicazione ai vettori aerei operativi*

A norma dell'articolo 3, paragrafo 5, per quanto concerne gli obblighi previsti dal regolamento il vettore aereo operativo è sempre responsabile anche nei casi in cui, ad esempio, il biglietto sia stato venduto da un altro vettore aereo. La nozione di vettore aereo operativo è definita al considerando 7.

2.2.4. *Casi in cui si applica il regolamento*

Il regolamento tutela i passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione, ritardo, sistemazione in classe superiore o inferiore. Tali casi, nonché i diritti riconosciuti ai passeggeri qualora dovessero verificarsi, sono descritti nelle sezioni seguenti.

([18]) Causa C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400, punto 40.
([19]) Causa C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400, punto 53.
([20]) Causa C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618, punto 28.

2.2.5. *Non applicazione del regolamento ai viaggi multimodali*

I viaggi multimodali che prevedono l'uso di più di un mezzo di trasporto nell'ambito di in un unico contratto di trasporto non sono contemplati in quanto tali dal regolamento. Maggiori informazioni a riguardo sono fornite al punto 6.

2.2.6. *Campo di applicazione del regolamento in relazione alla direttiva sui viaggi «tutto compreso»*

A norma dell'articolo 3, paragrafo 6, e del considerando 16, il regolamento si applica anche ai voli effettuati nell'ambito di un circuito «tutto compreso», salvo nei casi in cui un circuito «tutto compreso» viene cancellato per motivi diversi dalla cancellazione del volo. Va anche precisato che i diritti concessi a norma del regolamento non pregiudicano i diritti dei passeggeri a norma della direttiva sui viaggi «tutto compreso» ([21]). In linea di principio i viaggiatori godono di diritti sia rispetto all'organizzatore dei viaggi «tutto compreso» a norma della direttiva sui viaggi «tutto compreso» e sia rispetto al vettore aereo operativo a norma del regolamento. L'articolo 14, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2015/2302 relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che entrerà pienamente in vigore il 1º luglio 2018, prevede inoltre che qualunque diritto al risarcimento o alla riduzione del prezzo ai sensi di tale direttiva non pregiudica i diritti dei viaggiatori previsti dal regolamento, ma precisa che il risarcimento o la riduzione del prezzo concessi dalla normativa in materia di diritti dei passeggeri e a norma di tale direttiva sono detratti gli uni dagli altri per evitare un risarcimento eccessivo.

Né il regolamento né la direttiva affrontano tuttavia la questione se in definitiva è l'organizzatore del pacchetto turistico o il vettore aereo operativo che deve farsi carico del costo della sovrapposizione dei loro obblighi ([22]). La soluzione di tale questione dipenderà quindi dalle disposizioni contrattuali tra gli organizzatori e i vettori, e dal diritto nazionale applicabile. Eventuali accordi conclusi a tale riguardo (comprese le modalità pratiche per evitare un risarcimento eccessivo) non devono avere ripercussioni negative sulla capacità del passeggero di richiedere un adeguato rispetto dei propri diritti all'organizzatore del pacchetto turistico o al vettore aereo.

3. CASI CHE CONFERISCONO DIRITTI A NORMA DEL REGOLAMENTO

3.1. Negato imbarco

3.1.1. *Nozione di «negato imbarco»*

In conformità all'articolo 2, lettera j), del regolamento, il «negato imbarco» non contempla l'ipotesi in cui vi siano ragionevoli motivi per il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati in tempo per il volo, ad esempio per motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati. La nozione di «negato imbarco» tuttavia non si riferisce soltanto ai casi di overbooking, ma anche a quelli in cui l'imbarco è negato per altri motivi, ad esempio per ragioni operative ([23]).

Per quanto riguarda i viaggi di persone con disabilità o di persone a mobilità ridotta si fa riferimento all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ([24]) nonché ai relativi orientamenti interpretativi ([25]) che affrontano tali questioni nella «risposta alla domanda 4».

Quando a un passeggero viene negato l'imbarco sul volo di ritorno per via del fatto che il vettore aereo operativo ha cancellato il volo di andata e ha imbarcato il passeggero su un volo alternativo, ciò costituisce negato imbarco e dà luogo a una compensazione aggiuntiva da parte del vettore aereo operativo.

Il caso in cui un passeggero in possesso di una prenotazione che include un volo di andata e ritorno non è autorizzato a imbarcarsi sul volo di ritorno poiché non ha preso il volo di andata (il cosiddetto «no-show», vale a dire la mancata presentazione all'imbarco) non costituisce negato imbarco ai sensi dell'articolo 2, lettera j). Allo stesso modo non costituisce negato imbarco il caso in cui un passeggero in possesso di una prenotazione che include voli consecutivi non è autorizzato a imbarcarsi su un volo poiché non ha preso il volo o i voli precedenti. Entrambe le situazioni si basano di norma su condizioni e termini relativi al biglietto acquistato. Tale pratica può tuttavia essere vietata dal diritto nazionale. Quando il volo originario di un passeggero in possesso di una prenotazione confermata subisce un ritardo e al

([21]) Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso» (GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59). Tale direttiva è abrogata a decorrere dal 1º luglio 2018, quando gli Stati membri dovranno applicare misure nazionali di recepimento della direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio (GU L 326 dell'11.12.2015, pag. 1). Il riferimento alla direttiva 90/314/CEE di cui all'articolo 3, paragrafo 6, del regolamento deve essere letto come riferimento anche alla direttiva (UE) 2015/2302 in base all'articolo 29 di quest'ultima direttiva.

([22]) Per quanto riguarda il «diritto ad azioni di regresso» cfr. l'articolo 13 del regolamento e l'articolo 22 della direttiva (UE) n. 2015/2302.

([23]) Causa C-22/11, Finnair, ECLI:EU:C:2012:604, punto 26.

([24]) Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1).

([25]) Documento di lavoro dei servizi della Commissione, Orientamenti interpretativi per l'applicazione del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo [Bruxelles 11.6.2012, SWD(2012) 171 final].

passeggero viene fatto proseguire il viaggio su un itinerario alternativo con un altro volo, ciò non costituisce negato imbarco ai sensi dell'articolo 2, lettera j). Anche il caso in cui un passeggero che viaggia con un animale da compagnia non può proseguire il viaggio poiché non è possesso della documentazione pertinente relativa all'animale non costituisce negato imbarco. Invece il caso in cui a un passeggero sia negato l'imbarco a causa di un errore commesso dal personale di terra nel controllare i documenti di viaggio (compresi visti) costituisce negato imbarco ai sensi dell'articolo 2, lettera j). Tuttavia il caso in cui, in conformità all'articolo 2, lettera j), il vettore aereo e il suo equipaggio rifiutino di imbarcare un passeggero a causa di fondati motivi di sicurezza non costituisce negato imbarco. I vettori aerei dovrebbero avvalersi appieno della banca dati IATA Timatic e consultare le autorità pubbliche (ambasciate e ministeri degli esteri) dei paesi interessati per verificare le prescrizioni in materia di documenti di viaggio e di visti (d'ingresso) per i paesi di destinazione per evitare che ai passeggeri sia erroneamente negato l'imbarco. Gli Stati membri dovrebbero assicurarsi di fornire informazioni complete e aggiornate alla banca dati IATA Timatic per quanto riguarda i documenti di viaggio, in particolare gli obblighi di visto o l'esenzione da tali obblighi.

3.1.2. *Diritti associati al negato imbarco*

Un negato imbarco contro la volontà del passeggero darà diritto ad una «compensazione pecuniaria» di cui all'articolo 7 del regolamento, al diritto di scelta fra rimborso, imbarco su un volo alternativo o cambio di prenotazione in un momento successivo di cui all'articolo 8 e al diritto all'«assistenza» di cui all'articolo 9.

3.2. **Cancellazione del volo**

3.2.1. *Definizione di cancellazione del volo*

L'articolo 2, paragrafo l), definisce la «cancellazione del volo» come la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto.

La cancellazione del volo si verifica in linea di principio quando la programmazione del volo originario è abbandonata e i passeggeri di quest'ultimo si uniscono a quelli di un volo a sua volta programmato, indipendentemente dal volo per il quale i passeggeri avevano effettuato la loro prenotazione. L'articolo 2, lettera l), non richiede una decisione di cancellazione esplicita da parte del vettore ([26]).

Per contro, la Corte ([27]) ritiene che, in linea di principio, non si può giungere alla conclusione che si è verificato un ritardo o una cancellazione di un volo in base all'indicazione d'un «ritardo» o d'una «cancellazione» apparsa sul tabellone elettronico dell'aeroporto o comunicata dal personale del vettore aereo. Allo stesso modo, in linea di principio, la circostanza che i passeggeri ritirino i bagagli o ottengano nuove carte d'imbarco non rappresenta un elemento decisivo per accertare la cancellazione di un volo. Tali circostanze, infatti, non sono collegate alle caratteristiche oggettive del volo in quanto tale e possono essere originate da diversi fattori. La Corte ha evidenziato circostanze concrete in cui l'annuncio di «ritardo» o di «cancellazione» di un volo può essere imputabile «ad errori di qualificazione o a fattori verificatisi nell'aeroporto coinvolto o, ancora, possono risultare necessarie in considerazione della durata dell'attesa e dell'esigenza, per i passeggeri coinvolti, di passare una notte in albergo».

3.2.2. *Distinzione tra cancellazione e ritardo*

Fatto salvo il seguente paragrafo 3.3.1. e al fine di evitare che i vettori aerei indichino continuamente un volo come «in ritardo» invece di «cancellato», si ritiene utile sottolineare la distinzione tra «cancellazione» e «ritardo». In pratica, sebbene in genere un volo può essere considerato cancellato quando il numero di volo cambia, questo potrebbe non essere sempre un criterio determinante. Un volo infatti può subire un ritardo tale da partire il giorno seguente a quello fissato e pertanto gli si può attribuire un numero di volo annotato (ad esempio XX 1234a invece di XX 1234) per distinguerlo dal volo con lo stesso numero programmato per il giorno successivo. In questo caso, tuttavia, potrebbe trattarsi ancora di un ritardo e non di una cancellazione. Questo aspetto dovrebbe essere valutato caso per caso.

3.2.3. *Caso di un aeromobile che fa ritorno al punto di partenza*

La nozione di «cancellazione del volo» di cui all'articolo 2, lettera l) del regolamento si applica anche al caso di un aeromobile che è decollato ma, per qualsiasi ragione, è in seguito costretto a tornare all'aeroporto di partenza, dove i passeggeri dell'aeromobile in questione sono trasferiti su altri voli. Il fatto che il decollo sia avvenuto, ma l'aereo sia poi rientrato all'aeroporto di partenza senza aver raggiunto la destinazione indicata nell'itinerario significa infatti che il volo come inizialmente programmato non può essere considerato effettuato ([28]).

3.2.4. *Voli deviati*

Un volo deviato mediante il quale un passeggero raggiunge un aeroporto che non corrisponde all'aeroporto indicato come destinazione finale secondo l'itinerario originario del passeggero deve essere trattato alla stessa stregua di una cancellazione a meno che:

— il vettore aereo non proponga al passeggero l'imbarco su un volo alternativo, non appena possibile e in condizioni di trasporto comparabili, verso l'aeroporto della destinazione finale originaria o verso una qualsiasi destinazione concordata con il passeggero, nel qual caso il volo può infine essere considerato in ritardo;

([26]) Causa C-83/10, Sousa Rodríguez e.a., ECLI:EU:C:2011:652, punto 29.
([27]) Cause riunite C-402/07 e C-432/07, Sturgeon e.a., ECLI:EU:C:2009:716, paragrafi 37 e 38.
([28]) Causa C-83/10, Sousa Rodríguez e.a., ECLI:EU:C:2011:652, punto 28.

— l'aeroporto di arrivo e l'aeroporto della destinazione finale servono la stessa città o regione, nel qual caso il volo può infine essere trattato come un ritardo. In quest'ultimo caso, per analogia, si applica l'articolo 8, paragrafo 3.

3.2.5. *Onere della prova in caso di cancellazione*

L'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento impone ai vettori aerei l'onere della prova, per quanto riguarda se e quando i passeggeri sono stati individualmente avvertiti della cancellazione del volo.

3.2.6. *Diritti associati alla cancellazione*

La cancellazione di un volo dà diritto al rimborso, all'imbarco su un volo alternativo o a un volo di ritorno come definito all'articolo 8 del regolamento, all'assistenza come definito all'articolo 9 e, a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), alla compensazione pecuniaria come definito all'articolo 7. Il principio alla base dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), è che al passeggero spetta una compensazione pecuniaria se non è stato avvertito della cancellazione con sufficiente anticipo.

Tuttavia il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria se può dimostrare, a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, 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 ([29]).

3.3. **Ritardo**

3.3.1. *Ritardo alla partenza*

A norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento, se la partenza di un volo è ritardata, i passeggeri interessati da questo ritardo hanno diritto ad «assistenza» in conformità all'articolo 9, e al rimborso e a un volo di ritorno in conformità all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a). Il principio alla base dell'articolo 6, paragrafo 1, è che i diritti dipendono dalla durata del ritardo e dalla distanza del volo. A questo proposito occorre rilevare che il diritto all'imbarco su un volo alternativo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), non rientra nell'articolo 6, paragrafo 1, poiché si può ritenere che il vettore aereo stia cercando in primo luogo di affrontare la causa del ritardo al fine di ridurre al minimo i disagi per i passeggeri.

3.3.2. *«Ritardo prolungato» all'arrivo*

La Corte ha stabilito che un ritardo all'arrivo di almeno tre ore conferisce gli stessi diritti di una cancellazione in termini di compensazione pecuniaria ([30]) (per maggiori dettagli cfr. punto 4.4.5 sulle compensazioni).

3.3.3. *Misurazione del ritardo all'arrivo e nozione di orario di arrivo*

La Corte ha concluso che la nozione di «orario di arrivo», usata per determinare la durata del ritardo subito dai passeggeri di un volo se l'arrivo è ritardato, corrisponde al momento in cui si apre almeno uno dei portelloni dell'aeromobile, posto che, in tale momento, i passeggeri siano autorizzati a lasciare il velivolo ([31]).La Commissione ritiene che il vettore aereo operativo dovrebbe registrare l'orario di arrivo in base, ad esempio, a una dichiarazione firmata dall'equipaggio di volo o dall'agente di assistenza a terra. L'orario di arrivo dovrebbe essere fornito gratuitamente su richiesta all'organismo nazionale di applicazione e ai passeggeri, nel caso in cui il vettore aereo operativo intenda invocare l'orario di arrivo come prova del rispetto del regolamento.

3.4. **Sistemazione in classe superiore o inferiore**

3.4.1. *Definizione di sistemazione in classe superiore o inferiore*

La sistemazione in classe superiore o inferiore è definita rispettivamente all'articolo 10, paragrafi 1 e 2 del regolamento.

3.4.2. *Diritti connessi alla sistemazione in classe superiore o inferiore*

In caso di sistemazione in classe superiore, il vettore aereo non può esigere alcun pagamento supplementare. In caso di sistemazione in classe inferiore, una compensazione sotto forma di rimborso di una percentuale del prezzo del biglietto è prevista all'articolo 10, paragrafo 2, lettere a), b) e c), del regolamento.

La definizione di sistemazione in classe inferiore (o in classe superiore) si applica alla categoria di trasporto per la quale è stato acquistato il biglietto e non agli eventuali vantaggi offerti attraverso un programma Frequent Flyer o altri programmi commerciali forniti dal vettore aereo o dall'operatore turistico.

([29]) Cfr. punto 5 per quanto riguarda le circostanze eccezionali.
([30]) Cause riunite C-402/07 e C-432/07, Sturgeon e.a., ECLI:EU:C:2009:716, punto 69. Cfr. anche cause riunite C-581/10 e C-629/10, Nelson e.a., ECLI:EU:C:2012:657, punto 40, e causa C-413/11, Germanwings, ECLI:EU:C:2013:246, punto 19.
([31]) Causa C-452/13, Germanwings, ECLI:EU:C:2014:2141, punto 27.

4. DIRITTI DEI PASSEGGERI

4.1. Diritto all'informazione

4.1.1. *Diritto generale all'informazione*

L'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento specifica il testo dell'avviso che deve essere affisso nella zona di registrazione (check-in) in modo chiaramente visibile per i passeggeri, materialmente o elettronicamente, nel maggior numero possibile di lingue pertinenti. L'avviso deve essere visibile non solo ai banchi di registrazione in aeroporto, ma anche sulle apposite macchine self-service in aeroporto e online.

Inoltre, ogniqualvolta un vettore aereo fornisce informazioni parziali, ingannevoli o errate ai passeggeri in merito ai loro diritti, sia individualmente che in generale, attraverso annunci pubblicitari o pubblicazioni sul suo sito web, ciò dovrebbe essere considerato una violazione del regolamento in conformità all'articolo 15, paragrafo 2, in combinato disposto con il considerando 20 e può anche costituire una pratica commerciale sleale o ingannevole tra imprese e consumatori a norma della direttiva 2005/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([32]).

4.1.2. *Informazioni da fornire in caso di ritardo*

L'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento stabilisce che se nega l'imbarco o cancella un volo, il vettore aereo operativo deve presentare ad ogni passeggero interessato un avviso scritto contenente le regole in materia di compensazione pecuniaria ed assistenza. Il regolamento stabilisce inoltre che «*analogo avviso è presentato ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo di almeno due ore*». L'obbligo di informare, dettagliatamente e per iscritto, i passeggeri interessati in merito ai loro diritti si applica quindi espressamente ai casi di negato imbarco, cancellazione e ritardo del volo. Tuttavia, considerando che è possibile subire un ritardo alla partenza, ma che questo può anche verificarsi alla destinazione finale, i vettori dovrebbero inoltre cercare di informare i passeggeri interessati da un ritardo di almeno tre ore alla destinazione finale. Solo in questo modo infatti ciascun passeggero può essere adeguatamente informato, secondo le espresse disposizioni dell'articolo 14, paragrafo 2 ([33]). Tale approccio è pienamente conforme alla sentenza della Corte nella causa *Sturgeon* ([34]), che ha stabilito che i passeggeri che subiscono un ritardo di almeno tre ore devono essere trattati allo stesso modo dei passeggeri i cui voli sono stati cancellati ai fini del diritto alla compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del regolamento.

Ciò non pregiudica i requisiti di informazione stabiliti da altre disposizioni del diritto dell'Unione, in particolare dall'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([35]) e dall'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva 2005/29/CE sulle pratiche commerciali sleali. L'omissione di informazioni rilevanti e la fornitura di informazioni ingannevoli sui diritti dei passeggeri può inoltre costituire una pratica commerciale sleale o ingannevole tra imprese e consumatori a norma della direttiva 2005/29/CE relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e consumatori nel mercato interno.

4.2. Diritto al rimborso, all'imbarco su un volo alternativo o al cambio di prenotazione in caso di negato imbarco o di cancellazione del volo

L'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento impone alle compagnie aeree l'obbligo di offrire ai passeggeri la scelta tra i) il rimborso del prezzo del biglietto ([36]) e, nel caso di coincidenze, un volo di ritorno all'aeroporto di partenza non appena possibile; ii) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale non appena possibile; oppure iii) l'imbarco su un volo alternativo a una data successiva, di gradimento del passeggero, in condizioni di trasporto comparabili, a seconda delle disponibilità di posti. In linea di principio, nei casi in cui il passeggero è informato della cancellazione del volo ed è correttamente informato delle scelte disponibili, la scelta offerta ai passeggeri a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, deve essere fatta una sola volta. In tali casi, non appena il passeggero abbia scelto una delle tre opzioni di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), b) o c), il vettore aereo non ha più alcun obbligo collegato alle altre due opzioni. L'obbligo di compensazione pecuniaria tuttavia può ancora applicarsi in conformità all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), in combinato disposto con l'articolo 7.

([32]) Direttiva 2005/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e 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 L 149 dell'11.6.2005, pag. 22).

([33]) Le informazioni fornite ai passeggeri per quanto riguarda l'elenco degli organismi nazionali di applicazione dell'UE possono far riferimento al sito della Commissione, che contiene tutte le informazioni di contatto degli organismi nazionali di applicazione.

([34]) Cause riunite C-402/07 e C-432/07, Sturgeon e.a., ECLI:EU:C:2009:716, punto 69.

([35]) Direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, sui diritti dei consumatori, recante modifica della direttiva 93/13/CEE del Consiglio e della direttiva 1999/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 85/577/CEE del Consiglio e la direttiva 97/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 304 del 22.11.2011, pag. 64).

([36]) Il prezzo del biglietto è rimborsato per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero. In linea di principio, se il passeggero decide di ritornare all'aeroporto di partenza, la o le parti di viaggio già effettuate sono divenute inutili rispetto al programma di viaggio iniziale.

Il vettore dovrebbe offrire nello stesso momento la scelta tra rimborso e volo alternativo. Nel caso di voli in coincidenza, il vettore dovrebbe offrire nello stesso momento la scelta tra rimborso, volo di ritorno all'aeroporto di partenza e volo alternativo. Il vettore aereo deve sostenere i costi di imbarco su un volo alternativo o su un volo di ritorno e deve rimborsare le spese sostenute per il volo a carico dei passeggeri quando il vettore aereo non rispetta il suo obbligo di offrire l'imbarco su un volo alternativo o su un volo di ritorno in condizioni di trasporto comparabili non appena possibile. Qualora il vettore aereo non offra la scelta tra rimborso e imbarco su un volo alternativo e, nel caso di coincidenze, rimborso e un volo di ritorno all'aeroporto di partenza, ma decide unilateralmente di rimborsare il passeggero, quest'ultimo ha diritto a un ulteriore rimborso della differenza di prezzo con il nuovo biglietto in condizioni di trasporto comparabili.

Tuttavia, se un vettore aereo può dimostrare di aver contattato il passeggero, qualora questi abbia accettato di fornire i propri dati personali, e di aver cercato di fornire l'assistenza di cui all'articolo 8, ma il passeggero ha comunque provveduto autonomamente alla propria assistenza o all'imbarco su un volo alternativo, il vettore aereo può concludere di non essere responsabile di eventuali costi supplementari sostenuti dal passeggero e può decidere di non rimborsarli.

Se ai passeggeri è offerta la possibilità di proseguire il viaggio o di imbarcarsi su un volo alternativo, ciò deve sempre avvenire «in condizioni di trasporto comparabili». Le modalità per stabilire se le condizioni di trasporto sono comparabili possono dipendere da numerosi fattori e le decisioni vanno prese caso per caso. A seconda delle circostanze, si raccomandano le seguenti buone prassi:

— se possibile, i passeggeri non devono viaggiare con mezzi di trasporto di classe inferiore rispetto a quello prenotato (in caso di passaggio ad una classe inferiore, si applica l'indennità prevista all'articolo 10);

— la possibilità di imbarcarsi su un volo alternativo dovrebbe essere offerta senza costi aggiuntivi per i passeggeri, anche nel caso in cui i passeggeri viaggino con un altro vettore aereo o usando un modo di trasporto diverso o in una classe superiore o a una tariffa superiore rispetto a quella pagata per il servizio iniziale;

— deve essere fatto ogni ragionevole sforzo per evitare ulteriori coincidenze;

— quando si utilizza un altro vettore aereo o un modo di trasporto alternativo per la parte di viaggio non effettuata come previsto, il tempo di viaggio complessivo, se possibile, dovrebbe essere il più vicino possibile a quello previsto per il viaggio originario nella stessa categoria di trasporto o in una superiore, se necessario;

— se sono disponibili molti voli con tempistiche comparabili, i passeggeri che ne hanno il diritto dovrebbero accettare l'offerta di imbarco su un volo alternativo presentata dal vettore, anche usando vettori che collaborano con il vettore operativo;

— se per il viaggio originario era stata prenotata l'assistenza per persone con disabilità o persone a mobilità ridotta, questa dovrebbe essere ugualmente disponibile per il percorso alternativo.

Qualsiasi nuovo diritto a compensazione pecuniaria in conformità all'articolo 7 si applica ai voli alternativi accettati a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b) o c), se anch'essi cancellati o in ritardo all'arrivo (cfr. punto 4.4.11). La Commissione raccomanda che le opzioni siano spiegate chiaramente ai passeggeri nei casi in cui deve essere fornita assistenza.

Se un passeggero ha prenotato il volo di andata e il volo di ritorno separatamente con diversi vettori aerei e il volo di andata è cancellato, il rimborso è dovuto soltanto per tale volo. Tuttavia, nel caso di due voli facenti parte di uno stesso contratto, ma effettuati da vettori diversi, in aggiunta al diritto a compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo operativo, ai passeggeri dovrebbero essere offerte due opzioni in caso di cancellazione del volo di andata: i) rimborso del biglietto intero (vale a dire per entrambi i voli) o ii) imbarco su un volo alternativo per il volo di andata.

4.3. **Diritto ad assistenza in caso di negato imbarco, cancellazione o ritardo alla partenza**

4.3.1. *Nozione di diritto ad assistenza*

Il diritto ad assistenza termina quando il passeggero, a seguito di un negato imbarco, di una cancellazione o di un ritardo alla partenza concorda con il vettore aereo l'imbarco su un volo alternativo a una data successiva di suo gradimento (articolo 8, paragrafo 1, lettera c)]. Il diritto ad assistenza sussiste infatti solo fino a che i passeggeri sono in attesa di imbarco su un volo alternativo, in condizioni di trasporto comparabili, verso la destinazione finale non appena possibile (articolo 8, paragrafo 1, lettera b)] o di un volo di ritorno (articolo 8, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino).

4.3.2. *Fornitura di pasti, bevande e sistemazione in albergo*

L'intento del regolamento è garantire che i passeggeri in attesa del volo di ritorno o del volo alternativo ricevano una adeguata assistenza. L'entità di tale adeguata assistenza dovrà essere valutata caso per caso, tenendo nella dovuta in considerazione le esigenze dei passeggeri nelle circostanze pertinenti e il principio di proporzionalità (ad esempio in base al tempo di attesa). Il prezzo pagato per il biglietto o il carattere temporaneo dei disagi subiti non deve interferire con il diritto ad assistenza.

In riferimento all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a) (pasti e bevande), la Commissione ritiene che l'espressione «*in congrua relazione alla durata dell'attesa*» indichi che i vettori aerei operativi dovrebbero fornire ai passeggeri un'assistenza adeguata alla durata prevista del ritardo e all'ora del giorno (o della notte) in cui questo si verifica, anche negli aeroporti di transito nel caso di coincidenze, per ridurre i disagi subiti dai passeggeri per quanto possibile, tenendo presente il principio di proporzionalità. Occorre prestare particolare attenzione alle esigenze delle persone con disabilità o a mobilità ridotta e ai minori non accompagnati.

Ai passeggeri inoltre deve essere offerta assistenza gratuita in modo chiaro e accessibile, anche usando mezzi di comunicazione elettronici qualora i passeggeri abbiano accettato di fornire i propri dati personali. Altrimenti i passeggeri devono presentarsi presso il vettore aereo operativo in caso di perturbazione del viaggio. Ciò significa che ai passeggeri non dovrebbe essere lasciato l'onere di provvedere autonomamente, ad esempio, alla ricerca e al pagamento di una sistemazione o di generi alimentari, ma che i vettori aerei operativi sono tenuti ad offrire assistenza attivamente. I vettori aerei operativi dovrebbero anche garantire, ove fattibile, che la sistemazione in albergo sia accessibile alle persone con disabilità e ai cani da accompagnamento.

Nei casi in cui l'assistenza era dovuta ma non è stata offerta, i passeggeri che hanno dovuto pagare pasti e bevande, sistemazione in albergo, trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione e/o servizi di telecomunicazione possono ottenere il rimborso dal vettore aereo delle spese sostenute, purché necessarie, ragionevoli e appropriate ([37]).

Qualora il passeggero non accetti la ragionevole offerta di assistenza del vettore aereo come previsto all'articolo 9 e provveda autonomamente alle proprie necessità, il vettore aereo non è tenuto a rimborsare le spese sostenute dal passeggero, a meno che non sia diversamente stabilito dal diritto nazionale o concordato in anticipo con il vettore aereo e, in ogni caso, fino all'importo corrispondente alla suddetta «ragionevole offerta» del vettore aereo, per garantire la parità di trattamento tra i passeggeri. I passeggeri dovrebbero inoltre conservare tutti i documenti giustificativi delle spese sostenute. Tuttavia i passeggeri non hanno il diritto di ricevere una compensazione per il danno subito a causa di una mancanza di assistenza se non hanno sostenuto spese.

In ogni caso, i passeggeri che ritengano di avere il diritto di ricevere un rimborso maggiore delle loro spese o di ottenere il risarcimento di un danno, spese comprese, subito in seguito al ritardo, conservano il diritto di basare le loro richieste sulle disposizioni della convenzione di Montreal, nonché sull'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2027/97 e di perseguire il vettore aereo con un procedimento giudiziario a livello nazionale o di rivolgersi all'organo nazionale di applicazione. In alcuni Stati membri i passeggeri potrebbero dover far ricorso a una risoluzione alternativa delle controversie presso organismi che si occupano di controversie dei consumatori (cfr. punto 7.3 qui di seguito).

Occorre tener presente che secondo il considerando 18 del regolamento, l'assistenza può essere limitata o rifiutata se la sua prestazione causa un ulteriore ritardo ai passeggeri in attesa di un volo alternativo o in ritardo. Ad esempio il vettore dovrebbe essere autorizzato a rifiutare la prestazione di assistenza nel caso di un volo in ritardo di sera tardi la cui partenza è attesa nel giro di poche ore, poiché il ritardo sarebbe molto più lungo se i passeggeri fossero accompagnati in albergo e poi riportati in aeroporto in piena notte. Analogamente, se un vettore sta per distribuire buoni per generi alimentari e bevande, ma viene informato che il volo è pronto per l'imbarco, il vettore in questione dovrebbe essere autorizzato a rifiutare la prestazione di assistenza. Al di là di questi casi, la Commissione ritiene che tale limitazione debba essere applicata soltanto in casi del tutto eccezionali, poiché dovrebbe essere compiuto ogni sforzo per ridurre i disagi subiti dai passeggeri.

Il diritto all'assistenza a norma del regolamento lascia impregiudicati gli obblighi degli organizzatori di pacchetti tutto compreso ai sensi delle norme sui pacchetti turistici.

4.3.3. *Assistenza in caso di circostanze o di eventi eccezionali*

A norma del regolamento, il vettore aereo è tenuto a rispettare l'obbligo di assistenza anche quando la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali, vale a dire circostanze che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Il regolamento non contiene alcun elemento che consenta di concludere che sia riconosciuta una categoria distinta di eventi «particolarmente eccezionali», al di là delle «circostanze eccezionali» di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, che esonererebbe il vettore aereo dal rispetto dei suoi obblighi, compresi quelli a norma dell'articolo 9 del regolamento, anche durante un lungo periodo, tanto più che i passeggeri sono particolarmente vulnerabili in tali circostanze o eventi ([38]).

Per quanto riguarda gli eventi eccezionali, l'intento del regolamento è garantire che sia fornita assistenza adeguata ai passeggeri in attesa di imbarco su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b). Tuttavia non dovrebbero essere imposte sanzioni alle compagnie aeree qualora possano dimostrare di essersi adoperate al massimo

([37]) Causa C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, punto 66.
([38]) Causa C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, punto 30.

per rispettare i loro obblighi a norma del regolamento, tenendo conto delle particolari circostanze collegate a questi eventi e del principio di proporzionalità. Gli organismi nazionali di applicazione dovrebbero tuttavia applicare sanzioni qualora ritengano che una compagnia aerea abbia approfittato di tali eventi per sottrarsi ai suoi obblighi a norma del regolamento.

4.4. **Diritto a compensazione pecuniaria in caso di negato imbarco, cancellazione, ritardo all'arrivo, imbarco su volo alternativo e rimborso per sistemazione in classe inferiore**

A. ***Compensazione pecuniaria in caso di negato imbarco***

4.4.1. *Compensazione, negato imbarco e circostanze eccezionali*

L'articolo 2, lettera j), e l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento devono essere interpretati nel senso che in caso di negato imbarco la compensazione pecuniaria è sempre dovuta e che i vettori aerei non possono giustificare validamente un caso di negato imbarco ed essere esonerati dall'obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri invocando la presenza di circostanze eccezionali ([39]).

4.4.2. *Compensazione, negato imbarco e coincidenze*

I passeggeri di coincidenze devono ricevere una compensazione pecuniaria qualora, nell'ambito di un unico contratto di trasporto con un itinerario comprendente voli che si susseguono immediatamente e registrati in concomitanza, un vettore aereo nega l'imbarco a taluni passeggeri per il motivo che il primo volo incluso nella loro prenotazione ha subìto un ritardo imputabile al suddetto vettore e che quest'ultimo ha erroneamente previsto che i passeggeri in questione non sarebbero arrivati in tempo per imbarcarsi sul secondo volo ([40]). Invece se i passeggeri sono in possesso di due biglietti separati per due voli consecutivi e il ritardo del primo volo fa sì che essi non siano in grado di registrarsi in tempo utile per il volo successivo, il vettore aereo non è tenuto a versare una compensazione pecuniaria. Tuttavia, se il ritardo del primo volo è superiore a tre ore, i passeggeri possono avere diritto a una compensazione pecuniaria da parte del vettore operante il primo volo.

4.4.3. *Importo della compensazione pecuniaria*

La compensazione pecuniaria è calcolata in conformità all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento e può essere ridotta del 50 % se le condizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 2, sono soddisfatte.

B. ***Compensazione pecuniaria in caso di cancellazione***

4.4.4. *Caso generale*

La compensazione pecuniaria è dovuta in caso di cancellazione, a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento, a meno che la cancellazione del volo non sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, in conformità all'articolo 5, paragrafo 3 (per quanto riguarda le circostanze eccezionali, cfr. punto 5).

4.4.5. *Importo della compensazione pecuniaria*

La compensazione pecuniaria è calcolata in conformità all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento e può essere ridotta del 50 % se le condizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 2, sono soddisfatte.

C. ***Compensazione pecuniaria in caso di ritardo***

4.4.6. *«Ritardo prolungato» all'arrivo*

Per quanto riguarda i «ritardi prolungati», la Corte ha stabilito che i passeggeri vittime di ritardi possono subire un danno analogo ai passeggeri il cui volo è stato cancellato, consistente in una determinata perdita di tempo ([41]). In base al principio della parità di trattamento, i passeggeri che raggiungono la destinazione finale con un ritardo di tre ore o più hanno diritto alla stessa compensazione pecuniaria (articolo 7) dei passeggeri il cui volo è stato cancellato. La Corte ha basato la sua decisione prevalentemente sull'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento, in cui il legislatore dell'Unione delinea le conseguenze giuridiche, compreso il diritto alla compensazione pecuniaria, per i passeggeri il cui volo è stato cancellato e a cui non è stato 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. La Corte ne ha dedotto che il diritto alla compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del regolamento mira a risarcire una perdita di tempo pari o superiore a tre ore. Tuttavia, un siffatto ritardo non implica il diritto alla compensazione pecuniaria per i passeggeri se il vettore aereo è in grado di dimostrare che il ritardo prolungato è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso ([42]) (per quanto riguarda le circostanze eccezionali, cfr. punto 5).

([39]) Causa C-22/11, Finnair, ECLI:EU:C:2012:604, punto 40.
([40]) Causa C-321/11, Rodríguez Cachafeiro and Martínez-Reboredo Varela Villamor, ECLI:EU:C:2012:609, punto 36.
([41]) Cause riunite C-402/07 e C-432/07, Sturgeon e.a., ECLI:EU:C:2009:716, punto 54.
([42]) Cause riunite C-402/07 e C-432/07, Sturgeon e.a., ECLI:EU:C:2009:716, punto 69.

4.4.7. *Compensazione pecuniaria per il ritardo all'arrivo in caso di coincidenze*

La Corte ([43]) ritiene che la valutazione di un ritardo debba essere effettuata, ai fini della compensazione pecuniaria prevista dall'articolo 7 del Regolamento, rispetto all'orario di arrivo previsto alla destinazione finale del passeggero come definita all'articolo 2, lettera h), del regolamento, che, in caso di volo con una o più coincidenze, deve essere intesa come la destinazione dell'ultimo volo sul quale si è imbarcato il passeggero.

In conformità all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), i passeggeri che perdono una coincidenza, nell'UE o fuori dall'UE, con un volo proveniente da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro hanno diritto a compensazione pecuniaria se arrivano alla destinazione finale con un ritardo superiore a tre ore, indipendentemente dal fatto che il vettore che opera la coincidenza sia un vettore UE o non UE.

Nel caso di passeggeri in partenza da un aeroporto di un paese non UE che hanno come destinazione finale un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, in conformità all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), con coincidenze dirette operate in successione da vettori UE e non UE o solo da vettori UE, il diritto a compensazione pecuniaria dovrebbe essere valutato solo in relazione ai voli operati da vettori UE.

La perdita di una coincidenza dovuta a ritardi notevoli ai controlli di sicurezza o al mancato rispetto dell'orario di imbarco del volo da parte dei passeggeri nell'aeroporto di transito non dà diritto ad alcuna compensazione.

4.4.8. *Compensazione pecuniaria per ritardo all'arrivo qualora un passeggero accetti di volare verso un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione*

In tali casi è dovuta la compensazione pecuniaria. L'ora di arrivo da usare per il calcolo del ritardo è l'orario effettivo di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o a un'altra destinazione vicina concordata con il passeggero in conformità all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento. I costi sostenuti per il trasporto tra l'aeroporto alternativo e quello per il quale era stata effettuata la prenotazione o l'altra destinazione vicina concordata con il passeggero sono a carico del vettore aereo operativo.

4.4.9. *Importo della compensazione pecuniaria*

Qualora il ritardo all'arrivo sia inferiore a quattro ore per un viaggio di oltre 3 500 km comprendente un aeroporto situato al di fuori dell'UE, la compensazione pecuniaria può essere ridotta del 50 % e ammonta quindi a 300 EUR ([44]), in applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento.

4.4.10. *Calcolo della distanza sulla base del «viaggio» per determinare la compensazione pecuniaria in caso di ritardo prolungato alla destinazione finale*

Nella sentenza *Folkerts* ([45]) si fa esplicitamente riferimento alla nozione di «viaggio» composto da diversi voli successivi in coincidenza. La «destinazione finale» è definita all'articolo 2, lettera h), del regolamento come la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo. A norma dell'articolo 7, paragrafo 4, del regolamento la distanza che determina la compensazione pecuniaria da corrispondere in caso di ritardo prolungato alla destinazione finale dovrebbe basarsi sulla «distanza ortodromica» tra il luogo di partenza e la destinazione finale, vale a dire il «viaggio», senza aggiungere la «distanza ortodromica» alle distanze tra i diversi voli pertinenti in coincidenza che compongono il «viaggio».

D. ***Rimborso in caso di sistemazione in classe inferiore***

4.4.11. *Calcolo dell'importo*

A norma dell'articolo 10 del regolamento, il rimborso viene corrisposto unicamente per il volo per il quale il passeggero è stato sistemato in una classe inferiore e non per l'intero viaggio compreso in un unico biglietto, che può comprendere due o più voli in coincidenza. Il suddetto rimborso dovrebbe essere versato entro sette giorni.

5. **CIRCOSTANZE ECCEZIONALI**

5.1. **Principio**

A norma dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, un vettore aereo è esonerato dal pagare una compensazione pecuniaria in caso di cancellazione o di ritardo all'arrivo, se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo sono dovuti a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

([43]) Causa C-11/11, Folkerts, ECLI:EU:C:2013:106, punto 47.
([44]) Cause riunite C-402/07 e C-437/07, Sturgeon e.a., ECLI:EU:C:2009:716, punto 63.
([45]) Causa C-11/11, Folkerts, ECLI:EU:C:2013:106, punto 18.

Al fine di essere esonerato dal pagamento delle compensazioni pecuniarie il vettore deve pertanto provare contemporaneamente:

— l'esistenza e il nesso tra le circostanze eccezionali e il ritardo o la cancellazione del volo, e

— il fatto che tale ritardo o cancellazione non si sarebbero comunque potuti evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

Una determinata circostanza eccezionale può produrre più di una cancellazione o di un ritardo alla destinazione finale, come nel caso di una decisione di gestione del traffico aereo cui si riferisce il considerando 15 del regolamento.

Poiché si tratta di una deroga alla regola generale, vale a dire il pagamento della compensazione, che riflette l'obiettivo della protezione del consumatore, tale disposizione deve essere interpretata restrittivamente ([46]). Pertanto, non tutte le circostanze eccezionali che si accompagnano a un evento tra quelli elencati al considerando 14 sono necessariamente cause di esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria, ma richiedono una valutazione caso per caso ([47]). Infine, in caso di problemi tecnici, le circostanze eccezionali devono essere collegate a un evento che soddisfa due condizioni aggiuntive: in primo luogo, non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione; in secondo luogo, sfugge all'effettivo controllo del vettore in questione, per la sua natura o per la sua origine ([48]).

Il vettore può fornire a titolo di prova estratti di giornali di bordo o relazioni su eventi e/o documenti e dichiarazioni esterni. Nei casi in cui la risposta al passeggero e/o all'organismo nazionale di applicazione contenga riferimenti a tali prove, anche queste ultime devono essere trasmesse. Qualora il vettore aereo intenda avvalersi dell'esclusione dovuta a circostanze eccezionali, le prove devono essere fornite a titolo gratuito dal vettore aereo all'organismo nazionale di applicazione e ai passeggeri, in linea con le disposizioni nazionali in materia di accesso ai documenti.

5.2. **Problemi tecnici**

La Corte ([49]) ha ulteriormente precisato che i problemi tecnici riscontrati in occasione della manutenzione degli aeromobili o causati da una carenza di manutenzione di un aeromobile non possono essere considerati «circostanze eccezionali». La Corte ritiene che, anche qualora un problema tecnico che si è verificato inaspettatamente non sia imputabile a una manutenzione insufficiente e non sia emerso nel corso di un controllo periodico, tale problema tecnico non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» quando è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo. Ad esempio, un guasto come quello in questione provocato dalla prematura difettosità di alcuni componenti di un aeromobile può costituire un evento inaspettato. Tuttavia tale guasto rimane intrinsecamente legato al sistema di funzionamento assai complesso dell'aeromobile, operato dal vettore aereo in condizioni, soprattutto meteorologiche, che sono spesso difficili o addirittura estreme, fermo restando inoltre che nessun componente di un aeromobile dura per sempre. Pertanto, occorre considerare che tale evento inaspettato è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo ([50]). Un vizio occulto di fabbricazione comunicato dal costruttore dell'aeromobile o da un'autorità competente, o i danni causati agli aeromobili da atti di sabotaggio o di terrorismo si qualificano tuttavia come circostanze eccezionali.

5.3. **Urto di una scaletta mobile d'imbarco contro un aeromobile**

La Corte ([51]) ha chiarito che l'urto di una scaletta mobile d'imbarco contro un aeromobile non può essere considerato come «circostanza eccezionale» atta ad esonerare il vettore aereo dal pagamento della compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento. Le scalette o passerelle mobili possono essere considerate indispensabili nell'ambito del trasporto aereo di passeggeri, i vettori aerei pertanto si trovano con regolarità ad affrontare situazioni correlate all'impiego di tali attrezzature. L'urto di un aeromobile con una scaletta mobile è quindi un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo. La nozione di «circostanze eccezionali» si applica, ad esempio, quando il danno dell'aeromobile è provocato da un atto estraneo ai normali servizi di un aeroporto, quale sarebbe un atto di terrorismo o di sabotaggio.

5.4. **Congestione aeroportuale dovuta alle cattive condizioni meteorologiche**

In conformità al considerando 14 del regolamento, il caso di un vettore aereo operativo costretto a ritardare o ad annullare un volo in un aeroporto congestionato a causa delle cattive condizioni meteorologiche, anche se tali condizioni comportano carenze di capacità, rientrerebbe tra le circostanze eccezionali.

5.5. **Misure del caso che il vettore aereo può essere tenuto ad adottare in circostanze eccezionali**

Qualora si verifichino delle circostanze eccezionali, il vettore aereo deve mostrare di non aver potuto evitarle pur avendo adottato tutte le misure del caso, per essere esonerato dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria.

([46]) Causa C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, punto 17 e giurisprudenza ivi citata.
([47]) Causa C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, punto 22.
([48]) Causa C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, punto 23.
([49]) Causa C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, punto 25.
([50]) Causa C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618, punti 40-42.
([51]) Causa C-394/14, Siewert, ECLI:EU:C:2014:2377, punti 19-20.

La Corte ([52]) ha inoltre ritenuto che, a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, un vettore aereo può essere obbligato a pianificare in tempo utile le proprie risorse affinché sia possibile effettuare il volo programmato una volta cessate le circostanze eccezionali, ossia nel corso di un determinato lasso di tempo successivo all'ora di decollo prevista. In particolare, il vettore aereo deve prevedere un determinato margine di tempo che gli consenta, se possibile, di effettuare il volo interamente una volta che le circostanze eccezionali siano venute meno. Tale margine di tempo è valutato caso per caso. Tuttavia, l'articolo 5, paragrafo 3, non può essere interpretato come atto ad imporre, quali misure del caso, che si pianifichi, in modo generale e indifferenziato, un margine di tempo minimo applicabile indistintamente a tutti i vettori aerei in tutte le situazioni in cui si verifichino circostanze eccezionali. A questo proposito le risorse disponibili alla base di servizio saranno generalmente superiori rispetto a quelle per le destinazioni estere, consentendo pertanto una limitazione dell'impatto delle circostanze eccezionali. La valutazione della capacità del vettore aereo di effettuare l'intero volo previsto nelle nuove condizioni risultanti dal verificarsi di tali circostanze deve essere effettuata in modo da garantire che l'ampiezza del margine di tempo richiesto non imponga al vettore aereo sacrifici insopportabili per le capacità della sua impresa nel momento pertinente.

Per quanto riguarda i problemi tecnici, la circostanza che un vettore aereo abbia rispettato i requisiti minimi di manutenzione di un aeromobile non è di per sé sufficiente a dimostrare che tale vettore ha adottato tutte le misure del caso tanto da essere esonerato dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria ([53]).

6. COMPENSAZIONE, RIMBORSO, RIPROTEZIONE E ASSISTENZA IN CASO DI VIAGGI MULTIMODALI

I viaggi multimodali che prevedono più di un mezzo di trasporto in un unico contratto di trasporto (ad esempio un viaggio ferroviario e aereo venduto come un unico viaggio) non sono coperti in quanto tali dal regolamento né da alcuna legislazione dell'Unione sui diritti dei passeggeri per altri mezzi di trasporto. Se un passeggero perde il volo a causa del ritardo del treno, questi potrebbe beneficiare solo del diritto alla compensazione pecuniaria e all'assistenza concessi dal regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ([54]) per quanto riguarda il viaggio ferroviario, e solo nel caso in cui il passeggero abbia subito un ritardo superiore a 60 minuti alla destinazione ([55]). Analogamente, si applicherebbero altre disposizioni in caso di volo perso a causa del ritardo di una nave o di un pullman nell'ambito di un unico contratto di trasporto ([56]). Gli organizzatori di viaggi tutto compreso tuttavia, a norma della direttiva 90/314/CEE o della direttiva (UE) 2015/2302, possono essere ritenuti responsabili anche per la perdita di un volo e per le conseguenze sul pacchetto nel suo insieme se il viaggio multimodale fa parte di una combinazione con altri servizi turistici, ad esempio l'alloggio.

7. PRESENTAZIONE DI RECLAMI PRESSO GLI ORGANISMI NAZIONALI DI APPLICAZIONE E GLI ORGANISMI ADR ([57]) E DI TUTELA DEI CONSUMATORI A NORMA DEL REGOLAMENTO SULLA COOPERAZIONE PER LA TUTELA DEI CONSUMATORI ([58])

7.1. Presentazione di reclami presso organismi nazionali di applicazione

Al fine di garantire che le procedure di reclamo siano trattate in modo efficiente e per fornire ai vettori aerei e alle altre imprese potenzialmente interessate un contesto giuridico sicuro, la Commissione raccomanda che i passeggeri siano invitati a presentare i reclami all'organismo nazionale di applicazione competente del paese in cui si è verificato il problema, entro un termine ragionevole, se ritengono che un vettore aereo abbia violato i loro diritti. I reclami dei passeggeri presentati presso un organismo nazionale di applicazione dovrebbero essere presentati solo dopo aver inviato un reclamo al vettore aereo e aver ricevuto una risposta non soddisfacente o in assenza di una qualsiasi risposta da parte del vettore aereo. La Commissione raccomanda al vettore aereo di fornire una risposta entro due mesi e che non siano imposte restrizioni riguardo all'uso di una delle lingue ufficiali dell'UE. La Corte ([59]) tuttavia ritiene che, a norma

([52]) Causa C-294/10, Eglītis et Ratnieks, ECLI:EU:C:2011:303, punto 37.
([53]) Causa C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, punto 43.
([54]) Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14).
([55]) Articoli 17 e 18 del regolamento (CE) n. 1371/2007.
([56]) Cfr. a questo proposito il regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 334 del 17.12.2010, pag. 1). Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 1).
([57]) Direttiva 2013/11/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, sulla risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2009/22/CE (direttiva sull'ADR per i consumatori) (GU L 165 del 18.6.2013, pag. 63).
([58]) Regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 ottobre 2004, sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori («regolamento sulla cooperazione per la tutela dei consumatori») (GU L 364 del 9.12.2004, pag. 1).
([59]) Cause riunite C-145/15 e C-146/15, Ruijssenaars e.a., ECLI:EU:C:2016:187, punti 32, 36 e 38.

del regolamento, gli organismi nazionali di applicazione non sono obbligati ad agire a seguito di un reclamo, al fine di garantire in ogni caso il diritto dei singoli passeggeri. Pertanto, poiché gli organismi nazionali di applicazione non sono tenuti ad adottare misure coercitive nei confronti dei vettori aerei per costringerli a pagare la compensazione pecuniaria prevista dal regolamento in casi individuali, il loro ruolo sanzionatorio, di cui all'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento, consiste nello stabilire misure da adottare in risposta alle infrazioni individuate dall'organismo nell'ambito delle sue attività generali di controllo di cui all'articolo 16, paragrafo 1. Secondo la Corte tuttavia il regolamento non impedisce agli Stati membri di adottare una legislazione che obblighi l'organismo nazionale di applicazione ad adottare misure in risposta a reclami individuali, in assenza di organismi di risoluzione alternativa delle controversie o di risposte da parte di questi ultimi. Tale disposizione lascia infine impregiudicato l'obbligo degli organismi nazionali di applicazione di fornire una risposta informata a chi presenta un reclamo, in conformità ai principi di buona amministrazione, laddove non esistano gli organismi sopra indicati. La Commissione ritiene che sia buona prassi che i passeggeri siano informati circa le possibilità di ricorso o di altre azioni che possono intraprendere qualora non siano d'accordo con la valutazione del loro caso. I passeggeri hanno il diritto di decidere se essere rappresentati da un'altra persona o organismo.

7.2. **Organismi ADR**

In aggiunta ai reclami a norma del regolamento, se il vettore è stabilito nell'UE e partecipa al sistema ADR, i passeggeri residenti nell'UE possono presentare le controversie contrattuali con i vettori aerei stabiliti nell'UE presso organismi di risoluzione alternativa delle controversie (ADR) istituiti a norma della direttiva ADR. Se il biglietto è stato comprato online, i passeggeri possono presentare tali controversie anche presso la piattaforma di risoluzione online delle controversie (ODR), istituita a norma del regolamento ODR, cui si può accedere attraverso il seguente link: http://ec.europa.eu/odr.

Nei casi in cui i vettori aerei non sono tenuti a norma del diritto nazionale a partecipare a procedure dinanzi agli organismi ADR, è auspicabile che questi si impegnino volontariamente a partecipare alle procedure che li riguardano e ad informarne i propri clienti.

7.3. **Ulteriori strumenti a sostegno delle parti interessate per l'applicazione del regolamento**

Esistono vari strumenti a sostegno delle parti interessate per l'applicazione del regolamento. Il primo strumento riguarda il regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([60]) sulla cooperazione per la tutela dei consumatori (regolamento CPC), che stabilisce le condizioni generali e il quadro per la cooperazione tra le autorità nazionali di applicazione. La cooperazione tra dette autorità è essenziale per garantire che la legislazione in materia di diritti dei consumatori sia applicata allo stesso modo in tutto il mercato interno e per creare condizioni di parità per le imprese. Il regolamento si riferisce alle situazioni in cui sono in gioco gli interessi collettivi dei consumatori e conferisce ulteriori poteri di indagine e di applicazione alle autorità nazionali per porre fine alle violazioni della normativa a tutela dei consumatori nei casi in cui l'operatore commerciale e il consumatore sono stabiliti in paesi diversi. Il regolamento (CE) n. 261/2004 sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo fa parte dell'allegato del regolamento CPC. Pertanto le autorità nazionali responsabili dell'applicazione del regolamento (CE) n. 261/2004 sono tenute a rispettare i propri obblighi a norma del regolamento CPC qualora siano in gioco gli interessi collettivi dei consumatori in un contesto transfrontaliero.

Inoltre i passeggeri che hanno avuto problemi in contesti transfrontalieri possono rivolgersi alla rete dei centri europei dei consumatori (ECC-NET) ([61]). La rete ECC-NET informa i consumatori in merito ai loro diritti a norma della legislazione europea e nazionale a tutela dei consumatori, fornisce consulenza sui possibili modi di gestione dei reclami dei consumatori, fornisce assistenza diretta per la risoluzione in via amichevole delle controversie con gli operatori commerciali e indirizza i consumatori verso un organismo appropriato se la rete ECC-NET non può essere d'aiuto. A norma del regolamento i passeggeri possono anche rivolgersi alle organizzazioni nazionali dei consumatori per ricevere informazioni e assistenza diretta.

8. **ADIRE LE VIE LEGALI A NORMA DEL REGOLAMENTO**

8.1. **La competenza giurisdizionale per la presentazione dei ricorsi a norma del regolamento**

Per i voli da uno Stato membro verso un altro Stato membro, effettuati in base a un contratto con un solo vettore aereo che è il vettore operativo, una domanda di risarcimento ai sensi del regolamento può essere presentata, a scelta del richiedente, al tribunale nazionale competente per il luogo di partenza o il luogo di arrivo, come indicato nel contratto di trasporto ([62]), in applicazione del regolamento (CE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio («Bruxelles I») ([63]). A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento Bruxelles I i passeggeri hanno anche la possibilità di adire l'autorità giurisdizionale del domicilio del convenuto (il vettore aereo).

([60]) Cfr. nota a piè di pagina 58.
([61]) http://ec.europa.eu/consumers/solving_consumer_disputes/non-judicial_redress/ecc-net/index_en.htm
([62]) Causa C-204/08, Rehder, ECLI:EU:C:2009:439, punto 47.
([63]) Regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU L 351 del 20.12.2012, pag. 1).

8.2. **Termine per adire le vie legali a norma del regolamento**

Il regolamento non stabilisce termini per adire le autorità giurisdizionali nazionali. Tale questione è soggetta alla legislazione nazionale di ciascuno Stato membro in materia di prescrizione. La prescrizione di due anni a norma della convenzione di Montreal non è pertinente per i ricorsi presentati a norma del regolamento e non incide sulle legislazioni nazionali degli Stati membri, in quanto le misure di compensazione previste dal regolamento non rientrano nel campo di applicazione della convenzione, poiché volte ad affrontare il disagio subito dai passeggeri, pur rimanendo complementari al sistema di risarcimento previsto dalla convenzione. Di conseguenza, i termini possono essere diversi tra gli Stati membri ([64]).

9. **RESPONSABILITÀ DEI VETTORI AEREI A NORMA DELLA CONVENZIONE DI MONTREAL**

La convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, comunemente nota come «convenzione di Montreal», è stata approvata a Montreal il 28 maggio 1999. L'Unione europea è una parte contraente di tale convenzione ([65]) e alcune delle sue disposizioni sono state recepite nella legislazione dell'Unione dal regolamento (CE) n. 2027/97, modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002. Tali norme fanno parte di una serie di misure volte a tutelare i diritti dei passeggeri del trasporto aereo nell'Unione europea insieme con il regolamento (CE) n. 261/2004.

— Compatibilità del regolamento con la convenzione di Montreal

  — La Corte ([66]) ha confermato che le condizioni per la compensazione pecuniaria in caso di ritardo all'arrivo e per l'assistenza in caso di ritardo alla partenza sono compatibili con la convenzione di Montreal. A questo proposito, la Corte ritiene che la perdita di tempo dovuta al ritardo di un volo costituisce un «disagio» anziché un «danno» che è ciò che la convenzione di Montreal mira ad affrontare. Tale ragionamento si basa sulla constatazione che un ritardo eccessivo causa prima di tutto un disagio che è quasi identico per tutti i passeggeri e per cui il regolamento prevede una compensazione uniforme e immediata, mentre la convenzione di Montreal prevede un risarcimento che richiede una valutazione caso per caso dell'entità del danno causato, la compensazione sarà quindi concessa successivamente e su base individuale. L'azione del regolamento è quindi precedente a quella della convenzione di Montreal. L'obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri il cui volo subisce un ritardo a norma del regolamento non rientra pertanto nel campo di applicazione della convenzione, ma si aggiunge al sistema di risarcimento dei danni in essa definito.

— Il regolamento (CE) n. 2027/97 si applica soltanto ai passeggeri dei voli con un «vettore aereo», vale a dire una impresa di trasporto aereo in possesso di una valida licenza d'esercizio ([67]) ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento.

— A norma dell'articolo 17 della convenzione di Montreal, il passeggero è una persona che è stata trasportata in base a un «contratto di trasporto» ai sensi dell'articolo 3 di tale convenzione, anche se non è stato rilasciato un titolo di trasporto individuale o collettivo ([68]).

— L'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal va letto in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 3, della medesima convenzione e va interpretato nel senso che il diritto a compensazione pecuniaria e la limitazione a 1 131 diritti speciali di prelievo (DSP) della responsabilità del vettore, in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo del bagaglio, si applica anche a un passeggero che chiede una compensazione pecuniaria per distruzione, perdita, deterioramento o ritardo del bagaglio registrato a nome di un altro passeggero, a condizione che tale bagaglio contenesse effettivamente gli effetti personali del primo passeggero. Pertanto, ciascun passeggero interessato dalla distruzione, perdita, deterioramento o ritardo durante il trasporto del bagaglio registrato a nome di qualcun altro ha diritto ad una compensazione entro il limite di 1 131 DSP se può provare che i suoi effetti personali erano di fatto contenuti nel bagaglio registrato. Spetta a ciascun passeggero coinvolto provarlo in modo soddisfacente davanti a un giudice nazionale, che può tener conto del fatto che detti passeggeri sono membri di una medesima famiglia, hanno acquistato i biglietti insieme o che hanno viaggiato insieme ([69]).

— L'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, che fissa la limitazione della responsabilità del vettore aereo per il danno derivante, tra l'altro, dalla perdita di bagagli, include tanto il danno materiale quanto il danno morale ([70]). Tale articolo si applica anche in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo nel trasporto

([64]) Causa C-139/11, Cuadrench Moré, ECLI:EU:C:2012:741, punto 33.
([65]) Decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (convenzione di Montreal) (GU L 194 del 18.7.2001, pag. 39).
([66]) Causa C-344/04, IATA e ELFAA, ECLI:EU:C:2006:10, punti 43, 45, 46 e 47, e cause riunite C-402/07 e C-432/07, Sturgeon e.a., ECLI:EU:C:2009:716, punto 51.
([67]) Causa C-240/14, Prüller-Frey, ECLI:EU:C:2015:567, punto 29.
([68]) Causa C-6/14, Wucher Helicopter, ECLI:EU:C:2015:122, punti da 36 a 38.
([69]) Causa C-410/11, Espada Sanchez, ECLI:EU:C:2012:747, punto 35.
([70]) Causa C-63/09, Axel Walz, ECLI:EU:C:2010:251, punto 39.

di sedie a rotelle o altre attrezzature per la mobilità o strumenti di assistenza, quali definiti all'articolo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1107/2006. La responsabilità del vettore in questo caso è limitata all'importo di cui al paragrafo precedente, a meno che il passeggero non abbia effettuato, al momento della consegna dei bagagli registrati al vettore, una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione e ha pagato un importo supplementare, se il caso lo richiede.

— Per quanto riguarda l'interpretazione degli artt. 19, 22 e 29 della convenzione di Montreal, la Corte ([71]) ha ritenuto che un vettore aereo può essere ritenuto responsabile a norma della convenzione per un datore di lavoro, in caso di danno derivante dal ritardo di un volo in cui dei suoi dipendenti erano fra i passeggeri. La convenzione dovrebbe pertanto essere interpretata nel senso che si applica non soltanto al danno causato a un passeggero, bensì anche a quello subito da un datore di lavoro con il quale è stato stipulato un contratto per il trasporto internazionale di un passeggero. Nella sua sentenza la Corte ha aggiunto che ai vettori aerei è fornita la garanzia che la loro responsabilità non può superare il limite applicabile per ciascun passeggero come stabilito dalla convenzione, moltiplicato per il numero di dipendenti/passeggeri interessati.

— Nel caso di una domanda di risarcimento del danno che rientra nell'ambito dell'articolo 19 della convenzione di Montreal, il passeggero può scegliere tra diversi tribunali determinati dalla convenzione stessa a norma dell'articolo 33: il tribunale del domicilio del vettore o della sua sede principale di attività, o della sede di attività presso cui è stato stipulato il contratto, o del luogo di destinazione. In questo caso non importa se tale luogo sia situato nell'UE, dal momento che la competenza si fonda sulla convenzione di cui è parte contraente l'UE.

([71]) Causa C-429/14, Air Baltic Corporation AS, ECLI:EU:C:2016:88, punti 29 e 49.

ALLEGATO

Competenza degli organismi nazionali di applicazione (ONA) dell'UE in caso di ritardo prolungato all'arrivo alla destinazione finale di coincidenze dirette

Contesto giuridico:

1. C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106, «Folkerts» ([1])

«33. Dal momento che tale disagio si concretizzerebbe, per quanto riguarda i voli ritardati, all'arrivo alla **destinazione finale**, la Corte ha dichiarato che la valutazione di un ritardo dev'essere effettuata, ai fini della compensazione pecuniaria prevista dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, rispetto all'orario di arrivo previsto **a tale destinazione** (cfr. citate sentenze Sturgeon e a., punto 61, nonché Nelson e a., punto 40).

34. Orbene, la nozione di "destinazione finale" è definita all'articolo 2, lettera h), del regolamento n. 261/2004 come **la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo**.

35. Ne consegue che, in caso di volo con una o più coincidenze, ai fini della compensazione pecuniaria forfetaria prevista dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 è determinante **soltanto il ritardo riscontrato rispetto all'orario d'arrivo previsto alla destinazione finale**, da intendersi come la destinazione dell'ultimo volo sul quale si è imbarcato il passeggero di cui trattasi.»

2. Regolamento (CE) n. 261/2004, articolo 16 - Violazioni

«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. (.)»

Possibili esempi ([2]):

Dichiarazione di non responsabilità

— Il presente elenco di esempi potrebbe non essere completo e si basa sull'assunto che tali itinerari, che comportano il ricorso ad una o più coincidenze dirette facenti parte di un unico contratto di trasporto, sono effettuati dai vettori aerei interessati in conformità all'articolo 3 del regolamento e sono consentiti a norma degli accordi vigenti sui servizi aerei conclusi tra Stati membri dell'UE e/o l'UE e paesi terzi.

— Questi esempi prendono unicamente in considerazione situazioni «in caso di coincidenza diretta, (.) soltanto il ritardo riscontrato rispetto all'orario d'arrivo previsto alla destinazione finale».

— Si presume che il ritardo prolungato alla destinazione finale sia dovuto esclusivamente alla coincidenza persa e non è preso in considerazione alcun altro tipo di incidente e non si applicano circostanze eccezionali.

Viaggio 1: partenza da uno SM UE A (volo 1), coincidenza nello SM UE B verso una destinazione finale UE C (volo 2).

A norma dell'articolo 16, paragrafo 1, l'ONA competente è quello dello SM B. L'importo della compensazione è calcolato sulla base dell'intero viaggio.

Viaggio 2: partenza da uno SM UE A (volo 1), coincidenza in un aeroporto di un paese terzo verso una destinazione finale in un altro paese terzo (volo 2).

A norma dell'articolo 16, paragrafo 1, l'ONA competente è quello dello SM A. L'importo della compensazione è calcolato sulla base dell'intero viaggio.

Viaggio 3: partenza da un paese non UE (volo 1 operato da un vettore UE), coincidenza in uno SM UE A verso una destinazione finale in uno SM B (volo 2).

A norma dell'articolo 16, paragrafo 1, l'ONA competente è quello dello SM A. L'importo della compensazione è calcolato sulla base dell'intero viaggio.

([1]) Le parti maggiormente pertinenti sono evidenziate in grassetto.

([2]) UE (Unione europea), SM (Stato membro), ONA (Organismo nazionale di applicazione)

Note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea

(2016/C 214/05)

A norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino, del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio [1], le note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea [2] sono così modificate:

a pagina 94, il testo seguente è inserito dopo il testo della voce 2103 ***«Preparazioni per salse e salse preparate; condimenti composti; farina di senapa e senapa preparata»:***

«Questa voce comprende anche i prodotti presentati come salse dolci di vari gusti (ad esempio, zuccheri e melassi caramellati), se non inclusi in altre voci più specifiche (ad esempio, salse contenenti cacao della voce 1806 o sciroppi di zucchero, aromatizzati o colorati, della voce 2106). Tali prodotti possono essere utilizzati tra l'altro come salse e guarnizioni da dessert (ad esempio per gelati o budini).»

[1] Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).
[2] GU C 76 del 4.3.2015, pag. 1.

Note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea

(2016/C 214/06)

A norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino, del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio [1], le note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea [2] sono così modificate:

A pagina 69, nella nota esplicativa della sottovoce NC ***«1211 90 86 altri»****, è inserito il seguente testo tra il punto 5 e l'ultima frase:*

«6. Bucce di semi di Psyllium (*Plantago ovata*) sotto forma di frammenti eterogenei, ottenuti per battitura.»

A pagina 71 è inserito il seguente testo tra la nota esplicativa della sottovoce NC ***«1302 20 10 e 1302 20 90 Sostanze pectiche, pectinati e pectati»*** *e la nota esplicativa della sottovoce NC* ***«1302 31 00 Agar-agar»****:*

«**1302 31 00 a 1302 39 00** **Mucillagini ed ispessenti derivati da vegetali, anche modificati**

Purché un prodotto si gonfi in acqua fredda o si dissolva in acqua calda, sono soddisfatti i criteri di cui alla nota esplicativa del SA, voce 1302, paragrafo C, primo capoverso.»

A pagina 71, nella nota esplicativa della sottovoce NC ***«1302 39 00 altri»*** *è inserito il seguente testo dopo il punto 4:*

«5. gli idrocolloidi estratti da bucce di semi di Psyllium (*Plantago ovata*).»

[1] Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).
[2] GU C 76 del 4.3.2015, pag. 1.

Note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea

(2016/C 214/07)

A norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino, del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio [1], le note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea [2] sono così modificate:

*A pagina 45, nelle note esplicative del capitolo 7, tra il titolo «**Considerazioni generali**» e il testo esistente («I germogli…») è inserito il paragrafo seguente:*

«La sbollentatura non è consentita nell'ambito di questo capitolo, fatta eccezione per:

— ortaggi o legumi (crudi o cotti a vapore o bolliti in acqua), congelati, della voce 0710,

— legumi da granella secchi, sgranati, anche decorticati o spezzati, della voce 0713.»

---

[1] Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).

[2] GU C 76 del 4.3.2015, pag. 1.

Note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea

(2016/C 214/08)

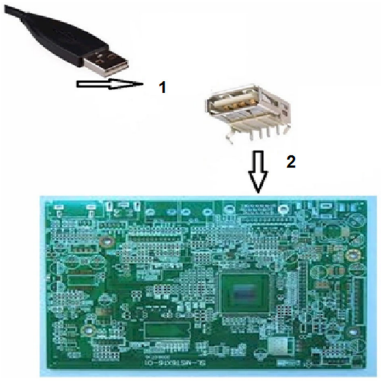
A norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino, del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio [1], le note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea [2] sono così modificate:

A pagina 345:

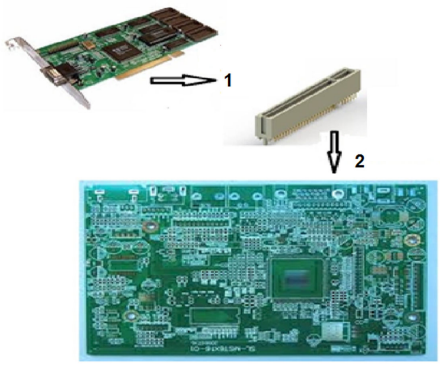
8536 69 30 Per circuiti stampati

Il testo esistente e le cifre sono sostituiti come segue:

«In questa sottovoce rientrano le spine e le prese di corrente che sono destinate ad essere direttamente collegate a un circuito stampato o a un circuito stampato flessibile su almeno un lato della spina o della presa (cfr. esempi in appresso).



1: Questo connettore USB non è destinato ad essere direttamente collegato a un circuito stampato e non rientra pertanto nella presente sottovoce.
2: Questa presa USB è destinata ad essere direttamente collegata a un circuito stampato e rientra pertanto nella presente sottovoce.



1: Questo connettore non è destinato ad essere direttamente collegato a un circuito stampato e non rientra pertanto nella presente sottovoce.
2: Questo connettore è destinato ad essere direttamente collegato a un circuito stampato e rientra pertanto nella presente sottovoce.»

A pagina 346:

La nota esplicativa per il codice NC 8536 69 90 è soppressa.

---

[1] Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).
[2] GU C 76 del 4.3.2015, pag. 1.

Note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea

(2016/C 214/09)

A norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino, del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio [1], le note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea [2] sono così modificate:

a pagina 339:

il testo esistente è sostituito dal seguente:

«**8525 80 30 Fotocamere digitali**

Le fotocamere digitali che rientrano in questa sottovoce sono sempre in grado di registrare un'immagine fissa, sia su una memoria interna, sia su un supporto intercambiabile. La maggior parte di esse assomiglia a una macchina fotografica tradizionale.

Le fotocamere digitali che sono unicamente in grado di registrare immagini fisse restano classificate in questa sottovoce.

Le fotocamere di questa sottovoce possono anche essere in grado di registrare video per un periodo continuo.

Tuttavia, quando tali apparecchi sono in grado, utilizzando la capacità massima di memoria, di registrare video con una risoluzione di 800 × 600 pixel (o più) a 23 inquadrature per secondo (o più) per un periodo continuo di almeno 30 minuti (indipendentemente dal fatto che le immagini video catturate possano essere registrate in file distinti di durata inferiore ai 30 minuti - cfr. anche il regolamento di esecuzione (UE) n. 876/2014 della Commissione) devono sempre essere classificati nelle sottovoci 8525 80 91 o 8525 80 99.

Se uno o più dei criteri di cui sopra non è soddisfatto, l'apparecchio deve essere classificato applicando la nota 3 della sezione XVI (cfr. anche il regolamento di esecuzione (UE) n. 458/2014 della Commissione).

A differenza delle videocamere delle sottovoci 8525 80 91 e 8525 80 99, molte fotocamere digitali (quando vengono utilizzate come videocamere) non permettono di sfruttare la funzione di zoom nel corso della registrazione video. Indipendentemente dalla capacità di memorizzazione, alcune fotocamere cessano automaticamente la videoregistrazione dopo un certo tempo.

8525 80 91 e 8525 80 99 Videocamere

Le videocamere che rientrano in queste sottovoci sono sempre in grado di registrare video per un periodo continuo, sia sulla memoria interna, sia su supporti intercambiabili.

In genere, le videocamere digitali di queste sottovoci non assomigliano alle fotocamere digitali della sottovoce 8525 80 30. Sono spesso dotate di un mirino pieghevole e sono spesso presentate con un telecomando. La maggior parte delle videocamere permette di utilizzare lo zoom durante la registrazione di un video. Tuttavia, il fatto che le videocamere integrate, ad esempio, in occhiali per uso sportivo, non abbiano alcuna funzione di zoom ottico non impedisce la classificazione di tali prodotti nelle sottovoci 8525 80 91 e 8525 80 99 (cfr. causa C-178/14, *Vario Tek*, ECLI:EU:C:2015:152, punti 17-29).

Le videocamere digitali che sono unicamente in grado di registrare video devono sempre essere classificate in queste sottovoci.

Gli apparecchi che sono in grado sia di registrare video, sia di registrare immagini fisse devono essere classificati in base alla nota esplicativa della sottovoce 8525 80 30.»

---

[1] Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).

[2] GU C 76 del 4.3.2015, pag. 1.

ISSN 1977-0944 (edizione elettronica)
ISSN 1725-2466 (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT