

Il Consiglio di Stato sottopone alla Corte di giustizia UE una questione interpretativa concernente la disciplina sulla prestazione dei servizi aerei nella UE (Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2008/1008/CE), laddove, nel prevedere l'obbligo delle compagnie di chiarezza e di trasparenza nell'indicazione, anche su Internet, delle tariffe aeree passeggeri, si utilizzano i concetti di "supplementi di prezzo inevitabili e prevedibili" e di "supplementi di prezzo opzionali" (art. 23 del Regolamento cit.)

Consiglio di Stato, sezione VI, ordinanza 31 dicembre 2018, n. 7299 – Pres. Santoro, Est. Ponte

Trasporto aereo – Supplementi di prezzo – Obbligo di chiarezza e di trasparenza – Pratiche commerciali scorrette – Rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia UE.

Vanno rimesse alla Corte di giustizia UE le seguenti questioni pregiudiziali:

a) *se il disposto dell'articolo 23, paragrafo 1, secondo periodo, del regolamento CE n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione dei servizi aerei nella comunità, debba essere interpretato nel senso che le voci concernenti gli oneri di web check-in, di "tariffa amministrativa" per acquisto con carta di credito, gravanti sul prezzo dei biglietti stessi, nonché quelli derivanti dall'applicazione dell'i.v.a. alle tariffe ed ai supplementi facoltativi per i voli nazionali, rientrano nella categoria dei supplementi di prezzo inevitabili, prevedibili ovvero opzionali;*

b) *se il disposto dell'articolo 23, paragrafo 1, quarto periodo, del regolamento n. 1008/2008 debba essere interpretato nel senso che con il termine opzionale si intende ciò che possa essere evitato dalla maggioranza dei consumatori.*

(1) I. – Con l'ordinanza in rassegna il Consiglio di Stato si rivolge alla Corte di giustizia UE per avere lumi interpretativi sulle norme del Regolamento comunitario n. 2008/1008/CE (concernente i servizi aerei nella Unione europea) che impongono alle compagnie aeree, nella fase di vendita dei biglietti anche *on-line*, gli obblighi di chiarezza e di trasparenza nell'indicazione del prezzo finale. I dubbi interpretativi sollevati, in particolare, si riferiscono alle nozioni di "supplementi di prezzo inevitabili e prevedibili" e di "supplementi di prezzo opzionali", di cui all'art. 23 del Regolamento cit. (a norma del quale "Il prezzo finale da pagare è sempre indicato e include tutte le tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione" e "I supplementi di prezzo opzionali sono comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione e la loro accettazione da parte del passeggero deve avvenire sulla base dell'esplicito consenso dell'interessato («opt-in»)): si tratta di nozioni che possono risultare decisive allorché, da parte del giudice, debba valutarsi l'eventuale sussistenza di una

“pratica commerciale scorretta” posta in atto da una compagnia all’atto della vendita al pubblico di biglietti aerei.

Proprio questo era l’oggetto della controversia che ha originato il rinvio pregiudiziale:

- una compagnia aerea era stata riconosciuta responsabile, dall’A.g.c.m.– Autorità garante per la concorrenza ed il mercato, di cinque distinte “pratiche commerciali scorrette”, avuto riguardo alle modalità di presentazione dei prezzi dei biglietti aerei nell’ambito del suo sistema di prenotazione *on-line*: di conseguenza, le erano state irrogate alcune sanzioni amministrative pecuniarie per altrettante “*pratiche commerciali ingannevoli*” ai sensi degli artt. 20, comma 2, e 21, comma 1, del d.lgs. n. 206 del 2005 (c.d. codice del consumo). Le sanzioni sono state quindi impugnate dinanzi al giudice amministrativo;
- il T.a.r. per il Lazio, sezione I, con sentenza 12 aprile 2012, n. 3318 (in *Giurisdiz. amm.*, 2012, II, 706), ha accolto parzialmente il ricorso, ossia con riferimento solo ad alcune delle sanzioni irrogate dall’Autorità, respingendolo tuttavia con riguardo alle sanzioni più alte e più rilevanti tra quelle irrogate, quelle cioè relative *i*) alla riscontrata ingannevolezza dei messaggi pubblicitari sulle effettive condizioni e limitazioni dei servizi proposti, e *ii*) alla riscontrata scorrettezza con cui erano presentati i prezzi applicati nel sistema di prenotazione presente sul sito Internet, in violazione dell’art. 23 del Regolamento comunitario;
- su quest’ultimo fronte il T.a.r. (aderendo alla valutazione dell’A.g.c.m.) aveva stigmatizzato il comportamento della compagnia aerea che qualificava come “*oneri facoltativi*” alcuni elementi di costo (*web check-in* e “tariffa amministrativa” applicata per i pagamenti con determinate carte di credito) che, al contrario, rivestivano natura obbligatoria (si configuravano, cioè, come necessari per completare l’acquisto del biglietto); tale, in particolare, doveva ritenersi anche l’imposizione di una “tariffa amministrativa” che maggiorava il prezzo finale nel caso in cui l’acquisto fosse effettuato mediante carte di credito diverse da quella “preferita” dalla compagnia;
- nella motivazione di rigetto il T.a.r. per il Lazio aveva, in particolare, osservato che “*In tema di pratiche commerciali scorrette e di messaggi pubblicitari ai clienti di compagnie aeree, in ipotesi di vendita di biglietti a prezzo ribassato, se non è possibile stabilire quanti posti scontati verranno messi a disposizione per una determinata tratta nel periodo interessato, il professionista non può far intendere l’esatto opposto bensì deve fornire al consumatore notizie certe, pur nella necessaria sintesi, o limitarsi a un generico riferimento a tariffe scontate per un determinato periodo, senza altre puntualizzazioni*”. E, quanto all’interpretazione dell’art. 23 del Regolamento comunitario, rilevante ai fini di apprezzare la pratica scorretta consistente nell’imporre un sovrapprezzo a seconda della carta di credito utilizzata, il T.a.r. aveva precisato che tale norma

“è finalizzata a garantire assoluta trasparenza sul prezzo dei biglietti aerei sin dal momento in cui l’interessato ha deciso di avviare la transazione”: una trasparenza che, secondo il T.a.r., *“senza necessità di un rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell’Unione”*, dovrebbe essere intesa non in astratto (in modo, cioè, da avallare la possibilità *“che un compratore possa disporre, o munirsi, di un particolare titolo di credito per poter poi avviare, a distanza di tempo, una determinata tipologia di transazione commerciale evitando così un certo supplemento”*), quanto piuttosto in concreto (nel senso, quindi, di salvaguardare la *“ragionevole possibilità, per un normale compratore, il quale avvia una specifica transazione commerciale, di evitare quel particolare aggravio”*).

II. – Nell’esaminare l’appello della compagnia aerea (riunito, peraltro, a quello proposto dall’A.g.c.m. avverso la parte della sentenza di primo grado sfavorevole all’Autorità), il Consiglio di Stato offre anzitutto una ricostruzione del concetto normativo di *“pratica commerciale scorretta”*, per poi prospettare i dubbi interpretativi sul diritto dell’Unione. Di seguito, in sintesi, i principali passaggi dell’ordinanza di rimessione:

- a) nel porre il generale divieto di *“pratiche commerciali scorrette”* (concernente i comportamenti, o anche le omissioni, del professionista che siano oggettivamente *“correlati”* alla *“promozione, vendita o fornitura”* di beni o servizi a consumatori, e posti in essere anteriormente, contestualmente o anche posteriormente all’instaurazione dei rapporti contrattuali), l’art. 20 del codice del consumo ha conferito attuazione alla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 11 maggio 2005, n. 2005/29/CE, avente l’obiettivo di garantire *“un elevato livello comune di tutela dei consumatori procedendo ad un’armonizzazione completa delle norme relative alle pratiche commerciali sleali delle imprese, ivi compresa la pubblicità sleale, nei confronti dei consumatori”*;
- b) ai sensi dell’art. 20, comma 2, del codice, una pratica commerciale è scorretta se *“è contraria alla diligenza professionale”* ed *“è falsa o idonea a falsare in misura apprezzabile il comportamento economico, in relazione al prodotto, del consumatore medio che raggiunge o al quale è diretta o del membro medio di un gruppo qualora la pratica commerciale sia diretta a un determinato gruppo di consumatori”*, con le due sottocategorie delle *“pratiche ingannevoli”* (di cui agli artt. 21 e 22) e delle *“pratiche aggressive”* (di cui agli artt. 24 e 25);
- c) con specifico riguardo alle *“pratiche ingannevoli”* (che sono quelle rilevanti per la fattispecie da decidere), il Consiglio di Stato precisa quali sono le circostanze che, se presenti cumulativamente, determinano il *“carattere ingannevole”* di una pratica commerciale:

- c1) quando il professionista fornisca informazioni false o che, in linea di principio, ingannino o possano ingannare il consumatore medio, in particolare quanto alla natura o alle caratteristiche principali di un prodotto o di un servizio, in tal modo inducendolo ad *“adottare una decisione di natura commerciale che non avrebbe adottato in assenza di tale pratica”*;
- c2) con riguardo alle condotte omissive, quando vengono taciute *“informazioni rilevanti di cui il consumatore medio ha bisogno”* per prendere una decisione consapevole (art. 22)
- c3) peraltro – precisa l’ordinanza – in tutte le ipotesi in cui la pratica commerciale integri gli estremi di un *“invito all’acquisto”* (ivi comprese le comunicazioni commerciali), debbono considerarsi sempre e comunque *“rilevanti”* le informazioni relative alle *“caratteristiche principali del prodotto”* (art. 22, comma 4, lett. *a*), del codice del consumo; cfr. anche l'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva europea): in assenza di tali informazioni, un invito all'acquisto si considera quindi ingannevole (cfr. Corte di giustizia UE, sentenza 12 maggio 2011, C-122/10, *Ving Sverige*, punto 24, in *Foro it.*, 2011, IV, 336);
- d) passando al diritto euro-unitario, il Consiglio di Stato ricorda la pregressa giurisprudenza della Corte di giustizia UE sull’art. 23 del Regolamento n. 1008 del 2008:
 - d1) tale disposizione va intesa nel senso che, nell'ambito di un sistema di prenotazione elettronica, *“il prezzo finale da pagare deve essere precisato ad ogni indicazione dei prezzi dei servizi aerei, ivi compresa la loro prima indicazione”* e che tale prezzo finale deve essere altresì precisato *“non solo per il servizio aereo selezionato dal cliente, bensì parimenti per ogni singolo servizio aereo di cui sia esposta la tariffa”* (così Corte di giustizia UE, sez. V, sentenza 15 gennaio 2015, C-573/13, *Air Berlin*, in *Dir. trasporti*, 2015, 451, con nota di ZAMPELLA, in *Riv. dir. navigaz.*, 2015, 352, con nota di CLARONI, ed in *Dir. maritt.*, 2016, 74, con nota di PERONI);
 - d2) la norma in questione, in combinato disposto con l'articolo 2, punto 18, del medesimo Regolamento, va interpretata nel senso che, nell'indicare le tariffe aeree passeggeri per i servizi aerei intracomunitari, i vettori aerei che non esprimono tali tariffe in euro sono tenuti ad optare per una valuta locale obiettivamente collegata con il servizio proposto (così Corte di giustizia UE, sez. V, sentenza 15 novembre 2018, C-330/17, *Germanwings GmbH*, in *Diritto & Giustizia*, 15 novembre 2018, con nota di I.L. NOCERA,

Biglietti aerei: se non in euro, le tariffe devono essere indicate nella valuta del luogo di partenza o di arrivo);

- d3) il prezzo da pagare per il trasporto dei bagagli registrati dei passeggeri aerei può costituire un supplemento di prezzo opzionale, ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 1, del Regolamento n. 1008 del 2008, dato che un simile servizio non può essere considerato come obbligatorio o indispensabile per il trasporto di detti passeggeri; invece, per quanto riguarda i bagagli non registrati, vale a dire i bagagli a mano, la Corte ha rilevato che, in linea di principio, tali bagagli devono essere considerati un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri e che il trasporto di questi non può, conseguentemente, essere sottoposto ad un supplemento di prezzo, a condizione che tali bagagli a mano posseggano taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni, e soddisfino le prescrizioni applicabili in materia di sicurezza (cfr. Corte di giustizia UE, sez. V, sentenza 18 settembre 2014, C-487/12, *Vueling Airlines SA*, in *Quotid. giur.*, 2014, con nota di BOVINO, in *Dir. trasporti*, 2015, 435, con nota di BOCCHESI, ed in *Riv. dir. navigaz.*, 2015, 329, con nota di ERBA);
- d4) la nozione di "supplementi di prezzo opzionali", di cui all'art. 23, par. 1, ultimo periodo, dev'essere interpretata nel senso che include i prezzi, connessi con il viaggio aereo, di prestazioni come l'assicurazione sull'annullamento del viaggio, fornite da una parte diversa dal vettore aereo e fatturate al cliente dal venditore del viaggio unitamente alla tariffa del volo, nel contesto del prezzo complessivo (Corte di giustizia UE, sez. III, sentenza 19 luglio 2012, C-112/11, *ebookers.com Deutschland GmbH*, in *Foro it.*, 2012, IV, 373, nonché in *Guida al dir.*, 2012, 32, 106, con nota di CASTELLANETA, in *Obbl. e contr.*, 2012, 872, con nota di PAGLIANTINI, ed in *Dir. comunitario e scambi internaz.*, 2012, 677, con nota di FORNI);
- d5) peraltro, nell'ambito di una diversa questione sollevata da un'associazione di consumatori, un'altra sezione della stessa Corte ha concluso nel senso che, nel pubblicare le loro tariffe passeggeri, le compagnie aeree devono precisare separatamente gli importi dovuti dai clienti per le tasse, i diritti aeroportuali nonché gli altri diritti, tasse e supplementi e non possono includere, nemmeno parzialmente, tali elementi nella tariffa passeggeri (cfr. Corte di giustizia UE, sez. IV, sentenza 6 luglio 2017, C-290/16, *Air Berlin plc & (ampersand) Co. Luftverkehrs KG*, in *Dir. trasporti*, 2018, 125, con nota di LENZONI MILLI, ed in *Dir. maritt.*, 2017, 1014, con nota di LAMPERTICO);

- e) con riguardo, tuttavia, alla specifica questione oggetto di giudizio, il Collegio rimettente osserva che manca, allo stato, una giurisprudenza europea già formatasi, *“con la conseguente assenza dei peculiari presupposti – giurisprudenza consolidata e assenza di ogni ragionevole dubbio sulla corretta interpretazione della norma – necessari al fine di ritenere non sussistente l’obbligo di rinvio pregiudiziale”*, pur non mancando di evidenziare (ai sensi del punto 17 delle raccomandazioni della Corte di giustizia, che invita il giudice del rinvio ad indicare sinteticamente il proprio punto di vista sulla risposta da dare alle questioni pregiudiziali sottoposte) che, *“allo stato, l’interpretazione e conseguente applicazione della disciplina in questione fatta propria dall’Autorità – e condivisa in parte qua dal Giudice di prime cure – parrebbe coerente alla lettera ed allo spirito della norma comunitaria”*; ciò, avuto riguardo alle seguenti considerazioni:
- e1) con riferimento a tutte le possibili voci di spesa per l’utente, l’art. 23 del Regolamento euro-unitario pare perentorio nell’imporre che il prezzo chiesto al consumatore *“deve essere chiaro fin dall’inizio ed unico nella relativa determinazione anteriore alla fase di effettivo pagamento; in quest’ultimo momento l’utente deve essere pienamente consapevole degli oneri richiesti”*;
 - e2) con riferimento alle singole voci oggetto di contestazione in giudizio, tale norma pare non ammettere l’imposizione di un sovrapprezzo per l’uso di specifiche carte di credito; qui il Consiglio di Stato richiama, a sostegno, la giurisprudenza nazionale che *“ha già avuto modo di richiamare la disciplina di cui alla Direttiva 2007/64/CE (servizi di pagamento nel mercato interno), recepita dal d.lgs. n. 11 del 2010, che ha introdotto il c.d. divieto di payment card surcharge in base al quale il beneficiario non può applicare spese al pagatore per l’utilizzo di un determinato strumento di pagamento. Questo divieto è ribadito dagli artt. 21, comma 4 bis (pratiche scorrette) e 62 del c.d. codice consumo”*;
 - e3) in termini più ampi, nell’ambito di un sistema di prenotazione elettronico, afferma il Giudice rimettente che *“il prezzo finale da pagare deve essere indicato già alla prima esposizione dei prezzi relativi a servizi aerei”*, con richiamo alla giurisprudenza euro-unitaria secondo cui, *“ai fini dell’interpretazione di una disposizione di diritto dell’Unione, si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte”* (cfr. Corte di giustizia UE, sentenza 19 luglio 2012, *ebookers.com Deutschland*, cit., punto 12 e giurisprudenza ivi citata);
 - e4) la giurisprudenza della Corte di giustizia UE ha sentenziato che, secondo quanto prescritto dall’art. 23 cit., il vettore aereo deve indicare con

chiarezza, in fase di prenotazione, sia il prezzo finale e totale del biglietto, sia il prezzo delle singole voci che lo compongono (così la sentenza n. 290 del 2017, *Air Berlin*, cit.), quella norma imponendo obblighi di informazione e di trasparenza per quanto riguarda, in particolare, le condizioni applicabili alle tariffe dei passeggeri, il prezzo finale da pagare, le tariffe aeree passeggeri e gli elementi di prezzo inevitabili e prevedibili che si aggiungono ad esso, nonché i supplementi opzionali di prezzo relativi a servizi che completano lo stesso servizio aereo (cfr. la sentenza n. 487 del 2014, *Vueling Airlines*, cit., punto 32), in definitiva derivandone il principio secondo cui *“all’acquisto di un biglietto, il cliente deve pagare un prezzo definitivo e non provvisorio”*;

- e5) in tale quadro – precisa il Consiglio di Stato – la norma va interpretata nel senso che, *“nel pubblicare le loro tariffe passeggeri, i vettori aerei devono precisare separatamente gli importi dovuti dai clienti per le tasse, i diritti aeroportuali nonché gli altri diritti, tasse e supplementi di cui all’articolo 23, paragrafo 1, terzo periodo, lettere da b) a d), di detto regolamento, e non possono, pertanto, includere, nemmeno parzialmente, tali elementi nella tariffa passeggeri, di cui all’articolo 23, paragrafo 1, terzo periodo, lettera a), del regolamento stesso”*;
- e6) assume allora rilievo determinante, nel caso di specie, la qualificazione dei costi in contestazione: e, secondo il Consiglio di Stato, i costi previsti per il *webcheck-in* e per l’applicazione dell’I.V.A. andrebbero qualificati, conformemente a quanto ritenuto dall’Autorità e dalla sentenza appellata, come costi non facoltativi; quanto, poi, ai costi previsti per l’utilizzo, in fase di transazione commerciale, di determinate carte di credito, essi costituirebbero *“un supplemento che viene automaticamente aggiunto al prezzo totale nella misura in cui il passeggero, al termine della procedura, scelga una modalità di pagamento diversa dalla specifica carta di credito prepagate prescelta dalla stessa compagnia aerea”*.

III. – Per completezza, in argomento si segnala quanto segue:

- f) l’art. 23 del regolamento CE n. 1008 del 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (che costituisce il risultato di una trasfusione normativa, in un unico testo, con alcuni adeguamenti, dei precedenti regolamenti comunitari nn. 2407, 2408 e 2409 del 1992 in materia, rispettivamente, di rilascio delle licenze ai vettori aerei, di accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie e di tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci), detta disposizioni volte a garantire la massima

trasparenza per il cliente del vettore aereo, imponendo, in particolare, l'esplicito consenso dell'acquirente per quanto riguarda la fruizione di servizi opzionali e dei relativi supplementi di prezzo, specialmente per le transazioni che avvengono *on-line*;

- g) la necessità di un esplicito consenso preventivo per i pagamenti supplementari è stata poi sancita, a livello generale, dall'art. 22 della direttiva n. 2011/83/UE (concernente i diritti dei consumatori), con riferimento cioè a tutti i contratti di vendita e di servizio che vedono coinvolto in veste di acquirente un consumatore come controparte di un professionista; qui, in particolare, si dispone che *“Prima che il consumatore sia vincolato dal contratto o dall'offerta, il professionista chiede il consenso espresso del consumatore per qualsiasi pagamento supplementare oltre alla remunerazione concordata per l'obbligo contrattuale principale del professionista. Se il professionista non ottiene il consenso espresso del consumatore ma l'ha dedotto utilizzando opzioni prestabilite che il consumatore deve rifiutare per evitare il pagamento supplementare, il consumatore ha diritto al rimborso di tale pagamento”*;
- h) secondo la giurisprudenza comunitaria, la nozione di *“supplementi di prezzo opzionali”*, di cui all'art. 23, par. 1, quarto periodo, del regolamento CE n. 1008 del 2008, deve essere intesa nel senso di includere tutti i prezzi che siano connessi a quello per il viaggio aereo (come, ad es., quello per l'assicurazione sull'annullamento del viaggio, fornite da una parte diversa dal vettore aereo e fatturate al cliente dal venditore del viaggio unitamente alla tariffa del volo, nel contesto del prezzo complessivo: così Corte di giustizia UE, sentenza 19 luglio 2012, *ebookers.com Deutschland*, cit., richiamata dall'ordinanza di rimessione qui in rassegna);
- i) quanto all'altra nozione che viene in rilievo nell'ordinanza di rimessione qui in rassegna, ossia quella di *“prezzo finale da pagare”* (che, a norma dell'art. 23 del regolamento CE cit., secondo periodo, deve includere *“tutte le tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione”*), la giurisprudenza comunitaria ha precisato quanto segue:
- i1) nell'ambito di un sistema di prenotazione elettronica, *“il prezzo finale da pagare deve essere precisato ad ogni indicazione dei prezzi dei servizi aerei, ivi compresa la loro prima indicazione”*: così Corte di giustizia UE, sentenza 15 gennaio 2015, *Air Berlin*, cit., che – nel stigmatizzare il sistema di prenotazione *on-line* di una compagnia aerea il quale, in caso di più collegamenti aerei, forniva soltanto il prezzo finale del volo selezionato nel suo insieme, senza un'indicazione analitica del prezzo di ogni singolo

collegamento – ha preso le mosse dalla *ratio* sottesa alla normativa euro-unitaria, volta a garantire che i clienti possano operare un raffronto effettivo dei servizi aerei praticati dai vari vettori, ed evidenziando la lettera dell'art. 23 del Regolamento cit., il quale richiede espressamente che il prezzo da pagare debba essere precisato “*sempre*”, ossia senza distinzioni fra il momento in cui il prezzo venga indicato per la prima volta, il momento in cui il cliente selezioni un volo determinato o, ancora, il momento della conclusione definitiva del contratto;

- i2) *“l’obiettivo di informazione e di trasparenza dei prezzi non sarebbe conseguito se l’art. 23, par. 1, terzo periodo, del regolamento 1008/2008 dovesse essere interpretato nel senso che esso offre ai vettori aerei la scelta tra includere le tasse, i diritti aeroportuali, gli altri diritti, tasse o supplementi nella tariffa aerea passeggeri oppure indicare separatamente tali voci”*, finendo altrimenti per *“privare detta disposizione di qualsivoglia effetto utile”* (cfr. la sentenza del 6 luglio 2017, *Air Berlin*, cit., punti 31 e 32);
- i3) più in generale, la Corte di giustizia ha posto in relazione la norma di cui all'art. 23 del regolamento del 2008 con quella, immediatamente precedente, di cui all'art. 22, paragrafo 1, relativo alla libertà in materia di tariffe (che recita: *“I vettori aerei comunitari e, per reciprocità, i vettori aerei dei paesi terzi fissano liberamente le tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei intracomunitari, fatto salvo quanto disposto all’articolo 16, paragrafo 1”*): quest’ultima disposizione, ha quindi precisato la Corte, deve ritenersi *“completat[a] dall’articolo 23, paragrafo 1, diretto a garantire, in particolare, l’informazione e la trasparenza dei prezzi dei servizi aerei da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e che, pertanto, contribuisce ad assicurare la tutela del cliente che fa ricorso a detti servizi”* (così la sentenza 18 settembre 2014, *ebookers.com Deutschland*, cit., punto 13, nella quale, poi, al punto 33, si afferma che *“Nonostante il fatto che l’articolo 23, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008 non contempra espressamente la determinazione del prezzo del trasporto dei bagagli, si deve ritenere che gli obblighi previsti da tale disposizione coprano anche tale determinazione, tenuto conto, in particolare, dell’obiettivo di effettiva comparabilità dei prezzi dei servizi aerei enunciato al considerando 16 di tale regolamento”*);
- j) per la nostra giurisprudenza interna, cfr. le sentenze del T.a.r. per il Lazio, sez. I, 20 gennaio 2010, n. 633, nonché del Cons. Stato, sez. VI, 30 giugno 2011, n. 3897 (in *Foro amm.- Cons. Stato*, 2011, 2118), le quali hanno avallato la legittimità di un provvedimento con cui l’Autorità garante della concorrenza e del mercato aveva considerato scorretta la pratica commerciale concernente l’offerta, da parte di

una compagnia aerea, di un ulteriore servizio, diverso da quello di trasporto, inerente la polizza assicurativa opzionale (in relazione alla quale l'utente, nel processo di prenotazione elettronico del biglietto, veniva automaticamente indirizzato alla sottoscrizione di tale servizio, già preselezionato, salvo l'esercizio del c.d. *opt out* mediante spunta): in entrambi i gradi di giudizio si rilevava che, quantunque la previsione di cui al citato art. 23 sia testualmente riferita ai supplementi di prezzo e non anche a servizi accessori — come quello, per l'appunto, relativo all'assicurazione facoltativa —, la stessa deve ritenersi espressione di un principio generale volto a sancire l'esigenza di chiarezza e di trasparenza dell'informazione al consumatore, estensibile a tutte le variabili in grado di incidere sul costo complessivo del trasporto aereo gravanti sul consumatore, e quindi anche ai servizi complementari opzionali, quale l'adesione ad una polizza assicurativa;

k) in materia di responsabilità del vettore aereo per mancato trasporto, alla luce del regolamento CE n. 261 del 2004 (*“Regolamento 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 che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91”*), cfr. da ultimo:

k1) Corte di giustizia UE, sez. VIII, sentenza 11 maggio 2017, C-302/16, *Krijgsman* (in *Foro it.*, 2017, IV, 345), secondo cui *“L'art. 5, par. 1, lett. c), e l'art. 7 del regolamento (Ce) 261/2004 devono essere interpretati nel senso che il vettore aereo operativo è tenuto a pagare la compensazione pecuniaria di cui a tali disposizioni in caso di cancellazione del volo che non è stata oggetto di una comunicazione ai passeggeri almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, anche qualora tale vettore abbia informato di tale cancellazione, almeno due settimane prima di tale orario, l'agente di viaggio tramite il quale il contratto di trasporto è stato stipulato con il passeggero interessato e quest'ultimo non sia stato informato da tale agente entro detto termine”*;

k2) Corte di giustizia UE, sez. III, sentenza 4 luglio 2018, C-532/17, *Wirth c. Thomson Airways Ltd* (in *Foro it.*, 2018, IV, 399, ed in *Guida al dir.*, 2018, 31, 96, con nota di CASTELLANETA), concernente l'ipotesi del c.d. *wet lease*, che ricorre quando un vettore aereo, pur avendo venduto il biglietto a proprio nome, effettua il volo servendosi dell'aeromobile e dell'equipaggio presi a noleggio da un'altra compagnia: in questo caso, secondo la Corte, le rimostranze del passeggero a fronte di cancellazioni e ritardi vanno indirizzate soltanto nei confronti del primo (così la massima: *“La nozione di «vettore aereo operativo» di cui al regolamento (Ce) 261/2004 e, segnatamente, all'art. 2, lett. b), del medesimo deve essere*

interpretata nel senso che non ricomprende il vettore aereo il quale, al pari di quello di cui trattasi nel procedimento principale, dia in noleggio ad altro vettore aereo l'apparecchio unitamente al relativo equipaggio nell'ambito di un contratto di noleggio di aeromobile comprensivo di equipaggio («wet lease»), senza assumere la responsabilità operativa dei voli, compreso il caso in cui la conferma della prenotazione di un posto su un volo rilasciata ai passeggeri indichi che il volo stesso è effettuato dal primo vettore»);

- k3) la Corte di Lussemburgo ha altresì stabilito che la collisione tra un aeromobile ed un volatile, sebbene rientri nella nozione di “circostanze eccezionali” (cfr. art. 5, par. 3, del regolamento n. 261 del 2004: “*Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso*”), non può essere invocata per giustificare la cancellazione o il ritardo prolungato del volo, allorché essi derivino dalla circostanza che il vettore aereo ha fatto ricorso ad un esperto di sua scelta al fine di effettuare nuovamente le verifiche di sicurezza richieste da una collisione con un volatile, dopo che queste sono state già effettuate da un esperto autorizzato in forza delle normative applicabili (così Corte di giustizia UE, sentenza 4 maggio 2017, causa C-315/15, *Pešková e Peška*, in *Guida al dir.*, 2017, 23, 96, con nota di MEZZACAPO, ed in *Dir. trasporti*, 2017, 973, con nota di CORONA);
- l) sulle pratiche commerciali scorrette del vettore ferroviario, si fa rinvio alla seguente vicenda, originata da un provvedimento sanzionatorio dell'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato:
- 11) A.g.c.m., provvedimento del 16 ottobre 2008, n. 18997 (in *Foro it.*, 2010, III, 47), secondo cui, alla luce della disciplina del codice del consumo, configurano ipotesi di pratica commerciale scorretta sia “*il riconoscimento e la corresponsione di un bonus da parte del vettore ferroviario in caso di ritardi dei treni, con modalità tali da rendere disagevole o impossibile l'erogazione ai consumatori della somma corrispondente ad una parte del prezzo del biglietto*”, sia “*la pratica commerciale con cui il vettore ferroviario offre soltanto tramite call center alcuni servizi di assistenza ai consumatori, imponendo un sovrapprezzo particolarmente oneroso alle chiamate*”, sia quella “*con cui il vettore ferroviario utilizza, per indicare le categorie di treni, denominazioni idonee a confondere il consumatore circa le caratteristiche che le differenziano*”, sia infine quella consistente nell'omissione di “*informazioni rilevanti circa*

la data di scadenza dei punti accumulati dai consumatori che partecipano a un programma di fidelizzazione della clientela”;

- 12) T.a.r. per il Lazio, sezione I, sentenza 19 giugno 2009, n. 5807 (in *Foro it.*, 2010, III, 141), che ha annullato detto provvedimento, in quanto *“non assistito da adeguata motivazione”* ed affermandone, tra l’altro, l’illegittimità laddove l’Autorità aveva *“quantificato la sanzione amministrativa pecuniaria in modo sproporzionato, considerando particolarmente gravi, anziché gravi, le condotte”* ivi sanzionate;
- 13) A.g.c.m., provvedimento del 18 marzo 2010, n. 20906 (in *Foro it.*, 2010, III, 648, con nota di PALMIERI, cui si rinvia per ulteriori approfondimenti in tema), col quale l’Autorità, dopo il giudizio di annullamento del T.a.r. per il Lazio, si è nuovamente pronunciata sulla medesima fattispecie, quantificando diversamente le sanzioni pecuniarie mediante abbattimento della somma originaria, all’incirca, del cinquanta per cento;
- m) sulle pratiche commerciali scorrette dell’operatore bancario, cfr. T.a.r. per il Lazio, sez. I, sentenza 6 aprile 2009, n. 3692 (in *Foro it.*, 2010, III, 141), secondo cui *“Posto che: a) non poteva pretendersi, da parte dell’operatore bancario, una condotta diversa da quella attuata a fronte del complesso delle disposizioni normative in materia di portabilità dei mutui; b) non sussistono elementi per configurare la condotta alla stregua di una vera e propria «pratica»; è illegittimo il provvedimento con il quale l’Autorità garante della concorrenza e del mercato ha addebitato a una banca la pratica commerciale scorretta consistente nell’impedire o rendere onerosa per i consumatori, già titolari di mutuo ipotecario, l’effettuazione della portabilità”*;
- n) quanto alle pratiche commerciali scorrette degli operatori di telefonia mobile, cfr. T.a.r. per il Lazio, sez. I, sentenza 21 settembre 2009, n. 9083 (in *Foro it.*, 2010, III, 140), secondo cui *“È legittimo, nella parte in cui accerta la sussistenza dell’infrazione contestata, il provvedimento con il quale l’Autorità garante della concorrenza e del mercato ha ritenuto scorretta la pratica commerciale posta in essere da un fornitore di servizi interattivi per la telefonia mobile, consistente nella pubblicizzazione di un servizio in abbonamento attraverso un sito Internet, senza fornire con modalità grafiche adeguate le informazioni circa le sue reali caratteristiche, e nella relativa procedura di disattivazione”*, trattandosi, nella specie, di una sanzione amministrativa pecuniaria irrogata *“in modo sproporzionato, a fronte di una violazione caratterizzata da una gravità notevolmente attenuata”*, aggiungendosi che il giudice amministrativo non può provvedere ad una diretta quantificazione della sanzione, potendosi solo limitare a prescrivere all’autorità di fissare l’importo base in misura significativamente diversa da quella quantificata nel provvedimento impugnato;

- o) in tema di divieto di “*payment card surcharge*”, cui si riferisce l’ordinanza qui in rassegna in un suo passaggio, si consideri quanto segue:
- o1) tale divieto è stato introdotto, nel nostro ordinamento, con l’art. 3, comma 4, del d.lgs. n. 11 del 2010, in sede di recepimento della direttiva n. 2007/64/CE, relativa ai servizi di pagamento nel mercato interno, prevedendosi che “*Il beneficiario [ossia “il soggetto previsto quale destinatario dei fondi oggetto dell’operazione di pagamento”, n.d.r.] non può applicare a carico del pagatore spese relative all’utilizzo di strumenti di pagamento*”; successivamente, l’art. 62, comma 1, del codice del consumo (nella formulazione introdotta dall’art. 1, comma 1, del d.lgs. n. 21 del 2014) ha richiamato questa disposizione sancendo che “*i professionisti non possono imporre ai consumatori, in relazione all’uso di determinati strumenti di pagamento, spese per l’uso di detti strumenti, ovvero nei casi espressamente stabiliti, tariffe che superino quelle sostenute dal professionista*”. Inoltre, con il decreto-legge n. 179 del 2012, convertito in legge n. 221 del 2012, è stato aggiunto un nuovo comma 4-bis all’art. 21 del codice del consumo il quale prevede che “*E’ considerata, altresì, scorretta la pratica commerciale che richieda un sovrapprezzo dei costi per il completamento di una transazione elettronica con un fornitore di beni o servizi*”;
 - o2) in giurisprudenza, per l’applicazione del divieto di *payment card surcharge*, cfr., da ultimo, Consiglio di Stato, sez. VI, sentenza 3 gennaio 2019, n. 78, concernente la situazione peculiare in cui il sovrapprezzo era stato imposto da un’amministrazione pubblica in sede di erogazione di un servizio (si trattava dell’A.C.I.– *Automobile Club d’Italia* che applicava una maggiorazione per l’uso di carte di credito per il pagamento *on-line* del bollo auto, tramite il servizio denominato *Bollonet*; questa sentenza ha ribaltato il giudizio di primo grado in cui si era ritenuto che tale maggiorazione fosse illegittima: cfr. T.a.r. per il Lazio, sezione I, sentenza 17 gennaio 2018, n. 565, in *Diritto & Giustizia*, 26 gennaio 2018, con nota di G. MILIZIA, *Confermata la maximulta all’ACI per i costi ultronei del servizio Bollonet*);
- p) in dottrina, in generale, sul principio del consenso espresso per i pagamenti supplementari, cfr. M. CASORIA, *La direttiva sui diritti dei consumatori (direttiva 25 ottobre 2011 n. 2011/83/Ue) - Frammenti di un regime protettivo a vocazione generale*, in *Foro it.*, 2012, V, 190; sui contratti di trasporto aereo in generale, sulla Convenzione di Montreal, sul trasporto aereo disciplinato dal diritto UE e sulla responsabilità del vettore aereo, cfr. D’OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2004, X ed., 450 ss. e 469 ss.