

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Settima Sezione)

6 marzo 2025 (\*)

« Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 2, lettera g) – Articolo 3, paragrafi 2 e 3 – Diritto alla compensazione pecuniaria in caso di ritardo prolungato del volo – Ambito di applicazione – Passeggeri in possesso di una carta d'imbarco – Prova della prenotazione confermata dal vettore aereo – Passeggeri che viaggiano gratuitamente o a tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico – Volo che rientra in un viaggio "tutto compreso" finanziato da un terzo – Onere della prova del pagamento »

Nella causa C-20/24 [Cymdek] (i),

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale di Varsavia-Capitale, Varsavia, Polonia), con decisione del 24 novembre 2023, pervenuta in cancelleria il 12 gennaio 2024, nel procedimento

**M1.R.,**

**M2.R.**

contro

**AAA sp. z o.o.,**

LA CORTE (Settima Sezione),

composta da M. Gavalec (relatore), presidente di sezione, Z. Csehi e F. Schalin, giudici,

avvocato generale: R. Norkus

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per M1.R. e M2.R., da P. Mędygrał, radca prawny;
- per la AAA sp. z o.o., da K. Bień, radca prawny;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da B. Sasinowska e N. Yerrell, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

## **Sentenza**

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 2, lettera g), e dell'articolo 3, paragrafi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra M1.R. e M2.R., due passeggeri aerei (in prosieguo: i «passeggeri di cui trattasi nel procedimento principale»), e la società AAA sp. z o.o., un vettore aereo, in merito alla domanda di compensazione pecuniaria proposta da tali passeggeri, sulla base del regolamento n. 261/2004, in seguito al ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla sua destinazione finale.

## **Contesto normativo**

3 Ai sensi dei considerando 1 e 5 del regolamento n. 261/2004:

«(1) L'intervento della Comunità [europea] nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

(...)

(5) Poiché la distinzione tra servizi aerei di linea e non di linea tende ad attenuarsi, siffatta protezione dovrebbe valere non solo per i passeggeri dei voli di linea ma anche per quelli dei voli non di linea, compresi quelli dei circuiti "tutto compreso".

(...».

4 L'articolo 2 di tale regolamento, rubricato «Definizioni», recita così:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

f) "biglietto": un documento in corso di validità che dà diritto al trasporto o un titolo equivalente in forma non cartacea, compresa la forma elettronica, emesso o autorizzato dal vettore aereo o dal suo agente autorizzato;

g) "prenotazione": il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico;

(...)

j) "negato imbarco": il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati;

(...».

5 L'articolo 3 di detto regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», così dispone:

«1. Il presente regolamento si applica:

- a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;
- b) 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, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario.

2. Il paragrafo 1 si applica a condizione che i passeggeri:

a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5, si presentino all'accettazione:

– secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato,

oppure, qualora non sia indicata l'ora,

– al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata; o

b) siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo.

3. Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico. Tuttavia esso si applica ai passeggeri titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma *Frequent Flyer* o di altri programmi commerciali dei vettori aerei o degli operatori turistici.

(...)

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

(...».

### **Procedimento principale e questioni pregiudiziali**

6 La AAA, un vettore aereo che propone voli charter, ha concluso con la BBB sp. z o.o., un operatore turistico, un contratto, nell'ambito del quale la AAA ha fornito a quest'ultima voli specifici in date particolari, per i quali la BBB ha poi venduto biglietti a taluni passeggeri aerei. La BBB ha pagato i prezzi dei voli alla AAA.

7 I passeggeri di cui trattasi nel procedimento principale hanno partecipato a un viaggio «tutto compreso», che includeva un volo in partenza da Tenerife (Spagna) e a destinazione di Varsavia (Polonia), effettuato il 20 maggio 2021 e operato dalla AAA. Il contratto relativo al viaggio «tutto compreso» era stato concluso tra la CCC sp. z o.o., a nome di tali passeggeri, e la BBB. Tale volo ha accusato un ritardo all'arrivo di più di 22 ore.

8 Per dimostrare la propria legittimazione ad agire per ottenere un risarcimento a titolo del ritardo del volo in questione, i passeggeri di cui trattasi nel procedimento principale hanno presentato copie delle carte d'imbarco per tale volo. Tuttavia, la AAA ha negato la compensazione pecuniaria a tali passeggeri, per il motivo che essi non avevano dimostrato di essere in possesso di una prenotazione confermata e pagata per il volo suddetto. Infatti, secondo la AAA, il viaggio «tutto compreso» di detti passeggeri sarebbe stato pagato dalla CCC a condizioni preferenziali, cosicché i medesimi passeggeri avrebbero viaggiato gratuitamente o a tariffa ridotta, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, il che escluderebbe il diritto a una compensazione a norma di tale regolamento.

9 I passeggeri di cui trattasi nel procedimento principale ritengono che, presentando le carte d'imbarco per ottenere una compensazione siffatta, essi hanno dimostrato che possedevano una prenotazione confermata, in quanto tali carte non sarebbero state rilasciate loro in caso contrario. Peraltro, spetterebbe alla AAA dimostrare che i passeggeri suddetti abbiano viaggiato gratuitamente, e non a questi ultimi provare di aver pagato il prezzo del volo da essa operato. Comunque, poiché la AAA avrebbe ricevuto un pagamento dalla BBB per effettuare tale volo e quest'ultima avrebbe ottenuto dalla CCC, che avrebbe finanziato il viaggio «tutto compreso» di detti passeggeri, un pagamento per tale viaggio, che includeva il volo suddetto, i passeggeri di cui trattasi nel procedimento principale non avrebbero viaggiato gratuitamente. A tale riguardo, sarebbe irrilevante, alla luce dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, che lo stesso volo sia stato finanziato da tali passeggeri o da un terzo, purché non si tratti del vettore aereo.

10 Il Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale di Varsavia-Capitale, Varsavia, Polonia), che è il giudice del rinvio, nutre dubbi quanto alla questione se la presentazione di una carta d'imbarco da parte di un passeggero costituisca un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004, che indica che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico.

11 Detto giudice osserva, a tale riguardo, che i precetti derivati dalla sentenza del 21 dicembre 2021, *Azurair e a.* (C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038), non consentono di rispondere alla questione se il diritto dell'Unione autorizzi, in una situazione come quella su cui esso è chiamato a decidere, la produzione di un «altro titolo», ai sensi di tale disposizione, il quale indichi che un passeggero dispone di una prenotazione confermata per un volo, allorché la carta d'imbarco presentata da tale passeggero non contiene tutti gli elementi menzionati nella sentenza suddetta, come l'orario di arrivo del volo.

12 Peraltro, sebbene la AAA e taluni collegi delle corti d'appello polacche siano del parere che le condizioni enunciate all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento debbano essere interpretate restrittivamente, il giudice del rinvio ritiene che la carta d'imbarco sia rilasciata non a una persona a caso, bensì al passeggero titolare di una prenotazione confermata per il volo di cui trattasi, in seguito alla registrazione di tale passeggero per tale volo, mentre il numero del biglietto o della prenotazione deve essere indicato all'atto della registrazione. Dunque, fatta eccezione per talune situazioni anomale, non sussisterebbe altro modo razionale per spiegare come tale passeggero possa ottenere detta carta senza essere in possesso di una tale prenotazione.

13 Inoltre, in contrasto con la AAA e con taluni collegi delle corti d'appello polacche, il giudice del rinvio ritiene che spetti al vettore aereo provare che il volo in questione era gratuito e non limitarsi a dedurre effetti giuridici per lui favorevoli da una semplice affermazione in tal senso.

14 Peraltro, tale giudice si interroga sull'interpretazione dell'espressione «viaggia[re] gratuitamente o ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico», prevista dall'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Esso è del parere che, nel caso dei viaggi «tutto compreso», qualora un viaggio, che è stato pagato all'operatore turistico, o direttamente dai passeggeri, o da un altro ente per loro conto, comprenda un volo pagato da tale operatore al vettore aereo, tali passeggeri non viaggino «gratuitamente» ai sensi di tale disposizione.

15 Riguardo, più in particolare, alla nozione di «tariffa ridotta», ai sensi di detta disposizione, il giudice del rinvio si chiede se essa si debba interpretare nel senso che si tratta di una riduzione offerta al passeggero dal vettore aereo oppure se essa contempra anche una situazione in cui tale vettore percepisce una remunerazione conforme alle condizioni di mercato da parte dell'operatore turistico, ma quest'ultimo o un altro ente consentono ai passeggeri di partecipare al viaggio «tutto compreso» a condizioni preferenziali. Secondo tale giudice, quest'ultima interpretazione appare contraria all'obiettivo di tale regolamento ed è difficilmente applicabile tenuto conto della mancanza di criteri che consentano di determinare quali condizioni di partecipazione ad un viaggio «tutto compreso» siano da considerare preferenziali.

16 In tale contesto, il Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale di Varsavia-Capitale, Varsavia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se, ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004, la carta d'imbarco di un passeggero possa costituire un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico.

2) Se, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004, i passeggeri in possesso di una carta d'imbarco per il volo in questione debbano essere considerati, qualora non venga dimostrata alcuna particolare circostanza anomala, quali passeggeri che dispongono di una prenotazione confermata sul volo in questione.

3) Se, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004], incomba al passeggero l'onere di fornire la prova del pagamento del volo o se invece spetti al vettore dimostrare, se del caso, per sottrarsi alla propria responsabilità, che il passeggero ha viaggiato gratuitamente o ad una tariffa ridotta.

4) Se l'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, debba essere interpretato nel senso che quando un passeggero ha acquistato un viaggio “tutto compreso” presso un operatore turistico e quest'ultimo ha pagato la tariffa per il volo al vettore, il volo deve essere considerato effettuato a titolo oneroso.

5) Se l'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, debba essere interpretato nel senso che, nel caso in cui un terzo acquisti per conto dei passeggeri un viaggio “tutto compreso”, nell'ambito del quale l'operatore turistico paga al vettore aereo di voli charter una remunerazione di mercato, non si configura un'ipotesi di “passeggeri che viaggiano ad una tariffa ridotta”, indipendentemente da accordi intercorsi tra il terzo ed i passeggeri relativamente alla ripartizione delle spese».

## **Sulle questioni pregiudiziali**

### ***Sulle questioni prima e seconda***

17 Con le sue questioni prima e seconda, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 2, lettera g), e l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che la carta d'imbarco possa costituire un «altro titolo», ai sensi della prima delle due disposizioni suddette, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico, cosicché il passeggero in possesso di tale carta è reputato disporre di una «prenotazione confermata» per il volo di cui trattasi, ai sensi della seconda delle disposizioni suddette, in una situazione in cui non venga dimostrata alcuna particolare circostanza anomala.

18 Dall'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 risulta che esso si applica solo a condizione, in primo luogo, che tali passeggeri dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, in secondo luogo, che essi si presentino in tempo utile all'accettazione, salvo in caso di cancellazione del volo ai sensi dell'articolo 5 di detto regolamento. Poiché le due condizioni suddette sono cumulative, la presenza di un passeggero all'accettazione non può presumersi per il fatto che tale passeggero disponga di una prenotazione confermata sul volo in questione [v., in tal senso, sentenza del 25 gennaio 2024, *Laudamotion (Rinuncia a un volo in ritardo)*, C-474/22, EU:C:2024:73, punto 21 e giurisprudenza citata].

19 Il regolamento n. 261/2004 non definisce la nozione di «prenotazione confermata». Tuttavia, la nozione di «prenotazione» è, quanto ad essa, definita all'articolo 2, lettera g), di tale regolamento come il «fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico». Inoltre, la nozione di «biglietto», ai sensi dell'articolo 2, lettera f), del suddetto regolamento, include qualsiasi elemento cartaceo o non cartaceo che conferisca al passeggero un diritto al trasporto [v., in tal senso, sentenze del 6 ottobre 2022, *flightright (Trasporto aereo da Stoccarda a Kansas City)*, C-436/21, EU:C:2022:762, punto 21 e giurisprudenza citata, nonché del 21 dicembre 2021, *Azurair e a.*, C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038, punto 40].

20 Peraltro, riguardo alla nozione di «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004, se il passeggero aereo è in possesso di quest'ultimo, emesso dal vettore aereo o dall'operatore turistico, esso equivale a una «prenotazione», ai sensi della medesima disposizione (v., in tal senso, sentenza del 21 dicembre 2021, *Azurair e a.*, C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038, punto 42).

21 Tali nozioni, nell'interesse di un elevato livello di protezione per i passeggeri, di cui al considerando 1 di detto regolamento, devono essere interpretate estensivamente [sentenza del 6 ottobre 2022, *flightright (Trasporto aereo da Stoccarda a Kansas City)*, C-436/21, EU:C:2022:762, punto 22 e giurisprudenza citata].

22 Nel caso di specie, dal fascicolo sottoposto alla Corte risulta che i passeggeri di cui trattasi nel procedimento principale erano in possesso di carte di imbarco rilasciate dal vettore aereo, il che ha permesso loro di effettuare, presentandosi anticipatamente all'accettazione, un volo da Tenerife a destinazione di Varsavia, operato da tale vettore.

23 Come i passeggeri di cui trattasi nel procedimento principale, il governo polacco e la Commissione europea hanno affermato, in sostanza, nelle loro osservazioni scritte, la carta d'imbarco viene rilasciata al passeggero per un volo determinato, gli conferisce il diritto al

trasporto, lo autorizza a imbarcarsi nell'aereo e a prendere il volo, una volta che è stata effettuata da tale passeggero la registrazione che attesta, in particolare, il numero del biglietto o della prenotazione.

24 Ne consegue che la carta d'imbarco può costituire un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004, che attesta che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico per il volo di cui trattasi.

25 Tale conclusione non può essere infirmata dalla circostanza fatta valere dal giudice del rinvio, secondo cui la sentenza del 21 dicembre 2021, *Azurair e a.* (C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038), non consente di rispondere alla questione se la carta d'imbarco possa rientrare nella nozione di «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004, in quanto tale carta non contiene tutti gli elementi menzionati nella sentenza in parola, quali, in particolare, l'orario d'arrivo del volo di cui trattasi.

26 È vero che la Corte ha dichiarato, al punto 51 di detta sentenza, che l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che il passeggero dispone di una «prenotazione confermata», ai sensi di tale disposizione, nel caso in cui l'operatore turistico trasmetta a detto passeggero, con il quale abbia concluso un contratto, un «altro titolo», ai sensi dell'articolo 2, lettera g), del suddetto regolamento, che offra al medesimo un trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante l'indicazione dei luoghi e degli orari di partenza e di arrivo, nonché del numero di volo, e ciò anche nell'ipotesi in cui detto operatore turistico non abbia ricevuto conferma, da parte del vettore aereo interessato, per quanto riguarda gli orari di partenza e di arrivo di tale volo.

27 Tuttavia, va osservato che, contrariamente alla presente causa, nelle cause sfociate nella sentenza del 21 dicembre 2021, *Azurair e a.* (C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038), l'operatore turistico aveva trasmesso ai passeggeri informazioni sugli orari dei voli, diverse da quelle che il vettore aereo aveva a lui, da ultimo, trasmesso, mentre queste ultime informazioni non erano state trasmesse a detti passeggeri, cosicché questi ultimi disponevano soltanto delle informazioni contenute nel documento trasmesso dall'operatore turistico.

28 Peraltro, la Corte ha già dichiarato che, nel caso in cui un determinato vettore aereo imbarchi i passeggeri che dispongono di una prenotazione confermata sul volo di cui trattasi e li trasporti a destinazione, si deve ritenere che questi ultimi abbiano rispettato l'obbligo di presentarsi all'accettazione prima di tale volo (v., in tal senso, ordinanza del 24 ottobre 2019, *easyJet Airline*, C-756/18, EU:C:2019:902, punto 28).

29 Inversamente, nel caso in cui i passeggeri, come i passeggeri di cui trattasi nel procedimento principale, abbiano correttamente rispettato l'obbligo di presentarsi all'accettazione e abbiano effettuato il volo di cui trattasi muniti della relativa carta d'imbarco, si deve ritenere che essi si siano conformati all'obbligo di essere in possesso di una prenotazione confermata su tale volo.

30 Una simile conclusione è d'altronde avvalorata dall'obiettivo, enunciato al considerando 1 del regolamento n. 261/2004, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri.

31 Infatti, i passeggeri che subiscono un ritardo prolungato del proprio volo possono in tal modo beneficiare del diritto alla compensazione pecuniaria senza essere soggetti all'obbligo, inadatto alla loro situazione, consistente nel dover dimostrare successivamente, all'atto della loro richiesta di compensazione, che possedevano una prenotazione confermata sul volo ritardato sul quale essi sono

stati comunque trasportati (v., in tal senso, ordinanza del 24 ottobre 2019, *easyJet Airline*, C-756/18, EU:C:2019:902, punto 32).

32 A tale riguardo, e con riferimento all'ipotesi, evocata dalla AAA, secondo cui la carta d'imbarco potrebbe essere utilizzata, in caso di perdita da parte di una persona che ne è titolare, da un'altra persona che ha dati simili, è sufficiente constatare che, come risulta dall'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, quest'ultimo consente al vettore aereo di negare l'imbarco, segnatamente, a motivo di documenti di viaggio inadeguati.

33 Risulta da quanto precede che occorre rispondere alle questioni prima e seconda dichiarando che l'articolo 2, lettera g), e l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che la carta d'imbarco può costituire un «altro titolo», ai sensi della prima di tali disposizioni, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico, cosicché si può ritenere che il passeggero in possesso di tale carta possieda una «prenotazione confermata», ai sensi della seconda di tali disposizioni, per il volo di cui trattasi, in una situazione in cui non venga dimostrata alcuna particolare circostanza anomala.

#### *Sulle questioni da terza a quinta*

34 Con le sue questioni da terza a quinta, che occorre esaminare congiuntamente il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che non si possa ritenere che il passeggero viaggi gratuitamente o a tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico, ai sensi di tale disposizione, quando, da una parte, l'operatore turistico paga il prezzo del volo al vettore aereo operativo in conformità alle condizioni di mercato e, dall'altra, il prezzo del viaggio «tutto compreso» è pagato a tale operatore non dal passeggero suddetto, ma da un terzo. Il giudice chiede anche se spetta a detto vettore aereo provare che il passeggero di cui trattasi ha viaggiato gratuitamente o a tariffa ridotta, oppure se spetta a quest'ultimo provare di aver pagato il prezzo del volo.

35 Conformemente all'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, quest'ultimo non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico.

36 A tale riguardo, è giocoforza constatare che l'inapplicabilità di detto regolamento prevista da tale disposizione costituisce un'eccezione alla regola secondo cui il medesimo regolamento si applica, come risulta dal suo articolo 3, paragrafo 1, da una parte, ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, e, dall'altra, ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo e a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore stabilito nell'Unione europea, alle condizioni esposte al paragrafo 2 di detto articolo 3.

37 Orbene, come statuito dalla Corte, in considerazione dell'obiettivo del regolamento n. 261/2004, indicato al suo considerando 1 e consistente nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, un'eccezione alle disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri deve essere interpretata restrittivamente (sentenza del 16 gennaio 2025, *Qatar Airways*, C-516/23, EU:C:2025:21, punto 23 e giurisprudenza citata).

38 Inoltre, conformemente a una costante giurisprudenza della Corte, ai fini dell'interpretazione di una norma di diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto del tenore letterale della stessa,



ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenza del 21 novembre 2024, Mesto Rimavská Sobota, C-370/23, EU:C:2024:972, punto 25 e giurisprudenza citata).

39 È vero che la formulazione dell'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, del regolamento n. 261/2004 non consente, di per sé, di determinare se l'ambito d'applicazione di tale disposizione sia limitato alle situazioni in cui è soltanto il vettore aereo operativo ad offrire ai passeggeri la possibilità di viaggiare gratuitamente o ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico.

40 Riguardo al contesto in cui si inserisce detta disposizione, deriva dall'articolo 3, paragrafo 3, di tale regolamento, in particolare, che i passeggeri che viaggiano con biglietti emessi gratuitamente da un vettore aereo non ricadono nell'ambito di applicazione del regolamento, salvo che tali biglietti siano stati emessi nel quadro di un programma *Frequent Flyer* o di altri programmi commerciali (v., in tal senso, ordinanza del 26 novembre 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, punto 15).

41 La Corte ha già statuito a tale riguardo che l'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che tale regolamento non è applicabile a un passeggero che viaggia con un biglietto a tariffa preferenziale emesso da un vettore aereo nell'ambito di un'operazione di patrocinio di un evento, biglietto di cui possono beneficiare solo determinate persone e la cui emissione presuppone l'autorizzazione previa e individuale di detto vettore aereo (ordinanza del 26 novembre 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, punto 19).

42 Inoltre, in forza dell'articolo 3, paragrafo 5, dello stesso regolamento, quest'ultimo si applica ad ogni vettore aereo operativo che trasporta i passeggeri in partenza o a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro. La medesima disposizione precisa che, allorché un vettore aereo operativo che non abbia stipulato un contratto con il passeggero ottempera alle obbligazioni previste dal regolamento in parola, si considera che esso agisca per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero (sentenza del 26 marzo 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, punto 28 e giurisprudenza citata).

43 A tale riguardo, la Corte ha dichiarato che un passeggero di un volo ritardato di tre o più ore può proporre un ricorso per il riconoscimento di una compensazione pecuniaria ai sensi degli articoli 6 e 7 del regolamento n. 261/2004 nei confronti del vettore aereo operativo, anche se tale passeggero e tale vettore aereo non hanno stipulato tra loro alcun contratto e il volo di cui trattasi fa parte di un viaggio «tutto compreso» (v., in tal senso, sentenza del 26 marzo 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, punto 38).

44 Pertanto, considerata la responsabilità del vettore aereo operativo di versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri in caso di ritardo prolungato di un volo all'arrivo, va osservato che l'eccezione prevista dall'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, del regolamento n. 261/2004 contempla esclusivamente le situazioni in cui è il vettore aereo operativo ad autorizzare i passeggeri a viaggiare gratuitamente o a tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico.

45 Tale interpretazione è conforme all'obiettivo del regolamento n. 261/2004, che consiste nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei.

46 A tale riguardo, ai sensi del considerando 5 di tale regolamento, detta protezione dovrebbe valere non solo per i passeggeri dei voli di linea, ma anche per quelli dei voli non di linea, compresi quelli dei circuiti «tutto compreso».

47 Infatti, dai lavori preparatori di detto regolamento emerge che il legislatore dell'Unione ha avuto l'intenzione non di escludere i passeggeri il cui volo faccia parte di un viaggio «tutto compreso» dall'ambito di applicazione di tale regolamento, bensì di farli beneficiare dei diritti conferiti dal medesimo (v., in tal senso, sentenza del 26 marzo 2020, *Primer Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, punto 36).

48 Nel caso di specie, nella misura in cui l'operatore turistico ha ottenuto il corrispettivo del viaggio «tutto compreso» effettuato dai passeggeri di cui trattasi nel procedimento principale e ha pagato il prezzo del volo al vettore aereo operativo e quest'ultimo ha ricevuto una remunerazione conforme alle condizioni di mercato, occorre considerare che tali passeggeri non hanno viaggiato gratuitamente o a tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, del regolamento n. 261/2004.

49 Come risulta dalla giurisprudenza citata al punto 43 della presente sentenza, affinché i passeggeri di cui trattasi nel procedimento principale facciano valere taluni diritti nei confronti del vettore aereo operativo, è irrilevante il fatto che il prezzo del viaggio «tutto compreso» sia stato pagato non da loro, che non erano in rapporti contrattuali con tale vettore, bensì da un terzo, all'operatore turistico che ha pagato a sua volta il prezzo del volo al vettore suddetto.

50 Per quanto riguarda l'onere della prova del fatto che il passeggero abbia viaggiato gratuitamente o a tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, del regolamento n. 261/2004, va osservato che tale disposizione, senza disciplinare espressamente l'attribuzione di tale onere, istituisce, come risulta dal punto 37 della presente sentenza, un'eccezione alle disposizioni che concedono diritti ai passeggeri, escludendo il passeggero dall'ambito d'applicazione di detto regolamento.

51 Pertanto, per affrancarsi dal proprio obbligo di pagare una compensazione pecuniaria a tale passeggero, spetta al vettore aereo operativo dimostrare, secondo le modalità previste dal diritto nazionale, che il passeggero suddetto ha viaggiato gratuitamente o a tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, di detto regolamento e che, pertanto, esso non rientra nell'ambito d'applicazione di quest'ultimo.

52 Dunque, è giocoforza constatare che l'interpretazione consistente nel far gravare sui passeggeri l'onere della prova sarebbe non soltanto contraria all'obiettivo del regolamento n. 261/2004, che consiste nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei, ma anche difficile da attuare, in particolare nello specifico contesto della presente causa, in cui i passeggeri di cui trattasi nel procedimento principale hanno prenotato un viaggio «tutto compreso» presso un operatore turistico.

53 Infatti, come i passeggeri di cui trattasi nel procedimento principale e la Commissione hanno fatto valere, in sostanza, nelle loro osservazioni scritte, quando un passeggero prenota un viaggio «tutto compreso» non direttamente presso il vettore aereo operativo, ma tramite un operatore turistico, è, in genere, quest'ultimo, come nel caso di specie, ad effettuare il pagamento del prezzo del volo presso detto vettore, mentre il passeggero paga il prezzo dell'insieme del viaggio «tutto compreso», che include quello del volo. Oltre alla circostanza che detto passeggero ignora il prezzo esatto del volo pagato dall'operatore, lo stesso passeggero ha limitate possibilità di fornire la prova di aver pagato il prezzo di tale volo.

54 Da quanto precede risulta che occorre rispondere alle questioni da terza a quinta dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che non si può ritenere che il passeggero viaggi gratuitamente o a una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico, ai sensi di tale disposizione, quando, da una parte, l'operatore turistico paga il prezzo del volo al vettore aereo operativo conformemente alle condizioni di mercato e, dall'altra, il prezzo del viaggio «tutto compreso» è pagato a tale operatore non da detto passeggero, ma da un terzo. Spetta a tale vettore aereo dimostrare, secondo le modalità previste dal diritto nazionale, che detto passeggero ha viaggiato gratuitamente o ad una tariffa ridotta siffatta.

### **Sulle spese**

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

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

1) **L'articolo 2, lettera g), e l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91,**

**devono essere interpretati nel senso che:**

**una carta d'imbarco può costituire un «altro titolo», ai sensi della prima di tali disposizioni, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico, cosicché si può ritenere che un passeggero in possesso di una tale carta possieda una «prenotazione confermata», ai sensi della seconda di tali disposizioni, per il volo di cui trattasi, in una situazione in cui non venga dimostrata alcuna particolare circostanza anomala.**

2) **L'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004**

**dev'essere interpretato nel senso che:**

**non si può ritenere che un passeggero viaggi gratuitamente o a una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico, ai sensi di tale disposizione, quando, da una parte, l'operatore turistico paga il prezzo del volo al vettore aereo operativo conformemente alle condizioni di mercato e, dall'altra, il prezzo del viaggio «tutto compreso» è pagato a tale operatore non da detto passeggero, ma da un terzo. Spetta a tale vettore aereo dimostrare, secondo le modalità previste dal diritto nazionale, che detto passeggero ha viaggiato gratuitamente o ad una siffatta tariffa ridotta.**

Firme

---

\*    Lingua processuale: il polacco.

---

i Il nome della presente causa è un nome fittizio. Non corrisponde al nome reale di nessuna delle parti del procedimento.