

Le clausole vessatorie nei contratti di trasporto tra trasparenza ed enforcement

Roma, 15 ottobre 2024



Il Centro Europeo Consumatori Italia



Cofinanziato dalla CE, MiMIT e dalla Provincia Autonoma di Bolzano



Gestito da Adiconsum & Centro Tutela Consumatori e Utenti



2 uffici: Roma (sede principale) & Bolzano (ufficio transfrontaliero)



Un team di esperti composto da 9 consulenti legali, 2 addetti alla comunicazione, un addetto al Coinvolgimento degli stakeholder, un coordinatore (ufficio Bolzano) e il direttore



Le sanzioni dell'AGCM a fondamento della tutela del consumatore

Più di 42 milioni di euro nel 2023

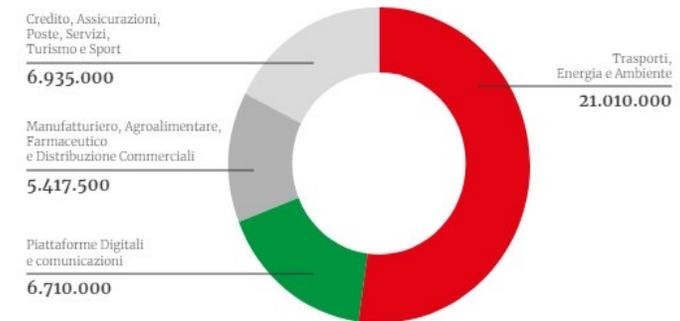


Sanzioni per esito del procedimento

PRATICHE SCORRETTE CONSUMER RIGHTS	INOTTEMPERANZE	TOTALE
32	5	37
N. Procedimenti	N. Procedimenti	N. Procedimenti
40.072.500	2.055.000	42.127.500
Sanzioni (EUR)	Sanzioni (EUR)	Sanzioni (EUR)

Il grafico che segue illustra l'incidenza, per settore economico, delle sanzioni irrogate:

Figura 2 - Sanzioni per settore economico: ripartizione percentuale



Solo una piccola percentuale per il finanziamento di progetti

Circa il 10% per le varie attività e iniziative delle associazioni dei consumatori

Iniziative a vantaggio dei consumatori - art. 148 legge n. 388 del 2000 - Triennio 2022-2024

in euro

Vigilanza, sicurezza e conformità prodotti e digitalizzazione (art. 2)	17.310.000
Educazione al consumo sostenibile e digitale (art. 3)	4.800.000
Informazione, comunicazione e rafforzamento tutele (art. 4)	11.1400.000
Iniziative per i consumatori promosse dalle Associazioni dei Consumatori (art. 5)	5.000.000
Conoscibilità prezzi e supporto al Garante per la sorveglianza dei prezzi (art. 6)	3.000.000
Rete degli Sportelli Regionali del Consumatore (art. 7)	10.000.000
Iniziative in materia di assicurazioni (art. 8)	6.500.000
Totale	57.750.000

The ECC budget, for both Rome and Bolzano offices, is around 690,000 euro per year

Il nostro ambito di competenza

Garantire un mercato interno funzionante e sicuro

- 1. Acquisti transfrontalieri:** Supporto per la risoluzione di problematiche su prodotti o servizi acquistati in altri paesi dell'UE
- 2. Diritti dei consumatori:** Informazioni sui diritti dei consumatori nei diversi settori economici come trasporti, viaggi, commercio elettronico etc...
- 3. Risoluzione delle controversie:** Assistenza tecnica per la risoluzione amichevole di controversie insorte con venditori o fornitori di servizi stabiliti in altri paesi, senza dover ricorrere ai tribunali
- 4. Assistenza accesso ADR:** Facilitare soluzioni conciliative collaborando con enti di risoluzione alternativa delle controversie
- 5. Supporto nell'accesso a procedure giudiziarie transfrontaliere:** informazioni sul procedimento europeo per le controversie di modesta entità e sull'ingiunzione di pagamento europea
- 6. Assistenza in caso di geoblocking:** attività di moral suasion verso i professionisti che negano l'acquisto di prodotti o la fornitura di servizi ai consumatori a causa della loro cittadinanza, residenza o domicilio
- 7. Collaborazione nell'attività di enforcement:** incaricato dal MiMIT a segnalare pratiche illecite e operatori economici scorretti alla rete CPC

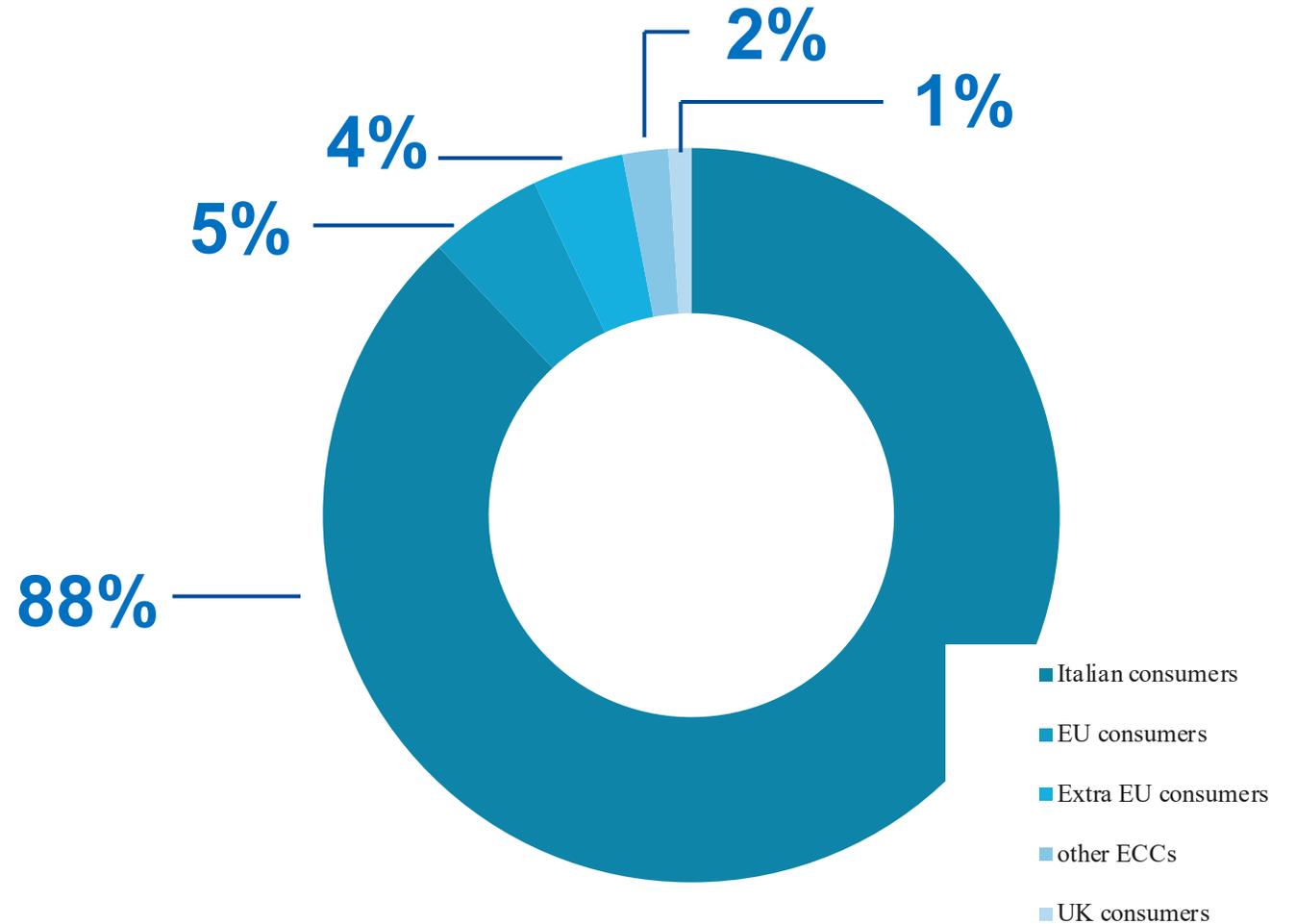
Statistiche 2023

Centro Europeo Consumatori Italia

7802 consulenze

40,6% reclami domestici

per il 96,3% raggiunti gli obiettivi di performance



Statistiche 2023

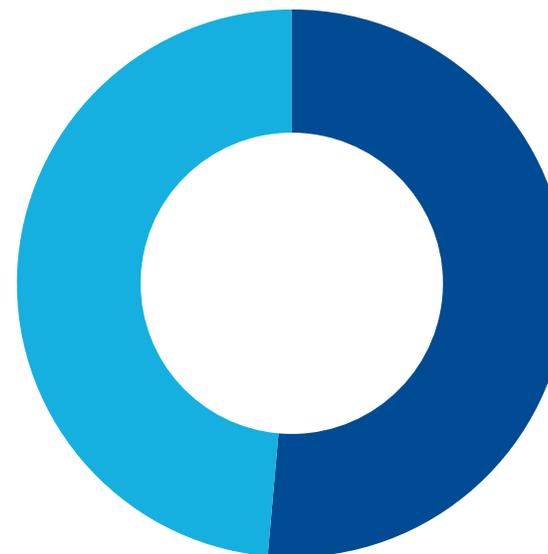
Centro Europeo Consumatori Italia

2269 Reclami transfrontalieri

62,3% dei reclami di consumatori italiani e il **51,9%** dei reclami di consumatori UE sono stati risolti positivamente

750.000 € i soldi recuperati

86% consumatori soddisfatti dei nostri servizi



acted as Trader ECC
acted as Consumer ECC

in 48,6%

Il reclamante era un consumatore residente in Italia

in 51,4%

Il consumatore era straniero e reclamava contro un professionista con sede in Italia

I settori economici più critici

Trasporto Aereo



01

L'informazione è un diritto!

A causa di un incendio in Aeroporto, tutti i voli erano stati cancellati per poi essere riprogrammati in altri aeroporti della stessa regione. La mancanza di adeguata informazione ha costretto molti viaggiatori a spese supplementari che i vettori non intendevano rimborsare

1889 consulenze

289 reclami transfrontalieri

Pedaggi autostradali



02

Non rimuovere la pellicola costa caro

Un numero significativo di reclami hanno visto il coinvolgimento del concessionario autostradale austriaco per le richieste di pagamento di una somma supplementare di 120.00 euro avanzate per l'applicazione non corretta della vignetta sul parabrezza dell'auto.

464 consulenza

219 reclami transfrontalieri

E-commerce -consegne



03

Un sogno che diventa un incubo

Ordina un Samsung Galaxy S23+ ma riceve un pacco vuoto. Il market prima accetta di rimborsare il consumatore poi cambia idea e rigetta la richiesta accusando il consumatore di aver abusato della politica di reso.

74 consulenza

122 reclami transfrontalieri

Direttiva Omnibus

Le novità in materia di clausole vessatorie

MAGGIORE TRASPARENZA DELLE PIATTAFORME

Indicazione dei criteri utilizzati per classificare i prodotti (es. se un venditore paga per essere più visibile)

Differenziazione tra venditore professionista e venditore privato (tutele differenti)

INFORMAZIONI PIU' CHIARE SUI PREZZI

Indicazione del prezzo più basso nei 30 giorni precedenti gli sconti/ offerte promozionali per una maggiore trasparenza sui reali ribassi

Indicazione dell'uso di algoritmi per determinare il prezzo (profilazione del consumatore)

MAGGIORE TUTELA NELL'AMBIENTE ONLINE

Estensione delle pratiche vietate come l'uso di recensioni o like falsi per promuovere i prodotti

Informazioni sulla disponibilità effettiva dei prodotti

Estensione delle tutele ai contenuti e servizi digitali (app, download, etc...)

SANZIONI PIU' SEVERE

Gli Stati membri devono garantire l'applicazione di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive (fino al 4% del fatturato annuo)

Criteri:

- Natura, entità, gravità, durata della violazione
- Violazione precedenti
- Benefici finanziari conseguiti
- Sanzioni inflitte da altri SM

NO SHOW RULE

Clausola contrattuale che impone ai passeggeri di utilizzare tutti i voli inclusi nella prenotazione nell'ordine sequenziale previsto e l'annullamento del biglietto di ritorno/sequenziale in caso di mancata fruizione della tratta di andata/precedente





Alcuni esempi

Lufthansa, art. 3.3.3.1, , “... in caso di mancato utilizzo del volo di ritorno indicato nel biglietto siamo autorizzati, salvo l'applicazione dell'art. 3.2.3, ad addebitarle il prezzo del volo previsto per un volo di solo andata al momento della prenotazione originale. Questo può essere più elevato del prezzo del volo pagato inizialmente.”

Iberia "Indipendentemente dalla tariffa applicata, se alcune delle tratte acquistate non vengono utilizzate, automaticamente si cancelleranno le rimanenti tratte incluse nello stesso biglietto»

KLM art.3.4 La Tariffa Comprensiva di Tasse applicata alla data di emissione del Biglietto è valida soltanto per un Biglietto utilizzato per intero e nell'ordine sequenziale dei Coupon di Volo, per il viaggio specificato e nelle date specificate. Qualsiasi utilizzo non conforme potrà determinare un ricalcolo della Tariffa alle condizioni specificate nel prosieguo.

Tap Linee aeree portoghesi, art.3.3.6, “Si informa che qualora non si presenti per un volo, senza avvisarci in anticipo, potremmo annullare la/e sua/e prenotazione/i per i voli di ritorno e di continuazione. Tuttavia, se saremo avvisati previamente, non annulleremo la sua/e prenotazione/i per i voli successivi.”

Il caso Alitalia

Provvedimento n. 24586 del 29 ottobre 2013

AGCM vieta l'ulteriore applicazione della clausola perché idonea a pregiudicare il diritto alla fruizione, anche solo parziale, del servizio da parte dei consumatori che hanno già pagato il biglietto aereo.

Impone di connotare l'offerta tariffaria in maniera specifica (alla stessa stregua delle classi esistenti (Libera, Promo, Comoda, ecc...)) in modo da rendere immediatamente chiara e percepibile ai consumatori la circostanza che la tariffa applicata è soggetta alla particolare condizione e limitazione dell'utilizzo sequenziale dei tagliandi di volo.

AGCM osserva che:

- la limitazione imposta dal professionista ai consumatori modifica radicalmente le caratteristiche tipiche di fruizione di un servizio di trasporto e, quindi, la normale e intuitiva percezione che i consumatori hanno delle sue modalità di utilizzo, compresa la possibilità di non fruire di una parte dei servizi regolarmente acquistati
- la pratica di annullamento non appare necessaria, giustificata e/o proporzionata alle esigenze di razionalizzazione del servizio, ovvero ad esempio dall'esigenza di prevedere il numero esatto di passeggeri
- la sola dicitura "La tariffa è valida per un biglietto utilizzato integralmente, rispettando l'ordine di successione dei voli per il viaggio nelle date indicate", peraltro presentata con la stessa evidenza grafica e collocazione di altre informazioni, non risulta sufficiente intellegibile per il consumatore che deve essere informato sulle reali caratteristiche del servizio di trasporto acquistato.

«Il biglietto acquistato dal passeggero è valido soltanto per la tratta o le tratte indicate sul biglietto, dal punto di partenza al punto di destinazione, ivi inclusa qualsiasi sosta volontaria. La tariffa corrisposta dal passeggero si riferisce al trasporto così come indicato sul biglietto. (...) Il passeggero non avrà diritto al trasporto qualora i tagliandi di volo non siano utilizzati secondo l'ordine previsto dal biglietto, oppure il passeggero inizi il suo viaggio da uno degli scali intermedi o da una delle soste concordate» (art. 3.10)

Il caso Alitalia

Le argomentazioni difensive

- **Legittimità della "No-show Rule"**: la "No-show Rule" è una clausola prevista nelle condizioni generali dei **contratti standard** predisposti dalla **IATA**, e come tale, adottata anche da altre compagnie. Risponde al normale meccanismo di segmentazione della domanda per cui a biglietti più economici si applicano le maggiori restrizioni.
- **Equilibrio Economico**: La regola è necessaria per preservare l'equilibrio economico del sistema tariffario. Permettere ai passeggeri di usufruire del volo di ritorno dopo un no-show avrebbe comportato una **perdita di ricavi**. La vendita di biglietti andata e ritorno a tariffe più basse rispetto ai biglietti di sola andata è legata proprio alla certezza della fruizione di entrambe le tratte.
- **Differenziazione tra voli nazionali e internazionali**: introduzione di misure per mitigare gli effetti della "No-show Rule" sui voli nazionali, permettendo ai passeggeri di mantenere il diritto al volo di ritorno previa comunicazione entro 24 ore. Nessuna un'estensione delle stesse misure ai voli internazionali avrebbe avuto un **impatto economico insostenibile**, stimando perdite di circa 8 milioni di euro annui.
- **Rischio di comportamenti opportunistici**: Un altro argomento difensivo è stato il rischio che i consumatori potessero sfruttare l'eliminazione della regola per acquistare biglietti di ritorno a prezzi più vantaggiosi rispetto ai biglietti di sola andata. Alitalia ha sostenuto che la "No-show Rule" era un **deterrente** contro tali **comportamenti opportunistici**, garantendo un uso equo delle tariffe.
- **Alterazione del gioco concorrenziale**: la disapplicazione della regola del « no show » ha un impatto economico trascurabile per altri operatori perché solo una minima parte dei biglietti vengono venduti in Italia.

« Il rispetto dei generali requisiti di correttezza e buona fede impone ai vettori aerei di assicurare, la trasparenza tariffaria e la chiarezza delle informazioni fornite ai consumatori, al fine di consentire loro una piena ed immediata percezione degli elementi essenziali delle offerte proposte; trasparenza e chiarezza che, nel caso in esame, risultano compromesse per effetto della mancata presentazione della no show rule »

(Sanzione di 45.000 euro)

Il caso Alitalia

La decisione del Consiglio di Stato

Provvedimento di inottemperanza n. 25180 del 12 novembre 2014

la procedura implementata non risultava idonea a contemperare l'esigenza del vettore di programmare la propria capacità di trasporto per una corretta allocazione della stessa con le legittime esigenze dei passeggeri di fruire del volo di ritorno (sanzione euro 60.000)

Sentenza del TAR Lazio n. 8253 del 12 giugno 2015

confermata la legittimità del provvedimento n. 24586 del 29 ottobre 2013

Provvedimento di inottemperanza n. 25526 del 28 ottobre 2015

medesimo profilo di scorrettezza già accertato: le misure implementate non appaiono ancora pienamente idonee e sufficienti ad ottemperare a quanto statuito nel provvedimento di accertamento in ragione del loro limitato ambito applicativo e, soprattutto, dell'ingiustificata differenziazione tra rotte nazionali e rotte internazionali (sanzione euro 320.000)

Sentenza Consiglio di Stato n. 4048 del 30 settembre 2016

Il Consiglio di Stato critica duramente la pratica della "No-show Rule" per la sua opacità e per la mancanza di un sistema che permetta ai passeggeri di non perdere il diritto al volo di ritorno

Ribadisce che i vettori devono garantire che i termini e condizioni contrattuali siano spiegati ai consumatori

Riafferma la centralità della trasparenza nelle relazioni tra compagnie aeree e consumatori, tutelando i diritti di questi ultimi nel contesto del trasporto aereo.



**SPESE DI GESTIONE
PRATICHE
AMMINISTRATIVE
NEI CONTRATTI DI
AUTONOLEGGIO**



Alcuni esempi

AVIS: Sanzioni amministrative e spese. Il cliente è tenuto a pagare gli importi dei parcheggi e/o sanzioni amministrative relativi al periodo di noleggio. Il Cliente è tenuto a pagare le spese per la gestione amministrativa di ciascuna sanzione.

HERTZ: Multe e violazioni del traffico “Il cliente è responsabile del pagamento di tutte le multe e contravvenzioni, pedaggi, addebiti per accesso a Zone a Traffico Limitato e di altri addebiti per infrazioni al codice della strada durante il noleggio. Multe e contravvenzioni saranno inviate a Hertz, anche a distanza di mesi nei casi di rilevazione elettronica e/o a distanza. Hertz fornirà i dati all’autorità competente e recupererà i costi di notifica sostenuti.

EUROPCAR potrebbe anche addebitareLe ulteriori importi connessi ai vari eventi che possono occorrere in caso di incidenti avvenuti nel corso del Periodo di Noleggio e/o in relazione a come Lei ha utilizzato il Veicolo (...) Tali oneri includono, senza pretesa di esaustività: la Penale per la violazione delle norme che regolano la circolazione dei veicoli (...) il Cliente sarà tenuto a corrispondere ad Europcar una penale contrattuale, non inclusiva del costo della sanzione...

GOLDCAR (...) in caso di violazione dell’obbligo stabilito dal sopra citato articolo 6 di rispettare tutte le normative in materia di circolazione dei veicoli, come previsto dalle comunicazioni/contravvenzioni a noi inviate riguardo la sanzione amministrativa da parte di autorità competenti (come Polizia, Autorità autostradale, Autorità portuale, Carabinieri, ecc.), Lei e/o il Conducente dovrà corrispondere una penale contrattuale...

DRIVALIA: Multe: eventuali multe elevate durante il noleggio saranno a totale carico del Cliente. DRIVALIA comunicherà agli Enti il nome del Cliente guidatore (Rinotifica) come previsto nei tempi di legge o al re-addebito entro i limiti della relativa prescrizione. Per ogni multa rinotificata verrà addebitato, a titolo di penale, un importo pari a EURO 40,00 al conducente del veicolo noleggiato sulla carta di credito lasciata a garanzia al momento del contratto di noleggio.

Il caso Sicily by car

Provvedimento n.30177 del 24 maggio 2022

I profili di vessatorietà:

- La clausola risulta idonea a “imporre al consumatore, in caso di inadempimento o di ritardo nell'adempimento, il pagamento di un **importo distinto e addizionale** rispetto al corrispettivo per il noleggio a titolo di risarcimento, clausola penale o altro titolo equivalente d'importo **manifestamente eccessivo** (50 € + IVA) in aggiunta al pagamento della sanzione amministrativa per violazione al codice della strada o riguardanti parcheggi o pedaggi
- La **penale** risulta **ingiustificata** a fronte dell'attività gestionale che la società SbC sarebbe tenuta a svolgere, a seguito della notifica di una sanzione amministrativa o di un mancato pagamento di pedaggio/parcheggio, ovvero la **mera comunicazione** dei dati anagrafici e identificativi del locatario del veicolo nel periodo in cui si riferisce la contestazione
- La prevista penale risulta **manifestamente sproporzionata** in quanto non trova corrispondenza non solo nell'attività che il professionista è chiamato a svolgere ma anche al costo giornaliero del noleggio (spesso ne risulta superiore) e all'entità della sanzione stessa
- Il costo di 50 € + IVA per ogni multa, anche in assenza del pagamento della sanzione amministrativa è ingiustificato perché **non serve a compensare un danno effettivo** subito dal professionista che, ai sensi dell'art. 196 CdS non risponde solidalmente della sanzione ma, anzi, attribuisce vantaggi economici aggiuntivi e non connessi a inadempimenti contrattuali.

«Il Cliente si obbliga: [...] e a procedere al pagamento di qualsiasi contravvenzione e/o pedaggi autostradali e/o biglietti di parcheggio in cui incorrerà durante il noleggio e a versare al locatore, in caso di omesso tempestivo pagamento il corrispettivo (€ 50,00 più iva) per servizi aggiuntivi relativi alle multe, pedaggi, parcheggi e ogni sanzione o addebito comminati da autorità, enti, concessionari in relazione alla circolazione del veicolo» (2.2 lett. f condizioni generali di contratto)

Il caso Sicily by car

Le argomentazioni difensive

- **Comportamento antiggiuridico del cliente:** i 50.00 euro compensano lo svolgimento da parte della Sicily by Car di un'attività complessa che trova causa unicamente in un comportamento vietato tenuto dal cliente. Tale comportamento, per di più, è contrario a un preciso obbligo contrattuale a carico del Cliente.
- **Clausola già vagliata ed esente da contestazione:** la previsione sarebbe già stata sottoposta all'Autorità nell'ambito di un precedente procedimento istruttorio avente a oggetto la valutazione di possibili profili di vessatorietà di talune clausole delle predette condizioni generali di contratto "senza che sia stata ritenuta la vessatorietà della clausola in argomento.
- **Remunerazione di servizi aggiuntivi:** la clausola non prevederebbe alcuna penale bensì un corrispettivo come remunerazione per i servizi di gestione delle multe che il professionista svolgerebbe in aggiunta a quanto ordinariamente richiede l'esecuzione del contratto di noleggio. L'attività svolta non comporterebbe una mera comunicazione delle generalità del conducente ma sarebbe un'attività articolata e complessa costituita da una serie di prestazioni, richiedenti adeguate professionalità e comportanti significativi costi per l'impresa. Trattandosi di corrispettivo, sarebbe preclusa ogni valutazione sulla vessatorietà dell'ammontare (ai sensi dell'art. 34 Cod. Cons, la valutazione della vessatorietà non attiene l'adeguatezza del corrispettivo purché indicato in maniera chiara e comprensibile)
- **Rischio di contenzioso:** l'attività di gestione richiede il coinvolgimento di soggetti esterni all'azienda, in aggiunta al personale impiegato, stante anche l'alto rischio di contenzioso posto che una significativa percentuale delle multe notificate non sarebbe pagata dai clienti consumatori.

«la clausola descritta al punto II del presente provvedimento, che prevede l'applicazione di un addebito di importo pari a € 50,00 (IVA esclusa) a carico del cliente consumatore per la gestione delle violazioni da parte di quest'ultimo del Codice della strada e dei casi di mancato pagamento di pedaggio o parcheggio, accertati e notificati al professionista dall'ente competente in relazione al veicolo oggetto del contratto di autonoleggio senza conducente, integra una fattispecie di clausola vessatoria ai sensi degli articoli 33, commi 1 e 2, lettera f), e 34 del Codice del Consumo»

Provvedimento confermato dal TAR del Lazio (sentenza n.08053/2022)



CLAUSOLA ATTRIBUTIVA DI COMPETENZA

Il caso Ryanair

Sentenza C-519/19 della Corte di Giustizia dell'UE: La determinazione della giurisdizione nei contratti di trasporto

PROCEDIMENTO PRINCIPALE: azione risarcitoria intentata nei confronti della compagnia aerea sulla base del regolamento n. 261/2004 da una società di recupero credito polacca quale cessionario del credito vantato da un passeggero il cui volo era stato cancellato

RINVIO PREGIUDIZIALE a seguito dell'interpello di Ryanair della ordinanza che respingeva l'eccezione di competenza territoriale

LE QUESTIONI PREGIUDIZIALI:

1. Se Il cessionario del credito può essere considerato un consumatore alla luce degli articoli 3, paragrafo 1, e 6, paragrafo 1, della direttiva n. 93/13/CEE.
2. Se l'articolo 25 del regolamento n. 1215/2012 debba essere interpretato nel senso che una clausola attributiva di competenza inserita in un contratto di trasporto tra un passeggero e una compagnia aerea possa essere opposta al cessionario.

2.4 Legge applicabile e foro competente

“Se non altrimenti specificato nelle norme vigenti, i presenti Termini e Condizioni sono disciplinati e interpretati ai sensi delle leggi d'Irlanda e per qualsiasi controversia derivante da o in relazione ai presenti termini e Condizioni sono competenti i tribunali Irlandesi”

Il quadro normativo

Regolamento (UE) n. 1215/2012

concernente la competenza giurisdizionale,
il riconoscimento e l'esecuzione delle
decisioni in materia civile e commerciale

SEZIONE I: COMPETENZA GENERALE (foro del convenuto)

SEZIONE II: COMPETENZE SPECIALI (foro dell'esecuzione)

SEZIONE IV: COMPETENZA IN MATERIA DI CONTRATTI CONCLUSI CON
I CONSUMATORI (foro del consumatore)

SEZIONE VII: CLAUSOLA ATTRIBUTIVA DI COMPETENZA (deroga alla
competenza per legge)

Direttiva n. 93/13/CEE

Concernente le clausole abusive nei contratti
Stipulati con i consumatori

ARTICOLO 3:

1. Una clausola contrattuale, che non è stata oggetto di negoziato individuale, si considera abusiva se, malgrado il requisito della buona fede, determina, a danno del consumatore, un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi delle parti derivanti dal contratto.

2. Si considera che una clausola non sia stata oggetto di negoziato individuale quando è stata redatta preventivamente in particolare nell'ambito di un contratto di adesione e il consumatore non ha di conseguenza potuto esercitare alcuna influenza sul suo contenuto (...)

Qualora il professionista affermi che una clausola standardizzata è stata oggetto di negoziato individuale, gli incombe l'onere della prova.

L'interpretazione della CGE

LE PREMESSE

- (41) Il giudice ha l'obbligo di accertare la clausola attributiva di competenza sia stata effettivamente oggetto di un accordo tra le parti
- (42) La clausola, in linea di principio, può esplicitare i suoi effetti soltanto nei rapporti tra le parti che hanno prestato il loro accordo.
- (43) Nel caso di specie, la clausola attributiva di competenza viene fatta valere non nei confronti di una delle parti contrattuali, bensì di un soggetto terzo rispetto a tale contratto
- (44) La società di recupero crediti non ha espresso consenso alcuno alla clausola attributiva di competenza né esiste alcun vincolo del vettore con la società di recupero crediti in merito alla clausola medesima
- (46) una clausola attributiva di competenza inserita in un contratto di trasporto tra un passeggero e una compagnia aerea non può, in linea di principio, essere opposta da quest'ultima a una società di recupero crediti alla quale il passeggero ha ceduto il suo credito per contestare la competenza di un giudice salvo che la legge nazionale non stabilisca diversamente
- (52) La direttiva 93/13 è una normativa generale di tutela dei consumatori, destinata ad applicarsi in tutti i settori di attività economica, compreso quello del trasporto aereo; il campo di applicazione di tale direttiva dipende non dall'identità delle parti nella controversia di cui trattasi, bensì dalla qualità delle parti del contratto

L'interpretazione della CGE

LE CONCLUSIONI

❖ L'articolo 25 del regolamento (UE) n. 1215/2012 deve essere interpretato nel senso che una **clausola attributiva di competenza**, inserita in un contratto di trasporto concluso tra un passeggero e una compagnia aerea, non può essere opposta da quest'ultima a una società di recupero crediti alla quale il passeggero ha ceduto il suo credito per contestare la competenza di un giudice a conoscere di un'azione risarcitoria intentata nei confronti della compagnia aerea sulla base del regolamento (CE) n. 261/2004, a meno che, ai sensi della normativa dello Stato i cui giudici sono designati in tale clausola, detta società di recupero crediti sia subentrata al contraente iniziale in tutti i suoi diritti e obblighi, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

❖ Se del caso, una tale clausola, **inserita in un contratto concluso tra un consumatore, vale a dire il passeggero aereo, e un professionista, ovvero la compagnia aerea, senza essere stata oggetto di negoziato individuale e che attribuisce una competenza esclusiva al giudice nel cui foro si trova la sede del professionista, deve essere considerata abusiva**, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 93/13/CEE

I MIEI CONTATTI



Maria
Pisanò

+ 39 3357379992

maria.pisano@ecc-netitalia.it

Direttore
Centro Europeo Consumatori Italia



Co-funded by
the European Union



The content of this presentation represents the views of the author only and it is his/her sole responsibility; it cannot be considered to reflect the views of the European Commission and/or the European Innovation Council and Small and Medium-sized Enterprises Executive Agency (EISMEA) or any other body of the European Union. The European Commission and the Agency do not accept any responsibility for use that may be made of the information it contains.