

Causa C-28/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

21 gennaio 2020

Giudice del rinvio:

Attunda Tingsrätt / Svezia

Data della decisione di rinvio:

16 gennaio 2020

Ricorrente:

Airhelp Ltd

Convenuta:

Scandinavian Airlines System SAS

[OMISSIS]

VERBALE

16/01/2020

[OMISSIS]

PARTI

Ricorrente

Airhelp Limited [OMISSIS]

[OMISSIS]

Convenuta

Scandinavian Airlines System SAS [OMISSIS]

[OMISSIS]

Sul merito

Domanda ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 [OMISSIS] [Or. 2]

DECISIONI

1. Ai sensi dell'articolo 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, il Tingsrätt decide di adire la Corte, in conformità a quanto esposto nell'allegato.
2. Il procedimento dev'essere sospeso fino alla pronuncia della Corte di giustizia dell'Unione europea.

Motivazione

Il Tingsrätt considera necessario, per i motivi esposti nell'allegata domanda, sottoporre alla Corte di giustizia dell'Unione europea una domanda di pronuncia pregiudiziale, al fine di poter raggiungere una decisione sulla controversia pendente. Poiché l'ulteriore trattazione della controversia poggia sulla decisione della Corte UE, occorre che la causa sia sospesa.

[OMISSIS] [Or. 3]

ALLEGATO

[OMISSIS]

Domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 267 TFUE

Introduzione

1. Dinanzi all'Attunda Tingsrätt è pendente una controversia tra la Airhelp Limited (in prosieguo: la «Airhelp») e la Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (in prosieguo: la «SAS»), relativa alla compensazione ai sensi del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 261/2004, 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) (in prosieguo: il «regolamento»).

Domande

2. Il Tingsrätt (Tribunale distrettuale) presenta le seguenti questioni ai fini di una decisione pregiudiziale relativa all'interpretazione del regolamento.

- a) Se uno sciopero dei piloti impiegati da un vettore aereo e necessari per effettuare un volo costituisca una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, qualora lo sciopero non venga effettuato in rapporto ad una misura **[Or. 4]** decisa o pronunciata dal vettore aereo, ma sia eseguito e regolarmente avviato da organizzazioni sindacali, nell'ambito di un'azione collettiva volta ad indurre il vettore aereo ad aumentare le retribuzioni, a fornire prestazioni o a modificare le condizioni di lavoro al fine di soddisfare le richieste delle organizzazioni di lavoratori.
- b) Quale importanza vada attribuita, se del caso, alla ragionevolezza delle richieste delle organizzazioni dei lavoratori e, in particolare, al fatto che le richieste relative agli aumenti delle retribuzioni sono nettamente più elevate degli aumenti delle retribuzioni generalmente applicati ai mercati del lavoro nazionale di cui trattasi.
- c) Quale importanza vada attribuita, se del caso, alla circostanza che il vettore aereo accetti, al fine di evitare uno sciopero, una proposta di transazione da parte di un ente nazionale incaricato delle controversie sindacali, mentre le organizzazioni sindacali non lo fanno.

Contesto

3. Il viaggiatore SS prenotava un volo presso la SAS da Malmö a Stoccolma. Tale volo doveva essere effettuato il 29 aprile 2019, ma lo stesso giorno è stato cancellato a causa di uno sciopero indetto dai piloti della SAS in Norvegia, in Svezia e in Danimarca, che ha avuto inizio il 26 aprile 2019 e si è protratto fino al 2 maggio 2019. Alla base di tale sciopero dei piloti vi era il fatto che le organizzazioni di lavoratori in Svezia, in Norvegia e in Danimarca, che rappresentano i piloti della SAS, avevano posto fine al precedente contratto collettivo con la SAS in Svezia, in Norvegia e in Danimarca, che altrimenti sarebbe perdurato fino al 2020. La negoziazione di un nuovo accordo si è svolta a partire dal marzo 2019. Lo sciopero dei piloti è durato sette giorni. A causa dello sciopero, la SAS ha cancellato oltre 4 000 partenze, il che ha interessato circa 380 000 passeggeri.
4. Al viaggiatore SS non è stata offerta una nuova prenotazione che avrebbe comportato un ritardo inferiore a tre ore.
5. La Airhelp si è assunta, secondo il contratto, l'incarico di reclamare per SS la compensazione derivante dal volo suddetto. **[Or. 5]**

Sintesi delle conclusioni delle parti

Airhelp

6. L'Airhelp chiede al Tingsrätt di condannare la SAS a versarle la somma di EUR 250 a titolo di capitale e interessi di mora [OMISSIS] a decorrere dal 10 settembre 2019 fino alla data del pagamento effettivo.
7. A sostegno del suo ricorso, l'Airhelp deduce, in sostanza, i seguenti argomenti. Il passeggero, meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto, è stato informato della cancellazione del volo e non gli è stato offerto un volo alternativo che gli consentisse di partire al massimo un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la sua destinazione finale meno di due ore dopo l'orario di arrivo previsto. Quest'ultimo ha diritto, dunque, in forza del regolamento, ad una compensazione pecuniaria.

SAS

8. La SAS contesta le conclusioni dell'Airhelp. A sostegno del suo controricorso, la SAS deduce, in sostanza, i seguenti argomenti. Lo sciopero dei piloti costituisce una circostanza eccezionale che non avrebbe potuto essere evitata neanche se fossero state adottate tutte le misure del caso e, pertanto, la SAS non è tenuta a versare la compensazione prevista all'articolo 5, paragrafo 3, e all'articolo 7 del regolamento.
9. La SAS ha esposto i propri argomenti relativi al presente ricorso nel modo seguente.
10. Uno dei punti controversi delle trattative è la richiesta delle organizzazioni sindacali di aumenti salariali del 13% su tre anni, rispetto al contratto collettivo precedente, che riconosceva ai piloti un diritto all'aumento salariale del 6,5% su tre anni. Un altro punto controverso ha riguardato l'orario di lavoro dei piloti. I sindacati esigevano, in particolare, una maggiore prevedibilità in materia di orario di lavoro. [Or. 6]
11. Il 25 aprile 2019, l'istituto di conciliazione svedese ha presentato alle parti una raccomandazione (proposta di transazione) relativa al contratto collettivo centrale. La raccomandazione conteneva, in particolare, disposizioni relative ad un aumento di retribuzione annuale pari al 2,3%. La proposta di aumento di stipendio del mediatore si collocava all'interno del c.d. marchio, vale a dire la percentuale di retribuzione convenuta dall'industria di esportazione sul mercato del lavoro svedese. Il sindacato dei piloti reclamava uno sviluppo di stipendio molto lontano dal marchio. Il punto di partenza del modello svedese dell'occupazione attiene al fatto che il marchio di cui trattasi deve rispondere nel calcolo degli stipendi all'intero mercato svedese del lavoro. Lo scopo di tale finalità è di mantenere la competitività svedese e di determinare una stabilità nella modifica dei contratti collettivi.
12. La SAS ha risposto affermativamente a tale richiesta, mentre le organizzazioni di lavoratori hanno risposto in senso negativo e, il 26 aprile 2019, le organizzazioni di lavoratori hanno avviato l'azione collettiva annunciata.

13. Tale conflitto si è protratto fino alla sera del 2 maggio 2019, data in cui è stato concluso un nuovo accordo di tre anni. Il nuovo contratto collettivo comprende un periodo di tre anni fino al 2022, ivi compreso, per i piloti, un aumento salariale del 3,5% per il 2019, del 3% per il 2020 e del 4% per il 2021. L'aumento totale delle retribuzioni è del 10,9% su tre anni.
14. L'esame del carattere straordinario dello sciopero dei piloti ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, deve risultare dalla circostanza se tale sciopero, per la sua specie o per la sua origine, ricada al di fuori dell'esercizio normale dell'attività o del controllo effettivo della SAS.
15. L'attività normale della SAS è l'attività di trasporto aereo. Le decisioni relative allo sciopero simultaneo di quattro organizzazioni sindacali non fanno parte delle normali attività della SAS. Gli scioperi sarebbero, di per sé, molto rari sul mercato del lavoro svedese e non rientrerebbero nell'ambito del normale rapporto tra il datore di lavoro e i lavoratori o le loro organizzazioni centralizzate. Inoltre, lo sciopero dei piloti costituiva uno degli scioperi di più ampia portata dell'industria del trasporto aereo e ricomprendeva, in linea di massima, la totalità [Or. 7] dei piloti della SAS. La SAS non avrebbe potuto organizzare le sue attività in modo che i voli potessero essere effettuati come previsto. Pertanto, lo sciopero non rientrava nell'ambito delle normali attività della SAS.
16. Infatti, la circostanza che lo sciopero dei piloti fosse legittimo implicava che la SAS non aveva il diritto di precettare i piloti a riprendere il lavoro. La SAS non avrebbe quindi potuto adottare misure per ottenere che i piloti effettuassero i voli. Di conseguenza, tale sciopero non è stato neppure sottoposto al controllo effettivo della SAS.
17. Le condizioni in cui la Corte (sentenza del 17 aprile 2018, C-195/17, Krüsemann e a., EU:C:2018:258) ha ammesso la presenza di uno sciopero selvaggio nell'ambito del normale esercizio dell'attività di una compagnia aerea qui non sussistono (v. pag. 49).
18. Lo sciopero dei piloti non trovava fondamento in un'azione della SAS da considerare collocata nell'ambito della normale gestione di quest'ultima. Infatti, gli scioperi sarebbero stati la conseguenza del fatto che le associazioni di piloti richiedevano speciali condizioni di lavoro e non accettavano l'offerta del mediatore, cosa che invece la SAS ha fatto. Lo sciopero dei piloti pertanto non era fondato su un'azione proveniente dalla SAS.
19. Lo sciopero dei piloti non avrebbe quindi costituito una reazione spontanea da parte del personale ad una misura che faceva parte della normale gestione della SAS. Per contro, lo sciopero è stato convocato da quattro organizzazioni sindacali di piloti contemporaneamente ed è stato pertanto guidato soprattutto dalle associazioni di categoria e dai rappresentanti dei lavoratori.
20. Inoltre, la SAS non sarebbe stata in grado di sottrarsi all'obbligo di compensazione cancellando il volo quando lo sciopero è stato avviato, dal

momento che il volo doveva essere cancellato almeno due settimane prima della partenza prevista affinché l'obbligo di compensazione decadde ai sensi del regolamento (v. articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto i), del regolamento). Orbene, lo sciopero deve, in diritto svedese, essere indetto soltanto con una settimana di anticipo.

21. Lo sciopero dei piloti che ha colpito la SAS e che ha provocato la cancellazione del volo ha costituito un comportamento che per le sue modalità e per la sua origine ricade fuori delle normali attività e dell'efficace controllo della SAS [**Or. 8**]. Esso costituisce quindi una circostanza eccezionale ai sensi all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento.

Airhelp

22. La Airhelp ha risposto sostanzialmente agli addebiti mossi dalla SAS nei seguenti termini.
23. Lo sciopero non può essere considerato una «circostanza eccezionale» che priva la SAS della responsabilità risarcitoria. La conclusione di contratti collettivi di lavoro rientra nelle normali attività d'affari per una compagnia di traffico aereo e per una compagnia aerea, che possono, in generale, essere costrette a confrontarsi a controversie, o addirittura conflitti con il personale, nell'ambito di questo tipo di trattative in materia di retribuzione collettiva ripetuta.
24. Tra la SAS, da una parte, e la Svensk Pilotförening (SPF), Dansk Pilotforening och Norske SAS- Flygeres Förening, dall'altra, vigono accordi collettivi sulle retribuzioni e sulle condizioni generali di impiego per comandanti e piloti presso la SAS (il c.d. contratto collettivo dei piloti). Nell'ambito di negoziati precontrattuali, le parti hanno la possibilità di adottare misure di combattimento quali lo sciopero e l'atout. Qualora le parti sociali abbiano concluso un contratto collettivo, vale l'obbligo della pace nel momento in cui l'accordo entra in vigore. Ciò significa che le parti non possono adottare misure di combattimento nel corso di tale periodo. Lo sciopero illegale, o sciopero selvaggio, è uno sciopero intrapreso nella vigenza dell'obbligo di pace.
25. Vi sarebbero stati, infatti, conflitti tra la SAS e diversi gruppi di personale che, a più riprese, hanno comportato un'azione collettiva da parte dei lavoratori. Tali conflitti avrebbero riguardato, tra l'altro, le condizioni retributive e il miglioramento delle condizioni di lavoro, ma anche il fatto che i lavoratori desideravano incidere sull'ambiente di lavoro. Un conflitto che deve essere evidenziato, in particolare, è quello ricordato come la «crisi SAS» del 2012, in quanto la SAS si è trovata ai limiti del fallimento. A causa del fatto che la domanda di prestito supplementare indirizzata alla SAS è stata assoggettata a rigorose condizioni di conservazione da parte dei fornitori di grandi dimensioni, nel corso dei contratti collettivi in vigore, il personale della SAS è stato costretto a subire la riduzione della retribuzione per la prestazione di servizi effettuata al fine

di non perdere l'impiego. I piloti avrebbero lavorato di più e avrebbero perso circa una retribuzione mensile all'anno. **[Or. 9]**

26. La nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, è una deroga da interpretare restrittivamente. Dalla giurisprudenza della Corte risulta che solo l'evento che soddisfa due criteri può essere considerato una circostanza eccezionale. In primo luogo, l'evento di cui trattasi non deve rientrare nel normale esercizio dell'attività del vettore e, in secondo luogo, deve sfuggire all'effettivo controllo di quest'ultimo (v. punto 32 della sentenza Krüsemann e a., C-195/17, EU:C:2018:258).
27. Le negoziazioni relative alla retribuzione e alle condizioni di lavoro nella minaccia di scioperi almeno negli Stati membri quali la Danimarca, la Norvegia e la Svezia — sono usuali e prevedibili per tutte le imprese e rientrano nel controllo delle imprese. Uno sciopero del proprio personale costituisce una funzione abituale dell'attività della compagnia aerea e quindi di una parte delle normali attività della compagnia aerea. Scioperi del genere costituiscono normalmente una reazione a questioni che si collocano nell'ambito di un controllo effettivo della compagnia aerea. Infatti, se lo sciopero viene effettuato conformemente alla normativa nazionale sul lavoro applicabile alle parti e implica, inoltre, che il personale e i suoi sindacati siano messi a disposizione del vettore aereo prima dell'apertura dello sciopero, il vettore aereo dispone di tempo e modo di prendere le decisioni necessarie per evitare il risarcimento, ad esempio di impedire lo sciopero o quanto meno di minimizzare il rischio della sua attuazione.
28. Per quanto riguarda la SAS, è evidente che il motivo importante sotteso allo sciopero dei piloti è la decisione adottata dalla SAS nel 2012, il che ha comportato un drastico deterioramento delle retribuzioni e delle condizioni di lavoro dei piloti a causa delle difficoltà finanziarie della compagnia aerea. Nel corso del 2019, la SAS ha effettuato una rettifica economica, di modo che è assolutamente e ragionevolmente prevedibile che, nell'ambito di nuove trattative relative ai contratti, i piloti ottenessero l'aumento del loro trattamento economico e il miglioramento delle loro condizioni di lavoro. I piloti ritenevano che il livello di remunerazione della SAS fosse inferiore al mercato, mentre la SAS riteneva che le richieste retributive dei piloti fossero sproporzionate. In seguito al nuovo contratto collettivo, il livello retributivo sarebbe quindi del 10,5% più alto nel 2021 rispetto a quello del 2018. **[Or. 10]**
29. Lo sciopero del personale cui la questione in esame fa riferimento si svolge sia sullo sfondo, per una parte, delle attività normali della SAS sia, per l'altra, nell'ambito del controllo della SAS e non può, pertanto, essere considerato una circostanza eccezionale.

Diritto dell'Unione applicabile

30. Il considerando 14 del regolamento 261/2004 enuncia quanto segue:

«Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo».

31. L'articolo 5 di detto regolamento prevede quanto segue:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati:

(...)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:

i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure

ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

(...) [Or. 11]

3. 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».

32. L'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento prevede quanto segue:

«Diritto a compensazione pecuniaria

1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1500 chilometri;

- b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 chilometri;
- c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo».

33. L'articolo 28 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea stabilisce:

«Diritto di negoziazione e di azioni collettive

I lavoratori e i datori di lavoro, o le rispettive organizzazioni, hanno, conformemente al diritto dell'Unione e alle legislazioni e prassi nazionali, il diritto di negoziare e di concludere contratti collettivi, ai livelli appropriati, e di ricorrere, in caso di conflitti di interessi, ad azioni collettive per la difesa dei loro interessi, compreso lo sciopero».

34. A termini dell'articolo 151 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea:

«L'Unione e gli Stati membri, tenuti presenti i diritti sociali fondamentali, quali quelli definiti nella Carta sociale europea firmata a Torino il 18 ottobre 1961 e nella Carta comunitaria dei diritti sociali fondamentali dei lavoratori del 1989, hanno come obiettivi la promozione dell'occupazione, il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro, [Or. 12] che consenta la loro parificazione nel progresso, una protezione sociale adeguata, il dialogo sociale, lo sviluppo delle risorse umane atto a consentire un livello occupazionale elevato e duraturo e la lotta contro l'emarginazione.

A tal fine, l'Unione e gli Stati membri mettono in atto misure che tengono conto della diversità delle prassi nazionali, in particolare nelle relazioni contrattuali, e della necessità di mantenere la competitività dell'economia dell'Unione.

Essi ritengono che una tale evoluzione risulterà sia dal funzionamento del mercato interno, che favorirà l'armonizzarsi dei sistemi sociali, sia dalle procedure previste dai trattati e dal ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative».

L'articolo 6 della Carta sociale europea del 18 ottobre 1961 così dispone:

«Tutti i lavoratori e datori di lavoro hanno diritto di negoziare collettivamente».

Diritto nazionale applicabile

35. L'articolo 45 della legge (1976: 580) sulla partecipazione, in materia di occupazione e di condizioni di lavoro, prevede in particolare quanto segue:

«Qualora un'organizzazione di datori di lavoro, datori di lavoro o organizzazioni di lavoratori prevedano di adottare un'azione collettiva o di estendere un'azione collettiva in corso, sono tenuti a notificarlo alla controparte e all'Istituto di conciliazione con un preavviso di almeno sette giorni lavorativi. Si intende per giorno lavorativo ogni giorno eccetto il sabato, la domenica e gli altri giorni festivi, nonché la vigilia di Midsommar, di Natale e di Capodanno. Tale termine è calcolato con riferimento al momento in cui l'azione collettiva sarà avviata. [Or. 13]

Necessità di pronuncia pregiudiziale

36. Non esiste una definizione della nozione di «circostanze eccezionali» nel regolamento n. 261/2004. Il considerando 14 del preambolo del regolamento prevede tuttavia che le circostanze eccezionali possano verificarsi, in particolare, in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sulle attività della compagnia aerea che effettua il volo. La Corte ha dichiarato che l'elenco contenuto nel considerando 14 del preambolo è esemplificativo e non implica l'esistenza automatica di circostanze eccezionali nelle situazioni considerate (sentenza della Corte del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 22).
37. In un certo numero di casi, la Corte ha interpretato la nozione di «circostanze eccezionali» di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 (v. sentenze della Corte del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716; del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771; del 12 maggio 2011, Eglītis e Rātnieks, C-294/10, EU:C:2011:303; del 17 settembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU: C:2015:618; del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342; del 4 ottobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, nonché sentenza del 17 aprile 2018 Krüsemann e a., C-195/17, EU:C:2018:258). A tal riguardo, la Corte ha dichiarato che la nozione di «circostanze eccezionali» deve essere interpretata nel senso che comprende fatti che, per loro natura o origine, non sono inerenti al normale esercizio delle attività della compagnia aerea interessata e sfuggono al suo effettivo controllo (Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 22).
38. La questione principale che si pone nel caso di specie è stabilire in che modo si debba interpretare la nozione di «circostanza eccezionale» di cui all'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento nel caso di uno sciopero che, in ogni caso, è avviato e legalmente indetto da organizzazioni di lavoratori. La questione non è stata ancora risolta dalla Corte. Le parti in causa concordano sul fatto che la SAS è tenuta alla compensazione se lo sciopero dei piloti non costituisce una circostanza eccezionale. Se per contro, lo sciopero dei piloti costituisce una circostanza eccezionale le parti convengono che non esiste alcun obbligo di compensazione per la SAS. Le questioni in esame vertono quindi sull'interpretazione delle norme

di diritto dell'Unione e la loro interpretazione è necessaria per risolvere la controversia. **[Or. 14]**

Il Tingsrätt è al presente a conoscenza del fatto che non esiste una giurisprudenza della Corte che sia applicabile alla controversia. Sussiste anche un pubblico interesse all'uniforme interpretazione del diritto dell'[UE] con riferimento a tali questioni.

[OMISSIS]

DOCUMENTO DI LAVORO