



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 10 febbraio 2014 (18.02)
(OR. en)**

5941/14

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0072 (COD)**

**CODEC 261
AVIATION 25
CONSOM 35
PE 63**

NOTA INFORMATIVA

del: Segretariato generale
al: Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli
- Risultati della prima lettura del Parlamento europeo
(Strasburgo, 3-6 febbraio 2014)

I. INTRODUZIONE

Il relatore Georges BACH (PPE, LU) ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo (TRAN), una relazione sulla proposta in oggetto contenente 168 emendamenti (emendamenti 1-168).

Gruppi politici (S&D, ALDE/ADLE, Verts/ALE, ECR, GUE/NGL) o gruppi composti da 40 o più singoli parlamentari hanno inoltre presentato altri 14 emendamenti (emendamenti 169 - 182).

II. DISCUSSIONE

La discussione si è svolta il 5 febbraio 2014.

Il relatore, Georges BACH (PPE, LU), ha aperto la discussione e:

- ha accolto con favore la revisione tempestiva del regolamento. La situazione attuale è senza dubbio insoddisfacente e i diritti dei passeggeri del trasporto aereo rappresentano una questione importante per i cittadini europei. Sostenere che l'aumento dei costi colpisce le compagnie aeree è a suo avviso illogico, poiché soltanto il 2% dei passeggeri aventi titolo al risarcimento di fatto lo ottengono;
- il relatore ha affermato che la revisione migliorerebbe la situazione per milioni di cittadini grazie a diritti supplementari, ma anche a un'informazione migliore (dalla fase della prenotazione fino alle informazioni e ai punti di contatto in aeroporto con personale competente) nonché a possibilità migliori di rivendicare diritti. In questo contesto ha proposto una serie di ulteriori definizioni per chiarire il testo;
- ha sottolineato i miglioramenti alla proposta della Commissione, in particolare in ordine ai seguenti aspetti:
 - eliminazione delle lacune che permettono alle compagnie aeree di invocare "circostanze eccezionali" e, soprattutto, "problemi tecnici" di ogni tipo. In futuro i problemi tecnici potranno essere invocati soltanto se causati da difetti di fabbricazione e le circostanze che potranno essere considerate eccezionali figureranno in un elenco chiuso;
 - obblighi di assistenza ai passeggeri;
 - risarcimento in caso di ritardi, laddove le soglie sono state modificate a vantaggio dei passeggeri, poiché la proposta della Commissione risultava troppo favorevole all'industria;
 - procedura di gestione dei reclami, con la fissazione di termini e dell'obbligo imposto alle compagnie aeree di reagire ai reclami;

- inoltre ha tra l'altro sottolineato che:
 - relativamente alla politica in caso di mancata presentazione non dovrà più essere possibile che le compagnie aeree neghino l'imbarco a un passeggero per non aver utilizzato il volo di andata;
 - per i voli in coincidenza la destinazione finale dovrà essere la base di calcolo del ritardo, come proposto dalla Commissione;
 - relativamente al bagaglio al mano la regola di un solo collo di bagaglio dovrà essere vietata;
 - dovranno essere rafforzate le competenze delle autorità nazionali e le sanzioni essere effettive;
- concludendo si è detto deluso del Consiglio e ha espresso l'augurio che dia prova di maggior ambizione e prossimamente lavori alla proposta nell'interesse dei passeggeri.

Il Commissario KALLAS:

- ha affermato che, nella pratica, ai passeggeri del trasporto aereo non sempre sono garantiti i diritti di cui sono titolari. Innanzi tutto perché il sistema di attuazione vigente non è sufficientemente efficace, né applicato uniformemente in tutta l'UE. E, in secondo luogo, perché le compagnie aeree e i passeggeri interpretano in maniera diversa lo stesso testo. La proposta della Commissione mira pertanto a conferire maggior chiarezza al testo e a migliorare l'esercizio dei diritti dei passeggeri. La proposta considera nel contempo l'impatto operativo e finanziario sulle compagnie aeree, tenendo altresì presenti le ripercussioni che si avrebbero per i passeggeri in termini di prezzo dei biglietti. Uno degli obiettivi principali della Commissione è consistito nell'evitare la cancellazione dei voli, l'evento peggiore sia per i passeggeri che per le compagnie aeree;
- ha accolto con favore la relazione della commissione TRAN per quanto attiene agli aspetti fondamentali dell'attuazione, del diritto d'informazione, degli obblighi delle compagnie in caso di cancellazione e delle possibilità di reclamo;
- si è detto preoccupato di alcuni emendamenti proposti e segnatamente:
 - riguardo ai ritardi sulle brevi e medie distanze, ove il Parlamento intende mantenere le attuali soglie per il risarcimento. Queste soglie potrebbero essere troppo basse e porre un problema per il fatto di offrire alle compagnie un incentivo finanziario nel cancellare i voli in ritardo, il che non sarebbe nell'interesse dei passeggeri;

- relativamente ad un elenco esauriente di circostanze straordinarie che esentano le compagnie dal risarcimento ai passeggeri e che potrebbe rivelarsi troppo rigido;
- è comprensibile peraltro la preoccupazione riguardo al fallimento delle compagnie aeree. Non di meno la proposta di disporre di un fondo o di un'assicurazione per il rimpatrio e il rimborso dei biglietti raddoppierebbe, per i vettori, il costo previsto dal regolamento vigente e sarebbe pertanto sproporzionata. Il Commissario ha per contro sottolineato gli impegni previsti dalla comunicazione del 18 marzo 2013 sulla protezione dei passeggeri in caso di insolvenza di una compagnia aerea, che ora si tradurrebbero in un'azione concreta;
- ha difeso l'equilibrio della proposta affermando che l'attuale revisione del regolamento sui diritti dei passeggeri segna un sostanziale miglioramento per i passeggeri stessi ed è basata sull'esperienza maturata durante la crisi causata dalla nuvola di cenere vulcanica. Le compagnie aeree non sono antagoniste dei passeggeri; il loro scopo è trasportare passeggeri ottenendone un guadagno. Attualmente operano in un contesto molto difficile ed occorre trovare un giusto equilibrio;
- ha auspicato che il Consiglio sia presto in grado di definire la sua posizione su questo atto legislativo fondamentale così da poter avviare i negoziati interistituzionali subito dopo le elezioni europee.

Il relatore della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (IMCO), Hans-Peter MAYER (PPE, DE), ha sostenuto che non è giustificato limitare il divieto di negare l'imbarco al solo caso dei voli di andata e ritorno; il divieto dovrebbe essere invece esteso anche ai voli in coincidenza.

Intervenendo a nome del gruppo PPE, Mathieu GROSCH (BE):

- si è congratulato con il relatore per essersi adoperato nel ricercare un corretto equilibrio tra le aspettative giustificate dei passeggeri e le preoccupazioni delle compagnie aeree. Ha introdotto chiarezza e trasparenza, che costituiscono l'aspetto e il compito più importanti considerate le diverse sentenze della Corte di giustizia. La proposta sul tappeto presenta un valore aggiunto per tutti, compagnie aeree comprese;

- ha chiesto di tener presente la proporzionalità nella decisione sul livello di risarcimento (la somma di 600 EUR sarebbe ad esempio congrua nel caso di cancellazione del volo? Nel caso di un biglietto aereo costato 20 EUR un risarcimento di 400 EUR non sarebbe invece giustificato). Con riguardo alle circostanze eccezionali ha esortato le compagnie aeree a non sfruttare ogni opportunità per invocarle ed evitare così il risarcimento;
- ha sottolineato che, a suo avviso, la questione più importante è l'informazione dei passeggeri prima della prenotazione (ad esempio non dovrebbe essere necessario leggere 20 pagine per sapere se sono ammessi uno o due colli di bagaglio) e la presenza, in aeroporto, di punti di contatto che ragguagliano su diritti e reclami. La proposta sul tappeto dà una risposta in tal senso.

Intervenendo a nome del gruppo S&D, Bernadette VERGNAUD (FR)

- ha affermato che la proposta della Commissione segna una serie di passi avanti rispetto al testo in vigore. Ritiene che il Parlamento abbia realizzato un miglioramento della proposta stessa e,
- in questo contesto, ha sottolineato tra gli altri i punti seguenti:
 - la legislazione dovrà essere applicata con efficacia; non è infatti di alcuna utilità riconoscere diritti ai passeggeri se, nella pratica, le compagnie aeree possono travisare gli obblighi invocando qualsiasi problema tecnico o se le norme non sono operative. L'ambito delle circostanze eccezionali a cui si può fare appello è stato pertanto rigorosamente delimitato;
 - è previsto il risarcimento in caso di volo ritardato tenendo conto della diversità delle destinazioni e di vincoli materiali. Le tre soglie che danno luogo al risarcimento dovrebbero essere mantenute. Sarebbe stato allettante spingersi oltre ma Bernadette VERGNAUD ha convenuto con la Commissione sul rischio di un maggior numero di cancellazioni che si sarebbe corso;
 - occorre mantenere il divieto di negare l'imbarco in caso di non utilizzo del volo di andata;
 - riconosciuto il diritto di portare in cabina altri effetti personali oltre al bagaglio autorizzato;
- in complesso ritiene che il testo abbia raggiunto un equilibrio tra diritti dei passeggeri – che sono stati migliorati – e obblighi realistici dei vettori; è quindi una buona base di discussione con il Consiglio.

Intervenendo a nome del gruppo ALDE/ADLE, Vilja SAVISAAR-TOOMAST (ET):

- ha affermato che il contesto in cui si colloca la proposta sul tappeto è costituito dalle cancellazioni frequenti, dai ritardi e dai problemi inerenti all'assistenza bagagli. Soltanto il 2% dei passeggeri riceve il risarcimento a cui ha diritto. La nuvola di cenere vulcanica islandese ha dimostrato l'esigenza di un quadro giuridico migliore. I passeggeri devono essere informati dei propri diritti ed avere titolo a risarcimento, ma le compagnie aeree sono spesso carenti nell'informazione fornita al riguardo ai passeggeri stessi;
- si è compiaciuta che la commissione TRAN abbia convenuto miglioramenti riguardo ai risarcimenti per ritardi e cancellazioni, assicurato un'assistenza migliore alle persone con disabilità e sostenuto le compagnie aeree regionali, anche in ordine alla soglia di 90 minuti entro la quale queste ultime non saranno responsabili della perdita di voli in coincidenza, come pure che abbia assicurato che i passeggeri possano utilizzare la tratta di ritorno del biglietto qualora non si siano presentati all'imbarco nella tratta di andata;
- ha deplorato il comportamento del gruppo S&D che, dopo aver appoggiato tutti i compromessi in sede di commissione TRAN, tenta ora di smontarli. Il gruppo di Vilja SAVISAAR-TOOMAST non appoggerà pertanto gli emendamenti IMCO.

Intervenendo a nome del gruppo Verts/ALE, Keith TAYLOR (UK):

- ha accolto con favore il fatto che sia stato possibile spostare l'accento della proposta della Commissione, da troppo favorevole all'industria compagnie aeree a molto più favorevole ai passeggeri. Si è detto in grado di sostenere la relazione;
- ha appoggiato il compromesso in base al quale il risarcimento deve avvenire dopo tre ore di ritardo, benché la proposta del suo gruppo fosse un'ora e non sia stata accettata. Non di meno tre ore sono un termine senz'altro migliore del termine di cinque ore proposto dalla Commissione. Il suo gruppo può inoltre appoggiare la limitazione della portata delle circostanze eccezionali al fine di impedire alle compagnie aeree di accampare scuse per non versare i risarcimenti dovuti ai passeggeri. Auspica un miglioramento dell'attuazione e ritiene che, al riguardo, la proposta avanzata dal suo gruppo di avvalersi di organismi di mediazione e indipendenti possa rivelarsi molto utile;

- ha infine sottolineato che le informazioni sull'impatto ambientale e l'efficienza energetica del viaggio saranno ora fornite sui siti web dei vettori aerei e sui biglietti stessi. Non ci si può attendere che i cittadini siano più responsabili in merito alle emissioni di CO2 se non sono al corrente degli effetti prodotti dalle loro azioni.

Intervenendo a nome del gruppo ECR, Jacqueline FOSTER (UK):

- ha affermato di ritenere che la legislazione del 2004 abbia introdotto in tutta l'Europa una serie di benefici per i passeggeri e innalzato il livello dei servizi per molti aspetti. Tuttavia, a seguito della crisi della nuvola di cenere vulcanica islandese e delle sentenze della Corte di giustizia, è stato senz'altro opportuno riesaminare la legislazione per tentare di ristabilire gli equilibri;
- ha dichiarato che alcune modifiche proposte dal Parlamento al testo della Commissione apportano chiari vantaggi, ad esempio la soglia dei 90 minuti per i voli in coincidenza, le modifiche dei biglietti e la garanzia che i siti web delle compagnie aeree risultino chiari e concisi per i passeggeri che stanno acquistando in linea. Ha tuttavia deplorato che alcune modifiche possano indurre conseguenze indesiderate per i passeggeri, eventualmente limitandone la scelta, innalzando i prezzi e danneggiando la competitività dei vettori regionali;
- ha sostenuto che diminuire la soglia per il risarcimento da cinque a tre ore potrebbe causare un numero maggiore di cancellazioni e, quindi, una riduzione dei voli di collegamento regionali con i danni che ne conseguono. L'aumento dei livelli di risarcimento, benché nella misura inferiore, molto spesso non riflette il costo assai ridotto di alcuni biglietti; avrebbe pertanto preferito un risarcimento più legato al costo del biglietto. Si è detta non di meno fiduciosa sulla soluzione di alcune di queste questioni;
- ha infine ricordato di aver presentato nuovamente una serie di emendamenti relativi a Gibilterra. Jacqueline FOSTER ha auspicato che il Parlamento in plenaria possa sostenerli dato che il suo gruppo ha mancato la votazione in sede di commissione TRAN.

A nome del gruppo GUE/NGL, Helmut SCHOLZ (DE):

- ha affermato che il compromesso si prefigge di evitare che i vettori aerei si sottraggano alle loro responsabilità nei confronti dei passeggeri, ad esempio grazie agli elementi seguenti:
 - 3 mesi di tempo ai passeggeri per presentare un reclamo e 2 mesi per ricevere una risposta;
 - elenco esauriente delle circostanze eccezionali;
 - un semplice manuale ad uso dei passeggeri, figurante nell'allegato II;
- ha sottolineato altri punti approvati che segnano un miglioramento rispetto al regolamento del 2004, ad esempio in ordine a: famiglie con bambini piccoli, persone con disabilità, passeggeri con strumenti musicali, biglietti per voli composti di varie tratte allorché il passeggero ne abbia effettuato solo alcune, nonché in ordine alla tariffazione con la fissazione di una nuova norma per i trasporti aerei.

La maggior parte degli interventi successivi ha ripreso gli argomenti sopra esposti. Tra gli altri si possono menzionare i seguenti:

Dieter-Lebrecht KOCH (PPE, DE):

- considera la relazione del relatore un compromesso molto favorevole ai consumatori con un corretto equilibrio tra diritti dei passeggeri e interessi delle compagnie aeree. I diritti dei consumatori ne risultano significativamente rinforzati rispetto al regolamento vigente e alla proposta della Commissione;
- ha messo in guardia contro il rischio di scatenare una corsa a chi offre di più, sommergendo di vantaggi i passeggeri nella prospettiva delle vicine elezioni. Ha pertanto chiesto di sostenere la relazione votata in sede di commissione TRAN e di non appoggiare emendamenti più oltranzisti, in particolare quello che riduce le soglie da tre a due ore da cui deriverebbe solo un numero maggiore di cancellazioni e prezzi dei biglietti più elevati, come pure quello che estende il divieto di imbarco in caso di mancata presentazione, che scoraggerebbe le compagnie aeree dal proporre offerte speciali in termini di tariffe basse.

Eva LICHTENBERGER del gruppo Verts/ALE, AT:

- ha dichiarato di aver condotto una piccola indagine in cui chiedeva ai passeggeri se avevano presentato domanda di risarcimento e se lo avevano ottenuto. I risultati sono stati piuttosto deludenti e dimostrano che i passeggeri non hanno molta fiducia nel sistema. Non avevano presentato domanda perché la ritenevano inutile e se l'avevano fatto in molti casi erano stati costretti ad adire le vie legali. La situazione è inaccettabile;
- è pertanto dispiaciuta che la proposta della Commissione l'abbia peggiorata. La Commissione ha infatti ascoltato soltanto le ragioni delle compagnie aeree, considerando i passeggeri alla stregua di un disturbo. In particolare Eva Lichtenberger ha considerato una provocazione l'interpretazione di forza maggiore che mette sullo stesso piano una vite allentata e una nube di cenere;
- ha accolto con favore i miglioramenti introdotti dalla commissione TAN ma ancor più quelli della commissione IMCO e ha esortato ad appoggiarli.

Inés AYALA SENDER (S&D, ES):

- ha ricordato che l'adozione dell'ultimo regolamento sui diritti dei passeggeri risale a 10 anni fa; nel frattempo si è lavorato ai diritti dei passeggeri di treni e autobus. I tempi erano quindi maturi per prendere nuovamente in esame i passeggeri del trasporto aereo e migliorarli;
- in particolare si è compiaciuta dell'attenzione prestata a categorie speciali: famiglie con bambini, persone con disabilità e passeggeri che trasportano strumenti musicali. Le misure da adottare per queste categorie non sono molto onerose;
- ha altresì affermato che dovranno essere ammesse in cabina anche borsette e borse di acquisti effettuati in aeroporto. Occorreva tutelare i passeggeri rimasti a terra a causa del fallimento di una compagnia aerea. Il sistema di risarcimento dovrà essere modernizzato e diventare più automatico o almeno più coerente, garantendo taluni diritti fondamentali, ad esempio i pasti.

La questione di Gibilterra è stata oggetto delle osservazioni di parecchi deputati, segnatamente del Regno Unito:

Graham WATSON (ALDE/ADLE, UK) ha affermato che il regolamento era uno delle poche misure adottate dall'UE nel settore dell'aviazione a contenere ancora una clausola di esclusione dell'aeroporto di Gibilterra. Dopo l'accordo di Cordoba del 2006 la Spagna ha dichiarato alla Commissione che non avrebbe più ricercato l'esclusione di Gibilterra da tali misure. Non di meno la Commissione ha mantenuto nella revisione dell'atto la clausola di esclusione. Clausola che doveva essere eliminata, poiché si tratta in questo caso di tutelare gli interessi di ogni cittadino dell'UE che usa l'aeroporto di Gibilterra, indipendentemente dal fatto che sia cittadino di Gibilterra, della Spagna o altro. Ha pertanto esortato a votare gli emendamenti da 171 a 174 che sopprimono la clausola.

Luis DE GRANDES PASCUAL (PPE, ES) ha riconosciuto che si tratta di una questione sensibile. Ritiene che la controversia debba risolversi con il dialogo tra due paesi amici.

III. VOTAZIONE

La votazione ha avuto luogo il 5 febbraio 2014. Il Parlamento europeo ha adottato 169 emendamenti alla proposta.

Sono stati adottati tutti gli emendamenti della commissione, tranne uno (il 62), e l'emendamento 74 con un emendamento orale. Sono stati inoltre adottati altri due emendamenti (emendamento 169 del gruppo S&D e l'emendamento 174 del gruppo ALDE/ADLE).

Gli emendamenti adottati figurano nell'allegato.

Compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 5 febbraio 2014 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0130),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0066/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo dell'11 luglio 2013¹,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - visto l'articolo 55 del proprio regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (A7-0020/2014),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 115.

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) I servizi di trasporto aereo sono prepagati dai passeggeri e direttamente o indirettamente sovvenzionati dai contribuenti. I biglietti aerei dovrebbero perciò essere considerati "contratti con obbligazioni di risultato", in cui le compagnie aeree garantiscono di adempiere gli obblighi del contratto con la massima diligenza.

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

Emendamento

(3) Al fine di migliorare la certezza giuridica per i vettori aerei e per i passeggeri, è necessaria una definizione più precisa del concetto di "circostanze eccezionali", che tenga conto della sentenza della Corte di giustizia nella causa C-549/07 (Wallentin-Hermann). ***Occorre*** chiarire ulteriormente tale definizione con un elenco ***non*** tassativo di circostanze chiaramente ***definite*** eccezionali ***o meno***.

(3) Al fine di migliorare la certezza giuridica per i vettori aerei e per i passeggeri, è necessaria una definizione più precisa del concetto di "circostanze eccezionali", che tenga conto della sentenza della Corte di giustizia nella causa C-549/07 (Wallentin-Hermann). ***È opportuno*** chiarire ulteriormente tale definizione con un elenco tassativo di circostanze chiaramente ***identificate come*** eccezionali. ***Dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per apportare aggiunte a tale elenco ove ciò si renda necessario.***

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

Emendamento

(5) Nella causa C-22/11 (Finnair), la Corte di giustizia ha stabilito che la nozione di

(5) Nella causa C-22/11 (Finnair), la Corte di giustizia ha stabilito che la nozione di

"negato imbarco" deve essere interpretata non solo in relazione ai casi in cui l'imbarco è negato in seguito a sovrapprenotazione (overbooking), ma anche a quelli in cui l'imbarco è negato per altri motivi, ad esempio per ragioni operative. ***Data questa conferma, non ci sono motivi validi per modificare l'attuale definizione di "negato imbarco".***

"negato imbarco" deve essere interpretata non solo in relazione ai casi in cui l'imbarco è negato in seguito a sovrapprenotazione (overbooking), ma anche a quelli in cui l'imbarco è negato per altri motivi, ad esempio per ragioni operative. ***È opportuno che la definizione di "negato imbarco" comprenda i casi in cui l'orario di partenza previsto è stato anticipato, con la conseguenza che il passeggero perde il volo.***

Emendamento 4

Proposta di regolamento

Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Il regolamento (CE) n. 261/2004 si applica anche ai passeggeri che hanno prenotato il volo aereo nell'ambito di un viaggio "tutto compreso". Tuttavia, ***occorre chiarire*** che i passeggeri non possono cumulare i diritti connessi, in particolare a norma di tale regolamento e della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"¹⁷. I passeggeri ***possono*** scegliere dove presentare i propri reclami, ma non ***possono*** cumulare risarcimenti per il medesimo problema in base a entrambi gli atti giuridici. ***I passeggeri non devono preoccuparsi di come i vettori aerei e gli operatori turistici si ripartiscono tali*** reclami.

¹⁷ GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59.

Emendamento

(6) Il regolamento (CE) n. 261/2004 si applica anche ai passeggeri che hanno prenotato il volo aereo nell'ambito di un viaggio "tutto compreso". Tuttavia, ***dovrebbe essere chiarito*** che i passeggeri non possono cumulare i diritti connessi, in particolare a norma di tale regolamento e della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"¹⁷. I passeggeri ***dovrebbero poter*** scegliere il diritto a norma del quale presentare i propri reclami, ma non ***dovrebbero avere il diritto di*** cumulare risarcimenti per il medesimo problema in base a entrambi gli atti giuridici. I vettori aerei e gli operatori turistici ***dovrebbero fornire ai passeggeri gli elementi di prova necessari per completare senza ritardi i reclami.***

¹⁷ GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59.

Emendamento 5

Proposta di regolamento

Considerando 7

Testo della Commissione

(7) Per migliorare i livelli di protezione, ai passeggeri ***non deve essere negato***

Emendamento

(7) Per migliorare i livelli di protezione, ***non dovrebbe essere possibile negare ai***

l'imbarco su ***un volo di ritorno compreso in*** un biglietto di andata e ritorno per non ***aver*** utilizzato ***il volo di andata***.

passaggeri l'imbarco su ***una tratta di un viaggio coperto da*** un biglietto di andata e ritorno per ***la ragione che*** non ***hanno*** utilizzato ***tutte le tratte comprese nel biglietto***.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Attualmente in alcuni casi ai passeggeri sono comminate sanzioni amministrative punitive per aver commesso errori ortografici nel proprio nome. ***Occorre*** consentire gratuitamente ***una ragionevole*** correzione degli errori di prenotazione, purché essi non implicino la modifica degli orari, della data, dell'itinerario o del passeggero.

Emendamento

(8) Attualmente in alcuni casi ai passeggeri sono comminate sanzioni amministrative punitive per aver commesso errori ortografici nel proprio nome. ***È opportuno*** consentire gratuitamente ***la*** correzione degli errori di prenotazione, purché essi non implicino la modifica degli orari, della data, dell'itinerario o del passeggero.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 9

Testo della Commissione

(9) È ***necessario*** chiarire che in caso di cancellazione, la scelta tra il rimborso, il proseguimento del viaggio mediante ***riprogrammazione*** o il viaggio in una data successiva spetta al passeggero e non al vettore aereo.

Emendamento

(9) È ***opportuno*** chiarire che in caso di cancellazione la scelta tra il rimborso, il proseguimento del viaggio mediante ***riprotezione*** o il viaggio ***a un'ora successiva dello stesso giorno o*** in una data successiva spetta al passeggero e non al vettore aereo.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) In caso di cancellazione del volo da parte del passeggero, i vettori aerei dovrebbero essere tenuti a rimborsare le tasse già pagate, senza alcun addebito.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 9 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 ter) Se il passeggero sceglie, in base a un accordo, di viaggiare in un momento successivo, le spese sostenute per andare all'aeroporto o tornare da quest'ultimo per il volo non utilizzato dovrebbero essere sempre rimborsate integralmente. Dovrebbero sempre esservi incluse le tariffe del trasporto pubblico, le spese di taxi e il costo del parcheggio all'aeroporto.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 9 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 quater) La tutela finanziaria dei passeggeri in caso di fallimento della compagnia aerea è una componente chiave di un regime dei diritti dei passeggeri efficace. Per rafforzare la tutela dei passeggeri del trasporto aereo in caso di cancellazione di voli dovuta al fallimento di un vettore aereo o all'interruzione delle sue operazioni a causa della revoca della licenza di esercizio, è opportuno obbligare i vettori aerei a fornire prove sufficienti di disporre di garanzie per il rimborso dei passeggeri o per il loro rimpatrio.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 9 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 quinquies) Ad esempio, la creazione di un fondo di garanzia o di un sistema di assicurazione obbligatoria consentirà ai vettori aerei di garantire il rimborso dei

passaggeri o il loro rimpatrio qualora i loro voli siano cancellati per il fallimento del vettore aereo o per l'interruzione delle sue operazioni in conseguenza della revoca della licenza di esercizio.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(10) Gli **aeroporti e i loro** utenti, quali i vettori aerei **e** le società che prestano servizi a terra, **devono collaborare per** ridurre al minimo l'impatto di molteplici **interruzioni** del volo sui passeggeri, garantendo loro l'assistenza e la riprotezione. A tal fine, **sono tenuti a elaborare piani** di emergenza per tali situazioni e **a** collaborare allo sviluppo di detti piani.

Emendamento

(10) **Il gestore aeroportuale e** gli utenti **dell'aeroporto**, quali i vettori aerei, le società che prestano servizi a terra, **i fornitori di servizi di navigazione aerea e coloro che forniscono assistenza ai passeggeri con disabilità e ai passeggeri a mobilità ridotta, dovrebbero adottare misure adeguate per ottenere il coordinamento e la collaborazione fra gli utenti dell'aeroporto al fine di** ridurre al minimo l'impatto di molteplici **disguidi riguardanti il** volo sui passeggeri, garantendo loro l'assistenza e la riprotezione. A tal fine, **i gestori aeroportuali dovrebbero assicurare un adeguato coordinamento mediante un appropriato piano** di emergenza per tali situazioni e **dovrebbero** collaborare **con le autorità nazionali, regionali o locali** allo sviluppo di detti piani. **Tali piani dovrebbero essere valutati dagli organismi nazionali di applicazione, che potranno, se del caso, richiedere adeguamenti.**

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) È opportuno che i vettori aerei stabiliscano procedure e azioni coordinate per fornire informazioni adeguate ai passeggeri rimasti a terra. Tali procedure dovrebbero indicare chiaramente a chi spetta, in ciascun aeroporto, la responsabilità di organizzare l'assistenza,

la riprotezione o il rimborso, e dovrebbero definire le modalità e le condizioni per la fornitura di tali servizi.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 10 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 ter) Al fine di assistere i passeggeri in caso di disguidi relativi ai voli o di ritardo, danneggiamento o smarrimento dei bagagli, è opportuno che i vettori aerei istituiscano negli aeroporti degli sportelli presso i quali il loro personale o terzi da loro incaricati forniscano ai passeggeri le informazioni necessarie concernenti i loro diritti, comprese le procedure di reclamo, e li aiutino ad agire immediatamente.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

Emendamento

(11) Il regolamento (CE) n. 261/2004 *deve* prevedere esplicitamente il diritto al **risarcimento** per i passeggeri che subiscono gravi ritardi, in linea con le sentenze della Corte di giustizia nelle cause riunite C-402/07 e C-432/07 (Sturgeon). **Al contempo**, le soglie che danno diritto al **risarcimento devono** essere aumentate per tenere conto dell'impatto finanziario sul settore **e per evitare il conseguente aumento della frequenza delle cancellazioni**. Per garantire condizioni di **risarcimento** omogenee per i cittadini che viaggiano nell'UE, **la soglia deve essere uguale per tutti i viaggi all'interno dell'Unione, ma deve dipendere dalla distanza della tratta per i viaggi da e verso paesi terzi**, al fine di tenere conto delle difficoltà operative riscontrate dai vettori aerei nel gestire i ritardi in aeroporti lontani.

(11) Il regolamento (CE) n. 261/2004 **dovrebbe** prevedere esplicitamente il diritto alla **compensazione** per i passeggeri che subiscono gravi ritardi, in linea con le sentenze della Corte di giustizia nelle cause riunite C-402/07 e C-432/07 (Sturgeon) **e con il principio della parità di trattamento, che impone che situazioni analoghe non siano trattate in modo diverso**. Le soglie che danno diritto alla **compensazione dovrebbero** essere aumentate, **anche** per tenere conto dell'impatto finanziario sul settore. **Esse dovrebbero avere l'effetto di** garantire condizioni di **compensazione** omogenee per i cittadini che viaggiano nell'Unione. **Al contempo, determinate soglie dovrebbero essere fissate a un livello più alto in funzione della** distanza della tratta per i viaggi da e verso paesi terzi, al fine di tenere conto delle difficoltà operative riscontrate dai vettori aerei nel gestire i

ritardi in aeroporti lontani. *Per quanto riguarda l'importo della compensazione, è opportuno che esso sia sempre uguale a parità di distanza del volo.*

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Per assicurare la certezza giuridica, il regolamento (CE) n. 261/2004 *deve* confermare esplicitamente che la modifica dei programmi di volo ha *lo stesso impatto* sui passeggeri *rispetto* ai ritardi prolungati e che pertanto *dà* origine a diritti analoghi.

Emendamento

(12) Per assicurare la certezza giuridica, il regolamento (CE) n. 261/2004 *dovrebbe* confermare esplicitamente che la modifica dei programmi di volo ha sui passeggeri *un impatto simile* ai ritardi prolungati *o al negato imbarco* e che pertanto *dovrebbe dare* origine a diritti analoghi.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

(13) I passeggeri che perdono una coincidenza *devono* ricevere un'assistenza adeguata in attesa della riprotezione. Nel rispetto del principio di parità di trattamento, tali passeggeri *devono* poter chiedere un *risarcimento* su una base analoga ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo o una cancellazione, in funzione del ritardo accumulato quando raggiungono la destinazione finale del viaggio.

Emendamento

(13) I passeggeri che perdono una coincidenza *a causa di una modifica dell'orario o di un ritardo dovrebbero* ricevere un'assistenza adeguata in attesa della riprotezione. Nel rispetto del principio di parità di trattamento *e in linea con la sentenza della Corte di giustizia europea nella causa C-11/11 (Air France/Folkerts)*, tali passeggeri *dovrebbero* poter chiedere una *compensazione* su una base analoga ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo o una cancellazione, in funzione del ritardo accumulato quando raggiungono la destinazione finale del viaggio.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) In linea di principio, il soggetto tenuto a offrire l'assistenza e la riprotezione dovrebbe essere il vettore aereo che causa la modifica di orario o il ritardo. Tuttavia, al fine di ridurre l'onere economico per il vettore aereo interessato, è opportuno che la compensazione da versare al passeggero sia connesso al ritardo della coincidenza precedente al punto di trasferimento.

Emendamento 19

Proposta di regolamento Considerando 13 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 ter) I passeggeri con disabilità o i passeggeri a mobilità ridotta che perdono una coincidenza per un ritardo causato dai servizi di assistenza dell'aeroporto dovrebbero ricevere un'assistenza adeguata mentre sono in attesa della riprotezione. Essi dovrebbero poter chiedere una compensazione al gestore aeroportuale su una base analoga ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo o una cancellazione imputabile al vettore aereo.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Considerando 16

Testo della Commissione

Emendamento

(16) Attualmente i vettori aerei hanno una responsabilità illimitata per la sistemazione in albergo dei passeggeri in caso di circostanze eccezionali di lunga durata. ***Questa incertezza e l'assenza di un limite di tempo ragionevole rischiano di***

(16) Attualmente i vettori aerei hanno una responsabilità illimitata per la sistemazione in albergo dei passeggeri in caso di circostanze eccezionali di lunga durata. Un vettore aereo ***dovrebbe tuttavia*** essere in grado di limitare l'offerta di assistenza ***per***

compromettere la stabilità finanziaria del vettore. Un vettore aereo deve pertanto essere in grado di limitare l'offerta di assistenza dopo un determinato periodo di tempo. Inoltre, i piani di emergenza e la riprotezione rapida *devono* limitare il rischio per i passeggeri di rimanere a terra per lunghi periodi.

quanto riguarda la durata della sistemazione in albergo e, nei casi in cui i passeggeri provvedono in proprio alla sistemazione, per quanto riguarda i costi e l'assistenza dopo un determinato periodo di tempo. Inoltre, i piani di emergenza e la riprotezione rapida *dovrebbero* limitare il rischio per i passeggeri di rimanere a terra per lunghi periodi.

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Considerando 17

Testo della Commissione

(17) È stato dimostrato che l'applicazione di alcuni diritti dei passeggeri, in particolare il diritto alla sistemazione in albergo, risulta sproporzionata rispetto alle entrate dei vettori aerei per alcune operazioni di portata ridotta. I vettori che operano voli con aeromobili di piccole dimensioni su brevi distanze devono pertanto essere esentati dall'obbligo di pagare le spese della sistemazione in albergo, sebbene il vettore debba comunque aiutare il passeggero a trovare una sistemazione.

Emendamento

soppresso

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Considerando 18

Testo della Commissione

(18) Per le persone disabili, le persone a mobilità ridotta o altre persone con esigenze particolari, quali i minori non accompagnati, le donne in stato di gravidanza e le persone che necessitano di specifica assistenza medica, può essere più difficile trovare una sistemazione in caso di *interruzione del* volo. Pertanto, le limitazioni al diritto alla sistemazione in albergo in caso di circostanze eccezionali *o per le operazioni regionali* non *si applicano* a queste categorie di passeggeri.

Emendamento

(18) Per le persone disabili, le persone a mobilità ridotta o altre persone con esigenze particolari, quali i minori non accompagnati, le donne in stato di gravidanza e le persone che necessitano di specifica assistenza medica, può essere più difficile trovare una sistemazione in caso di *disguidi relativi al* volo. Pertanto le limitazioni al diritto alla sistemazione in albergo in caso di circostanze eccezionali non *dovrebbero applicarsi in nessun caso* a queste categorie di passeggeri.

Emendamento 23

Proposta di regolamento Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(18 bis) Qualora il vettore aereo unionale richieda che le persone con disabilità o le persone a mobilità ridotta siano accompagnate da un assistente, quest'ultimo non dovrebbe essere soggetto al pagamento della relativa tassa aeroportuale di partenza.

Emendamento 24

Proposta di regolamento Considerando 18 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(18 ter) I fornitori di servizi dovrebbero garantire che le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità abbiano in qualsiasi momento il diritto di utilizzare gratuitamente, a bordo dell'aeromobile, apparecchi respiratori omologati. È opportuno che la Commissione rediga un elenco di dispositivi medici omologati per la somministrazione di ossigeno in collaborazione con l'industria e con le organizzazioni rappresentative delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta, tenendo debitamente conto dei requisiti di sicurezza.

Emendamento 25

Proposta di regolamento Considerando 20

Testo della Commissione

Emendamento

(20) I passeggeri ***devono*** essere informati correttamente non solo in merito ai propri diritti in caso di interruzioni del volo, ma anche riguardo alle cause ***dell'interruzione*** stessa, non appena tali informazioni siano disponibili. È ***necessario fornire*** informazioni anche nel caso in cui il

(20) I passeggeri ***dovrebbero*** essere informati correttamente non solo in merito ai propri diritti in caso ***disguidi relativi al volo, modifica dell'orario e negato imbarco***, ma anche riguardo alle cause del disguido stesso, non appena tali informazioni siano disponibili. È

passaggero abbia acquistato il biglietto tramite un intermediario stabilito nell'Unione.

opportuno che tali informazioni siano fornite dal vettore aereo anche nel caso in cui il passeggero abbia acquistato il biglietto tramite un intermediario stabilito nell'Unione. ***I passeggeri dovrebbero inoltre essere informati in merito alle procedure più semplici e rapide per presentare reclamo, così da essere messi in condizione di esercitare i propri diritti.***

Emendamento 26

Proposta di regolamento Considerando 21 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21 bis) Per coadiuvare gli organismi nazionali di applicazione nello svolgimento del loro ruolo concernente l'applicazione del presente regolamento, è opportuno che i vettori aerei forniscano a detti organismi la pertinente documentazione di conformità che dimostri la loro ottemperanza a tutti i pertinenti articoli del presente regolamento.

Emendamento 27

Proposta di regolamento Considerando 21 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21 ter) Essendo l'aviazione commerciale un mercato integrato dell'Unione, le misure volte a garantire l'applicazione del presente regolamento saranno più efficaci a livello dell'Unione se vi sarà un maggiore coinvolgimento della Commissione europea. Specificamente, la Commissione dovrebbe sensibilizzare il pubblico interessato circa il rispetto da parte dei vettori aerei degli obblighi relativi ai diritti dei passeggeri, pubblicando un elenco di vettori che violano sistematicamente il presente regolamento.

Emendamento 28

Proposta di regolamento Considerando 22

Testo della Commissione

(22) I passeggeri **devono ricevere** informazioni adeguate in merito alle procedure per presentare reclamo nei confronti dei vettori aerei, **dai quali devono ottenere** risposta entro **un periodo di tempo ragionevole**. Inoltre, i passeggeri **devono** avere la possibilità di presentare reclamo nei confronti dei vettori aerei attraverso sistemi extragiudiziali. Tuttavia, dato che il ricorso effettivo dinanzi a un tribunale è un diritto fondamentale riconosciuto dall'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, tali strumenti non **devono** impedire o limitare l'accesso dei passeggeri alla giustizia.

Emendamento

(22) **È opportuno che** i passeggeri **ricevano** informazioni adeguate in merito alle procedure per presentare reclamo nei confronti dei vettori aerei, **siano avvertiti dei termini stabiliti al riguardo, in particolare quelli di cui all'articolo 16 bis, paragrafo 2, e ottengano** risposta entro **il più breve tempo possibile**. Inoltre, i passeggeri **dovrebbero** avere la possibilità di presentare reclamo nei confronti dei vettori aerei attraverso sistemi extragiudiziali. **Gli Stati membri dovrebbero prevedere adeguati servizi di mediazione per i casi in cui non sia stato possibile comporre una controversia tra il passeggero e la compagnia aerea.** Tuttavia, dato che il ricorso effettivo dinanzi a un tribunale è un diritto fondamentale riconosciuto dall'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, tali strumenti non **dovrebbero** impedire o limitare l'accesso dei passeggeri alla giustizia. **A tal fine è opportuno che siano sempre loro comunicati gli indirizzi e le altre informazioni di contatto di tutti gli organismi preposti allo svolgimento delle pertinenti formalità in ciascun paese. Per consentire un trattamento agevole, rapido ed economico delle controversie nei procedimenti sia giudiziali che extragiudiziali, è opportuno fare riferimento in particolare alle procedure alternative e online di risoluzione delle controversie e al procedimento europeo per le controversie di modesta entità.**

Emendamento 29

Proposta di regolamento Considerando 22 bis (nuovo)

(22 bis) *La richiesta di compensazione per vie legali dovrebbe sempre essere preceduta da un reclamo.*

Emendamento 30

Proposta di regolamento Considerando 23

Testo della Commissione

(23) Nella causa C-139/11 (Moré/KLM) la Corte di giustizia ha chiarito che il termine entro il quale devono essere promosse le azioni dirette a ottenere il risarcimento è stabilito nel rispetto delle norme nazionali di ciascuno Stato membro.

Emendamento

(23) Nella causa C-139/11 (Moré/KLM) la Corte di giustizia ha chiarito che il termine entro il quale devono essere promosse le azioni dirette a ottenere il risarcimento è stabilito nel rispetto delle norme nazionali di ciascuno Stato membro. ***Per quanto riguarda le composizioni extragiudiziali, i termini sono determinati in conformità della direttiva 2013/11/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2009/22/CE (direttiva sull'ADR per i consumatori)***^{17bis}.

^{17bis} ***GU L 165 del 18.6.2013, pag. 65.***

Emendamento 31

Proposta di regolamento Considerando 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(26 bis) *Al fine di migliorare la certezza giuridica per i passeggeri e per i vettori aerei, dovrebbe essere possibile chiarire il concetto di "circostanze eccezionali" sulla base del lavoro degli organismi nazionali di applicazione e delle sentenze della Corte. È di particolare importanza che la Commissione svolga adeguate consultazioni durante i lavori preparatori con gli organismi nazionali di*

applicazione. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento 32

Proposta di regolamento Considerando 27

Testo della Commissione

(27) Al fine di garantire il risarcimento dell'intero valore delle attrezzature per la mobilità smarrite o danneggiate, i vettori aerei *devono offrire gratuitamente alle persone* a mobilità ridotta *la* possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse che, nel rispetto della convenzione di Montreal, consenta loro di chiedere il pieno risarcimento per lo smarrimento o il danneggiamento di tali attrezzature.

Emendamento

(27) Al fine di garantire il risarcimento dell'intero valore delle attrezzature per la mobilità smarrite o danneggiate, i vettori aerei *e i servizi di assistenza aeroportuale informano i passeggeri con disabilità o i passeggeri* a mobilità ridotta, *al momento della prenotazione e nuovamente al momento dell'accettazione (check-in), della* possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse che, nel rispetto della convenzione di Montreal, consenta loro di chiedere il pieno risarcimento per lo smarrimento o il danneggiamento di tali attrezzature. *I vettori aerei dovrebbero informare i passeggeri in merito a tale dichiarazione e ai diritti che ne derivano ogni volta che i passeggeri prenotano un biglietto.*

Emendamento 33

Proposta di regolamento Considerando 29

Testo della Commissione

(29) *Per quanto possibile* gli strumenti musicali *devono essere* accettati come bagaglio in cabina passeggeri e, ove ciò non sia possibile, *devono essere* trasportati *se possibile* in condizioni adeguate nella stiva dell'aeromobile. Occorre pertanto modificare in tal senso il regolamento (CE) n. 2027/97.

Emendamento

(29) *È opportuno che* gli strumenti musicali *siano* accettati come bagaglio in cabina passeggeri e, ove ciò non sia possibile, *siano* trasportati in condizioni adeguate nella stiva dell'aeromobile. *Per consentire ai passeggeri interessati di accertare se il loro strumento possa essere alloggiato in cabina, i vettori aerei dovrebbero informarli in merito alle dimensioni degli alloggiamenti.* È pertanto opportuno modificare di conseguenza il

Emendamento 34

Proposta di regolamento Considerando 31

Testo della Commissione

(31) Dati i termini limitati per la presentazione dei reclami per lo smarrimento, il ritardo o il danneggiamento del bagaglio, ***i vettori aerei devono dare ai passeggeri la possibilità di presentare un reclamo, fornendo un modulo di reclamo all'aeroporto.*** Il modulo potrebbe anche essere un normale modulo PIR (Property Irregularity Report).

Emendamento

(31) Dati i termini limitati per la presentazione dei reclami per lo smarrimento, il ritardo o il danneggiamento del bagaglio, ***è opportuno che in tutti gli aeroporti sia istituito un apposito servizio reclami per i bagagli, al quale i passeggeri abbiano la possibilità di presentare un reclamo al momento dell'arrivo. A questo scopo, i vettori aerei dovrebbero fornire ai passeggeri un modulo di reclamo in tutte le lingue ufficiali dell'Unione.*** Il modulo potrebbe anche essere un normale modulo PIR (Property Irregularity Report). ***La Commissione dovrebbe stabilire il formato del modulo di reclamo standardizzato mediante atti di esecuzione.***

Emendamento 35

Proposta di regolamento Considerando 35 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(35 bis) Al fine di migliorare la protezione dei passeggeri oltre i confini dell'Unione, è opportuno che il tema dei diritti dei passeggeri sia trattato in sede di accordi bilaterali e internazionali.

Emendamento 36

Proposta di regolamento Considerando 35 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(35 ter) È opportuno fornire gratuitamente strutture specifiche per i passeggeri con disabilità gravi che hanno bisogno di disporre di spogliatoi e servizi

igienici (i cosiddetti "changing place") in tutti gli aeroporti dell'Unione con un traffico annuale superiore a 1 milione di passeggeri.

Emendamento 37

Proposta di regolamento Considerando 35 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(35 quater) Gli organismi nazionali di applicazione istituiti dagli Stati membri ("ONA") non sempre dispongono del potere sufficiente a garantire l'efficace protezione dei diritti dei passeggeri. Gli Stati membri dovrebbero pertanto dotare gli ONA del potere sufficiente a sanzionare le violazioni e a risolvere le controversie tra i passeggeri e le compagnie aeree; inoltre, tutti gli ONA dovrebbero compiere indagini esaustive su tutti i reclami ricevuti.

Emendamento 38

Proposta di regolamento Articolo 1 – comma 1 – punto -1 (nuovo) Regolamento (CE) n. 261/2004 Articolo 1 – paragrafo 1 – lettera d (nuova)

Testo in vigore

Emendamento

-1. All'articolo 1, paragrafo 1, è aggiunta la lettera seguente:

"d) sistemazione in classe inferiore (downgrading);"

Emendamento 39

Proposta di regolamento Articolo 1 – comma 1 – punto -1 bis (nuovo) Regolamento (CE) n. 261/2004 Articolo 1 – paragrafo 1 – lettera e (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

-1 bis. All'articolo 1, paragrafo 1, è aggiunta la lettera seguente:

"e) perdita di una coincidenza."

Emendamento 174/rev

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto -1 ter (nuovo)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 1 – paragrafo 3

Testo in vigore

Emendamento

***-1 ter. All'articolo 1, il paragrafo 3 è
soppresso.***

3. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi di cui alla dichiarazione comune resa dai ministri degli Affari esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 cominciano ad esercitare i loro effetti. I governi della Spagna e del Regno Unito comunicheranno al Consiglio tale data.

Emendamento 40

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – lettera b

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 2 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

"«organizzatore»: un soggetto ai sensi dell'articolo 2, punto 2, della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti "tutto compreso".

d) «organizzatore»: la persona che organizza in modo non occasionale servizi tutto compreso e li vende o li offre in vendita, direttamente o tramite un venditore;

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – lettera b bis (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 2 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

La lettera g) è sostituita dalla seguente:

"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'organizzatore;"

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – lettera c

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 2 – lettera i

Testo della Commissione

"«persona a mobilità ridotta»: **un soggetto ai sensi dell'articolo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo²².**"

²² GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1.

Emendamento

i) «persona con disabilità» o «persona a mobilità ridotta»: qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto, a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o handicap mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito a tutti i passeggeri per rispondere alle esigenze specifiche di detta persona;

²² GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1.

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 - lettera c bis (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 2 – lettera j

Testo della Commissione

Emendamento

c bis). La lettera j) è sostituita dalla seguente:

"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; un volo il cui orario di partenza previsto è stato anticipato con la conseguenza che il passeggero perde il volo è considerato un volo per il quale al passeggero è stato negato l'imbarco;"

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – lettera d

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 2 – lettera l

Testo della Commissione

"Si considera cancellato un volo in cui l'aeromobile è decollato ma, **per qualsiasi ragione**, in seguito è stato costretto **ad atterrare in un aeroporto diverso da quello di destinazione** o a tornare all'aeroporto di partenza."

Emendamento

l) Si considera cancellato un volo in cui l'aeromobile è decollato ma in seguito è stato costretto a tornare all'aeroporto di partenza **e in cui i passeggeri dell'aeromobile stesso sono stati trasferiti alla partenza su altri voli..**

Emendamento 45

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – lettera e

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 2 – lettera m

Testo della Commissione

(m) «circostanze eccezionali»: circostanze che, **per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al** normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione **e sfuggono al suo effettivo controllo**. Ai fini del presente regolamento, le circostanze eccezionali **includono le circostanze** di cui **in** allegato;

Emendamento

m) «circostanze eccezionali»: circostanze che **sfuggono al controllo del vettore aereo interessato nel** normale esercizio della sua attività **ed esulano dagli obblighi imposti dalle pertinenti norme di sicurezza da osservare**. Ai fini del presente regolamento, **sono** circostanze eccezionali **esclusivamente quelle** di cui **all'**allegato I;

Emendamento 46

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – lettera e

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 2 – lettera o

Testo della Commissione

(o) «coincidenza»: un volo che, nell'ambito di un unico contratto di trasporto, **intende** consentire al passeggero di giungere a un punto di trasferimento per ripartire con un altro volo o, **ove opportuno in base al** contesto, tale volo in partenza dal punto di trasferimento;

Emendamento

o) «coincidenza»: un volo che, nell'ambito di un unico contratto di trasporto **o di un unico riferimento di prenotazione, o di entrambi, è inteso a** consentire al passeggero di giungere a un punto di trasferimento per ripartire con un altro volo o, **se del caso nel** contesto **dell'articolo 6 bis**, tale volo in partenza dal punto di trasferimento;

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – lettera e

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 2 – lettera r

Testo della Commissione

(r) «gestore aeroportuale»: il soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale nonché di coordinare **e di controllare le attività dei** vari operatori presenti negli aeroporti o nella rete aeroportuale in questione;

Emendamento

r) «gestore aeroportuale»: il soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale nonché di coordinare **i** vari operatori presenti negli aeroporti o nella rete aeroportuale in questione **secondo le sue competenze**;

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – lettera e

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 2 – lettera s

Testo della Commissione

(s) «prezzo del biglietto»: il prezzo totale pagato per un biglietto che comprende la tariffa aerea nonché tutte le tasse, i diritti, le imposte e i supplementi versati per tutti i servizi obbligatori e facoltativi inclusi nel biglietto;

Emendamento

s) «prezzo del biglietto»: il prezzo totale pagato per un biglietto che comprende la tariffa aerea nonché tutte le tasse, i diritti, le imposte e i supplementi versati per tutti i servizi obbligatori e facoltativi inclusi nel biglietto, **quali tutti i costi di check-in, fornitura dei biglietti ed emissione delle carte d'imbarco e trasporto di una quantità minima di bagaglio,**

comprendente un collo di bagaglio a mano, uno di bagaglio da stiva e beni di prima necessità, nonché tutti i costi connessi al pagamento, ad esempio le commissioni per il pagamento mediante carta di credito; il prezzo del biglietto pubblicato anticipatamente rispecchia sempre il prezzo finale da pagare per il biglietto.

Emendamento 49

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – lettera e

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 2 – lettera t

Testo della Commissione

(t) «prezzo del volo»: il valore ottenuto moltiplicando il prezzo del biglietto per il rapporto tra la distanza del volo e la distanza totale della tratta o delle tratte comprese nel biglietto;

Emendamento

t) «prezzo del volo»: il valore ottenuto moltiplicando il prezzo del biglietto per il rapporto tra la distanza del volo e la distanza totale della tratta o delle tratte comprese nel biglietto; ***nel caso in cui il prezzo del biglietto non sia noto, il valore dell'eventuale rimborso è pari al supplemento pagato per un posto di classe premium sul volo;***

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – lettera e

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 2 – lettera w

Testo della Commissione

(w) «ritardi in pista»: alla partenza, il tempo di permanenza a terra dell'aeromobile tra ***l'inizio*** dell'imbarco dei passeggeri e l'orario di decollo dell'aeromobile oppure, all'arrivo, il tempo trascorso tra il contatto dell'aeromobile con il suolo e l'inizio delle operazioni di sbarco dei passeggeri;

Emendamento

w) «ritardi in pista»: alla partenza, il tempo di permanenza a terra dell'aeromobile tra ***la fine*** dell'imbarco dei passeggeri e l'orario di decollo dell'aeromobile oppure, all'arrivo, il tempo trascorso tra il contatto dell'aeromobile con il suolo e l'inizio delle operazioni di sbarco dei passeggeri;

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – lettera e
Regolamento (CE) n. 261/2004
Articolo 2 – lettera y bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

All'articolo 2 è inserita la lettera seguente:

"y bis) «ritardo all'arrivo»: la differenza tra l'orario d'arrivo del volo indicato sul biglietto del passeggero e l'orario dell'arrivo effettivo del volo. Un volo in cui l'aeromobile è decollato ma in seguito è stato costretto a tornare all'aeroporto di partenza ed è nuovamente decollato in un momento successivo è considerato soggetto a un ritardo all'arrivo. Allo stesso modo, un volo che è deviato ma alla fine raggiunge la sua destinazione finale o un aeroporto nelle vicinanze della destinazione finale è considerato soggetto a un ritardo all'arrivo."

Emendamento 52

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – lettera e
Regolamento (CE) n. 261/2004
Articolo 2 – lettera y ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

All'articolo 2 è inserita la lettera seguente:

"y ter) «riprotezione»: l'offerta di un trasporto alternativo, senza supplemento di prezzo, che consente al passeggero di raggiungere la sua destinazione finale."

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera a
Regolamento (CE) n. 261/2004
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera a – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne

a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne

nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5 e in caso di modifica dell'orario di partenza previsto di cui all'articolo 6, si presentino all'accettazione:

nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5 e in caso di modifica dell'orario di partenza previsto di cui all'articolo 6 **o nel caso di una coincidenza di cui all'articolo 6 bis**, si presentino all'accettazione:

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera a bis (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 3 – paragrafo 3

Testo in vigore

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.

Emendamento

a bis) Il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o ad una tariffa ridotta che non è accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico al pubblico, ***compresi i bambini di età inferiore ai due anni per i quali non è stato prenotato un posto separato.*** 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."

L'emendamento mira a modificare una disposizione dell'atto vigente - l'articolo 3, paragrafo 3 - che non è stato trattato nella proposta della Commissione.

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 3 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 6, il presente regolamento si applica soltanto ai passeggeri trasportati da aeromobili a velatura fissa motorizzata. Tuttavia, qualora una parte del viaggio sia effettuata, conformemente ***al*** contratto di trasporto, con altri mezzi di trasporto o in elicottero, ***il presente regolamento*** si applica all'intera tratta ***e la parte del viaggio effettuata con***

Emendamento

4. Fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 6, il presente regolamento si applica soltanto ai passeggeri trasportati da aeromobili a velatura fissa motorizzata. Tuttavia, qualora una parte del viaggio sia effettuata, conformemente ***a un unico*** contratto di trasporto ***e sulla base di un'unica prenotazione***, con altri mezzi di trasporto o in elicottero, ***l'articolo 6 bis*** si applica

un mezzo alternativo è considerata come una coincidenza ai fini del presente regolamento.

all'intera tratta *a condizione che tale altro mezzo di trasporto sia stato indicato nel contratto di trasporto. Il vettore aereo è responsabile dell'applicazione* del presente regolamento *all'intera tratta*.

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera c

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 3 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. Il presente regolamento si applica anche ai passeggeri trasportati nell'ambito di contratti "tutto compreso" ma lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri a norma della direttiva 90/314/CEE del Consiglio. Il passeggero ha diritto a presentare reclamo a norma del presente regolamento e della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, ma in relazione agli stessi fatti non potrà cumulare i diritti sanciti da entrambi gli atti giuridici se tali diritti tutelano il medesimo interesse o hanno lo stesso obiettivo. Il presente regolamento non si applica nei casi in cui un circuito "tutto compreso" è cancellato o ritardato per motivi diversi dalla cancellazione o dal ritardo del volo.

Emendamento

6. Il presente regolamento si applica anche ai passeggeri *del trasporto aereo* trasportati nell'ambito di contratti "tutto compreso" ma lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri a norma della direttiva 90/314/CEE del Consiglio. Il passeggero ha diritto a presentare reclamo *al vettore aereo* a norma del presente regolamento e *all'organizzatore a norma* della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, ma in relazione agli stessi fatti non potrà cumulare i diritti sanciti da entrambi gli atti giuridici se tali diritti tutelano il medesimo interesse o hanno lo stesso obiettivo. Il presente regolamento non si applica nei casi in cui un circuito "tutto compreso" è cancellato o ritardato per motivi diversi dalla cancellazione o dal ritardo del volo.

Emendamento 57

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 3 – lettera -a (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 4 – paragrafo 1

Testo in vigore

1. Qualora possa ragionevolmente prevedere di dover negare l'imbarco su un volo, il vettore aereo operativo fa in primo luogo appello ai volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di

Emendamento

-a) Il paragrafo 1, è sostituito dal seguente:

"1. Qualora possa ragionevolmente prevedere di dover negare l'imbarco su un volo, il vettore aereo operativo fa in primo luogo appello ai volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di

benefici da concordare tra il passeggero interessato e il vettore aereo operativo. I volontari beneficiano di un'assistenza a norma dell'articolo 8. Tale assistenza *lascia impregiudicati i* benefici di cui *al presente paragrafo*.

benefici da concordare tra il passeggero interessato e il vettore aereo operativo. I volontari *sono informati dei loro diritti in conformità dell'articolo 14, paragrafo 2, e* beneficiano di un'assistenza a norma dell'articolo 8 *e, qualora l'orario di partenza concordato sia almeno due ore dopo l'orario di partenza originario, il vettore aereo operativo offre al passeggero l'assistenza di cui all'articolo 9. Tale assistenza di cui agli articoli 8 e 9 si aggiunge ai* benefici di cui *al presente paragrafo.*";

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 3 – lettera a

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 4 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare un risarcimento ai passeggeri in questione a norma dell'articolo 7 e presta loro assistenza a norma dell'articolo 8. Se il passeggero sceglie di essere riprotetto non appena possibile a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), e se l'orario di partenza è almeno due ore dopo l'orario di partenza iniziale, il vettore operativo assiste i passeggeri a norma dell'articolo 9".

Emendamento

soppresso

Emendamento 169

Proposta di regolamento

Articolo 1 – punto 3 – lettera a bis (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 4 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) È inserito il paragrafo seguente:

"3 bis. Le compagnie aeree o i loro agenti non possono negare l'imbarco su voli

nazionali per documentazione non valida se il passeggero dimostra la sua identità secondo i documenti richiesti dalla legislazione nazionale dello Stato in cui si effettua l'imbarco."

Emendamento 59

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 3 – lettera b

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 4 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. I paragrafi 1, 2 e 3 si applicano anche ai biglietti di ritorno quando al passeggero è negato l'imbarco su un volo di ritorno per non aver utilizzato il viaggio di andata o non aver pagato diritti aggiuntivi a tale scopo.

Emendamento

4. Ai passeggeri non è negato l'imbarco su un viaggio di ritorno, anche se composto di più voli, per non aver utilizzato il viaggio di andata di un biglietto di andata e ritorno o per non aver pagato diritti aggiuntivi a tale scopo. In caso di negato imbarco per i suddetti motivi a passeggeri non consenzienti, si applicano i paragrafi 1 e 2. Inoltre il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare una compensazione ai passeggeri in questione a norma dell'articolo 7 e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9.

Il primo comma del presente paragrafo non si applica qualora il biglietto includa voli a tagliandi multipli e ai passeggeri sia negato l'imbarco perché il trasporto per il viaggio non è utilizzato su tutti i singoli voli o non è utilizzato nella sequenza concordata indicata sul biglietto.

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 3 – lettera b

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 4 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Se un passeggero o un intermediario che agisce per suo conto segnalano errori ortografici nel nome di uno o più passeggeri inclusi nello stesso contratto di trasporto che potrebbero giustificare il

Emendamento

5. Se un passeggero o un intermediario che agisce per suo conto segnalano errori ortografici nel nome di uno o più passeggeri inclusi nello stesso contratto di trasporto che potrebbero giustificare il

negato imbarco, il vettore aereo li corregge fino a 48 ore prima della partenza senza oneri aggiuntivi per il passeggero o l'intermediario, fatte salve le eventuali norme nazionali o internazionali che lo vietano.

negato imbarco, il vettore aereo li corregge **almeno una volta** fino a 48 ore prima della partenza senza oneri aggiuntivi per il passeggero o l'intermediario, fatte salve le eventuali norme nazionali o internazionali che lo vietano.

Emendamento 61

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 3 – lettera b bis (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 4 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

***b bis) È aggiunto il paragrafo seguente:
"5 bis. I paragrafi 1, 2 e 4 si applicano anche se il passeggero perde il volo perché:***

a) il volo è decollato prima dell'orario di partenza previsto, mentre il passeggero è arrivato in aeroporto puntualmente, in conformità dell'articolo 3, paragrafo 2; o

b) l'orario di partenza previsto del volo è stato anticipato e il passeggero non ne è stato informato almeno 24 ore prima; l'onere di provare che il passeggero è stato informato a tempo debito del cambiamento dell'orario di partenza previsto incombe al vettore aereo operativo.

Inoltre il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare una compensazione al passeggero in questione a norma dell'articolo 7 e gli presta assistenza a norma degli articoli 8 e 9."

Emendamento 63

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 4 – lettera a

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

a) è offerta dal vettore operativo la scelta

"a) è offerta dal vettore operativo la scelta

tra il rimborso, il proseguimento del viaggio mediante riprotezione o il viaggio in una data successiva, a norma dell'articolo 8;

tra il rimborso, il proseguimento del viaggio mediante riprotezione o il viaggio **a un'ora successiva dello stesso giorno o** in una data successiva, a norma dell'articolo 8;

Emendamento 64

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 4 – lettera a bis (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 5 – paragrafo 2

Testo in vigore

2. Insieme alla cancellazione del volo, i passeggeri sono informati delle eventuali alternative di trasporto possibili.

Emendamento

a bis) Il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Insieme alla cancellazione del volo, i passeggeri sono **pienamente** informati **dal vettore operativo o dall'organizzatore dei loro diritti a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, e delle eventuali modalità** alternative di trasporto possibili."

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 4 – lettera b

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 5 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare un **risarcimento** a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali **e che non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso**. Tali circostanze eccezionali possono essere invocate solo se si ripercuotono sul volo in questione o sul volo precedente operato dallo stesso aeromobile.

Emendamento

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una **compensazione** a norma dell'articolo 7 se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali. Tali circostanze eccezionali possono essere invocate solo se si ripercuotono sul volo in questione o sul volo precedente operato dallo stesso aeromobile. ***In mancanza di prove, fornite dal vettore aereo in forma scritta, attestanti l'esistenza di circostanze eccezionali, il vettore aereo paga la compensazione di cui all'articolo 7.***

Le disposizioni del primo comma non esonerano i vettori aerei dall'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 1,

lettera b), del presente regolamento.

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 4 – lettera c

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 5 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Negli aeroporti con un transito annuo di passeggeri di almeno tre milioni di unità per almeno tre anni consecutivi, il gestore assicura che le operazioni dell'aeroporto e degli utenti aeroportuali, in particolare dei vettori aerei e dei prestatori di servizi a terra, siano coordinate attraverso un adeguato piano di emergenza in caso di eventuali situazioni di cancellazioni e/o ritardi molteplici dei voli che bloccano un numero significativo di passeggeri nell'aeroporto, compresi i casi di fallimento della compagnia aerea o di revoca **della licenza** di esercizio. Il piano di emergenza **viene** elaborato **per assicurare informazioni e assistenza adeguate ai passeggeri rimasti a terra**. Il gestore aeroportuale comunica il piano di emergenza e le modifiche allo stesso agli organismi nazionali di applicazione istituiti a norma dell'articolo 16. Negli aeroporti che non raggiungono il numero di passeggeri indicato, il gestore aeroportuale adotta ogni misura ragionevole per coordinare gli utenti dell'aeroporto nonché per assistere e informare i passeggeri rimasti a terra in tali situazioni."

Emendamento

5. In caso di eventuali situazioni di cancellazioni e/o ritardi molteplici dei voli che bloccano un numero significativo di passeggeri nell'aeroporto, compresi i casi di fallimento della compagnia aerea o di revoca **di licenze** di esercizio, **negli aeroporti dell'Unione con un transito annuo di passeggeri di almeno un milione e mezzo di unità per almeno tre anni consecutivi i gestori aeroportuali dovrebbero garantire l'opportuno coordinamento degli utenti aeroportuali mediante un adeguato piano di emergenza.**

Il piano di emergenza è elaborato **dal gestore aeroportuale in cooperazione con gli utenti aeroportuali, in particolare i vettori aerei, i prestatori di servizi a terra, i fornitori di servizi di navigazione aerea, i punti di vendita al dettaglio dell'aeroporto e coloro che forniscono assistenza speciale ai passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta, e con la partecipazione, ove opportuno, delle pertinenti autorità e organizzazioni nazionali, regionali o**

locali.

Il gestore aeroportuale comunica il piano di emergenza e le modifiche allo stesso agli organismi nazionali di applicazione istituiti a norma dell'articolo 16. ***Gli Stati membri garantiscono che gli organismi nazionali di applicazione abbiano sia le capacità che le risorse per agire efficacemente in relazione ai piani d'emergenza e per modificarli se necessario.***

Negli aeroporti che non raggiungono il numero di passeggeri indicato, il gestore aeroportuale adotta ogni misura ragionevole per coordinare gli utenti dell'aeroporto nonché per assistere e informare i passeggeri rimasti a terra in tali situazioni.

Emendamento 67

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 4 - lettera c bis (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 5 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) È aggiunto il paragrafo seguente:

"5 bis. Mentre i vettori aerei non possono ridurre i loro obblighi definiti a norma del presente regolamento, il piano di emergenza di cui al paragrafo 5 è istituito per definire un'azione coordinata nei casi in cui essa sia necessaria per garantire la fornitura di informazioni e assistenza adeguate ai passeggeri bloccati a terra, e in particolare alle persone con disabilità o a mobilità ridotta, segnatamente per quanto riguarda:

- la fornitura di informazioni ai passeggeri bloccati nell'aeroporto o che si stanno dirigendo verso l'aeroporto per iniziare il viaggio aereo;***
- la fornitura di una sistemazione in loco nel caso in cui il gran numero di passeggeri bloccati superi la disponibilità di sistemazioni alberghiere;***
- la fornitura di informazioni e assistenza***

ai passeggeri interessati dalle limitazioni di cui all'articolo 9, paragrafi 4 e 5;

– la riprotezione dei passeggeri rimasti a terra da parte di vettori alternativi e con mezzi di trasporto alternativi, senza costi o con costi limitati per i passeggeri, nel caso in cui il vettore operativo abbia cessato le operazioni".

Emendamento 68

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 4 - lettera c ter (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 5 – paragrafo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

c ter) È aggiunto il paragrafo seguente:

"5 ter.

I vettori aerei sviluppano e mettono in atto procedure dettagliate che consentano loro di rispettare in modo efficace e coerente il presente regolamento, in particolare in caso di ritardi, cancellazioni, negato imbarco, disguidi su vasta scala e fallimento. Tali procedure indicano chiaramente il referente della compagnia aerea, in ogni aeroporto, che ha la responsabilità di fornire informazioni affidabili riguardo all'assistenza, alla riprotezione o al rimborso e di adottare le misure immediate che si rendano necessarie. Il vettore aereo definisce le procedure e le condizioni per la fornitura di tali servizi in modo tale che detto rappresentante possa adempiere tempestivamente tale obbligo. Il vettore aereo comunica tali procedure e le loro eventuali modifiche all'organismo nazionale di applicazione designato a norma dell'articolo 16".

Emendamento 69

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 4 - lettera c quater (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 5 – paragrafo 5 quater (nuovo)

c quater) E aggiunto il paragrafo seguente:

"5 quater. In caso di cancellazione del volo a causa d'insolvenza, fallimento, oppure sospensione o cessazione delle attività di un vettore aereo, i passeggeri rimasti a terra hanno diritto al rimborso, a un volo di ritorno fino al punto di partenza o alla riprotezione, nonché all'assistenza, a norma degli articoli 8 e 9 del presente regolamento. Allo stesso modo, hanno diritto al rimborso i passeggeri che non hanno ancora iniziato il loro viaggio. I vettori aerei forniscono la prova di aver adottato tutte le misure necessarie, quali la sottoscrizione di un'assicurazione o l'istituzione di fondi di garanzia, affinché, all'occorrenza, ai passeggeri rimasti a terra siano assicurati l'assistenza, il rimborso o la riprotezione. Tali diritti spettano a tutti i passeggeri indipendentemente dal luogo di residenza, dal punto di partenza o dal luogo in cui hanno acquistato il biglietto."

Emendamento 70

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 5

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. Se un vettore aereo operativo può ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato rispetto all'orario di partenza previsto o qualora posticipi l'orario di partenza previsto, offre ai passeggeri:

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 71

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 5

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 – paragrafo 1 – punto ii

Testo della Commissione

ii) l'assistenza prevista dall'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c) quando il ritardo è di almeno **cinque** ore e include **una o più notti**;

Emendamento

ii) l'assistenza prevista dall'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c) quando il ritardo è di almeno **tre** ore e include **ore notturne**;

Emendamento 72

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 5

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 – paragrafo 1 – punto iii

Testo della Commissione

iii) l'assistenza prevista dall'articolo 8, paragrafo 1, **lettera a)** quando il ritardo è di almeno **cinque** ore.

Emendamento

iii) l'assistenza prevista dall'articolo 8, paragrafo 1, quando il ritardo è di almeno **tre** ore.

Emendamento 73

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 5

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Se un vettore aereo operativo anticipa di più di tre ore l'orario di partenza previsto, offre ai passeggeri il rimborso di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), o la riprotezione di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b). Il passeggero può organizzare la propria riprotezione e può chiedere il rimborso delle spese corrispondenti se il vettore aereo operativo non offre la scelta della riprotezione di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b)."

Emendamento 74

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 5

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

a) **cinque** o più ore dopo l'orario di arrivo previsto per tutte le tratte **interne all'UE e per le tratte da/verso i paesi terzi** fino a 3 500 km;

b) **nove** o più ore dopo l'orario di arrivo previsto per le tratte da/verso paesi terzi comprese tra 3 500 e 6 000 km;

c) **dodici** o più ore dopo l'orario di arrivo previsto per le tratte da/verso paesi terzi **uguali o superiori** a 6 000 km.

Emendamento

a) **tre** o più ore dopo l'orario di arrivo previsto per tutte le tratte fino a 3 500 km;

b) **cinque** o più ore dopo l'orario di arrivo previsto **per le tratte interne all'Unione superiori a 3 500 km o** per le tratte da/verso paesi terzi comprese tra 3 500 e 6 000 km ;

c) **sette** o più ore dopo l'orario di arrivo previsto per le tratte da/verso paesi terzi superiori a 6 000 km.

Emendamento 75

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 5

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare un **risarcimento** a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che il ritardo **o la modifica dell'orario sono dovuti** a circostanze eccezionali **che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso**. Tali circostanze eccezionali possono essere invocate solo se si ripercuotono sul volo in questione o sul volo precedente operato dallo stesso aeromobile.

Emendamento

4. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una **compensazione** a norma dell'articolo 7 se può dimostrare che il ritardo **è dovuto** a circostanze eccezionali.

Tali circostanze eccezionali possono essere invocate solo se si ripercuotono sul volo in questione o sul volo precedente operato dallo stesso aeromobile. **In mancanza di prove, fornite dal vettore aereo in forma scritta, attestanti l'esistenza di circostanze eccezionali, il vettore aereo paga la compensazione di cui all'articolo 7. Quanto precede non esonera i vettori aerei dall'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri in conformità dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b).**

Emendamento 76

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 5

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Nel rispetto dei vincoli di sicurezza, qualora un ritardo in pista sia superiore a un'ora, il vettore aereo operativo offre gratuitamente l'accesso ai servizi igienici e all'acqua potabile, assicura l'adeguato riscaldamento o raffreddamento della cabina passeggeri e garantisce che sia messa a disposizione l'assistenza medica ove necessario. Quando un ritardo in pista si protrae per **cinque** ore al massimo, l'aeromobile torna alla porta d'imbarco o si posiziona in un'altra zona consona allo sbarco dove i passeggeri possono sbarcare **e beneficiare della stessa assistenza specificata al paragrafo 1**, a meno che non esistano motivi di sicurezza che impediscono all'aeromobile di abbandonare la propria posizione sulla pista.

Emendamento

5. Nel rispetto dei vincoli di sicurezza, qualora un ritardo in pista sia superiore a un'ora, il vettore aereo operativo offre gratuitamente l'accesso ai servizi igienici e all'acqua potabile, assicura l'adeguato riscaldamento o raffreddamento della cabina passeggeri e garantisce che sia messa a disposizione l'assistenza medica ove necessario. Quando un ritardo in pista si protrae per **due** ore al massimo, l'aeromobile torna alla porta d'imbarco o si posiziona in un'altra zona consona allo sbarco dove i passeggeri possono sbarcare, a meno che non esistano motivi di sicurezza che impediscono all'aeromobile di abbandonare la propria posizione sulla pista. **Dopo un ritardo complessivo di più di tre ore rispetto all'orario di partenza iniziale, i passeggeri beneficiano della stessa assistenza di cui al paragrafo 1, incluse le opzioni di rimborso, volo di ritorno e riprotezione di cui all'articolo 8, paragrafo 1, e ricevono le informazioni del caso.**

Emendamento 77

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 bis – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Qualora un passeggero **perda una coincidenza** in seguito al ritardo o alla modifica dell'orario di un volo precedente, il vettore aereo **comunitario** che opera **la coincidenza** gli offre:

Emendamento

Qualora un passeggero, in seguito al ritardo o alla modifica dell'orario di un volo precedente, **perda una coincidenza per la quale ha una prenotazione, ivi compresa l'eventuale prenotazione su un volo alternativo in caso di riprotezione**, il vettore aereo **unionale** che opera **tale volo precedente e che è responsabile del**

suddetto ritardo o della suddeta modifica dell'orario gli offre:

Emendamento 78

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 bis – paragrafo 1 – punto iii

Testo della Commissione

iii) l'assistenza prevista dall'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c), se l'orario di partenza del volo o del mezzo di trasporto alternativi messi a disposizione a norma dell'articolo 8 è previsto almeno **cinque** ore dopo l'orario di partenza previsto del volo perso e il ritardo include **una o più notti**.

Emendamento

iii) l'assistenza prevista dall'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c), se l'orario di partenza del volo o del mezzo di trasporto alternativi messi a disposizione a norma dell'articolo 8 è previsto almeno **tre** ore dopo l'orario di partenza previsto del volo perso e il ritardo include **ore notturne**.

Emendamento 79

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 bis – paragrafo 2

Testo della Commissione

Il passeggero che perde una coincidenza in seguito al ritardo di una delle coincidenze precedenti ha diritto al **risarcimento** da parte del vettore aereo **comunitario** che ha operato la coincidenza precedente a norma dell'articolo 6, paragrafo 2. A tal fine, il ritardo è calcolato facendo riferimento all'orario di arrivo previsto alla destinazione finale.

Emendamento

2. Il passeggero che perde una coincidenza in seguito **al cambiamento d'orario o** al ritardo di una delle coincidenze precedenti **di almeno 90 minuti, calcolato facendo riferimento all'ora di arrivo al punto di trasferimento**, ha diritto alla **compensazione** da parte del vettore aereo **unionale** che ha operato la coincidenza precedente a norma dell'articolo 6, paragrafo 2. A tal fine, il ritardo **complessivo** è calcolato facendo riferimento all'orario di arrivo previsto alla destinazione finale.

Emendamento 80

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 bis – paragrafo 4

4. I paragrafi 1 e 2 si applicano anche ai vettori aerei dei paesi terzi che operano una coincidenza da *o verso* un aeroporto *dell'UE*.

4. I paragrafi 1 e 2 si applicano anche ai vettori aerei dei paesi terzi che operano una coincidenza da un aeroporto *situato nell'Unione verso un altro aeroporto situato nell'Unione, o da un aeroporto situato nell'Unione verso un aeroporto situato fuori dall'Unione* .

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 7 – lettera a

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 7 – paragrafo 1

Testo in vigore

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 **1 500** chilometri;

b) 400 EUR per tutte le tratte *aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte* comprese tra **1 500** e **3 500** 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.

L'emendamento mira a sostituire una disposizione dell'atto vigente - l'articolo 7, paragrafo 1 - che non è stata ripresa interamente nella proposta della Commissione.

Emendamento

a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

a) **300** EUR per tutte le tratte inferiori o pari a **2 500** chilometri;

b) 400 EUR per tutte le tratte comprese tra **2 500** e **6 000** chilometri;

c) 600 EUR per *tutte* le tratte *pari o superiori a 6 000 chilometri*.

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."

Emendamento 82

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 7 – lettera b

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 7 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Il **risarcimento** di cui al paragrafo 1 è pagato **in contanti**, mediante trasferimento bancario elettronico, **con versamenti o assegni bancari**.

Emendamento

3. **Con l'accordo del passeggero**, la **compensazione** di cui al paragrafo 1 è pagata mediante bonifico bancario elettronico, **rimborso sulla carta di credito o versamento sul conto indicato dal passeggero avente diritto**. **La Commissione aumenta gli importi della compensazione previa consultazione del comitato istituito ai sensi dell'articolo 16 quater**.

Emendamento 83

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 7 – lettera b

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 7 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Il vettore aereo può raggiungere un accordo volontario con il passeggero che sostituisca **le disposizioni in materia di risarcimento** di cui al paragrafo 1, a condizione che tale accordo sia confermato da un documento sottoscritto dal passeggero e che **ricordi** a quest'ultimo **il diritto al risarcimento** previsto dal presente regolamento."

Emendamento

5. Il vettore aereo può raggiungere un accordo volontario con il passeggero che sostituisca **la compensazione** di cui al paragrafo 1 **con altri benefici, non monetari, di valore almeno equivalente (per esempio buoni di volo senza scadenza d'importo pari al 100% del diritto alla compensazione)**, a condizione che tale accordo sia confermato da un documento sottoscritto dal passeggero e che **informi** quest'ultimo **in modo inequivocabile del diritto alla compensazione** previsto dal presente regolamento. **Un accordo di questo tipo può essere stipulato esclusivamente dopo che si siano verificati gli eventi che fanno sorgere il diritto**.

Emendamento 84

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 7 – lettera b

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 7 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. L'onere di provare quando e in che modo il passeggero ha accettato la forma

di pagamento della compensazione o del rimborso del costo del biglietto di cui all'articolo 7, paragrafo 3, nonché se e quando il passeggero ha accettato l'accordo di cui al paragrafo 5, incombe al vettore aereo operativo.

Emendamento 85

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 8

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 8 – paragrafo 1 – lettera a – primo trattino

Testo della Commissione

– il rimborso entro sette giorni dalla richiesta del passeggero, a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo del **volo** per la o le parti di tratta non effettuate e per la o le parti di tratta già effettuate se il volo in questione risulta inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:

Emendamento

- il rimborso entro sette giorni **lavorativi** dalla richiesta del passeggero, a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo del **biglietto** per la o le parti di tratta non effettuate e per la o le parti di tratta già effettuate se il volo in questione risulta inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:

Emendamento 86

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 8

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 8 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Il paragrafo 1, lettera b), si applica anche ai casi in cui l'aeromobile è decollato ma in seguito è stato costretto ad atterrare in un aeroporto diverso da quello di destinazione. A norma del paragrafo 3, il vettore aereo si fa carico delle spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione.

Emendamento 87

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 8

Testo della Commissione

3. Il vettore aereo operativo che offre a un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, si fa carico delle spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione **o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero.**

Emendamento

3. Il vettore aereo operativo che offre a un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, si fa carico delle spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione.

Emendamento 88

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 8

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Se il passeggero sceglie l'opzione di cui al paragrafo 1, lettera b), a seconda della disponibilità, ha diritto alla riprotezione con un altro vettore o a utilizzare altri mezzi di trasporto, qualora il vettore aereo operativo non possa trasportare il passeggero con i propri servizi e in tempo per giungere alla destinazione finale entro 12 ore rispetto all'orario di arrivo previsto. **Fatto salvo l'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008²³, l'altro vettore od operatore del trasporto non può addebitare al vettore contraente un prezzo superiore al prezzo medio pagato dai propri passeggeri per servizi equivalenti negli ultimi tre mesi.**

Emendamento

5. Se il passeggero sceglie l'opzione di cui al paragrafo 1, lettera b), a seconda della disponibilità **e a condizione che esistano alternative ragionevoli e comparabili**, ha diritto alla riprotezione, **non appena possibile**, mediante un altro vettore aereo o altri mezzi di trasporto, qualora il vettore aereo operativo non possa trasportare il passeggero con i propri servizi e in tempo per giungere alla destinazione finale entro **otto** ore rispetto all'orario di arrivo previsto. **Entro i 30 minuti successivi all'orario di partenza previsto, il vettore aereo comunica al passeggero se provvederà al trasporto entro i tempi previsti con i propri servizi. Il passeggero ha il diritto di rifiutare di viaggiare con altri mezzi di trasporto e, in tal caso, conserva i suoi diritti all'assistenza di cui all'articolo 9, in attesa della riprotezione.**

²³ *GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3.*

Emendamento 89

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 8

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 8 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. Se ai passeggeri **viene** offerta, a norma del paragrafo 1, una riprotezione totale o parziale con un altro mezzo di trasporto, **il presente regolamento** si applica al trasporto effettuato con tali mezzi alternativi **come se esso fosse effettuato da un aeromobile a velatura fissa**.

Emendamento

6. Se ai passeggeri **è** offerta, a norma del paragrafo 1, una riprotezione totale o parziale con un altro mezzo di trasporto, **l'articolo 6 bis** si applica al trasporto effettuato con tali mezzi alternativi **in conformità degli accordi di riprotezione in atto tra la compagnia aerea operativa e l'altro mezzo di trasporto. Il vettore aereo rimane responsabile dell'applicazione del presente regolamento per l'intero viaggio.**

Emendamento 90

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 8 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 8 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis) All'articolo 8 è aggiunto il paragrafo seguente:

"6 bis. Il passeggero può organizzare egli stesso la propria riprotezione e chiedere il rimborso delle spese corrispondenti se il vettore aereo operativo non offre la scelta della riprotezione di cui al paragrafo 1, lettera b)."

Emendamento 91

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 9 – lettera -a (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera a

Testo in vigore

Emendamento

a) a pasti e bevande **in congrua relazione**

-a) al paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) a pasti e bevande; il vettore aereo offre

alla durata dell'attesa;

acqua potabile per accompagnare i pasti, automaticamente e ogniqualvolta i passeggeri ne facciano richiesta."

L'emendamento è volto a modificare una disposizione figurante nell'atto vigente (all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a) che non è menzionata nella proposta della Commissione.

Emendamento 92

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 9 – lettera a

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) al trasporto *tra* l'aeroporto *e il* luogo di sistemazione (albergo, luogo di residenza del passeggero o altro)

Emendamento

c) al trasporto *dall'*aeroporto *al* luogo di sistemazione (albergo, luogo di residenza del passeggero o altro) *e ritorno.*

Emendamento 93

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 9 – lettera a bis (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 9 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) Il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche e messaggi via fax o posta elettronica."

Emendamento 94

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 9 – lettera a ter (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 9 – paragrafo 3

Testo in vigore

3. Nell'applicare il presente articolo il vettore aereo operativo presta particolare

Emendamento

a ter) Il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Nell'applicare il presente articolo il vettore aereo operativo presta particolare

attenzione ai bisogni delle persone con mobilità ridotta e **dei** loro accompagnatori, nonché ai bisogni dei bambini **non accompagnati**.

attenzione ai bisogni delle persone con **disabilità o a** mobilità ridotta e **di tutti i** loro accompagnatori, **ai bisogni delle madri o dei padri che viaggiano con bambini piccoli** nonché ai bisogni dei bambini **che viaggiano senza l'accompagnamento di adulti.**"

L'emendamento è volto a modificare una disposizione figurante nell'atto vigente (all'articolo 9, paragrafo 3) che non è menzionata nella proposta della Commissione.

Emendamento 95

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 9 – lettera a quater (nuova)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 9 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

a quater) È inserito il paragrafo seguente:

"3 bis. Il gestore aeroportuale fornisce gratuitamente strutture specifiche per i passeggeri con disabilità gravi che necessitano di spogliatoi e servizi igienici in tutti gli aeroporti dell'Unione aventi un traffico annuale superiore a un milione di passeggeri."

Emendamento 96

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 9 – lettera b

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. Se il vettore aereo può dimostrare che la cancellazione, il ritardo o la modifica del volo sono dovuti a circostanze eccezionali **che** non si sarebbero comunque **potute** evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, esso può limitare **i costi totali** della sistemazione in albergo **a 100 EUR a notte e per passeggero e** a un massimo di **tre** pernottamenti, **a norma del paragrafo 1, lettera b)**. Il vettore aereo operativo che decide di applicare la

4. Se il vettore aereo può dimostrare che la cancellazione, il ritardo o la modifica del volo sono dovuti a circostanze eccezionali **e** non si sarebbero comunque **potuti** evitare anche se fossero state **correttamente** adottate tutte le misure del caso, esso può limitare **la durata totale** della sistemazione in albergo **a norma del paragrafo 1, lettera b)**, a un massimo di **cinque** pernottamenti. **Se il passeggero provvede in proprio alla sistemazione, il vettore aereo può limitare**

limitazione fornisce comunque ai passeggeri le informazioni in merito agli alloggi disponibili dopo i *tre* pernottamenti, oltre a mantenere gli obblighi di informazione di cui all'articolo 14.

i costi della sistemazione a 125 EUR a notte per passeggero. Il vettore aereo operativo che decide di applicare la limitazione fornisce comunque ai passeggeri le informazioni in merito agli alloggi disponibili dopo i *cinque* pernottamenti, oltre a mantenere gli obblighi di informazione di cui all'articolo 14.

Tale limitazione non pregiudica, in ogni caso, l'obbligo del vettore aereo operativo di offrire una sistemazione, che è prioritario. La limitazione non si applica se il vettore aereo non è stato in grado di offrire la sistemazione.

Emendamento 97

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 9 – lettera b

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 9 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. L'obbligo di offrire una sistemazione in albergo a norma del paragrafo 1, lettera b), non si applica se il volo in questione copre una distanza uguale o inferiore a 250 km e se sarà operato da un aeromobile con una capacità massima uguale o inferiore a 80 posti, salvo se il volo è una coincidenza Il vettore aereo operativo che sceglie di applicare tale esenzione fornisce comunque ai passeggeri le informazioni in merito agli alloggi disponibili.

Emendamento

soppresso

Emendamento 98

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 9 – lettera b

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 9 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. Il passeggero che opta per il rimborso a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), *mentre si trova all'aeroporto di*

Emendamento

6. Il passeggero che opta per il rimborso a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), o che sceglie la riprotezione in

partenza della sua tratta, o che sceglie la riprotezione in una data successiva a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), non beneficia di maggiori diritti all'assistenza a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, in relazione al volo in questione.

una data successiva a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), non beneficia di maggiori diritti all'assistenza a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, in relazione al volo in questione. *Se il passeggero, a seguito di tale decisione, sostiene spese dimostrabili per spostamenti da e verso l'aeroporto, ha diritto al rimborso integrale delle spese sostenute per tali spostamenti in relazione alla tratta non utilizzata.*

Emendamento 99

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto -10 (nuovo)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 10 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

-10) All'articolo 10, paragrafo 2, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

"2. Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe inferiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, rimborsa entro sette giorni lavorativi, secondo le modalità di cui all'articolo 7, paragrafo 3:"

Emendamento 100

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 11

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 11 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

All'articolo 11, *si aggiunge il seguente paragrafo:*

"3. Il vettore aereo operativo non applica le limitazioni di cui all'articolo 9, paragrafi 4 e 5, se il passeggero è una persona a mobilità ridotta o un suo accompagnatore, un minore non accompagnato, una donna in stato di gravidanza o una persona che necessita di specifica assistenza medica, a condizione che le loro particolari esigenze

All'articolo 11 *sono aggiunti i paragrafi seguenti:*

"3. Il vettore aereo operativo non applica le limitazioni di cui all'articolo 9, paragrafi 4 e 5, se il passeggero è una persona **con disabilità o** a mobilità ridotta o un suo accompagnatore, un minore non accompagnato, una donna in stato di gravidanza o una persona che necessita di specifica assistenza medica, a condizione

di assistenza siano notificate al vettore, al suo agente o all'organizzatore almeno 48 ore prima dell'orario di partenza previsto. Si ritiene che tali notifiche coprano l'intera tratta e la tratta di ritorno se entrambe le tratte **sono state acquistate con lo stesso vettore aereo.**"

che le loro particolari esigenze di assistenza siano notificate al vettore **operativo**, al suo agente o all'organizzatore almeno 48 ore prima dell'orario di partenza previsto. Si ritiene che tali notifiche coprano l'intero viaggio e il viaggio di ritorno se entrambe le tratte **figurano nello stesso biglietto.**

I vettori aerei si adoperano, inoltre, affinché sia riservato un buon trattamento ai cani guida e da assistenza. Le informazioni relative all'assistenza e alle disposizioni previste sono fornite mediante vari mezzi di comunicazione accessibili."

Emendamento 101

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 11

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 11 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

"3 bis. Il personale navigante è formato per assistere i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta onde agevolare l'imbarco e lo sbarco dall'aeromobile."

Emendamento 102

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 11

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 11 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

"3 ter. Una compagnia aerea non può negare l'imbarco a un passeggero con disabilità o a mobilità ridotta adducendo quale motivazione l'assenza di un accompagnatore, né può insistere sulla presenza sistematica di un accompagnatore."

Emendamento 103

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 11 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 12 – paragrafo 2

Testo in vigore

"2. Fatti salvi principi e norme pertinenti del diritto nazionale, inclusa la giurisprudenza, il paragrafo 1 non si applica ai passeggeri che hanno rinunciato volontariamente ad una prenotazione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1."

Emendamento

All'articolo 12, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero a un risarcimento supplementare. La compensazione concessa ai sensi del presente regolamento non può essere detratta da detto risarcimento."

L'emendamento è volto a modificare una disposizione figurante nell'atto vigente (all'articolo 12, paragrafo 2) che non è menzionata nella proposta della Commissione.

Emendamento 104

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 12

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 13

Testo della Commissione

Qualora il vettore aereo operativo versi un **risarcimento** o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione del presente regolamento **o della legislazione nazionale** può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento per i costi sostenuti a titolo del presente regolamento ai terzi che hanno contribuito a far sorgere il diritto al risarcimento o ad altri obblighi.

Emendamento

Qualora il vettore aereo operativo versi una **compensazione** ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, **fatti salvi i contratti di esclusione della responsabilità conclusi con soggetti terzi vigenti al momento del contenzioso in questione**, nessuna disposizione del presente regolamento può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento **o un rimborso integrale** per i costi sostenuti a titolo del presente regolamento ai **soggetti, compresi soggetti terzi**, che hanno contribuito a far sorgere il diritto al risarcimento o ad altri obblighi **a norma del diritto applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere un risarcimento o un rimborso dei costi a un**

aeroporto o a qualunque altro soggetto terzo con cui abbia stipulato un contratto.

Emendamento 105

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il gestore aeroportuale e il vettore aereo operativo provvedono affinché nella zona di registrazione (compresi i terminali automatici per la registrazione) e alla porta di imbarco sia affisso, in modo chiaramente visibile e leggibile per tutti un avviso contenente il testo seguente: "In caso di negato imbarco o di volo cancellato o ritardato di almeno due ore, rivolgersi al banco di accettazione o alla porta di imbarco per ottenere il testo che elenca i diritti del passeggero, in particolare in materia di assistenza e di **risarcimento**."

Emendamento

1. Il gestore aeroportuale e il vettore aereo operativo provvedono affinché nella zona di registrazione (compresi i terminali automatici per la registrazione) e alla porta di imbarco sia affisso, in modo chiaramente visibile e leggibile per tutti un avviso contenente il testo seguente: "In caso di negato imbarco o di volo cancellato o ritardato di almeno due ore ***o anticipato di almeno due ore rispetto all'orario di partenza previsto del volo rispetto all'orario previsto iniziale indicato sul biglietto***, rivolgersi al banco di accettazione o alla porta di imbarco per ottenere il testo che elenca i diritti del passeggero, in particolare in materia di assistenza e di ***compensazione***."

Emendamento 106

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. I vettori aerei istituiscono, in ogni aeroporto in cui operano, punti di contatto presso i quali assicurano la presenza di personale di contatto o di soggetti terzi incaricati dal vettore aereo interessato di fornire ai passeggeri le necessarie informazioni sui loro diritti, ivi comprese le procedure di reclamo, di prestare loro assistenza e di intervenire immediatamente in caso di cancellazione o ritardo di voli, imbarco negato e perdita o ritardo di bagagli. Tali punti di contatto

sono disponibili durante gli orari operativi dei vettori aerei e fino al completamento dello sbarco dei passeggeri dall'ultimo aereo, al fine di assistere i passeggeri, fra l'altro, in relazione a rimborsi, riprotezioni e riprenotazioni nonché per accogliere i loro reclami.

Emendamento 107

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter. Il vettore aereo operativo fornisce ai passeggeri informazioni trasparenti e chiaramente leggibili in merito ai diritti dei passeggeri e ai contatti per ricevere aiuto e assistenza sui biglietti elettronici e sulle versioni elettroniche e stampate di una carta d'imbarco.

Emendamento 108

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Il vettore aereo operativo *che nega l'imbarco o cancella un volo presenta a ogni* passeggero in questione un avviso scritto contenente le regole in materia di *risarcimento* e assistenza stabilite dal presente regolamento, comprese le informazioni sulle eventuali limitazioni a norma dell'articolo 9, paragrafi 4 e 5. *Analogo avviso è presentato ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo o una modifica dell'orario di almeno due ore.* Ai passeggeri vengono inoltre fornite per iscritto le informazioni *occorrenti* per prendere contatto con l'organismo nazionale di gestione dei reclami di cui all'articolo 16 bis.

2. *In caso di imbarco negato, cancellazione del volo, ritardo o modifica dell'orario di almeno due ore,* il vettore aereo operativo *ne informa pienamente quanto prima il* passeggero in questione *tramite* un avviso scritto *o in formato elettronico* contenente le regole in materia di *compensazione* e assistenza stabilite dal presente regolamento, comprese le informazioni sulle eventuali limitazioni a norma dell'articolo 9, paragrafi 4 e 5, *e le informazioni circa i possibili mezzi di trasporto alternativi.* Ai passeggeri vengono inoltre fornite per iscritto le informazioni *relative all'indirizzo del vettore cui inviare il reclamo e le modalità* per prendere contatto con l'organismo

nazionale di gestione dei reclami di cui all'articolo 16 bis.

Emendamento 109

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Per quanto concerne i non vedenti o gli ipovedenti, le disposizioni del presente articolo si applicano facendo ricorso a mezzi **alternativi** adeguati.

Emendamento

3. Per quanto concerne **le persone con disabilità o a mobilità ridotta, in particolare** i non vedenti o gli ipovedenti, le disposizioni del presente articolo si applicano facendo ricorso a mezzi adeguati **e utilizzando formati adeguati**.

Emendamento 110

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Il gestore aeroportuale assicura che le informazioni generali sui diritti dei passeggeri siano esposte in modo chiaro e visibile nella zona passeggeri dell'aeroporto. Assicura inoltre che tutti i passeggeri presenti all'aeroporto siano informati in merito **alla** cancellazione del volo e ai propri diritti nel caso in cui la compagnia aerea interrompa inaspettatamente le operazioni, come in caso di fallimento o di revoca della licenza di esercizio.

Emendamento

4. Il gestore aeroportuale assicura che le informazioni generali sui diritti dei passeggeri siano esposte in modo chiaro e visibile nella zona passeggeri dell'aeroporto. **Sulla base delle informazioni ricevute**, assicura inoltre che tutti i passeggeri presenti all'aeroporto siano informati in merito **ai motivi e ai propri diritti in caso di ritardi e disguidi relativi al volo, come la** cancellazione del volo, e **in merito** ai propri diritti nel caso in cui la compagnia aerea interrompa inaspettatamente le operazioni, come in caso di fallimento o di revoca della licenza di esercizio.

Emendamento 111

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. In caso di cancellazione o ritardo alla partenza, il vettore aereo operativo informa i passeggeri della situazione non appena **possibile**, e in ogni caso non oltre 30 minuti dopo l'orario di partenza previsto, e li informa altresì dell'orario di partenza previsto **non appena tale informazione è disponibile**, a condizione che il vettore abbia ricevuto le informazioni di contatto del passeggero a norma dei paragrafi 6 e 7, qualora il biglietto fosse acquistato da un intermediario.

Emendamento

5. In caso di cancellazione o ritardo alla partenza, il vettore aereo operativo informa i passeggeri della situazione, **compresa la causa del disagio**, non appena **l'informazione sia disponibile**, e in ogni caso non oltre 30 minuti dopo l'orario di partenza previsto e li informa altresì dell'orario di partenza previsto, a condizione che il vettore abbia ricevuto le informazioni di contatto del passeggero a norma dei paragrafi 6 e 7, qualora il biglietto fosse acquistato da un intermediario.

Emendamento 112

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Il vettore aereo dispone, al banco di accettazione e di imbarco, di documenti contenenti la Carta europea dei diritti dei passeggeri aerei, che il personale mette a disposizione su richiesta dei passeggeri. La Commissione europea aggiorna tali documenti contenenti la Carta ogniqualvolta i diritti dei passeggeri aerei siano modificati in modo sostanziale.

Emendamento 113

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 ter. Le compagnie aeree forniscono un'assistenza telefonica accessibile ed efficace a tutti i passeggeri che hanno prenotato un viaggio. In caso di disagio, il servizio di assistenza fornisce informazioni e propone soluzioni

alternative. Il costo della chiamata non supera in nessun caso il costo di una chiamata locale.

Emendamento 114

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. Se il passeggero non acquista un biglietto direttamente dal vettore aereo operativo ma da un suo intermediario stabilito nell'Unione, quest'ultimo fornisce al vettore le informazioni per contattare il passeggero, a condizione che il passeggero abbia dato ***un'autorizzazione esplicita e in forma scritta***. ***L'autorizzazione*** può avvenire solo ***sulla base dell'esplicito consenso del passeggero*** ("opt-in"). Il vettore può utilizzare queste informazioni esclusivamente per soddisfare gli obblighi di informazione a norma del presente articolo, e non a scopo di marketing, ed è tenuto a cancellarli entro 72 ore dal completamento del contratto di trasporto. ***L'***elaborazione, l'archiviazione e l'accesso alle informazioni ***sono effettuati*** ai sensi della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati²⁴.

²⁴ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

Emendamento

6. Se il passeggero non acquista un biglietto direttamente dal vettore aereo operativo ma da un suo intermediario stabilito nell'Unione, quest'ultimo fornisce al vettore le informazioni per contattare il passeggero, a condizione che il passeggero abbia dato ***il suo consenso***. ***Tale consenso*** può avvenire solo ***mediante una scelta esplicita*** ("opt-in"). Il vettore può utilizzare queste informazioni esclusivamente per soddisfare gli obblighi di informazione a norma del presente articolo, e non a scopo di marketing, ed è tenuto a cancellarli entro 72 ore dal completamento del contratto di trasporto. ***Il consenso del passeggero relativamente al trasferimento delle proprie informazioni di contatto al vettore aereo e all'***elaborazione, l'archiviazione e l'accesso alle informazioni ***è acquisito*** ai sensi della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati²⁴.

²⁴ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

Emendamento 115

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. **Il** paragrafo 6 non si **applica** a un intermediario che può dimostrare l'esistenza di un sistema alternativo che garantisce l'informazione del passeggero senza che vengano trasmesse le pertinenti informazioni di contatto.

Emendamento

7. **Gli obblighi di cui al** paragrafo 6 non si **applicano** a un intermediario che può dimostrare l'esistenza di un sistema alternativo che garantisce l'informazione del passeggero senza che vengano trasmesse le pertinenti informazioni di contatto **o qualora il passeggero abbia deciso di non fornire le proprie informazioni di contatto.**

Emendamento 116

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. Il fornitore di servizi offre l'accesso diretto a informazioni accurate e obiettive sull'impatto ambientale (tra cui quello climatico) e sull'efficienza energetica del viaggio. Tali informazioni sono pubblicate e chiaramente visibili sia sui siti web dei vettori aerei e degli operatori turistici, sia sui biglietti stessi; la Commissione sostiene il lavoro in atto in tal senso.

Emendamento 117

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 14 – paragrafo 7 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 ter. Fatti salvi gli obblighi di cui al paragrafo 2, le comunicazioni elettroniche inviate al passeggero per informarlo della cancellazione, del ritardo prolungato o della modifica dell'orario indicano in modo esplicito che il passeggero può avere diritto alla compensazione e/o all'assistenza ai sensi del presente regolamento.

Emendamento 118

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 14

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Ogni Stato membro designa l'organismo responsabile dell'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda i voli in partenza dagli aeroporti situati nel suo territorio o i voli provenienti da un paese terzo e diretti in tali aeroporti. Gli Stati membri informano la Commissione circa l'organismo designato a norma del presente paragrafo.

Emendamento

1. Ogni Stato membro designa l'organismo responsabile dell'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda **le violazioni del presente regolamento avvenute negli aeroporti situati nel suo territorio**, i voli in partenza dagli aeroporti situati nel suo territorio o i voli provenienti da un paese terzo e diretti in tali aeroporti. Gli Stati membri informano la Commissione circa l'organismo designato a norma del presente paragrafo.

Emendamento 119

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 14

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. L'organismo nazionale di applicazione vigila attentamente sul rispetto dei requisiti stabiliti dal presente regolamento e adotta le misure necessarie a garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri. A tal fine, i vettori aerei e i gestori aeroportuali forniscono i pertinenti documenti richiesti dall'organismo nazionale di applicazione. Per svolgere le proprie funzioni, quest'ultimo tiene conto altresì delle informazioni fornite dall'organismo istituito a norma dell'articolo 16 bis. **L'ONA può inoltre decidere di intraprendere** azioni applicative in base ai singoli reclami trasmessi dall'organismo istituito a norma dell'articolo 16 bis.

Emendamento

2. L'organismo nazionale di applicazione vigila attentamente sul rispetto dei requisiti stabiliti dal presente regolamento e adotta le misure necessarie a garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri. A tal fine, i vettori aerei e i gestori aeroportuali forniscono i pertinenti documenti richiesti dall'organismo nazionale di applicazione **entro un mese dalla sua richiesta, fatti salvi gli obblighi dei vettori aerei di cui all'articolo 14 bis**. Per svolgere le proprie funzioni, quest'ultimo tiene conto altresì delle informazioni fornite dall'organismo istituito a norma dell'articolo 16 bis. L'ONA **intraprende** azioni applicative in base ai singoli reclami trasmessi dall'organismo istituito a norma dell'articolo 16 bis. **Gli Stati membri garantiscono che il rispettivo organismo nazionale di applicazione disponga di poteri sufficienti per sanzionare**

efficacemente le violazioni.

Emendamento 120

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 14

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. I vettori aerei forniscono attivamente all'organismo nazionale di applicazione informazioni esaustive in merito al verificarsi di problemi tecnici, in particolare sui relativi motivi. L'organismo nazionale di applicazione condivide tali informazioni con gli organismi responsabili della composizione extragiudiziale delle controversie di cui all'articolo 16 bis.

Emendamento 121

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 14

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Le sanzioni stabilite dagli Stati membri per le violazioni del presente regolamento sono effettive, proporzionate *e* dissuasive.

3. Le sanzioni stabilite dagli Stati membri per le violazioni del presente regolamento sono effettive, proporzionate, dissuasive *e sufficienti a fornire ai vettori un incentivo finanziario a rispettare in modo coerente il presente regolamento.*

Emendamento 122

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 14

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. ***Qualora gli organismi istituiti a norma degli articoli 16 e 16 bis siano diversi, occorre istituire*** meccanismi di

4. ***Conformemente alla direttiva 2013/11/UE, sono istituiti*** meccanismi di ***cooperazione fra l'organismo nazionale di***

comunicazione che garantiscano lo scambio di informazioni *tra i vari organismi e consentano* all'organismo nazionale di applicazione di svolgere il proprio compito di vigilanza e di applicazione e all'organismo istituito a norma dell'articolo 16 bis di raccogliere le informazioni necessarie *a esaminare* i singoli reclami.

applicazione e l'organismo istituito a norma dell'articolo 16 bis. Tali meccanismi di cooperazione comprendono scambi reciproci di informazioni *per consentire* all'organismo nazionale di applicazione di svolgere il proprio compito di vigilanza e di applicazione e all'organismo istituito a norma dell'articolo 16 bis di raccogliere le informazioni necessarie *e acquisire la competenza tecnica necessaria per gestire* i singoli reclami.

Emendamento 123

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 14

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Per ogni anno, al massimo entro la fine di aprile dell'anno successivo, gli organismi nazionali di applicazione pubblicano le statistiche relative alla propria attività, comprese le sanzioni comminate.

Emendamento

5. Per ogni anno, al massimo entro la fine di aprile dell'anno successivo, gli organismi nazionali di applicazione pubblicano le statistiche relative alla propria attività, comprese le sanzioni comminate. *Gli organismi nazionali di applicazione pubblicano altresì, sulla base delle informazioni che i vettori aerei e i gestori aeroportuali sono tenuti a conservare e trasmettere, statistiche relative al numero e alla natura dei reclami, al numero delle cancellazioni, degli imbarchi negati e dei ritardi (con relativa durata) nonché al numero dei bagagli smarriti, consegnati in ritardo o danneggiati.*

Emendamento 124

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 14

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. *Ai fini del presente regolamento, i vettori aerei comunicano le proprie informazioni di contatto agli organismi*

Emendamento

6. *In attesa del recepimento da parte degli Stati membri delle disposizioni della direttiva 2013/11/UE, ciascun passeggero*

nazionali di applicazione degli Stati membri in cui operano.

può presentare reclamo presso qualsiasi organismo nazionale di applicazione in merito a una presunta violazione del presente regolamento avvenuta in qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o riguardante qualsiasi volo proveniente da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o da un paese terzo e diretto a tali aeroporti.

Emendamento 125

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 14 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 -bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

14 bis. È aggiunto l' articolo seguente:

"Articolo 16 -bis

Documenti di conformità

1. I vettori aerei unionali elaborano e presentano all'organismo nazionale di applicazione dello Stato membro che ha rilasciato la relativa licenza di esercizio ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 e alla Commissione, entro il 1° gennaio 2016, un documento che dimostra in modo ragionevolmente dettagliato che le loro procedure operative sono sufficienti per garantire il rispetto sistematico di tutti i pertinenti articoli del presente regolamento.

1 bis. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il contenuto minimo di siffatti documenti di conformità. Il contenuto minimo prevede almeno i piani di emergenza in caso di disguidi gravi e identifica i soggetti responsabili della prestazione di assistenza e di altri diritti, le modalità pratiche e le procedure per la gestione dei reclami, la prestazione di assistenza e la concessione di compensazioni nonché le procedure e le modalità di comunicazione con i passeggeri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 16 ter,

paragrafo 2.

2. Qualsiasi altro vettore che presta servizi da un aeroporto dell'Unione presenta un documento di conformità agli ONA di tutti gli Stati membri in cui opera e alla Commissione.

3. I vettori aerei rivedono ogni tre anni, a partire dal 1° gennaio 2019, i loro documenti di conformità e presentano versioni aggiornate agli ONA competenti e alla Commissione.

4. L'organismo nazionale di applicazione tiene conto dei documenti di conformità presentati dai vettori aerei, verificando ove possibile la validità di tali documenti a fronte delle informazioni relative ai reclami."

Emendamento 126

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. *Al momento della prenotazione*, i vettori forniscono ai passeggeri le informazioni sulle procedure *di* gestione dei reclami *relativi* ai loro diritti stabiliti nel presente regolamento nonché i dati per contattarli, che il passeggero può utilizzare per presentare un reclamo, anche per via elettronica. Il vettore *indica* inoltre ai passeggeri l'organismo o gli organismi responsabili della gestione dei reclami dei passeggeri.

Emendamento

1. I vettori, *gli organizzatori o i venditori di biglietti di cui all'articolo 2, lettera d), del regolamento (CE) n. 2111/2005* forniscono ai passeggeri le informazioni sulle procedure *dei vettori per la* gestione dei reclami *e sui termini pertinenti di cui al paragrafo 2 relativamente* ai loro diritti stabiliti nel presente regolamento nonché i dati per contattarli, che il passeggero può utilizzare per presentare un reclamo, anche per via elettronica. Il vettore *e, se del caso, l'organizzatore, indicano* inoltre ai passeggeri l'organismo o gli organismi responsabili della gestione dei reclami dei passeggeri *istituiti dagli Stati membri a norma del presente articolo e dell'articolo 16. Le informazioni pertinenti sono comunicate al momento della prenotazione, sono accessibili a chiunque, sono indicate chiaramente sul biglietto del passeggero e sul sito web del vettore, sono fornite presso gli sportelli dei vettori*

situati negli aeroporti e sono comunicate nel messaggio di posta elettronica che informa il passeggero della cancellazione o del ritardo del volo. Al passeggero è fornito, su richiesta, un modulo per la presentazione del reclamo.

Emendamento 127

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 bis – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. L'onere della prova riguardante la comunicazione delle informazioni necessarie ai passeggeri è a carico del vettore.

Emendamento 128

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 bis – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Il passeggero che desidera presentare un reclamo al vettore aereo in merito ai propri diritti stabiliti dal presente regolamento deve presentarlo entro tre mesi dalla data in cui è stato effettuato il volo o in cui esso era previsto. Il vettore aereo accusa ricevimento del reclamo entro sette giorni dalla sua ricezione. Entro due mesi dal ricevimento del reclamo, il vettore fornisce una risposta completa al passeggero.

2. Il passeggero che desidera presentare un reclamo al vettore aereo in merito ai propri diritti stabiliti dal presente regolamento deve presentarlo entro tre mesi dalla data in cui è stato effettuato il volo o in cui esso era previsto. ***Il diritto del passeggero di far valere i diritti riconosciutigli dal presente regolamento dinanzi a un tribunale e mediante una procedura di conciliazione rimane impregiudicato dalla presentazione di un reclamo entro tre mesi e dopo tale scadenza.*** Il vettore aereo accusa ricevimento del reclamo entro sette giorni ***lavorativi*** dalla sua ricezione. Entro due mesi dal ricevimento del reclamo, il vettore fornisce una risposta completa al passeggero. ***Qualora il vettore aereo non dovesse comunicare una risposta completa entro il termine dei due mesi, si presume che abbia accolto le istanze del***

passaggero.

Se, nella risposta, invoca il verificarsi di circostanze eccezionali, il vettore aereo illustra al passeggero le circostanze specifiche che hanno determinato la cancellazione o il ritardo. Il vettore aereo indica, inoltre, di aver adottato tutte le misure ragionevoli per evitare la cancellazione o il ritardo.

Nella risposta completa, il vettore aereo comunica inoltre al passeggero interessato le informazioni di contatto relative all'organismo istituito ai sensi del paragrafo 3, tra cui l'indirizzo postale, il numero di telefono, l'indirizzo email e l'indirizzo del sito web.

Emendamento 129

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 bis – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. In conformità alla pertinente legislazione nazionale e dell'UE, ciascuno Stato membro istituisce uno o più organismi nazionali responsabili della composizione extragiudiziale delle controversie tra i vettori aerei e i passeggeri sorte in merito ai diritti di cui al presente regolamento.

Emendamento

3. Gli Stati membri provvedono affinché i passeggeri del trasporto aereo abbiano la possibilità di deferire le controversie sorte con i vettori aerei in merito ai diritti e ai doveri stabiliti nel presente regolamento a meccanismi di risoluzione extragiudiziale indipendenti, efficaci ed efficienti. A tal fine, ciascuno Stato membro istituisce uno o più organismi nazionali responsabili della composizione extragiudiziale delle controversie tra i vettori aerei e i passeggeri sorte in merito ai diritti e ai doveri di cui al presente regolamento. **Tali organismi sono distinti dagli organismi responsabili dell'applicazione di cui all'articolo 16, paragrafo 1. Gli Stati membri provvedono affinché tali organismi abbiano il potere di comporre le controversie sorte tra i passeggeri aerei e i vettori aerei mediante decisioni giuridicamente vincolanti ed eseguibili per entrambe le parti. Per quanto concerne le controversie che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva**

2013/11/UE, si applica soltanto la citata direttiva. I vettori aerei che operano voli in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o da un paese terzo diretto a tali aeroporti seguono il sistema di risoluzione alternativa delle controversie di cui alla direttiva 2013/11/UE, che consente una composizione extragiudiziale semplice, rapida ed economica delle controversie tra passeggeri e vettori aerei.

Emendamento 130

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 bis – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. **Ciascun** passeggero può presentare reclamo presso qualsiasi organismo nazionale designato a norma del paragrafo 3 in merito a una presunta violazione del presente regolamento avvenuta in qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o riguardante qualsiasi volo proveniente da un paese terzo e diretto a **un aeroporto situato in tale territorio**. I reclami possono essere presentati **non meno di due mesi dopo la presentazione del reclamo al vettore in questione, salvo se il vettore ha già fornito una risposta definitiva a tale reclamo.**

Emendamento

4. **Dopo aver ricevuto una risposta completa dal vettore aereo, il** passeggero **interessato** può presentare reclamo presso qualsiasi organismo nazionale designato a norma del paragrafo 3 **per la composizione extragiudiziale delle controversie** in merito a una presunta violazione del presente regolamento avvenuta in qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o riguardante qualsiasi volo proveniente da **un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o in** un paese terzo e diretto a tali aeroporti. I reclami possono essere presentati **entro un termine prestabilito non inferiore a un anno dalla data in cui il passeggero ha presentato il reclamo al vettore interessato.**

Emendamento 131

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 bis – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Se la compagnia aerea si dimostra inadempiente, l'organismo di gestione dei

reclami informa l'organismo nazionale di applicazione, il quale, a norma dell'articolo 16 bis, paragrafo 2, adotta misure per garantire l'applicazione.

Emendamento 132

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 bis – paragrafo 5

Testo della Commissione

*5. Entro sette giorni dal ricevimento del reclamo, l'organismo competente ne conferma la ricezione e ne trasmette una copia al pertinente organismo nazionale di applicazione. Il tempo necessario per fornire una risposta definitiva non supera i **tre mesi dal ricevimento** del reclamo. Una copia della risposta definitiva deve essere trasmessa anche all'organismo nazionale di applicazione.*

Emendamento

*5. Quando l'organismo istituito riceve un reclamo ne dà notifica alle parti della controversia non appena riceve tutti i documenti contenenti le informazioni relative al reclamo. Esso trasmette una copia dei documenti relativi al reclamo al pertinente organismo nazionale di applicazione. Il tempo necessario per fornire una risposta definitiva non supera i **90 giorni di calendario dalla data in cui l'organismo designato ha ricevuto il fascicolo completo** del reclamo. Una copia della risposta definitiva deve essere trasmessa anche all'organismo nazionale di applicazione.*

Emendamento 133

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 bis – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Al fine di essere contattati riguardo alle questioni trattate dal presente regolamento, i vettori aerei comunicano le proprie informazioni di contatto agli organismi, istituiti ai sensi del presente articolo, degli Stati membri in cui operano.

Emendamento 134

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15
Regolamento (CE) n. 261/2004
Articolo 16 bis – paragrafo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 ter. Se sono invocati motivi di sicurezza a norma del presente regolamento, l'onere della prova incombe alla compagnia aerea interessata.

Emendamento 135

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – punto 15
Regolamento (CE) n. 261/2004
Articolo 16 bis bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 16 bis bis

Gli Stati membri prevedono organismi di mediazione ben attrezzati e indipendenti che contribuiscano, a titolo gratuito, alla ricerca di soluzioni in caso di conflitti tra i passeggeri e le compagnie aeree e i fornitori di servizi di altri modi di trasporto.

Emendamento 136

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – punto 15
Regolamento (CE) n. 261/2004
Articolo 16 ter – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. La Commissione **facilita** il dialogo tra gli Stati membri in materia di interpretazione e applicazione a livello nazionale del presente regolamento per il tramite del comitato di cui all'articolo 16 quater.

1. La Commissione **sostiene** il dialogo e **promuove la cooperazione** tra gli Stati membri in materia di interpretazione e applicazione a livello nazionale del presente regolamento per il tramite del comitato di cui all'articolo 16 quater.

Emendamento 137

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – punto 15

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri forniscono ogni anno alla Commissione una relazione in merito alle proprie attività entro la fine di aprile di ogni anno successivo. La Commissione può decidere le questioni da affrontare in tali relazioni mediante atti *delegati*. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 16 quater.

Emendamento

2. Gli Stati membri forniscono ogni anno alla Commissione una relazione in merito alle proprie attività, *ivi comprese le statistiche di cui all'articolo 16, paragrafo 5*, entro la fine di aprile di ogni anno successivo. La Commissione può decidere le questioni da affrontare in tali relazioni mediante atti *di esecuzione*. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 16 quater.

Emendamento 138

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 ter – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. La Commissione e gli Stati membri istituiscono un meccanismo a livello dell'Unione composto da tutti gli organismi istituiti a norma dell'articolo 16 e dell'articolo 16 bis per garantire lo scambio di informazioni tra gli Stati membri per quanto concerne le violazioni, le sanzioni e le migliori prassi riguardanti l'applicazione. La Commissione mette tali informazioni a disposizione di tutti gli Stati membri in formato elettronico.

Emendamento 139

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 ter – paragrafo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 ter. Gli organismi nazionali di applicazione forniscono alla Commissione, su richiesta, informazioni e documenti pertinenti relativi ai singoli

casi di violazione.

Emendamento 140

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 16 ter – paragrafo 5 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 quater. La Commissione pubblica sul proprio sito web e aggiorna regolarmente, a decorrere al più tardi dal 1° maggio 2015, un elenco di tutti i vettori aerei operanti nell'Unione che violano sistematicamente le disposizioni del presente regolamento. A prescindere dalla dimensione o dalla nazionalità, si ritiene che qualsiasi vettore per il quale la Commissione ha ricevuto le prove delle violazioni ai sensi dell'articolo 16 ter, paragrafo 5 ter, avvenute nei confronti dei passeggeri di oltre 10 voli diversi in un anno di calendario e relative a più di un articolo del presente regolamento, violi sistematicamente il regolamento.

Emendamento 141

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Considerando 16 quater bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

15 bis. È inserito l'articolo seguente:

"Articolo 16 quater bis

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 quater ter riguardo all'aggiunta di elementi all'elenco esaustivo di circostanze considerate straordinarie, derivante dal lavoro degli organismi nazionali di applicazione e dalle sentenze della Corte europea di giustizia."

Emendamento 142

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 15 ter (nuovo)

Regolamento (CE) n. 261/2004

Considerando 16 quater ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

15 ter. È inserito l'articolo seguente:

"Articolo 16 quater ter

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. La potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 16 quater bis è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da ...*. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 16 quater bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 16 quater bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro

il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

** GU si prega di inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.*

Emendamento 143

Proposta di regolamento

Articolo 1 – comma 1 – punto 16

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 17

Testo della Commissione

La Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2017 in merito al funzionamento e ai risultati del presente regolamento, in particolare per quanto concerne l'impatto del **risarcimento** per ritardi prolungati e la limitazione della sistemazione in albergo in circostanze eccezionali di lunga durata. La Commissione trasmette inoltre una relazione in merito al potenziamento della protezione dei passeggeri del trasporto aereo sui voli provenienti da paesi terzi operati da vettori non **comunitari**, nell'ambito degli accordi relativi al trasporto aereo internazionale. Se necessario, tale relazione è accompagnata da proposte legislative.

Emendamento

La Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2017 in merito al funzionamento e ai risultati del presente regolamento, in particolare per quanto concerne l'impatto della **compensazione** per ritardi prolungati e la limitazione della sistemazione in albergo in circostanze eccezionali di lunga durata, **le questioni concernenti l'interpretazione delle circostanze eccezionali, le statistiche pubblicate dagli organismi nazionali di applicazione sulle proprie attività e sulle sanzioni e le conclusioni riguardanti le pratiche di presunta violazione dei vettori aerei, i progressi compiuti nell'ambito dell'istituzione di organismi nazionali incaricati della composizione extragiudiziale delle controversie e le attività di questi ultimi**. La Commissione trasmette inoltre una relazione in merito al potenziamento della protezione dei passeggeri del trasporto aereo sui voli provenienti da paesi terzi operati da vettori non **unionali**, nell'ambito degli accordi relativi al trasporto aereo internazionale. **La Commissione presenta inoltre una relazione sull'efficacia delle misure e**

delle sanzioni adottate dagli organismi di cui all'articolo 16 e sull'eventuale opportunità di un approccio armonizzato; se necessario, tale relazione è accompagnata da proposte legislative.

Emendamento 144

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 1

Regolamento (CE) n. 2027/97

Articolo 3 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. *All'aeroporto* il vettore **comunitario** fornisce un modulo di reclamo che consenta **al passeggero** di presentare immediatamente il reclamo per il ritardo o il danneggiamento del bagaglio. **Tale** modulo, che può assumere la forma di un documento PIR (Property Irregularity Report), deve essere accettato dal vettore aereo presso l'aeroporto come un reclamo vero e proprio a norma dell'articolo 31, paragrafo 2, della convenzione di Montreal. Questa possibilità lascia impregiudicato il diritto del passeggero di presentare un reclamo con altri mezzi entro i termini **stabiliti** dalla convenzione di Montreal.

Emendamento

2. **In tutti gli aeroporti dell'Unione** il vettore **unionale e il prestatore di servizi di assistenza a terra che opera per suo conto istituiscono un servizio il quale fornisce ai passeggeri** un modulo di reclamo che consenta **loro** di presentare immediatamente, **all'arrivo**, il reclamo per il ritardo o il danneggiamento del bagaglio. **Analogamente, il vettore unionale distribuisce, su richiesta dei passeggeri, il suddetto modulo per il reclamo nella zona di registrazione o al proprio sportello di servizio in aeroporto, o presso entrambi, e mette a disposizione il modulo sul proprio sito web.** Il modulo, che può assumere la forma di un documento PIR (Property Irregularity Report), deve essere accettato dal vettore aereo presso l'aeroporto come un reclamo vero e proprio a norma dell'articolo 31, paragrafo 2, della convenzione di Montreal. Questa possibilità lascia impregiudicato il diritto del passeggero di presentare un reclamo con altri mezzi entro i termini **prescritti** dalla convenzione di Montreal.

2 bis. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il formato del modulo di reclamo standard. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva/d'esame di cui all'articolo 6 septies, paragrafo 2.

Emendamento 145

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 2 bis (nuovo)
Regolamento (CE) n. 2027/97
Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. All'articolo 5 è aggiunto il paragrafo seguente:

"3 bis. In caso di smarrimento, ritardato arrivo o danneggiamento del bagaglio, le compagnie aeree risarciscono per primi i passeggeri con i quali è stato sottoscritto un contratto prima di poter chiedere agli aeroporti o ai fornitori di servizi un risarcimento per i danni subiti, dei quali le compagnie aeree non sono necessariamente responsabili."

Emendamento 146

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 4
Regolamento (CE) n. 2027/97
Articolo 6 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Durante il trasporto di sedie a rotelle, altre attrezzature per la mobilità o dispositivi di assistenza registrati, il vettore aereo e i suoi agenti offrono a ciascuna persona a mobilità ridotta ai sensi dell'articolo 2 bis del regolamento (CE) n. 1107/2006²⁵ la possibilità di effettuare, senza oneri aggiuntivi, una dichiarazione speciale di interesse a norma dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, al momento della prenotazione e al più tardi quando l'attrezzatura è consegnata al vettore.

1. Durante il trasporto di sedie a rotelle, altre attrezzature per la mobilità o dispositivi di assistenza registrati, il vettore aereo e i suoi agenti ***informano i passeggeri circa i propri diritti e*** offrono a ciascuna persona ***con disabilità o*** a mobilità ridotta ai sensi dell'articolo 2 bis del regolamento (CE) n. 1107/2006²⁵ la possibilità di effettuare, senza oneri aggiuntivi, una dichiarazione speciale di interesse a norma dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, al momento della prenotazione e al più tardi quando l'attrezzatura è consegnata al vettore. ***La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono il formato del modulo da utilizzare per tale dichiarazione di interesse. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 6 septies, paragrafo 2.***

²⁵ Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1).

²⁵ Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1).

Emendamento 147

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 2027/97

Articolo 6 bis – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Le compagnie aeree garantiscono ai passeggeri, senza addebitare costi aggiuntivi, la possibilità di utilizzare fino alla porta d'imbarco le proprie sedie a rotelle, compresi i passeggini per bambini, che sono loro restituiti al portellone dell'aeromobile. Se per motivi di sicurezza ciò non è possibile, le compagnie aeree forniscono agli utilizzatori di sedie a rotelle un mezzo alternativo per spostarsi all'interno del terminal dell'aeroporto fintanto che questi non possano recuperare la propria sedia a rotelle. Se tali motivi di sicurezza sono direttamente correlati al terminal, il gestore aeroportuale ha la responsabilità di fornire il mezzo alternativo di spostamento di cui al presente paragrafo.

Emendamento 148

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 2027/97

Articolo 6 ter – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Ai fini del controllo della protezione dei passeggeri con disabilità o a modalità ridotta in caso di danneggiamento delle loro attrezzature per la mobilità, l'organismo nazionale di applicazione esamina e prende in considerazione anche le informazioni relative ai reclami in

2. Ai fini del controllo della protezione dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta in caso di danneggiamento delle loro attrezzature per la mobilità ***o dei loro dispositivi di assistenza***, l'organismo nazionale di applicazione esamina e prende in considerazione anche le informazioni

merito alle attrezzature per la mobilità presentate agli organismi di cui all'articolo 16 bis del regolamento 261/2004.

relative ai reclami in merito alle attrezzature per la mobilità presentate agli organismi di cui all'articolo 16 bis del regolamento (CE) n. 261/2004.

Emendamento 149

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 2027/97

Articolo 6 quater – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. **La delega di** potere di cui all'articolo 6, paragrafo 1, è **conferita** alla Commissione per un periodo **indeterminato** a decorrere **dalla** data di entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento

2. **Il potere di adottare atti delegati** di cui all'articolo 6, paragrafo 1, è **conferito** alla Commissione per un periodo **di cinque anni** a decorrere dal ...*. **La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.**

* **GU si prega di inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.**

Emendamento 150

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 2027/97

Articolo 6 quinquies – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. **Pur avendo una totale libertà commerciale per stabilire le condizioni con cui consentono il trasporto dei bagagli**, i vettori aerei indicano chiaramente, **al momento della** prenotazione e nella zona di registrazione (compresi i terminali automatici per la registrazione), il bagaglio massimo autorizzato che i passeggeri possono imbarcare in cabina o nella stiva

Emendamento

1. I vettori aerei indicano chiaramente, **nella fase iniziale della procedura di prenotazione, in tutti i canali di distribuzione utilizzati, tra cui i sistemi di prenotazione informatici**, e nella zona di registrazione (compresi i terminali automatici per la registrazione), il bagaglio massimo autorizzato che i passeggeri possono imbarcare in cabina o nella stiva dell'aeromobile su ciascun volo incluso

dell'aeromobile su ciascun volo incluso nella loro prenotazione, precisando se il numero dei bagagli è limitato. **Se sono previsti** oneri aggiuntivi **per il** trasporto dei bagagli, **i vettori aerei indicano chiaramente i dettagli di tali oneri al momento** della prenotazione e su richiesta all'aeroporto.

nella loro prenotazione, precisando se il numero dei bagagli **sarà** limitato **e se saranno applicate limitazioni agli acquisti effettuati in aeroporto. I dettagli degli** oneri aggiuntivi **applicabili al** trasporto dei bagagli **sono comunicati nella fase iniziale della procedura di** prenotazione e, su richiesta, all'aeroporto **in modo chiaro, trasparente e inequivocabile. I principali servizi di viaggio e gli oneri aggiuntivi devono essere chiaramente identificabili e acquistabili separatamente gli uni dagli altri.**

Emendamento 151

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 2027/97

Articolo 6 quinquies – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Ai passeggeri è consentito portare a bordo in cabina, a titolo gratuito, oggetti o effetti personali essenziali, ad esempio soprabiti e borse, compresa almeno una borsa di dimensioni standard di acquisti effettuati in aeroporto, in aggiunta al bagaglio massimo autorizzato in cabina.

Emendamento 152

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 2027/97

Articolo 6 quinquies – paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter. Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1107/2006, il bagaglio a mano autorizzato può essere espresso nelle dimensioni massime e/o nel peso massimo del bagaglio a mano totale consentito per ciascun passeggero, ma senza alcuna limitazione riguardo al numero specifico di oggetti trasportati.

Emendamento 153

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 2027/97

Articolo 6 quinquies – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Qualora circostanze eccezionali, quali motivi di sicurezza o la modifica del tipo di aeromobile successiva alla prenotazione, impediscano il trasporto in cabina di una parte del bagaglio considerata bagaglio a mano autorizzato, il vettore può trasportare tali bagagli nella stiva dell'aeromobile senza oneri aggiuntivi per il passeggero.

Emendamento

2. Il vettore aereo può disporre che gli oggetti di cui sopra siano trasportati nella stiva dell'aeromobile qualora circostanze eccezionali, connesse a motivi di sicurezza e alle caratteristiche specifiche dell'aeromobile ne impediscano la sistemazione in cabina. In tali casi non sono applicati addebiti supplementari.

Emendamento 154

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 2027/97

Articolo 6 quinquies – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Se, prima dell'imbarco o del decollo, il bagaglio a mano è spostato dalla cabina dell'aeromobile alla stiva, deve essere consegnato al passeggero come bagaglio a mano al momento dello sbarco dall'aeromobile.

Emendamento 155

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 sexies – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Un vettore aereo **comunitario** consente ai passeggeri di trasportare uno strumento musicale nella cabina passeggeri di un aeromobile nel rispetto delle norme di sicurezza in vigore nonché delle specifiche tecniche e dei limiti dell'aeromobile in questione. Il trasporto di strumenti musicali

1. Un vettore aereo **unionale** consente ai passeggeri di trasportare uno strumento musicale nella cabina passeggeri di un aeromobile nel rispetto delle norme di sicurezza in vigore nonché delle specifiche tecniche e dei limiti dell'aeromobile in questione. Il trasporto di strumenti musicali

nella cabina dell'aeromobile è consentito a condizione che tali strumenti possano essere sistemati in modo sicuro in un vano bagagli adeguato all'interno della cabina o sotto al sedile del passeggero. **Un vettore aereo può stabilire che** uno strumento musicale fa parte del bagaglio a mano cui ha diritto un passeggero **e che non può essere** trasportato in aggiunta a tale bagaglio.

nella cabina dell'aeromobile è consentito a condizione che tali strumenti possano essere sistemati in modo sicuro in un vano bagagli adeguato all'interno della cabina o sotto al sedile del passeggero. **Quando ne è stato autorizzato il trasporto nella cabina di un aeromobile,** uno strumento musicale fa parte del bagaglio a mano cui ha diritto un passeggero. **Il vettore aereo può stabilire l'applicazione di oneri aggiuntivi per il bagaglio a mano** trasportato in aggiunta a tale bagaglio.

Emendamento 156

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 sexies – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Se uno strumento musicale è troppo voluminoso per essere sistemato in modo sicuro in un vano bagagli adeguato all'interno della cabina o sotto al sedile del passeggero, il vettore può chiedere il pagamento di un secondo biglietto se lo strumento musicale è trasportato come bagaglio a mano su un altro posto. Se è stato acquistato un secondo posto, il vettore aereo **deve effettuare** ogni sforzo ragionevole per sistemare il passeggero e lo strumento musicale in questione in posti vicini. **Su richiesta e in base alla disponibilità, gli strumenti musicali sono trasportati in una zona riscaldata della stiva dell'aeromobile, in base alle norme di sicurezza in vigore, ai limiti di spazio e alle specifiche tecniche dell'aeromobile in questione. Il vettore aereo indica chiaramente nelle sue condizioni contrattuali le modalità di trasporto degli strumenti musicali e le tariffe applicabili.**

Emendamento

2. Se uno strumento musicale è troppo voluminoso per essere sistemato in modo sicuro in un vano bagagli adeguato all'interno della cabina o sotto al sedile del passeggero, il vettore può chiedere il pagamento di un secondo biglietto se lo strumento musicale è trasportato come bagaglio a mano su un altro posto. **Tale biglietto aggiuntivo non è soggetto al pagamento della relativa tassa aeroportuale.** Se è stato acquistato un secondo posto, il vettore aereo **effettua** ogni sforzo ragionevole per sistemare il passeggero e lo strumento musicale in questione in posti vicini.

Emendamento 157

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 261/2004

Articolo 6 sexies – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Su richiesta e in base alla disponibilità, gli strumenti musicali sono trasportati in una zona riscaldata della stiva dell'aeromobile, in base alle norme di sicurezza in vigore, ai limiti di spazio e alle specifiche tecniche dell'aeromobile in questione. I vettori aerei forniscono speciali targhette da applicare in modo chiaro sugli strumenti musicali affinché siano movimentati con la dovuta attenzione. Sono ammessi al trasporto nella stiva di un aeromobile soltanto gli strumenti che sono imballati in modo idoneo in una custodia rigida e/o resistente concepita appositamente per tali oggetti.

Emendamento 158

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Regolamento (CE) n. 2027/97

Articolo 6 sexies – paragrafo 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 ter. Un vettore aereo indica chiaramente al momento della prenotazione e nei suoi termini e condizioni i presupposti per il trasporto degli strumenti musicali, nonché gli oneri applicabili, i sistemi di cui è dotato l'aeromobile interessato per il trasporto di strumenti musicali e le dimensioni di tali sistemi. Se è necessario prenotare un secondo posto, ai passeggeri è offerta la possibilità di prenotare un secondo posto online.

Emendamento 159

Proposta di regolamento

Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 6 septies

1. La Commissione è assistita dal Comitato per i diritti dei passeggeri. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Emendamento 160

Proposta di regolamento

Allegato 1

Regolamento (CE) n. 261/2004

Allegato 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Allegato: elenco **non tassativo** di circostanze considerate eccezionali ai fini del presente regolamento

Emendamento

Allegato: elenco **esaustivo** di circostanze considerate eccezionali ai fini del presente regolamento

Emendamento 161

Proposta di regolamento

Allegato 1

Regolamento (CE) n. 261/2004

Allegato 1 – paragrafo 1 – punto ii

Testo della Commissione

ii. problemi tecnici **non inerenti al normale funzionamento** dell'aeromobile, **quali l'identificazione di un difetto durante le operazioni di volo in questione, e che impediscono il normale proseguimento del volo, o un difetto di fabbricazione nascosto comunicato** dal produttore o da un'autorità competente **e** che pregiudica la sicurezza del volo;

Emendamento

ii. problemi tecnici dell'aeromobile **direttamente causati da un difetto di fabbricazione nascosto, riconosciuto ufficialmente come tale** dal produttore o da un'autorità competente, **emerso durante i controlli di manutenzione precedenti al volo o dopo la messa in servizio dell'aeromobile**, che pregiudica la sicurezza del volo;

Emendamento 162

Proposta di regolamento

Allegato 1

Regolamento (CE) n. 261/2004
Allegato 1 – paragrafo 1 – punto ii bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

ii bis. danni causati dall'impatto con volatili;

Emendamento 163

Proposta di regolamento

Allegato 1

Regolamento (CE) n. 261/2004
Allegato 1 – paragrafo 1 – punto iii

Testo della Commissione

Emendamento

iii. ***i rischi legati alla sicurezza***, gli atti di sabotaggio o di terrorismo che rendono impossibile effettuare il volo in condizioni di sicurezza;

iii. ***le guerre, i disordini politici***, gli atti di sabotaggio o di terrorismo che rendono impossibile effettuare il volo in condizioni di sicurezza;

Emendamento 164

Proposta di regolamento

Allegato 1

Regolamento (CE) n. 261/2004
Allegato 1 – paragrafo 1 – punto iv

Testo della Commissione

Emendamento

iv. i rischi sanitari ***potenzialmente mortali*** o le emergenze sanitarie che richiedono l'interruzione o la deviazione del volo in questione;

iv. i rischi sanitari o le emergenze sanitarie che richiedono l'interruzione o la deviazione del volo in questione;

Emendamento 165

Proposta di regolamento

Allegato 1

Regolamento (CE) n. 261/2004
Allegato 1 – paragrafo 1 – punto v

Testo della Commissione

Emendamento

v. limitazioni alla gestione del traffico aereo o la chiusura dello spazio aereo ***o di un aeroporto***;

v. limitazioni ***impreviste*** alla gestione del traffico aereo o la chiusura ***imprevista*** dello spazio aereo, ***ivi comprese le chiusure della pista da parte delle autorità***;

Emendamento 166

Proposta di regolamento

Allegato 1

Regolamento (CE) n. 261/2004

Allegato 1 – paragrafo 1 – punto vi

Testo della Commissione

vi. condizioni meteorologiche incompatibili con la sicurezza del volo;

Emendamento

vi. condizioni meteorologiche ***che sono incompatibili con la sicurezza del volo o che hanno danneggiato l'aeromobile in volo o sulla pista dopo la messa in servizio dell'aeromobile, rendendo così impossibile effettuare il volo in condizioni di sicurezza;***

Emendamento 167

Proposta di regolamento

Allegato 1

Regolamento (CE) n. 261/2004

Allegato 1 – paragrafo 1 – punto vii

Testo della Commissione

vii. vertenze di lavoro presso il vettore aereo operativo o presso i fornitori di servizi fondamentali, quali gli aeroporti o i fornitori di servizi di navigazione aerea.

Emendamento

vii. vertenze di lavoro ***impreviste*** presso il vettore aereo operativo o presso i fornitori di servizi fondamentali, quali gli aeroporti o i fornitori di servizi di navigazione aerea.

Emendamento 168

Proposta di regolamento

Allegato 1

Regolamento (CE) n. 261/2004

Allegato 1 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Le seguenti circostanze non sono considerate eccezionali:

i. problemi tecnici relativi al normale funzionamento dell'aeromobile, quali i problemi rilevati durante la manutenzione ordinaria o durante i controlli dell'aeromobile che precedono il volo o che derivano dal fatto che tale manutenzione e tali controlli non sono stati effettuati correttamente;

Emendamento

soppresso

ii. indisponibilità dell'equipaggio di volo o di cabina (salvo se tale indisponibilità è dovuta a vertenze di lavoro).