



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 24.3.2010
COM(2010)120 definitivo

2008/0246 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, secondo comma, del trattato sul funzionamento
dell'Unione europea**

relativa alla

**posizione del Consiglio in prima lettura sull'adozione del regolamento del
Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano
via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004
sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa
che tutela i consumatori**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, secondo comma, del trattato sul funzionamento
dell'Unione europea**

relativa alla

**posizione del Consiglio in prima lettura sull'adozione del regolamento del
Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano
via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004
sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa
che tutela i consumatori**

1. CONTESTO

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (documento COM(2008) 816 definitivo — 2008/0246(COD): [5 dicembre 2008](#)

Data del parere del Comitato economico e sociale europeo: [16 luglio 2009](#)

Data della posizione del Parlamento europeo, prima lettura: [23 aprile 2009](#)

Data di adozione della posizione del Consiglio in prima lettura: [11 marzo 2010](#)

2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

La proposta adottata dalla Commissione il 4 dicembre 2008 mira a stabilire i diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne al fine di rendere più attraente e affidabile il trasporto di passeggeri per nave. L'introduzione di una nuova normativa servirà a migliorare la tutela dei passeggeri in generale e quella dei disabili e delle persone con disabilità e a mobilità ridotta in particolare. Definerà altresì standard di qualità analoghi a quelli già esistenti per i settori aereo e ferroviario.

3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO

La Commissione ritiene che la sua proposta sia stata sostanzialmente modificata dal Consiglio in alcune sue parti.

La posizione del Consiglio mira innanzitutto a escludere dal campo di applicazione della proposta le navi in grado di trasportare fino a 36 passeggeri, con un equipaggio di non oltre tre membri o in grado di effettuare tratte non superiori a 500 metri. Si introduce inoltre una temporanea esenzione, per i due anni successivi all'applicazione, per le navi di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate utilizzate nel trasporto interno, a condizione che la normativa nazionale offra una sufficiente tutela dei diritti dei passeggeri. Sarebbero interessate le sole

crociere che prevedono almeno due pernottamenti a bordo. Tutti questi elementi rappresentano una significativa limitazione dell'ambito di applicazione.

In secondo luogo, alcune delle condizioni di assistenza imposte dalla posizione del Consiglio hanno per effetto di limitare in parte i diritti delle persone a mobilità ridotta, imponendo loro alcune condizioni specifiche. Il compromesso del Consiglio, nel fare riferimento all'obbligo di offrire gratuitamente alloggio ai passeggeri lasciati a terra in caso di cancellazione e ritardi, introduce inoltre una nuova distinzione tra le condizioni meteorologiche suscettibili di mettere a repentaglio la sicurezza della nave (con la possibilità di escludere l'obbligo di fornire tale assistenza) e le circostanze straordinarie (le quali al contrario non escludono tale obbligo). Le altre forme di assistenza, quali p. es. spuntini, pasti e bevande, resterebbero invece incondizionatamente obbligatorie per i vettori in ogni circostanza, anche nelle eventualità meteorologiche o nelle circostanze straordinarie in precedenza evocate, eccettuato il caso in cui il passeggero ne sia stato informato all'atto dell'acquisto del biglietto. Al tempo stesso la posizione del Consiglio stabilisce un nuovo importo massimo pari a 120 euro per passeggero, qualora i casi di ritardo o di cancellazione di un viaggio rendano necessaria l'offerta di alloggio.

La Commissione prende infine atto della decisione del Consiglio di rendere il regolamento applicabile a tre anni dall'entrata in vigore.

4. OSSERVAZIONI DETTAGLIATE DELLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI ADOTTATI DAL PARLAMENTO EUROPEO

4.1. Emendamenti del Parlamento europeo accolti dalla Commissione e del tutto o in parte inseriti nella posizione del Consiglio

- l'introduzione di una disposizione sulla sicurezza dei viaggiatori a mobilità ridotta di cui all'articolo 8, che riguarda le deroghe e le condizioni speciali (emendamento 29, parte seconda);
- l'emendamento 30 che fa riferimento alle condizioni da imporre agli accompagnatori di persone a mobilità ridotta;
- gli emendamenti 4, 32, 33, 46, 52, 63, 64 intesi a snellire la formulazione della proposta e a rafforzare il diritto all'informazione dei passeggeri;
- l'emendamento 36 che annulla l'obbligo per i vettori di tenere contabilità separate per le attività inerenti l'assistenza fornita alle persone a mobilità ridotta;
- l'introduzione di chiarimenti relativi all'assistenza alle persone a mobilità ridotta (emendamento 53, parte prima);
- l'emendamento 57 dell'articolo relativo all'indennizzo.

4.2. Emendamenti del Parlamento europeo accolti dalla Commissione ma non inseriti nella posizione del Consiglio

- chiarimenti nei considerandi (emendamenti 2, 5, 6);

- l'introduzione di un nuovo considerando volto a chiarire la relazione tra il regolamento proposto e altre normative internazionali, europee o nazionali relative alle persone a mobilità ridotta (emendamento 3);
- il suggerimento che la Commissione proponga una regolamentazione dei diritti dei passeggeri nei punti di trasferimento dei passeggeri fra i trasporti via terra e via acqua (emendamento 7);
- un nuovo considerando che proponga un approccio legislativo orizzontale che interessi in futuro tutte le modalità di trasporto (emendamento 8);
- un chiarimento linguistico dell'articolo relativo al campo di applicazione (emendamento 9);
- l'introduzione dell'esclusione dal campo di applicazione dei trasporti urbani e suburbani se sono assicurati gli obiettivi del regolamento e se è garantito un analogo livello di tutela dei passeggeri (emendamento 10);
- il chiarimento della definizione del contratto di trasporto (emendamento 14), l'inclusione di «venditore al dettaglio» nella definizione di operatore turistico (emendamento 16) e nuove definizioni per «formati accessibili», «passeggero» e «prezzo del biglietto» (emendamenti 18, 19, 22);
- un migliore accesso alle informazioni e all'assistenza per le persone a mobilità ridotta (emendamenti 31, 34 e 35);
- il chiarimento delle condizioni alle quali si fornisce l'assistenza alle persone a mobilità ridotta e il rafforzamento del diritto all'informazione (emendamenti 38 parti prima e terza, 39 e 41, parte prima);
- precisazione delle condizioni alle quali si fornisce l'assistenza alle persone a mobilità ridotta nelle crociere (emendamento 42);
- un chiarimento sui tempi di trasmissione delle informazioni a terzi (emendamento 45);
- l'indennizzo relativo alle sedie a rotelle e alle attrezzature per la mobilità (emendamenti 49 e 50);
- il rafforzamento dell'obbligo di informazione a carico del vettore in caso di interruzione del viaggio (emendamento 51);
- il rimborso del prezzo del biglietto in caso di ritardo o di annullamento (emendamenti 54 e 56);
- l'indennizzo per i passeggeri di una crociera (emendamento 58);
- l'introduzione della nozione di forza maggiore (emendamento 60);
- la deduzione dell'indennizzo nei casi in cui sia garantita una compensazione complementare ai sensi di qualsiasi altra normativa applicabile (emendamento 61);

- la nomina e le competenze degli organismi nazionali responsabili dell'applicazione (emendamenti 62, 65, 66, 67 e 68);
- il contenuto della relazione sull'applicazione (emendamento 69);
- tutti i tipi di penali (emendamento 70);
- il rafforzamento dei diritti delle persone a mobilità ridotta (emendamenti 71 e 72).

4.3. Emendamenti del Parlamento europeo respinti dalla Commissione ma inseriti nella posizione del Consiglio

- la cancellazione della definizione di nave passeggeri ro/ro (emendamento 17);
- l'aggiunta di nuovi elementi da prendere in considerazione quando si rifiuta un viaggio alle persone a mobilità ridotta (emendamento 27);
- la limitazione della possibilità per una persona a mobilità ridotta di usufruire di un animale da assistenza diverso da un cane (emendamenti 43, 73, 74 e 75);
- la limitazione dei subfornitori che possono trasmettere una notifica relativa a una persona a mobilità ridotta se necessita di assistenza (emendamento 44);
- la limitazione del costo dell'assistenza ai passeggeri (emendamento 53, parte seconda).

4.4. Emendamenti del Parlamento europeo respinti dalla Commissione e non inseriti nella posizione del Consiglio

- gli emendamenti 1, 11, 25, 26, 28 e 29 parte prima, che pregiudicano il diritto di viaggiare per la persona a mobilità ridotta;
- la modifica della definizione di «venditore di biglietti» (emendamento 15) e l'introduzione di nuove definizioni di «arrivo», «partenza» e «forza maggiore» (emendamenti 20, 21 e 23);
- nuove responsabilità degli organi di gestione portuale in materia di assistenza alle persone a mobilità ridotta (emendamento 37);
- restrizione delle condizioni alle quali si fornisce assistenza (emendamenti 38, parte seconda, 41);
- limitazione degli effettivi da formare per l'assistenza alle persone a mobilità ridotta (emendamento 48);
- le condizioni di pagamento del rimborso in caso di ritardo o di cancellazione e l'inclusione di una nuova deroga relativa agli indennizzi (emendamenti 55, 59).

5. CONCLUSIONI

La Commissione si dichiara profondamente preoccupata per le radicali modifiche introdotte dal Consiglio rispetto alla proposta originaria della Commissione e a taluni emendamenti del

Parlamento europeo, poiché essi riducono considerevolmente il campo di applicazione del progetto di regolamento e, di conseguenza, il livello di protezione dei passeggeri nella UE. La Commissione prende atto della posizione adottata all'unanimità dal Consiglio e ritiene che si debba nuovamente innalzare in modo costruttivo il livello delle ambizioni nell'ambito di un ulteriore dibattito interistituzionale finalizzato all'adozione definitiva del regolamento.