



CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 26 maggio 2014  
(OR. en)

9820/1/14  
REV 1

---

---

Fascicolo interistituzionale:  
2013/0072 (COD)

---

---

AVIATION 112  
CONSOM 115  
CODEC 1288

## RELAZIONE

---

|                |  |
|----------------|--|
| Origine:       | Segretariato generale del Consiglio  |
| Destinatario:  | Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima) / Consiglio   |
| n. doc. prec.: | 8785/14 AVIATION 103 CONSOM 112 CODEC 1059   |
| n. doc. Comm.: | 7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616 + ADD 1 + ADD 2  |
| Oggetto:       | <b><i>Preparazione della sessione del Consiglio "<u>Trasporti, telecomunicazioni e energia</u>" del 5 giugno 2014</i></b><br><b>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</b><br>- Progress report |

---

## I. INTRODUZIONE

Il 13 marzo 2013 la Commissione ha presentato la summenzionata proposta al fine di rivedere e migliorare la normativa europea in materia di diritti dei passeggeri del trasporto aereo alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione delle norme esistenti, nonché di tenere conto delle implicazioni dei rapidi cambiamenti che si registrano nel mercato europeo del trasporto aereo.

La presente proposta intende promuovere gli interessi dei passeggeri del trasporto aereo, garantendo che i vettori aerei offrano effettivamente un livello elevato di protezione ai passeggeri durante le interruzioni del viaggio. Al tempo stesso essa intende tenere conto delle implicazioni finanziarie dei diritti dei passeggeri per il settore del trasporto aereo e garantire in tal modo che i vettori aerei europei operino secondo condizioni armonizzate in un mercato liberalizzato.

In particolare, si propone di combinare il chiarimento delle zone d'ombra presenti nella normativa esistente e il rafforzamento dei meccanismi di gestione dei reclami a disposizione dei passeggeri. La Commissione si adopera inoltre per introdurre disposizioni volte a fornire incentivi alle compagnie aeree affinché riproteggano rapidamente i passeggeri, consentano loro di raggiungere la destinazione finale e riducano al minimo i disagi subiti negli aeroporti a causa di gravi ritardi. Si affrontano anche i costi finanziari sproporzionati che possono derivare alle compagnie aeree da alcuni degli obblighi imposti dal regolamento in determinate circostanze eccezionali. La Commissione propone inoltre di introdurre norme dettagliate riguardo ad alcuni dei diritti esistenti, come il diritto all'informazione, il diritto all'assistenza e alla compensazione, oltre a proporre nuovi diritti, per esempio in materia di attrezzature per la mobilità.

## **II. LAVORI SVOLTI NELL'AMBITO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DELLE ALTRE ISTITUZIONI**

La commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha nominato relatore il sig. George BACH (PPE) e il 5 febbraio 2014 il Parlamento europeo ha proceduto in seduta plenaria alla votazione dei risultati della prima lettura.

L'11 luglio 2013 il Comitato economico e sociale europeo ha formulato il proprio parere sulla proposta di regolamento e il Comitato delle regioni ha deciso di non esprimersi su questo fascicolo.

### **III. LAVORI SVOLTI NELL'AMBITO DEGLI ORGANI DEL CONSIGLIO**

Nel corso delle presidenze lituana e greca, il Gruppo "Trasporti aerei" ha esaminato attentamente la proposta della Commissione e la relativa valutazione d'impatto. Il Consiglio ha proceduto a un dibattito politico sulla proposta di regolamento in occasione del Consiglio "Trasporti" del 10 ottobre 2013. I ministri hanno espresso il loro sostegno agli obiettivi della proposta ed hanno accolto con favore la revisione delle norme esistenti alla luce dell'esperienza acquisita dall'adozione del regolamento nel 2004. Hanno sottolineato l'importanza di norme semplici e chiare e hanno convenuto con la Commissione che il principio guida del regolamento dovrebbe essere quello di minimizzare le interruzioni del viaggio, garantendo che i passeggeri raggiungano la loro destinazione.

Nel contempo sono state espresse gravi preoccupazioni riguardo alle norme proposte in materia di coincidenze che avrebbero un impatto negativo sui collegamenti regionali e sul regime esistente tra le compagnie aeree. È stato inoltre sottolineato che, per ciò che riguarda ritardi e cancellazioni, occorre trovare un buon equilibrio delle disposizioni dettagliate al fine di assicurare la desiderata equità sia per i passeggeri che per le compagnie aeree.

Tenendo conto di quanto precede, la presidenza greca ha lavorato sistematicamente per raggiungere un orientamento generale nella sessione del Consiglio TTE del 5 giugno 2014 ed ha presentato diverse proposte di compromesso al fine di compiere progressi sul fascicolo. Nel corso di una serie di riunioni il Gruppo "Trasporti aerei" ha esaminato le proposte di compromesso della presidenza, tenendo conto anche del parere del Servizio giuridico del Consiglio sulla parità di trattamento in caso di cancellazione e di ritardo del volo e di ritardo all'arrivo nel contesto dell'applicazione extraterritoriale del regolamento.

A livello di gruppo sono stati in tal modo compiuti solidi progressi sul fascicolo. Sono state in particolare soppresse le disposizioni all'origine dell'applicazione dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo in altri modi di trasporto e sono state messe a punto le disposizioni sui ritardi in pista. È stato inoltre soppresso il limite monetario per l'alloggio da fornire in caso d'importanti interruzioni del viaggio e sono state significativamente migliorate le norme per informare i passeggeri dei loro diritti. In quest'ultimo contesto si è proposto di conferire alla Commissione il potere di elaborare un avviso informativo standardizzato inteso ad essere utilizzato da tutte le compagnie aeree.

Per quanto riguarda le norme che consentono alle compagnie aeree l'esenzione dal pagamento delle compensazioni, è stata dedicata una notevole attenzione a limitarle rigorosamente. Un'importante modifica consiste nell'introduzione del concetto di improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza, per definire in quali circostanze le compagnie aeree possono invocare difetti tecnici al fine di essere esentate dal pagamento delle compensazioni. Benché non tutte le delegazioni siano in grado di accettare tale approccio, si è generalmente convenuto che le compagnie aeree non dovrebbero abusare del pretesto di difetti tecnici per rifiutare di pagare le compensazioni. Nel contesto delle esenzioni, si è inoltre molto discusso del limite temporale alla possibilità di invocare circostanze eccezionali e improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza, anche al fine di stabilire limiti ragionevoli ed obiettivi oltre i quali le compagnie aeree sono tenute a ripristinare normali condizioni operative.

Anche la garanzia di un'effettiva attuazione del regolamento è stata al centro delle discussioni ed è stato raggiunto un compromesso su una procedura semplice e chiara per i passeggeri che presentano reclami nei confronti delle compagnie aeree e quindi per gli organi di risoluzione extragiudiziale delle controversie.

Le delegazioni sono inoltre generalmente interessate ad introdurre chiarezza in caso di modifica dell'orario sebbene le opinioni siano divergenti su quanto tali modifiche siano paragonabili ai "tradizionali" casi di cancellazione o ritardo del volo. L'ultimo compromesso della presidenza mantiene un articolo distinto per i diversi casi di modifica dell'orario, mentre alcune delegazioni desiderano allinearli maggiormente agli articoli sui ritardi e le cancellazioni.

Nel complesso, sono state risolte varie questioni tecniche e durante la presidenza greca il gruppo "Trasporti aerei" è stato in grado di individuare la principale tendenza di alcuni importanti compromessi politici. Tuttavia, nonostante l'intenso lavoro svolto, i compromessi su una serie di significative questioni in sospeso richiedono ulteriore riflessione.

Inoltre, l'attuale dibattito tra la Spagna e il Regno Unito sul modo di tenere conto della questione di Gibilterra deve essere risolto prima che il Consiglio prenda ulteriori iniziative procedurali nel processo che conduce all'adozione del fascicolo.

Tenendo conto di quanto precede, la presidenza greca ha deciso di presentare al Consiglio "Trasporti" del 5 giugno 2014 una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori.

Le proposte di compromesso sono state da ultimo esaminate dal Gruppo "Trasporti aerei" il 19 maggio 2014 e figurano nell'addendum 1 della presente relazione. Le modifiche rispetto alla proposta della Commissione (doc. 7615/13) figurano in **grassetto**. Le soppressioni sono contrassegnate con [...].

Tutte le delegazioni e la Commissione hanno formulato una riserva d'esame generale sull'intero testo. UK ha formulato una riserva d'esame parlamentare sul testo.

#### **IV. PRINCIPALI QUESTIONI IN SOSPESO**

##### ***Soglie di accesso all'indennizzo***

Il testo della presidenza allinea le soglie per la cancellazione e i ritardi al fine di garantire parità di trattamento ai passeggeri che subiscono simili inconvenienti. Le fasce di distanza modificate e le proposte soglie di durata 5-9-12 che danno origine alla compensazione in caso di cancellazioni e di ritardi non soddisfano tuttavia molte delegazioni che hanno posizioni divergenti su tale questione chiave, ripresa alle note 8 e 17 dell'addendum alla presente relazione.

##### ***Compensazione per i voli in coincidenza***

Il compromesso della presidenza prevede una parziale esenzione per le compagnie aeree dal pagamento della compensazione qualora il tempo necessario per prendere la coincidenza sia relativamente breve (90 minuti nell'attuale testo) e il passeggero che ha acquistato il biglietto della coincidenza sia consapevole che un breve ritardo del volo principale potrebbe comportare la perdita della coincidenza. Se tuttavia il tempo di trasferimento inizialmente previsto è superiore a 90 minuti, il passeggero riceve una compensazione qualora perda la coincidenza a causa di un ritardo del volo principale. Diverse delegazioni non possono accettare questa proposta di compromesso e continuano a nutrire serie preoccupazioni quanto all'effetto sulla connettività regionale e sugli accordi vigenti tra le compagnie aeree di un'eventuale disposizione esplicita sulle compensazioni per i voli in coincidenza. Esse propongono la soppressione della compensazione per le coincidenze e ritengono che tali importi debbano essere pagati sulla base di ogni singola tratta di volo e del corrispondente ritardo subito.

### ***Circostanze eccezionali***

È stato svolto un lavoro significativo soprattutto quanto alla definizione di norme chiare per circostanze eccezionali di carattere tecnico. Rimane tuttavia invariato il soggiacente dibattito sullo status degli eventuali elenchi per stabilire esenzioni dall'obbligo di pagamento di una compensazione. Alcune delegazioni continuano ad avere difficoltà ad accettare il carattere pienamente vincolante dell'allegato contenente un elenco non esaustivo di circostanze eccezionali. Preferirebbero lasciare agli organismi nazionali di applicazione e agli organi giurisdizionali nazionali la possibilità di discostarsi dall'elenco. Tali delegazioni si oppongono pertanto anche ad includere il concetto di improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza in una definizione che trasforma necessariamente il relativo elenco di criteri in un elenco chiuso. Altre delegazioni continuano, d'altra parte, ad essere interessate all'eliminazione delle incertezze giuridiche dal regolamento e ritengono che un elenco vincolante, ma aperto, di circostanze eccezionali fornisca sufficiente flessibilità.

### ***Bagaglio a mano***

L'unica importante questione in sospeso rimanente riguardo al regolamento (CE) n. 2027/97 concerne il bagaglio a mano, ossia se bisogna stabilire disposizioni chiare sulla cosiddetta "regola del bagaglio unico". Alcune delegazioni ritengono che non si debba limitare la libertà commerciale del vettore aereo e che sia sufficiente la richiesta di piena trasparenza della compagnia aerea nei confronti dei passeggeri. D'altra parte, altre delegazioni insistono sulla necessità di chiarire le limitazioni relative al bagaglio a mano, compresi gli acquisti effettuati in aeroporto, in modo che tutti i passeggeri degli aeroporti dell'Unione possano portare oggetti a bordo alle stesse condizioni. L'attuale compromesso della presidenza consente di esprimere le limitazioni di bagaglio in dimensioni o peso, ma non in numero di oggetti. Tali eventuali limitazioni possono applicarsi anche agli effetti personali e agli acquisti effettuati in aeroporto.

## **V. CONCLUSIONE**

Alla luce di quanto sopra esposto e per consentire agli organi preparatori del Consiglio di continuare a lavorare sulla proposta in oggetto, il Coreper e il Consiglio sono invitati a prendere atto della presente relazione sullo stato di avanzamento dei lavori e del documento di cui all'addendum 1.