Parlamento europeo
2024-2029

TESTI APPROVATI

P10_TA(2026)0009

Diritti dei passeggeri del trasporto aereo

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 21 gennaio 2026 sulla posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del 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 (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: seconda lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la posizione del Consiglio in prima lettura (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- visto il parere del Comitato economico e sociale europeo dell'11 luglio 2013[1],
- previa consultazione del Comitato delle regioni,
- visto il parere della Commissione (COM(2025)0630),
- vista la sua posizione in prima lettura[2] sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0130),
- visti gli orientamenti della commissione per i trasporti e il turismo del 13 ottobre 2025 a norma dell'articolo 74 del suo regolamento,
- visto l'articolo 294, paragrafo 7, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
- visto l'articolo 68 del suo regolamento,

---

1 GU C 327 del 12.11.2013, pag. 115.
2 GU C 93 del 24.3.2017, pag. 336.

- vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A10-0001/2026),

1. adotta la posizione in seconda lettura figurante in appresso;

2. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

P10_TC2-COD(2013)0072

Posizione del Parlamento europeo definita in seconda lettura il 21 gennaio 2026 in vista dell'adozione del regolamento (UE) 2026/... 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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[1],

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria[2],

considerando quanto segue:

---

1 GU C 327 del 12.11.2013, pag. 115.

2 Posizione del Parlamento europeo del 5 febbraio 2014 (GU C 93 del 24.3.2017, pag. 336) e posizione del Consiglio in prima lettura del 29 settembre 2025 (GU C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Posizione del Parlamento europeo del 21 gennaio 2026 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(1) Il regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio[3], e il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio[4] hanno contribuito significativamente a tutelare i diritti dei passeggeri del trasporto aereo quando i loro programmi di viaggio sono perturbati da negato imbarco, ritardi prolungati, cancellazioni o errori nella gestione del bagaglio.

(1 bis) Il legislatore dell'Unione conferma gli obiettivi espressi dai considerando 1 e 4 affinché la legislazione dell'UE nel settore del trasporto aereo garantisca un elevato livello di protezione dei passeggeri, tenga pienamente conto delle esigenze di tutela dei consumatori in generale e migliori le norme di protezione stabilite dal presente regolamento. A tal fine, occorre rafforzare i diritti dei passeggeri del trasporto aereo, migliorare la certezza del diritto sia per i passeggeri del trasporto aereo sia per i vettori aerei, codificare le principali sentenze della Corte di giustizia nella sua interpretazione del regolamento (CE) n. 261/2004 e garantire che i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate in un mercato liberalizzato. Ne consegue altresì che le norme di protezione stabilite dal regolamento (CE) n. 261/2004 non dovrebbero in alcun modo essere indebolite. È opportuno, pertanto, realizzare appieno il potenziale dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo, tutelati dal regolamento (CE) n. 261/2004 e dal regolamento (CE) n. 2027/97, e garantire un'applicazione più efficace, efficiente e coerente di tali diritti in tutta l'Unione, tenendo conto nel contempo degli interessi dei vettori aerei e continuando a ricercare un equilibrio tra gli

---

3 Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

4 Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (GU L 285 del 17.10.1997, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

interessi dei passeggeri del trasporto aereo e quelli dei vettori aerei. **[Em. 1]**

(2) Tuttavia, alcune lacune emerse nell'attuazione dei diritti stabiliti dai regolamenti (CE) n. 261/2004 e (CE) n. 2027/97 hanno ostacolato la realizzazione del pieno potenziale di tali diritti in termini di protezione dei passeggeri. Per garantire un'applicazione più efficace, efficiente e coerente dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo nell'Unione è necessario apportare una serie di modifiche all'attuale quadro giuridico. Tale esigenza è stata sottolineata nella comunicazione della Commissione del 27 ottobre 2010 dal titolo "Relazione 2010 sulla cittadinanza dell'Unione - Eliminare gli ostacoli all'esercizio dei diritti dei cittadini dell'Unione", che ha annunciato misure volte a garantire un complesso di diritti comuni, anche a beneficio dei passeggeri del trasporto aereo, e ad assicurarne l'adeguata attuazione.

(3) ~~Dallo~~***Lo*** studio sul livello attuale di tutela dei diritti dei passeggeri aerei nell'UE commissionato e pubblicato dalla Commissione nel 2020 ("studio ***Steer") afferma*** ~~") è emerso~~ che la priorità principale dei passeggeri è ricevere assistenza in caso di interruzione del viaggio e ottenere una riprotezione in modo da arrivare a destinazione il prima possibile. ***Pertanto,*** lo studio ~~ha dimostrato~~***Steer indica*** che il pagamento di una compensazione pecuniaria si classifica ~~terzo~~***in terza posizione tra le tre opzioni proposte*** in termini di priorità dei passeggeri. ~~D'altro canto, lo~~***Tuttavia, dallo*** studio ~~ha altresì dimostrato che i costi assoluti e relativi sostenuti dai vettori aerei con l'attuazione~~***non è possibile dedurre che il pagamento di una compensazione pecuniaria sia una priorità di minore importanza per i passeggeri, e questo per tre motivi. In primo luogo, la struttura della domanda comporta già di per sé una distorsione significativa, dal momento che le tre opzioni fornite agli intervistati non sono per loro natura comparabili, il che limita i possibili risultati. Mentre due delle opzioni (assistenza e riprotezione) promettono una soluzione immediata a un problema urgente (interruzione del volo), la terza opzione (compensazione pecuniaria) è, per sua natura, meno immediata e meno urgente. La compensazione pecuniaria contemplata dal presente regolamento è intesa a rimediare al danno subito a seguito di un'interruzione, attraverso un pagamento che è di aiuto al passeggero nel lungo periodo, più che a risolvere il problema immediato (tramite assistenza o riprotezione). È quindi naturale che l'intervistato collochi al terzo posto l'opzione meno urgente e immediata delle tre (compensazione pecuniaria).***

Tuttavia, sarebbe inesatto da un punto di vista logico e statistico dedurre da questa classifica che il fatto di ricevere una compensazione pecuniaria avrebbe per il passeggero un'importanza significativamente inferiore. In secondo luogo, la struttura della domanda dello studio impone in modo artificiale all'intervistato l'obbligo di scegliere tra tre opzioni e classificarle, mentre nella realtà attuale del regolamento (CE) n. 261/2004 ~~sono aumentati in modo significativo dal 2011~~***, queste tre opzioni coesistono senza escludersi l'una con l'altra in alcun modo. In terzo luogo, la classifica dello studio Steer è il risultato di interazioni con consumatori e organizzazioni dei*** ~~il che potrebbe comportare una possibile restrizione del numero di rotte operate o riduzione della connettività offerta dai vettori aerei ai~~ passeggeri ***e di ricerche documentali e non si basa su un'indagine completa effettuata sui passeggeri. Pertanto, per ovviare alle distorsioni derivanti dalla struttura delle domande e dalla metodologia dello studio Steer, sarebbe opportuno consultare altri sondaggi rappresentativi riguardo alle opinioni dei passeggeri del trasporto aereo in merito al ricevimento di una compensazione pecuniaria in virtù del presente regolamento. Da un'indagine statistica[5] condotta dalla Corte dei conti europea nel 2018 su 10 350 cittadini scelti su base casuale in dieci Stati membri è emerso che "il diritto a ricevere un indennizzo in caso di negato imbarco o di cancellazione del viaggio" occupa il secondo posto, avendo ricevuto il 39,6 % dei voti, in una lista di dieci opzioni tra cui i passeggeri potevano scegliere per indicare i tre diritti che ritenevano più importanti, mentre l'opzione preferita, vale a dire il "diritto a ricevere un servizio di trasporto alternativo in caso di ritardo prolungato, di cancellazione o di negato imbarco", ha***

---

5 ***Si veda pag. 27 del documento https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_IT.pdf.***

ottenuto soltanto un leggero vantaggio, avendo ricevuto il 41,7 % dei voti ~~nel lungo periodo~~.

Vista la differenza trascurabile, non risulta possibile stabilire alcun vero ordine di preferenza tra queste due opzioni così vicine in classifica. In un sondaggio YouGov commissionato da un'agenzia per la gestione dei reclami, condotto nella primavera del 2025 su 3 059 cittadini in Germania, Spagna e Danimarca, il 70 % degli intervistati ha insistito sulla necessità di mantenere l'attuale norma di compensazione pecuniaria, sottolineando che i passeggeri non dovrebbero essere privati dei propri diritti per un risparmio marginale sui costi, mentre solo il 14 % ha dichiarato di preferire risparmiare 1 EUR sul prezzo del biglietto. Anche l'associazione di settore Airlines for Europe (A4E) ha concluso, sulla base di un proprio sondaggio YouGov che riflette le opinioni di oltre 6 000 consumatori in cinque Stati membri, che "il 75 % dei passeggeri che ha volato negli ultimi 12 mesi è favorevole al mantenimento degli attuali livelli di compensazione"[6]. Tali elementi avvalorano la decisione del legislatore dell'Unione, nel contesto della ~~La~~ revisione del regolamento (CE) n. 261/2004 ~~dovrebbe quindi concentrarsi in particolare sui~~***, di non ridurre gli attuali*** diritti dei passeggeri ***a una compensazione pecuniaria, né altri diritti*** all'assistenza e alla riprotezione, ~~tenendo~~***che sono altrettanto importanti. Entrambe le categorie di diritti esaminate nelle fonti già citate, ossia "compensazione pecuniaria" e "assistenza e riprotezione", devono essere considerate nel loro insieme e non devono essere contrapposte l'una all'altra in modo artificiale. È possibile tenere pienamente*** conto ~~nel contempo~~ degli incentivi economici dei vettori aerei e dell'impatto sulla connettività ***preservando nel contempo gli attuali diritti dei passeggeri del trasporto aereo e un elevato livello di tutela dei consumatori***. **[Em. 2]**

---

6 ***Si veda il comunicato stampa di A4E del 14 ottobre 2025, https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

(3 bis) In linea con gli obiettivi del regolamento (CE) n. 261/2004, uno studio indipendente sottoposto a valutazione inter pares del 2023[7] fornisce solide prove dell'efficacità del regolamento, nella sua forma attuale, nel ridurre i tempi medi di ritardo dei voli. Constata che tale incidenza riveste una chiara rilevanza dal punto di vista economico ed è indipendente dalle decisioni dei vettori aerei sulla durata prevista dei voli. Conferma che, dal punto di vista statistico, è possibile respingere con certezza l'ipotesi che il regolamento non abbia alcun effetto. Insiste sul fatto che i risultati ottenuti sono validi anche per altri indicatori della puntualità dei voli (ritardi all'arrivo e percentuale di "voli in orario") e sono solidi rispetto ad altre specifiche. Lo studio conclude inoltre che l'attuale regolamento è più efficace nel ridurre i ritardi sulle rotte in cui la concorrenza è esigua. Sottolinea che, da un punto di vista economico, il regime di compensazione previsto dal regolamento (CE) n. 261/2004 applica il principio secondo cui la responsabilità dovrebbe ricadere sulla parte che si trova nella posizione migliore per prevenirla e gestirla al minor costo possibile. Sono i vettori aerei, e non i passeggeri, a esercitare un controllo sulla puntualità attraverso la programmazione oraria, la pianificazione della manutenzione, le rotazioni degli equipaggi e degli aeromobili e le strategie di ripresa a seguito di un'interruzione.

---

7 ***Si veda l'articolo di Gnutzmann e Spiewanowski pubblicato su Transport Policy, volume 136, 2023, pagg. 155-168, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

Vincolando la responsabilità al ritardo all'arrivo presso la destinazione finale, il regolamento fornirebbe ai vettori aerei gli incentivi economici necessari per ridurre il verificarsi di ritardi prolungati e di cancellazioni. I risultati dello studio avvalorano la decisione del legislatore dell'Unione di mantenere ed esplicitare la soglia comune di tre ore per la compensazione pecuniaria in caso di cancellazione o di ritardo prolungato, gli attuali livelli di compensazione e le soglie in termini di distanza: garantire che l'attuale livello di tutela dei diritti dei passeggeri non venga ridotto è un modo efficace per aumentare la connettività e mantenere gli incentivi economici per i vettori aerei. **[Em. 3]**

(4) I passeggeri che viaggiano su un volo cui si applicano oneri di servizio pubblico, a tariffa piena o ridotta, dovrebbero essere soggetti agli stessi diritti a norma del regolamento (CE) n. 261/2004.

(5) ~~Al fine di migliorare la certezza giuridica per i vettori aerei e per i passeggeri, è necessaria una definizione della nozione di "circostanze eccezionali", che tenga conto della sentenza della Corte di giustizia nella causa C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann/ Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA)[8] ("sentenza nella causa C-549/07") sull'interpretazione del regolamento (CE) n. 261/2004.~~ La nozione di "circostanze eccezionali" ~~dovrebbe essere chiarita mediante elenchi non esaustivi di circostanze che costituiscono circostanze eccezionali o che non~~***è stata oggetto di un'abbondante giurisprudenza della Corte di giustizia. Per consentire un'applicazione efficace e coerente dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo, occorre definire con maggiore chiarezza quali eventi*** costituiscono circostanze eccezionali. ***Alla luce della giurisprudenza, è opportuno distinguere tra gli eventi la cui origine è "interna" e quelli la cui origine è "esterna" al vettore aereo operativo. Gli eventi dovrebbero essere considerati esterni quando derivano da circostanze al di fuori del controllo del vettore aereo e sono causati da un fenomeno naturale o dall'azione di un terzo. Tali eventi esterni dovrebbero essere qualificati in genere come circostanze eccezionali. Gli eventi che non soddisfano questi criteri dovrebbero essere considerati interni e non dovrebbero essere qualificati come circostanze eccezionali.***

---

8 ~~Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 22 dicembre 2008, Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA, C 549-07, ECLI: ECLI:EU:C:2008:771.~~

Tale distinzione~~La Commissione~~ dovrebbe ~~riesaminare~~***essere ulteriormente chiarita mediante un elenco esaustivo delle circostanze che possono essere chiaramente identificate come eccezionali. Al fine di modificare*** l'elenco delle circostanze eccezionali~~ ogni tre anni e proporre al~~***, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'integrazione di aggiunte a tale elenco, ove ciò si renda necessario. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016[9]. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il*** Parlamento europeo e ~~al~~***il*** Consiglio ***ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati***~~di aggiornarlo, se del caso~~. **[Em. 4]**

---

9 ***Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea (GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1).***

(5 bis) Conformemente alla convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. La Corte di giustizia, nella sua giurisprudenza, ha fornito maggiori dettagli sul significato e sui limiti dell'obbligo di adottare "misure ragionevoli". **[Em. 5]**

~~(6) Nella sentenza nella causa C-549/07, la Corte di giustizia ha stabilito che un problema tecnico improvviso non costituiva una circostanza eccezionale, tranne quando il problema tecnico improvviso è derivato da un vizio di fabbricazione nascosto comunicato dal costruttore degli apparecchi o da un'autorità competente ovvero a danni causati agli aeromobili da atti di sabotaggio o di terrorismo. Tuttavia, alla luce dell'esperienza acquisita e data l'importanza preponderante di garantire che i diritti concessi ai passeggeri a norma del presente regolamento non pregiudichino la sicurezza, dovrebbero costituire circostanze eccezionali, in determinate condizioni, le questioni tecniche inerenti a determinate attrezzature.~~ **[Em. 6]**

~~(7) Nella sentenza nelle cause riunite C-156/22, C-157/22 e C-158/22 (TAP Portugal/flightright GmbH e Myflyright GmbH)[10] sull'interpretazione del regolamento n. 261/2004, la Corte di giustizia ha stabilito che l'assenza inaspettata, in ragione di malattia o addirittura decesso inaspettato, poco prima della partenza di un volo, di un membro dell'equipaggio la cui presenza è essenziale per l'effettuazione del volo non costituisce una circostanza eccezionale. Cionondimeno, anche se i vettori aerei hanno il dovere di adottare tutte le misure ragionevoli per garantire la sostituzione del pilota, del copilota o dell'equipaggio di cabina minimo richiesto, garantire il rispetto di tale obbligo nella pratica al di fuori delle basi del vettore aereo richiede molto tempo e costi finanziari elevati. È pertanto opportuno prevedere che la malattia o il decesso inaspettati di un membro dell'equipaggio la cui presenza è essenziale, ad esempio quando avvenga il giorno prima della partenza del volo, al di fuori delle basi del vettore aereo, costituisca una circostanza eccezionale.~~ **[Em. 7]**

---

10 ~~Sentenza della Corte (Terza Sezione) dell'11 maggio 2023, TAP Portugal/flightright GmbH e Myflyright GmbH, cause riunite da C-156/22 a C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.~~

(8) ~~Nella sentenza nelle cause C-28/20 (Airhelp Ltd/Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann e a./TUIfly GmbH)[12], C-613/20 (CS/Eurowings Gmbh)[13] e nell'ordinanza C-287/20 (EL e CP/Ryanair DAC)[14] sull'interpretazione del regolamento (CE) n. 261/2004, la Corte di giustizia ha stabilito che gli scioperi del personale dei vettori aerei non costituiscono circostanze eccezionali. Tuttavia, in caso di sciopero, certe richieste presentate dal personale delle compagnie aeree non rientrano nella sfera di competenza del vettore aereo e sfuggono al suo controllo, ad esempio le modifiche dell'età pensionabile o dei contributi finanziari di cui si possono occupare solo le autorità pubbliche. È pertanto opportuno prevedere che certi scioperi del personale delle compagnie aeree costituiscano circostanze eccezionali.~~ **[Em. 8]**

---

11 ~~Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 23 marzo 2021, Airhelp Ltd/Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.~~

12 ~~Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 17 aprile 2018, Helga Krüsemann e a./TUIfly GmbH, C-195/17, ECLI/17, ECLI:EU:C:2018:258.~~

13 ~~Sentenza della Corte (Nona Sezione) del 6 ottobre 2021, CS/Eurowings GmbH, C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.~~

14 ~~Ordinanza della Corte (Ottava sezione) del 10 gennaio 2022, EL e CP/Ryanair DAC, C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.~~

(9) Nella sentenza nella causa C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland/Diether Schenkel)[15] sull'interpretazione del regolamento (CE) n. 261/2004, la Corte di giustizia ha stabilito che la nozione di "volo" ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 non è definita, ma la Corte di giustizia l'ha interpretata nel senso che il volo consiste, sostanzialmente, in un'operazione di trasporto aereo, e costituisce quindi un'"unità" di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario. Per evitare incertezze e alla luce dell'esperienza acquisita, occorre fornire una chiara definizione di "volo", nonché delle nozioni connesse di "coincidenza" e "tratta".

(10) Nella sentenza nella causa C-537/17 (Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA)[16] sull'interpretazione del regolamento (CE) n. 261/2004, la Corte di giustizia ha stabilito che regolamento(CE) n. 261/2004 si applica alla parte di qualsiasi volo che rientra in una tratta, indipendentemente dal luogo di effettuazione del volo, compresi i voli interamente operati al di fuori dell'Unione. ***Sulla base di tale sentenza e al fine di garantire parità di condizioni,*** quando il punto di partenza iniziale è situato nel territorio di uno Stato membro cui si applicano i trattati oppure~~,~~ ~~qualora il vettore aereo operativo sia un vettore aereo operativo dell'Unione,~~ quando la destinazione finale della tratta è situata nel territorio di uno Stato membro cui si applicano i trattati, dovrebbe applicarsi il presente regolamento. **[Em. 9]**

---

15 Sentenza della Corte (Quarta sezione) del 10 luglio 2008, *Emirates Airlines - Direktion für Deutschland/Diether Schenkel*, C-173-07, ECLI:EU:C:2008/400.

16 Sentenza della Corte (Ottava sezione) del 31 maggio 2018, *Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA*, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) Lo studio ha evidenziato livelli variabili di conformità al regolamento (CE) n. 261/2004 da parte dei vettori aerei, con vettori aerei dell'Unione che dimostrano generalmente livelli più elevati di conformità rispetto a vettori aerei di paesi terzi. Pertanto, il ripristino della parità di condizioni tra i vettori aerei dell'Unione e i vettori aerei dei paesi terzi e il miglioramento della sostenibilità economica dei vettori aerei dell'Unione sosterranno la competitività dell'Unione e, in ultima analisi, miglioreranno la protezione dei passeggeri in generale.

(11 bis) Nell'interesse di una concorrenza internazionale leale e al fine di garantire che i passeggeri siano tutelati da un quadro uniforme e coerente di diritti, il regolamento (CE) n. 261/2004 dovrebbe applicarsi a tutti i viaggi all'interno dell'Unione, nonché a tutti i viaggi in partenza dall'Unione o in arrivo nella stessa. **[Em. 10]**

~~(12) L'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riconosce le caratteristiche specifiche delle regioni ultraperiferiche, in particolare per via della loro grande distanza. Alla luce dell'esperienza acquisita con il regolamento (CE) n. 261/2004, è necessario garantire la connettività territoriale con le regioni ultraperiferiche e rafforzare la coesione in tutta l'Unione, che sarebbe a beneficio ultimo dei passeggeri. Per via delle caratteristiche specifiche delle tratte che collegano le regioni ultraperiferiche e un altro territorio di uno Stato membro a cui si applicano i trattati, l'importo della compensazione pecuniaria, si dovrebbe determinare in base all'effettiva distanza delle tratte.~~ **[Em. 11]**

(13) I biglietti sono emessi o autorizzati dal vettore aereo operativo a seguito della conclusione di un contratto di trasporto aereo con un passeggero. Essi dovrebbero essere identificabili mediante un numero di biglietto unico e contenere un riferimento unico relativo a un contratto di trasporto aereo unico emesso al momento della prenotazione. Essi dovrebbero comprendere un volo o una coincidenza senza tener conto delle soste intermedie per motivi tecnici e operativi. Essi dovrebbero inoltre contenere diverse informazioni relative a tale volo o a tale coincidenza, quali la data del volo, gli aeroporti di partenza e di arrivo, gli orari di partenza e di arrivo previsti, il nome e cognome del passeggero, il numero del volo e il nome del vettore aereo operativo.

(14) Nella sentenza nella causa C-22/11 (Finnair Oyj/Timy Lassooy)[17] sull'interpretazione del regolamento (CE) n. 261/2004, la Corte di giustizia ha stabilito che la nozione di "negato imbarco" deve essere interpretata nel senso che essa comprende non soltanto il negato imbarco dovuto a situazioni di sovraprenotazione, ma anche il negato imbarco per altri motivi, quali per ragioni operative. I passeggeri che si presentano all'imbarco e ai quali l'imbarco è negato o che sono informati in anticipo che sarà loro negato l'imbarco contro la loro volontà dovrebbero essere rimborsati ***e risarciti*** senza indebito ritardo. **[Em. 12]**

~~(15) Allo stesso tempo, vi sono ragionevoli motivi per negare l'imbarco dei passeggeri, quali motivi di salute, sicurezza o documenti di viaggio inadeguati. I vettori aerei hanno inoltre ragionevoli motivi per negare l'imbarco ai passeggeri con comportamenti molesti che minacciano la sicurezza di un volo, come previsto dalla Convenzione modificata relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili firmata a Tokyo il 14 settembre 1963. In tali casi, l'onere della prova dovrebbe essere a carico del vettore aereo operativo.~~ **[Em. 13]**

---

17 Sentenza della Corte (Terza sezione) del 4 ottobre 2012, Finnair Oyj /Timy Lassooy, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) Al fine di migliorare i livelli di protezione, ai passeggeri non dovrebbe essere negato l'imbarco su un volo di ritorno in ragione del fatto che non hanno preso il volo di andata compreso nello stesso contratto di trasporto aereo.

(17) Attualmente, in alcuni casi ai passeggeri sono imposte penali per la correzione di errori ortografici nel proprio nome.
Correzioni ragionevoli in caso di errori di prenotazione o di modifiche amministrative dovrebbero essere consentite a titolo gratuito, purché la correzione o la modifica richiesta non comporti la modifica degli orari del volo, della data, dell'itinerario o del passeggero.

(18) 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 dovrebbe spettare al passeggero e non al vettore aereo. **[Em. 14]**

(18 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. **[Em. 15]**

(19) I gestori aeroportuali~~,~~ negli aeroporti ~~che gestiscono più di cinque~~***con un volume annuo di traffico passeggeri non inferiore a quattro*** milioni di passeggeri ~~all'anno,~~***per almeno tre anni consecutivi*** e i fornitori di servizi aeroportuali essenziali, in particolare i vettori aerei e i prestatori di servizi di assistenza a terra, ***i fornitori di servizi di navigazione e coloro che forniscono assistenza ai passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta,*** dovrebbero ~~cooperare per~~***adottare misure adeguate per garantire il coordinamento e la cooperazione tra gli utenti aeroportuali al fine di*** ridurre al minimo l'impatto di molteplici interruzioni di voli sui passeggeri. A tal fine, i gestori aeroportuali dovrebbero ~~elaborare piani~~***assicurare un adeguato coordinamento mediante un appropriato piano*** di emergenza per tali situazioni e collaborare ***con le autorità nazionali, regionali o locali*** allo sviluppo di detti piani. ~~In tutti gli altri aeroporti, il gestore aeroportuale dovrebbe adottare ogni misura ragionevole per coordinarsi e prendere accordi con gli utenti aeroportuali in situazioni che potrebbero portare ad un numero significativo di passeggeri rimasti a terra e per mantenere informati i passeggeri rimasti a terra~~***Tali piani dovrebbero essere valutati e, se necessario, adattati dagli organismi nazionali di applicazione***. **[Em. 16]**

(19 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 chi ha la responsabilità, in ciascun aeroporto, di organizzare l'assistenza, la riprotezione o il rimborso e dovrebbero definire le modalità e le condizioni per la fornitura di tali servizi.*** **[Em. 17]**

(19 ter) ***Al fine di assistere i passeggeri in caso di interruzione del volo o di ritardo, danneggiamento o smarrimento del bagaglio, 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.*** **[Em. 18]**

(19 quater) Dati i termini limitati per la presentazione dei reclami per il ritardo, il danneggiamento o lo smarrimento 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 all'arrivo. A tal fine, 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). Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione affinché stabilisca il formato del modulo di reclamo standard mediante atti di esecuzione. **[Em. 19]**

(20) ~~Il~~***L'obiettivo del*** regolamento (CE) n. 261/2004 ~~dovrebbe prevedere esplicitamente il diritto a una compensazione pecuniaria per i~~***è di rafforzare i diritti dei consumatori garantendo un livello elevato di protezione ai*** passeggeri ~~che subiscono ritardi prolungati, conformemente alla sentenza~~***del trasporto aereo nel mercato interno, in linea con l'articolo 38*** della ~~Corte di giustizia~~***Carta dei diritti fondamentali.*** Nelle cause riunite C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon e Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH) e C-432/07 (Stefan Böck e Cornelia Lepuschitz/Air France SA)[18] ("sentenza nelle cause riunite C-402/07 e C-432/07")***, la Corte di giustizia ha tenuto conto di tale obiettivo riconoscendo che i passeggeri vittime di un ritardo del volo di almeno tre ore subiscono un danno consistente in una perdita di tempo irreversibile, che deve essere risarcito tempestivamente e in modo standardizzato.***

---

18 Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 19 novembre 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon e Alana Sturgeon/ Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07) e *Stefan Böck e Cornelia Lepuschitz/ Air France SA* (C-432/07), Cause riunite C-402/07 e C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

Basandosi sul principio della parità di trattamento, la Corte ha confermato che simili ritardi prolungati causano danni paragonabili alle cancellazioni e che una differenza di trattamento potrebbe non essere oggettivamente giustificata. In particolare, la Corte ha concluso che, quando il ritardo all'arrivo di un volo è pari o superiore a tre ore, i passeggeri interessati hanno diritto a una compensazione pecuniaria, alla stregua dei passeggeri il cui volo iniziale è stato cancellato e ai quali un vettore aereo non è in grado di offrire una riprotezione alle condizioni previste all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento, vale a dire su un volo che parte non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e raggiunge la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario di arrivo previsto. In ottemperanza al principio della parità di trattamento ~~di cui a tale sentenza,~~***, tali diritti a una compensazione pecuniaria*** dovrebbero ~~applicarsi le stesse norme per il rimborso, la riprotezione e~~***estendersi anche ai passeggeri i cui voli non sono stati cancellati, ma che subiscono una perdita di tempo equivalente a causa di un'anticipazione del volo prima della partenza e di un ritardo all'arrivo. Di conseguenza, al fine di mantenere solide garanzie per i passeggeri, conformemente all'articolo 38 della Carta, nonché di assicurare una protezione uniforme, la certezza del diritto e un'applicazione efficace in tutti gli Stati membri, il regolamento (CE) n. 261/2004 dovrebbe stabilire esplicitamente una soglia comune di tre ore per*** la compensazione pecuniaria ***nel caso in cui i passeggeri subiscano una perdita di tempo irreversibile pari o superiore a tre ore rispetto alla durata inizialmente prevista dal vettore aereo***. **[Em. 20]**

~~(21)~~ ~~La sentenza nelle cause riunite C-402/07 e C-432/07 fa riferimento a una soglia temporale di attivazione unica pari a tre ore per la compensazione pecuniaria in caso di ritardo. Tuttavia, l'esperienza acquisita dall'adozione del regolamento (CE) n. 261/2004 dimostra che molti ritardi non possono essere risolti entro le tre ore di cui a tale sentenza e che una soglia breve può aumentare il numero di cancellazioni di voli laddove i vettori aerei riducano gli effetti a catena dei voli ritardati sui voli successivi cancellando uno o più voli per riposizionare l'aeromobile per un volo successivo. Nella maggior parte dei casi, il passeggero preferirebbe comunque un ritardo rispetto a una cancellazione, in quanto avrebbe maggiore certezza riguardo all'arrivo alla corretta destinazione non appena possibile. Su molte rotte la frequenza dei voli è limitata e, in caso di cancellazione, il passeggero non può essere immediatamente riprotetto. L'innalzamento della soglia temporale rappresenta pertanto un vantaggio per il passeggero.~~ **[Em. 21]**

~~(22) Al fine di mantenere la connettività, le soglie oltre le quali i ritardi danno diritto al risarcimento dovrebbero essere aumentate per tenere conto dell'impatto finanziario e sulla competitività del settore. In tal modo sarà possibile evitare di incentivare qualsiasi aumento della frequenza delle cancellazioni o delle restrizioni al numero di rotte operate o delle riduzioni della connettività offerta ai passeggeri nel lungo periodo. Per garantire condizioni di compensazione omogenee per i passeggeri che viaggiano nell'Unione, la soglia dovrebbe essere uguale per tutti i viaggi all'interno dell'Unione.~~ **[Em. 22]**

(23) La compensazione pecuniaria standardizzata che figura nel regolamento (CE) n. 261/2004 serve a compensare una perdita di tempo comune a tutti i passeggeri. ~~Gli importi fissati nel regolamento (CE) n. 261/2004 potrebbero, in molti casi, andare oltre il valore del danno subito dai passeggeri stabilito da studi economici.~~ È pertanto opportuno definire ~~soglie diverse~~***livelli*** per la compensazione pecuniaria in funzione della distanza del volo interrotto e del ritardo all'arrivo. **[Em. 23]**

~~(24) Conformemente agli sforzi dell'Unione volti a promuovere una mobilità climaticamente neutra e rispettosa dell'ambiente, è inoltre opportuno garantire che i quadri normativi relativi ai diritti dei passeggeri dei vari mezzi di trasporto convergano il più possibile e che il risarcimento previsto tra differenti modalità di trasporto sia livellato.~~ **[Em. 24]**

(24 bis) L'etichetta sulle emissioni di volo istituita a norma dell'articolo 14 del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio[19] è a disposizione dei fornitori di servizi qualora intendano riportare, in modo facilmente accessibile sui loro siti web e sui biglietti, informazioni accurate, obiettive e comparabili sull'impatto ambientale dei loro viaggi. **[Em. 25]**

---

19 ***Regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation) (GU L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) 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 alle cancellazioni ~~o~~***,*** ai ritardi ***o al negato imbarco*** e che pertanto dà origine agli stessi diritti. **[Em. 26]**

(26) I passeggeri che perdono una coincidenza che è parte di una tratta a seguito di un'interruzione***, di un cambiamento di orario o di un ritardo*** di un volo precedente dovrebbero ricevere un'assistenza adeguata in attesa della riprotezione. In tali casi, in ottemperanza al principio di parità di trattamento ***e in conformità della sentenza della Corte di giustizia nella causa C-11/11 (Air France/Folkerts)***[20], i passeggeri dovrebbero avere diritto a una compensazione pecuniaria al momento del raggiungimento della destinazione finale del loro volo o trasporto alternativo, analogamente ai passeggeri che subiscono interruzioni sui voli diretti***,*** ***in funzione del ritardo accumulato al raggiungimento della loro destinazione finale***. **[Em. 27]**

---

20 ***Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 26 febbraio 2013, Air France / Heinz-Gerke Folkerts e Luz-Tereza Folkerts, causa C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) Al momento della prenotazione e prima dell'acquisto dei biglietti, i vettori aerei o, se del caso, gli intermediari dovrebbero informare in modo chiaro i passeggeri riguardo all'eventuale copertura dei loro programmi di viaggio da un unico contratto di trasporto aereo e dei loro diritti ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004, in particolare per quanto concerne la perdita delle coincidenze.

(28) Al fine di migliorare la protezione dei passeggeri, occorre chiarire che i passeggeri il cui volo è in ritardo dovrebbero beneficiare del diritto all'assistenza e al risarcimento, indipendentemente dal fatto che siano in attesa nel terminal dell'aeroporto o già a bordo dell'aeromobile. Tuttavia, dato che questi ultimi non hanno accesso ai servizi disponibili nel terminal, i loro diritti devono essere rafforzati per quanto riguarda le esigenze di base e il diritto a essere sbarcati. Il diritto allo sbarco può essere limitato solo per motivi connessi alla sicurezza, all'immigrazione o al controllo del traffico aereo. Se un vettore aereo sta per sbarcare passeggeri ma è informato dalle autorità di controllo del traffico aereo che il volo è autorizzato a decollare entro breve, dovrebbe essere autorizzato a rifiutare lo sbarco dei passeggeri.

(29) Spesso, nel caso in cui un passeggero abbia scelto di essere riprotetto non appena possibile, il vettore aereo subordina la riprotezione alla disponibilità di posti nell'ambito dei propri servizi, negando così al proprio passeggero la possibilità di essere riprotetto più rapidamente tramite servizi alternativi. Pertanto, il vettore dovrebbe altresì proporre altre opzioni per la riprotezione, anche verso un aeroporto alternativo, attraverso una rotta diversa, tramite i servizi di un altro vettore o con altri mezzi di trasporto, qualora ciò possa accelerare la riprotezione. La riprotezione alternativa dovrebbe dipendere dalla disponibilità di posti. ~~Se il vettore aereo non ha offerto una riprotezione e i tempi di attesa complessivi si protraggono per almeno tre ore, il passeggero dovrebbe avere il diritto di organizzare la propria riprotezione al fine di raggiungere la propria destinazione finale senza ulteriori ritardi.~~ Tale riprotezione dovrebbe essere, a determinate condizioni, a spese del vettore aereo e fornita a condizioni di trasporto comparabili. **[Em. 28]**

(30) In caso di riprotezione dei passeggeri, i vettori aerei dovrebbero cercare di garantire che i passeggeri possano viaggiare con i loro bagagli, sia registrati che non registrati. Un vettore aereo dovrebbe essere autorizzato dal passeggero a procedere diversamente laddove le limitazioni al trasporto dei bagagli potrebbero causare ulteriori ritardi ai passeggeri in attesa di riprotezione, fatta salva la sua responsabilità con riferimento ai bagagli dei passeggeri disciplinata dal regolamento (CE) n. 2027/97 e dalla convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, approvata a Montreal il 28 maggio 1999 ("convenzione di Montreal").

(31) La comparabilità delle condizioni di trasporto potrebbe dipendere da una serie di fattori e dalle circostanze particolari. Ove possibile e ove ciò non comporti ulteriori ritardi, i passeggeri non dovrebbero essere sistemati in servizi di trasporto di classe inferiore rispetto a quella della prenotazione. La riprotezione dovrebbe essere offerta senza costi aggiuntivi per i passeggeri, anche nel caso in cui i passeggeri siano riprotetti tramite i servizi di un altro vettore aereo o con un mezzo di trasporto diverso o in una classe superiore o a una tariffa superiore rispetto a quella pagata per il servizio iniziale. Dovrebbe essere fatto ogni ragionevole sforzo per evitare ulteriori coincidenze. ~~Qualora per la~~***Alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta non dovrebbero essere imposte ulteriori coincidenze in caso di*** riprotezione~~ si utilizzi un altro vettore aereo o un mezzo di trasporto alternativo,~~***, salvo diverso accordo del passeggero.***

Il tempo totale di percorrenza dovrebbe essere quanto più ragionevolmente possibile vicino al tempo di percorrenza previsto del volo iniziale***, tenendo conto delle opzioni disponibili nell'aeroporto in cui si è verificata l'interruzione***, nella stessa classe di trasporto o, se necessario, in una classe superiore. Se sono disponibili più voli con tempistiche comparabili, i passeggeri che ne hanno il diritto dovrebbero accettare l'offerta di riprotezione presentata dal vettore aereo, anche usando vettori aerei che collaborano con il vettore aereo operativo. Se ***il vettore aereo operativo offre al passeggero una riprotezione a condizioni di trasporto comparabili, il passeggero dovrebbe accettare tale riprotezione. Se il vettore aereo operativo offre al passeggero opzioni di riprotezione che non prevedono condizioni di trasporto comparabili, il passeggero dovrebbe poter rifiutare la riprotezione. Il diritto alla riprotezione, compresa la riprotezione organizzata autonomamente, dovrebbe essere mantenuto. Se*** per il volo iniziale era stata prenotata un'assistenza a persone con disabilità o a persone a mobilità ridotta, tale assistenza dovrebbe essere disponibile anche sulla rotta alternativa conformemente al regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio[21]. **[Em. 29]**

---

21 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(31 bis) ***Se un passeggero ha informato il vettore aereo operativo della sua scelta di proseguire la tratta e se il vettore aereo operativo non ha offerto entro tre ore una riprotezione, il passeggero dovrebbe avere il diritto di organizzare la propria riprotezione a condizioni di trasporto comparabili al fine di raggiungere la propria destinazione finale senza ulteriore ritardo. Il passeggero dovrebbe tuttavia continuare ad avere diritto alla riprotezione da parte del vettore aereo operativo fino a quando non abbia informato il vettore aereo operativo della propria decisione di organizzare autonomamente la propria riprotezione. Nell'organizzare la propria riprotezione, i passeggeri dovrebbero limitare le spese a quelle necessarie, ragionevoli e adeguate.*** **[Em. 30]**

(31 ter) ***L'assistenza potrebbe essere limitata o rifiutata qualora la relativa fornitura provochi un ulteriore ritardo per i passeggeri in attesa di un volo in ritardo o della riprotezione. Nel caso di un volo in ritardo di sera tardi la cui partenza è attesa entro un breve periodo di tempo e qualora il trasferimento dei passeggeri in albergo e il loro successivo ritorno in aeroporto in piena notte possano comportare un ritardo molto maggiore, il vettore aereo dovrebbe avere la facoltà di rifiutare la sistemazione in albergo e i trasferimenti correlati. Analogamente, se un vettore aereo sta per fornire cibo e bevande, ma viene informato che il volo è pronto per l'imbarco, dovrebbe essere autorizzato a rifiutare la prestazione di tale assistenza. Ad eccezione di detti casi, tale limitazione dovrebbe essere applicata soltanto in casi del tutto eccezionali, poiché dovrebbe essere compiuto ogni sforzo per ridurre i disagi subiti dai passeggeri.*** **[Em. 31]**

(32) I vettori aerei dovrebbero offrire assistenza ai passeggeri dall'orario di partenza previsto fino alla partenza del volo ~~o del trasporto alternativo~~. Attualmente i vettori aerei hanno una responsabilità illimitata per la sistemazione in albergo dei passeggeri nel caso in cui le circostanze eccezionali persistano per un lungo periodo di tempo. ~~Questa incertezza e l'assenza di un limite di tempo prevedibile rischiano di compromettere la stabilità finanziaria del vettore, con conseguenti effetti negativi per i passeggeri in termini di connettività.~~ Un vettore aereo dovrebbe pertanto essere in grado di limitare l'offerta di ***assistenza per quanto riguarda la durata della*** sistemazione in albergo ***e, nei casi in cui i passeggeri provvedono in proprio alla sistemazione, i costi e l'assistenza*** a tre pernottamenti. Inoltre, i piani di emergenza e la riprotezione rapida dovrebbero limitare il rischio per i passeggeri di rimanere a terra per lunghi periodi. **[Em. 32]**

(33) I passeggeri con esigenze specifiche, quali le persone con disabilità, le persone a mobilità ridotta, i minori non accompagnati, i lattanti, le donne in stato di gravidanza e le persone che necessitano di specifica assistenza medica, come le persone affette da diabete grave o epilessia, possono richiedere un'attenzione specifica da parte del vettore aereo operativo. In particolare, 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 non dovrebbero ***in alcun caso*** applicarsi a queste categorie di passeggeri~~, purché questi abbiano informato il vettore aereo operativo a tempo debito~~. **[Em. 33]**

(33 bis) I fornitori di servizi dovrebbero garantire che le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta 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 che rappresentano le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, tenendo debitamente conto dei requisiti di sicurezza. **[Em. 34]**

(34) Il regolamento (CE) n. 261/2004 si applica anche ai passeggeri che hanno prenotato il volo aereo nell'ambito di un viaggio "tutto compreso". Il presente regolamento modificativo intende migliorare ulteriormente la coerenza tra la direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio[22] e il regolamento (CE) n. 261/2004. In tal senso, i passeggeri ***dovrebbero poter scegliere in base a quale dei due atti giuridici presentare reclamo e, se del caso, presentare reclamo in base a entrambi gli atti giuridici. Un passeggero che ha prenotato il volo aereo nell'ambito di un viaggio "tutto compreso" dovrebbe poter presentare reclamo in base a entrambi gli atti giuridici se, ad esempio, ha ricevuto una compensazione pecuniaria dal vettore aereo per un volo in ritardo, ma ha diritto a una riduzione del prezzo o a una compensazione che deve essere concessa dall'organizzatore per servizi specifici, quali una notte in albergo, pasti, un'escursione o altri eventi, non goduti a causa del ritardo del volo.***

---

22 Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio (GU L 326 dell'11.12.2015, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

I passeggeri non dovrebbero ***tuttavia*** essere autorizzati a cumulare ~~i~~ diritti ~~connessi, in particolare a norma di~~***nella misura in cui la pertinente compensazione pecuniaria o riduzione del prezzo concessa in base a*** entrambi gli atti ~~giuridici~~***salvaguardi lo stesso interesse o abbia lo stesso obiettivo***. ***Se i passeggeri presentano reclamo al vettore aereo, quest'ultimo dovrebbe versare l'intero importo della compensazione pecuniaria dovuta a norma del regolamento (CE) n. 261/2004. Se i passeggeri presentano reclamo a norma della direttiva (UE) 2015/2302, la compensazione pecuniaria versata dal vettore aereo dovrebbe essere detratta dai pagamenti dovuti a norma della direttiva (UE) 2015/2302 nella misura in cui i diritti sottostanti salvaguardino lo stesso interesse o abbiano lo stesso obiettivo.*** **[Em. 35]**

(35) I vettori aerei non sono gli unici responsabili dell'attuale livello di ritardi e di voli cancellati nell'Unione. Per incoraggiare tutti gli attori della catena del trasporto aereo a cercare soluzioni efficienti e tempestive per ridurre al minimo i disagi causati ai passeggeri dai ritardi e dalle cancellazioni, il diritto dei vettori aerei di chiedere un risarcimento ai terzi in parte responsabili dell'evento che ha fatto sorgere il diritto alla compensazione pecuniaria o altri obblighi non dovrebbe essere limitato dal regolamento (CE) n. 261/2004.

~~(36) Nella sentenza nella causa C-502/18 (CS e altri/České aerolinie a.s)[23] sull'interpretazione del regolamento (CE) n. 261/2004, la Corte di giustizia ha stabilito che, nel caso di voli in coincidenza, nell'ambito di applicazione di tale regolamento, qualsiasi vettore aereo operativo che abbia partecipato alla realizzazione di almeno uno di tali voli in coincidenza è tenuto a versare una compensazione pecuniaria al passeggero ai sensi di tale regolamento, indipendentemente dal fatto che il volo operato da tale vettore aereo sia stato interrotto o meno. Sebbene il regolamento (CE) n. 261/2004 preveda che i vettori operativi che adempiono ai propri obblighi derivanti dal regolamento stesso possono chiedere un risarcimento a terzi, lo studio ha dimostrato una scarsa efficacia del diritto ad azioni di regresso previsto in tale regolamento. Di conseguenza, i vettori aerei dell'Unione sostengono un onere finanziario sproporzionato rispetto ai vettori aerei dei paesi terzi. Al fine di ripristinare la competitività dei vettori aerei dell'Unione conformemente alle raccomandazioni della relazione dal titolo "Il futuro della competitività europea" del settembre 2024 ("relazione Draghi") e di mantenere, nel lungo periodo, la connettività, la revisione del regolamento (CE) n. 261/2004 dovrebbe pertanto limitare la responsabilità di un vettore aereo ai voli che opera in qualità di vettore aereo operativo.~~ **[Em. 36]**

~~[23] Sentenza della Corte (Nona sezione) dell'11 luglio 2019, CS e altri/České aerolinie a.s, C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.~~

(37) Il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio[24] prevede che il contraente di trasporto aereo informi il passeggero dell'identità del vettore aereo effettivo e la direttiva 93/13/CEE del Consiglio[25] obbliga il professionista a fornire informazioni al consumatore sulle termini e sulle condizioni del contratto. I passeggeri dovrebbero essere informati più dettagliatamente in merito ai propri diritti in caso di interruzioni del volo, e essere anche adeguatamente informati riguardo alle cause dell'interruzione stessa, non appena tali informazioni siano disponibili. Tali informazioni dovrebbero essere fornite ***dal vettore aereo*** anche nel caso in cui il passeggero abbia acquistato il biglietto tramite un intermediario stabilito nell'Unione. Tali informazioni dovrebbero, come minimo, essere fornite dal vettore aereo o dall'intermediario in un formato accessibile e, se del caso, mediante le cosiddette notifiche "push" da applicazioni mobili o altri mezzi digitali. **[Em. 37]**

---

24 Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE (GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

25 Direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori (GU L 95, 21.4.1993, pag. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) Al fine di garantire una migliore applicazione dei diritti dei passeggeri, gli organismi nazionali di applicazione dovrebbero monitorare l'applicazione del regolamento (CE) n. 261/2004 e decidere in merito a sanzioni adeguate per incentivare il rispetto di tale regolamento.~~

(38 bis) La relazione speciale n. 15/2021 della Corte dei conti europea ha concluso che gli organismi nazionali di applicazione mancano di una buona visione d'insieme del rispetto dei diritti dei passeggeri da parte degli operatori. Nelle sue valutazioni la Commissione ha inoltre concluso che l'approccio generale degli organismi nazionali di applicazione al monitoraggio dell'attuazione dei regolamenti varia notevolmente: mentre alcuni organismi nazionali di applicazione tendono a essere molto proattivi, altri sembrano solo reagire ai reclami ricevuti. Per affrontare tali carenze e garantire una migliore applicazione dei diritti dei passeggeri, i meccanismi di applicazione dovrebbero essere rafforzati concedendo indipendenza agli organismi nazionali di applicazione, istituendo un meccanismo di cooperazione transfrontaliera, potenziando il loro potere di ottenere informazioni dai vettori e attuando un regime sanzionatorio più efficace. **[Em. 39]**

(39) Al fine di garantire una migliore applicazione dei diritti dei passeggeri, gli Stati membri dovrebbero garantire ai consumatori di avere accesso a meccanismi di risoluzione extragiudiziale delle controversie dopo che tali consumatori abbiano presentato, senza successo, un reclamo o una richiesta al vettore aereo o all'intermediario. ~~Tali meccanismi non dovrebbero pregiudicare il diritto degli Stati membri di stabilire se~~ La partecipazione dei vettori aerei ~~o~~***e*** degli intermediari ~~debba~~***che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento alle procedure di risoluzione alternativa delle controversie dovrebbe*** essere obbligatoria ***e le decisioni che ne derivano dovrebbero essere vincolanti***. **[Em. 40]**

(39 bis) Essendo l'aviazione commerciale un mercato integrato dell'Unione, le misure volte a garantire l'applicazione del presente regolamento dovrebbero essere più efficaci a livello dell'Unione con un maggiore coinvolgimento della Commissione. Specificamente, la Commissione dovrebbe intensificare la sensibilizzazione dell'opinione pubblica 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. **[Em. 41]**

(40) Qualora scelgano di ricevere un rimborso anziché di essere riprotetti, i passeggeri dovrebbero ricevere il rimborso automaticamente, in modo tempestivo, senza un obbligo di presentare una richiesta specifica.

(41) I passeggeri dovrebbero ricevere informazioni adeguate dal vettore aereo o dall'intermediario in merito alle procedure per presentare richieste di compensazione pecuniaria e reclami nei confronti dei vettori aerei o degli intermediari e dovrebbero ottenere una risposta tempestiva dal vettore aereo o dall'intermediario. Laddove il gestore aeroportuale attivi il proprio piano di emergenza aeroportuale, i termini di risposta potrebbero allungarsi.

(42) I passeggeri dovrebbero inoltre avere la possibilità, in seguito a reclami o richieste, di presentare controversie individuali a un organismo o a organismi responsabili per la risoluzione extragiudiziale delle controversie. 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.

(43) Al fine di consentire ai passeggeri di esercitare i propri diritti in materia di richieste, reclami e controversie individuali, i passeggeri dovrebbero poter presentare direttamente e personalmente una domanda ai vettori aerei, agli intermediari o agli organismi pertinenti a norma del regolamento (CE) n. 261/2004, in modo chiaro e accessibile.

(44) Vista la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità[26] e al fine di garantire che il danneggiamento, la distruzione o lo smarrimento di attrezzature per la mobilità o le lesioni o il decesso di un cane da assistenza riconosciuto sia risarcito per il relativo costo totale di sostituzione, i vettori aerei dovrebbero offrire alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, quali definite nel regolamento (CE) n. 1107/2006, la possibilità di effettuare gratuitamente una dichiarazione speciale di interesse che, a norma della convenzione di Montreal, consenta loro di chiedere un pieno risarcimento ***per lo smarrimento o il danneggiamento***. ***I vettori aerei dovrebbero informare i passeggeri in merito a tale dichiarazione e ai relativi diritti ogni volta che i passeggeri prenotano un biglietto.*** **[Em. 42]**

(45) La persona con disabilità e la persona a mobilità ridotta dovrebbero avere il diritto di ottenere immediatamente dal vettore aereo una sostituzione temporanea delle attrezzature per la mobilità per sostituire le attrezzature per la mobilità registrate in caso di smarrimento, distruzione o danneggiamento delle attrezzature per la mobilità registrate. Dato che i cani da assistenza riconosciuti non possono essere facilmente sostituiti, dovrebbero essere fornite altre soluzioni temporanee sostitutive qualora un cane da assistenza riconosciuto sia smarrito, muoia o rimanga ferito.

---

26 GU L 23 del 27.1.2010, pag. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(46) ~~Non è sempre chiaro per i~~***Il regolamento (CE) n. 261/2004 dovrebbe garantire il raggiungimento del suo obiettivo di elevare le norme di protezione e di informazione dei*** passeggeri ~~quali bagagli sia consentito loro di imbarcare sull'aeromobile in termini di dimensioni, peso o numero di articoli consentiti. Per garantire che essi siano pienamente consapevoli dei bagagli autorizzati, sia non registrati che registrati, compresi nel proprio biglietto, al momento della prenotazione e in aeroporto~~***, rafforzare i loro diritti e assicurare che*** i vettori aerei ~~devono indicare chiaramente quali sono i bagagli autorizzati. Al fine di garantire un sufficiente livello di comodità durante il viaggio, e come riconosciuto dalla~~***operino in condizioni armonizzate, anche per quanto riguarda le dimensioni del bagaglio a mano. Conformemente alla sentenza della*** Corte di giustizia ~~nella sentenza~~ nella causa C-487/12 (Vueling Airlines SA/Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)[27], ~~ai passeggeri dovrebbe~~***i bagagli a mano (ossia i bagagli non registrati) dovrebbero*** essere ~~consentito di portare in cabina a titolo gratuito effetti personali che costituiscono un aspetto necessario del loro trasporto, a condizione che gli effetti personali siano conformi alle prescrizioni applicabili in materia di sicurezza e soddisfino requisiti ragionevoli in termini di peso e dimensioni. Per effetti personali che costituiscono~~***considerati*** un aspetto necessario del trasporto ~~dei~~***di*** passeggeri ~~si intendono gli oggetti essenziali per la durata della tratta, che possono includere passaporti e altri documenti di viaggio, medicinali essenziali, dispositivi personali e materiali di lettura, nonché cibo e bevande adeguati alla durata del volo~~***, a condizione che tali bagagli soddisfino "requisiti ragionevoli" in termini di peso e dimensioni e, pertanto, il loro trasporto non dovrebbe essere sottoposto a un supplemento di prezzo. Le compagnie aeree dovrebbero inoltre comunicare***

---

27 Sentenza della Corte (Quinta sezione) del 18 settembre 2014, *Vueling Airlines SA/Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

chiaramente le dimensioni del bagaglio a mano ai passeggeri.
[Em. 46]

(46 bis) Dovrebbe essere garantita una maggiore chiarezza quando un effetto personale o un bagaglio a mano sono lasciati o smarriti nella cabina dell'aeromobile, al fine di agevolare la gestione di tali richieste, garantendo una procedura semplificata e prevenendo qualsiasi onere aggiuntivo o problemi di comunicazione per i passeggeri. **[Em. 44]**

~~(47) I passeggeri dovrebbero essere informati al momento della prenotazione, in un formato chiaro e accessibile, delle dimensioni e del peso massimi dei bagagli che possono portare in cabina. Fatto salvo il principio della libertà tariffaria, i vettori aerei dovrebbero definire una politica ragionevole in termini di dimensioni dei bagagli a mano che consenta ai passeggeri di portare in cabina un bagaglio a mano, a condizione che questo sia conforme alle prescrizioni applicabili in materia di sicurezza. Considerata la diversità delle politiche dei vettori aerei, è opportuno che, nella revisione del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio[28], sia valutata la fattibilità di stabilire norme minime uniformi per i bagagli a mano.~~ **[Em. 45]**

---

28 ~~Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) Gli strumenti musicali possono avere un immenso valore monetario, artistico e storico. Inoltre, gli strumenti musicali sono strumenti del mestiere dei musicisti utilizzati regolarmente per le prove e le esibizioni, e non possono essere facilmente sostituiti. Pertanto, i passeggeri dovrebbero avere il diritto di trasportare strumenti musicali in cabina sotto la propria responsabilità, a condizione che tali strumenti rispettino le norme in materia di capacità e sicurezza nonché la politica del vettore aereo relativa al bagaglio massimo autorizzato. ***Per consentire ai passeggeri interessati di accertare se il loro strumento musicale possa essere riposto in cabina, i vettori aerei dovrebbero informarli in merito alle dimensioni degli appositi scompartimenti.*** Se i requisiti in materia di capacità e sicurezza sono soddisfatti, il vettore aereo dovrebbe adoperarsi per consentire ai passeggeri di trasportare strumenti musicali su sedili supplementari, a condizione che siano state pagate le tariffe corrispondenti. Qualora ciò non sia fattibile, gli strumenti musicali dovrebbero, se possibile, essere trasportati in condizioni adeguate nella stiva dell'aeromobile. Occorre pertanto modificare in tal senso il regolamento (CE) n. 2027/97. **[Em. 46]**

(49) Dati i termini limitati per la presentazione dei reclami per i diritti e gli obblighi di cui al regolamento (CE) n. 2027/97, i vettori aerei dovrebbero fornire ai passeggeri la possibilità di presentare un reclamo fornendo loro un modulo di reclamo in formati che siano accessibili alle persone con disabilità e alle persone che non utilizzano strumenti digitali. I vettori aerei dovrebbero come minimo, rendere disponibile il modulo di reclamo sulle applicazioni mobili del vettore aereo e sui loro siti web. Tale modulo di reclamo dovrebbe consentire al passeggero di presentare immediatamente un reclamo per il danneggiamento, il ritardo o lo smarrimento del bagaglio.

(50) L'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2027/97 è diventato obsoleto, poiché ora le questioni assicurative sono regolamentate dal regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio[29]. L'articolo dovrebbe pertanto essere soppresso.

---

29 Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili (GU L 138 del 30.4.2004, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) Occorre che i vettori aerei modifichino periodicamente i limiti monetari di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2027/97 per tenere conto dell'evoluzione della situazione economica, in base alla revisione effettuata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal.~~ **[Em. 47]**

(52) La relazione Draghi ha posto l'accento sul ruolo critico dei trasporti per la competitività dell'Unione. Ha inoltre delineato il rischio di deviazione delle attività, derivanti da asimmetrie nella regolamentazione, dai nodi di trasporto nell'Unione ai nodi nel vicinato dell'Unione. Il regolamento (CE) n. 261/2004 si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo e diretti ad un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applicano i trattati, solo se il vettore aereo operativo del volo interessato è un vettore aereo dell'Unione. ~~Entro tre anni dall'applicazione del regolamento (CE) n. 261/2004, la Commissione dovrebbe valutare la fattibilità~~***Tali conclusioni avvalorano la decisione del legislatore dell'Unione*** di rivedere l'ambito di applicazione ~~di tale~~***del presente*** regolamento al fine di accrescere ulteriormente il livello di protezione dei passeggeri e la parità di condizioni tra i vettori aerei dell'Unione e i vettori aerei dei paesi terzi. **[Em. 48]**

(53) ~~È opportuno valutare un meccanismo di salvaguardia~~***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 all'***insolvenza ~~dei~~***di un vettore aereo o all'interruzione delle sue operazioni a causa della revoca della licenza di esercizio, è opportuno obbligare i*** vettori aerei ~~nel contesto della revisione del regolamento (CE) n. 1008/2008~~***a fornire prove sufficienti di disporre di garanzie per il rimborso dei passeggeri o per il loro rimpatrio***. **[Em. 49]**

(53 bis) La creazione di un fondo di garanzia o di un sistema di assicurazione obbligatoria, ad esempio, dovrebbe consentire ai vettori aerei di garantire il rimborso dei passeggeri o il loro rimpatrio qualora i loro voli siano cancellati per l'insolvenza del vettore aereo o per l'interruzione delle sue operazioni in conseguenza della revoca della licenza di esercizio. **[Em. 50]**

(54) ~~La Groenlandia è soggetta a condizioni meteorologiche particolarmente avverse ed è caratterizzata da una densità di popolazione molto bassa e dalla lontananza dei suoi luoghi abitati. Per garantire la connettività e mantenere la disponibilità dei voli all'interno della Groenlandia, questi ultimi non dovrebbero essere soggetti agli obblighi in materia di compensazione pecuniaria, anche ove tali voli sono voli in coincidenza in arrivo o in partenza dal territorio di uno Stato membro cui si applicano i trattati.~~ **[Em. 51]**

(55) ~~Il regolamento (CE) n. 261/2004 non dovrebbe pregiudicare lo status dell'istmo di Gibilterra in cui è situato l'aeroporto di Gibilterra, né la sovranità sullo stesso, e la posizione giuridica del Regno di Spagna a tale riguardo. Tenuto conto delle circostanze attuali e al fine di garantire la certezza del diritto, è opportuno precisare che le norme del regolamento (CE) n. 261/2004 si dovrebbero applicare all'aeroporto di Gibilterra solo quando, a seguito di una risoluzione della controversia tra il Regno di Spagna e il Regno Unito, il Regno di Spagna sarà in grado di esercitare un controllo effettivo sull'aeroporto di Gibilterra e di garantire l'applicazione delle norme stabilite nel regolamento (CE) n. 261/2004 a tale aeroporto, e una notifica della risoluzione della controversia sarà stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.~~ **[Em. 52]**

(55 bis) ***Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, nello specifico la protezione dei consumatori, il diritto alla protezione dei dati di carattere personale, il divieto di qualunque forma di discriminazione e l'inserimento delle persone con disabilità, il diritto a un ricorso effettivo dinanzi a un tribunale e a un giudice imparziale.*** **[Em. 53]**

(55 ter) ***Al fine di migliorare la tutela dei passeggeri del trasporto aereo oltre i confini dell'Unione, è opportuno che tali diritti siano trattati anche in sede di accordi bilaterali e internazionali.*** **[Em. 54]**

(55 quater) ***In tutti gli aeroporti dell'Unione con un volume di traffico annuale superiore a un milione di passeggeri, è opportuno fornire gratuitamente infrastrutture specifiche per i passeggeri con disabilità gravi che necessitano di spogliatoi e servizi igienici (i cosiddetti "changing place").*** **[Em. 55]**

(56) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire tutelare i diritti dei passeggeri del trasporto aereo in modo equo ed equilibrato, garantire la competitività del settore dell'aviazione dell'Unione e mantenere la connettività per i passeggeri nel lungo periodo, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 261/2004 è così modificato:

1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

“Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri del trasporto aereo in caso di:

a) negato imbarco;

b) cancellazione, ritardo o riprogrammazione del volo;

c) perdita di una coincidenza;

d) sistemazione in classe superiore o inferiore.”;

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) le lettere da b) a f) sono sostituite dalle seguenti:

“b) "vettore aereo operativo": un vettore aereo che opera o intende operare un volo nell'ambito di un contratto di trasporto aereo con un passeggero o per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero, compreso un vettore aereo che utilizza l'aeromobile di un altro vettore aereo, con o senza l'equipaggio di tale altro vettore, per la realizzazione dei propri voli;

c) "vettore aereo dell'Unione": un vettore aereo munito di valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio*;

c bis)"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; **[Em. 56]**

d) "organizzatore": una persona ai sensi dell'articolo 3, punto 8, della direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio**;

e) "pacchetto": una combinazione di servizi turistici definiti all'articolo 3, punto 2, della direttiva (UE) 2015/2302;

f) "biglietto": un'attestazione valida, indipendentemente dalla sua forma, di un contratto di trasporto aereo;

f bis) "costo del biglietto aereo": il prezzo finale da pagare al termine della procedura di prenotazione, che comprende la tariffa aerea passeggeri nonché tutte le tasse, i diritti, le imposte e i supplementi versati per tutti i servizi obbligatori e facoltativi inclusi nel biglietto, esclusi i diritti di intermediazione, indipendentemente dal fatto che tali extra e tali diritti siano stati versati insieme alle tariffe per il servizio di trasporto o separatamente in una fase successiva; **[Em. 57]**

f ter) "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; **[Em. 58]**

---

* Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag.3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio (GU L 326 dell'11.12.2015, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).";

b) ~~la lettera g) è soppressa;~~ **[Em. 59]**

c) le lettere da h) a l) sono sostituite dalle seguenti:

“h) "destinazione finale": la destinazione del volo o dell'ultimo volo in coincidenza di una tratta;

i) "persona con disabilità" e "persona a mobilità ridotta": qualsiasi persona ~~avente una minorazione fisica, mentale, intellettiva o sensoriale temporanea o permanente che, in interazione con barriere di diversa natura, può impedire l'utilizzo pieno ed effettivo da parte di tale persona del trasporto su una base di eguaglianza con gli altri passeggeri o~~ la cui mobilità nell'utilizzo del trasporto è ridotta ***a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o minorazione mentale, o di 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***; **[Em. 60]**

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 4, paragrafo 1, o la situazione in cui sono informati in anticipo del fatto che sarà loro negato l'imbarco contro la loro volontà~~, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute, di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati~~; **[Em. 61]**

k) "volontario": un passeggero che si è presentato all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e risponde affermativamente alla domanda del vettore aereo se vi siano passeggeri disposti a rinunciare al proprio imbarco sull'aeromobile per il proprio volo in cambio di benefici;

l) "cancellazione del volo": la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e per il quale è stato emesso un contratto di trasporto aereo, e comprende situazioni in cui:

i) l'aeromobile è decollato ma, per qualsiasi ragione, in seguito è deviato verso un aeroporto diverso da quello di arrivo indicato sul biglietto o è tornato all'aeroporto di partenza, e non ha potuto continuare verso l'aeroporto di arrivo indicato sul biglietto, ~~tranne se l'aeroporto di arrivo effettivo e l'aeroporto di arrivo indicato sul biglietto servono la stessa città o regione e il vettore aereo ha fornito il trasporto al passeggero verso l'aeroporto di arrivo indicato sul biglietto, o~~***o*** **[Em. 62]**

ii) a un passeggero sia stato emesso un biglietto per un volo e l'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero sia stato anticipato di oltre un'ora~~, tranne se gli orari di registrazione e di imbarco restano invariati o il passeggero ha preso il volo riprogrammato~~***;***"; **[Em. 63]**

d) sono aggiunte le lettere seguenti:

“m) "paese terzo": qualsiasi paese o qualsiasi parte del territorio di uno Stato membro cui non si applicano i trattati;

n) "ritardo alla partenza": la differenza di tempo tra l'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero e l'orario effettivo di partenza del volo;

o) "ritardo all'arrivo": la differenza di tempo tra l'orario di arrivo indicato sul biglietto del passeggero e l'orario effettivo di arrivo 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 in ritardo all'arrivo;*** **[Em. 64]**

p) "classe di trasporto": la parte della cabina passeggeri dell'aeromobile caratterizzata da ***un codice specifico indicato nel contratto di trasporto aereo o una combinazione di*** posti diversi, una configurazione di posti diversa ~~o~~***e*** qualsiasi altra differenza nel servizio***, ad esempio un servizio di ristorazione specifico,*** fornito ai passeggeri, rispetto ad altre parti della cabina; **[Em. 65]**

q) "contratto di trasporto aereo": il contratto di trasporto stipulato tra un vettore aereo o un suo agente autorizzato e ~~un passeggero~~***uno o più passeggeri***, avente per oggetto la fornitura di uno o più voli; **[Em. 66]**

~~r) "circostanze eccezionali": le 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, quali le circostanze negli elenchi non esaustivi di circostanze eccezionali di cui al punto 1 dell'allegato, ma escluse le circostanze nell'elenco non esaustivo di circostanze di cui al punto 2 dell'allegato;~~ **[Em. 66]**

s) "volo": un'operazione di trasporto aereo effettuata da un unico aeromobile tra due aeroporti quali specificati sul biglietto attraverso un itinerario predeterminato, un orario e un numero di identificazione unico indipendentemente dalla presenza di soste intermedie esclusivamente per motivi tecnici ed operativi;

t) "coincidenza" o "volo in coincidenza": un volo ***nell'ambito di un unico contratto di trasporto o di un unico riferimento di prenotazione, o di entrambi,*** che, quale parte di una tratta, è inteso a consentire al passeggero di partire dal punto di partenza iniziale e di giungere a un punto di trasferimento per ripartire con un altro volo o è inteso a consentire al passeggero di partire da un punto di trasferimento per consentire al passeggero di raggiungere un altro punto di trasferimento o la sua destinazione finale; **[Em. 68]**

u) "scalo": l'interruzione volontaria della tratta nell'ambito di un contratto di trasporto aereo unico per un periodo di tempo superiore a quello richiesto per il transito diretto o, in caso di cambio di volo, per un periodo che si estende normalmente fino all'ora di partenza della coincidenza successiva e che comprende, in casi eccezionali, un pernottamento;

v) "tratta": un volo o più voli in coincidenza che trasportano il passeggero dal punto di partenza iniziale alla destinazione finale del passeggero, conformemente a un contratto di trasporto aereo unico i cui voli di andata e ritorno sono separati;

w) "orario di partenza": l'orario in cui l'aeromobile lascia la porta di imbarco, venendo trainato o con i propri motori (orario di distacco dalla rampa);

x) "orario di arrivo": l'orario in cui l'aeromobile giunge alla porta di sbarco e sono azionati i suoi freni di stazionamento (orario di arrivo alla rampa);

y) "ritardo in pista": il periodo di tempo di permanenza a terra dell'aeromobile superiore a 30 minuti tra la chiusura dei portelli dell'aeromobile e l'orario di decollo dell'aeromobile, alla partenza, oppure il periodo di tempo superiore a 30 minuti tra il contatto dell'aeromobile con il suolo e l'apertura dei portelli dell'aeromobile, all'arrivo;

z) "notte": il periodo tra mezzanotte e le ore 6:00;

z bis) "minore": una persona di età inferiore ai 14 anni alla data di partenza del volo o del primo volo in coincidenza nell'ambito di un contratto di trasporto aereo;

za bis) "minore non accompagnato": il minore che viaggia senza essere accompagnato da un tutore adulto e che il vettore aereo ha accettato di assistere conformemente alle proprie norme pubblicate; **[Em. 69]**

zb) "lattante": una persona di età inferiore ai 2 anni alla data di partenza del volo o del primo volo in coincidenza nell'ambito di un contratto di trasporto aereo;

zc) "supporto durevole": ogni strumento che consente al passeggero di conservare le informazioni in modo da potervi accedere in futuro per un periodo di tempo adeguato alle finalità per le quali esse sono destinate, e che consente la riproduzione identica delle informazioni conservate;

zd) "formato accessibile": un formato che dà a una persona con disabilità o a una persona a mobilità ridotta l'accesso a qualsiasi informazione pertinente, anche fornendo a tale persona un accesso in maniera agevole e confortevole al pari di una persona che non ha minorazione o disabilità, e che soddisfa i requisiti di accessibilità definiti conformemente alla legislazione applicabile, in particolare la direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio*;

ze) "interruzione": il negato imbarco, la cancellazione del volo, il ritardo alla partenza, il ritardo all'arrivo oppure il ritardo in pista, ;

zf) "punto di partenza iniziale": il punto di partenza del volo o del primo volo in coincidenza di una tratta.

zf bis) **"*effetto personale*": *un collo di bagaglio non registrato, che sia conforme alle prescrizioni in materia di sicurezza, e abbia dimensioni massime di 40x30x15 cm o possa essere riposto sotto il sedile anteriore al sedile in cui il passeggero è seduto;* [Em. 70]**

zf ter) **"*bagaglio a mano*", *un collo di bagaglio non registrato diverso da un effetto personale, conforme alle prescrizioni in materia di sicurezza;* [Em. 71]**

---

* Direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).";

3) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

“Articolo 3

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica:

a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applicano i trattati;

b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo e diretti ad un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applicano i trattati, a meno che non abbiano ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria ***equivalenti*** e gli sia stata data assistenza in tale paese terzo~~, se il vettore aereo operativo del volo interessato è un vettore aereo dell'Unione~~.";~~ **[Em. 72]**

2. Il paragrafo 1 si applica a condizione che i passeggeri:

   a) dispongano di un biglietto per il volo in questione; o

   b) siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un intermediario dal volo per il quale possedevano un biglietto a un altro volo, indipendentemente dal motivo.

~~3.~~ ~~Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o a 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 intermediari.~~ **[Em. 73]**

4. Fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 2, lettera d), il presente regolamento si applica soltanto ai passeggeri trasportati da aeromobili a velatura fissa motorizzata.

5. Salvo diversa indicazione, il vettore aereo operativo è responsabile dell'esecuzione degli obblighi previsti dal presente regolamento.

6. Fatto salvo l'articolo 12 del presente regolamento, il regolamento si applica anche ai passeggeri trasportati su un volo coperto da un contratto di pacchetto turistico, quale definito all'articolo 3, punto 3) della direttiva (UE) 2015/2302, a meno che tale contratto di pacchetto turistico non sia risolto o la sua esecuzione sia compromessa per motivi diversi da un'interruzione di tale volo.

~~7. L'articolo 7 del presente regolamento non si applica se l'interruzione si verifica su un volo in coincidenza che parte da un aeroporto della Groenlandia e vi arriva.~~ **[Em. 74]**

~~8. Il presente regolamento lascia impregiudicata la posizione giuridica del Regno di Spagna per quanto riguarda il territorio di Gibilterra nonché l'istmo e l'aeroporto ivi costruito.~~ **[Em. 75]**

~~Esso si applica all'aeroporto di Gibilterra quando, a seguito di una risoluzione della controversia con il Regno Unito, il Regno di Spagna sarà in grado di esercitare un controllo effettivo su tale aeroporto e di garantire l'applicazione del presente regolamento a tale aeroporto. Il Regno di Spagna notifica alla Commissione quando tali condizioni sono soddisfatte e la Commissione pubblica una notifica riguardo alla risoluzione della controversia nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Il presente regolamento si applica a tale aeroporto a decorrere dal primo giorno del mese successivo alla data di pubblicazione di tale notifica nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea].~~;” **[Em. 76]**

4) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

“Articolo 4

Negato imbarco

1. Il presente articolo si applica ai passeggeri che, dopo aver completato la registrazione online o la registrazione in aeroporto, si presentano alla porta di imbarco secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo operativo o dall'intermediario oppure, qualora non sia indicato l'orario di imbarco, al più tardi 45 minuti prima dell'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero. Il presente articolo si applica anche ai passeggeri che, dopo essere stati informati in anticipo del fatto che sarebbe stato loro negato l'imbarco contro la loro volontà, non si presentano all'imbarco.

2. Qualora possa ragionevolmente prevedere di negare l'imbarco su un volo, il vettore aereo operativo informa immediatamente i passeggeri interessati. Il vettore aereo operativo precisa nel contempo ai passeggeri interessati i loro diritti specifici applicabili al caso a norma del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda il diritto al rimborso ~~o~~***,*** alla riprotezione ~~di cui all'articolo 8~~***e alla compensazione pecuniaria*** e il diritto all'assistenza ~~di cui all'articolo 9~~***a norma del presente regolamento***. **[Em. 77]**

Il vettore aereo operativo chiede se ci sono volontari a condizioni che devono essere concordate tra ciascun volontario e il vettore aereo operativo. ~~Tale~~ ***Il vettore aereo informa i volontari dei loro diritti in conformità del presente regolamento. L***'accordo con ciascun volontario riguardo ai benefici sostituisce solo il diritto del volontario alla compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7, paragrafo 1, se il volontario lo approva esplicitamente mediante un documento firmato o qualsiasi mezzo digitale su un supporto durevole.
In mancanza di tale approvazione, il volontario riceve ***immediatamente*** dal vettore aereo operativo che nega l'imbarco~~,~~ ~~senza indebito ritardo e al più tardi entro sette giorni di calendario dal negato imbarco,~~ una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, paragrafo 1. **[Em. 78]**

3. Qualora il numero dei volontari non sia sufficiente per consentire l'imbarco dei restanti passeggeri titolari di biglietti, il vettore aereo operativo può negare l'imbarco a passeggeri contro la loro volontà, fatta eccezione per i passeggeri di cui all'articolo 11.

4. Il vettore aereo operativo che nega l'imbarco precisa immediatamente ai passeggeri interessati le informazioni concernenti il trattamento dei reclami di cui agli articoli 15 bis e 16 bis.

   Il vettore aereo operativo che nega l'imbarco offre ai passeggeri interessati, senza indebito ritardo e in modo chiaro, la scelta tra il rimborso e la riprotezione a norma dell'articolo 8. In deroga all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), quando i passeggeri a cui è stato negato l'imbarco hanno diritto al rimborso, esso è concesso ~~senza indebito ritardo e al più tardi entro sette giorni di calendario dal negato imbarco~~***immediatamente***. **[Em. 79]**

Il vettore aereo operativo che nega l'imbarco offre assistenza conformemente all'articolo 9 ai passeggeri interessati. In deroga all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), viene offerto immediato ristoro.

Il vettore aereo operativo che nega l'imbarco a passeggeri contro la loro volontà fornisce loro ***immediatamente*** una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, paragrafo 1~~, senza indebito ritardo e al più tardi entro sette giorni di calendario dal negato imbarco~~. **[Em. 80]**

~~5.~~ ~~I paragrafi 3 e 4 si applicano anche ai voli di ritorno quando al passeggero è negato l'imbarco per non aver preso un volo di andata coperto dallo stesso contratto di trasporto aereo.~~ **[Em. 81]**

5 bis. A un passeggero non è negato l'imbarco su un viaggio di ritorno, anche se composto di più voli, per non aver preso il volo di andata di un biglietto di andata e ritorno o per non aver pagato diritti aggiuntivi a tale scopo. In caso di negato imbarco a passeggeri contro la loro volontà per i suddetti motivi, si applica il presente articolo. Inoltre il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare una compensazione ai passeggeri interessati a norma dell'articolo 7 e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9. **[Em. 82]**

6. ~~Se un passeggero o un intermediario richiede la correzione di errori ortografici nel cognome o nel nome (nei nomi) di uno o più passeggeri o in caso di una modifica amministrativa a tali nomi, il vettore aereo operativo li corregge o modifica almeno una volta fino a 48 ore prima della partenza senza oneri aggiuntivi per il passeggero o l'intermediario.~~;” **[Em. 83]**

5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

“Articolo 5
Cancellazione del volo

1. In caso di cancellazione del volo, il vettore aereo operativo del volo cancellato informa immediatamente i passeggeri interessati. Il vettore aereo operativo precisa nel contempo ai passeggeri interessati i loro diritti specifici applicabili al caso a norma del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda il rimborso o la riprotezione di cui all'articolo 8 e l'assistenza di cui all'articolo 9, nonché le informazioni sulla procedura di richiesta di compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 e sulla gestione dei reclami di cui agli articoli 15 bis e 16 bis.

Il vettore aereo operativo ~~precisa~~***informa per via elettronica*** senza indebito ritardo ~~ai~~***i*** passeggeri interessati ~~i~~***dei*** motivi della cancellazione~~. Su richiesta, i passeggeri hanno il diritto di ricevere per iscritto i motivi della cancellazione~~ ***non appena tale informazione è disponibile e, in ogni caso, non oltre 30 minuti dopo l'orario di partenza previsto***~~. Il vettore aereo operativo fornisce tali informazioni in modo chiaro entro sette giorni di calendario dalla presentazione della richiesta.~~ **[Em. 84]**

2. Il vettore aereo operativo del volo cancellato offre senza indebito ritardo ai passeggeri interessati, in modo chiaro, la scelta tra il rimborso e la riprotezione a norma dell'articolo 8.

3. Il vettore aereo operativo offre assistenza ai passeggeri interessati in conformità dell'articolo 9.

4. I passeggeri hanno il diritto di ricevere dal vettore aereo operativo del volo cancellato, una compensazione pecuniaria in conformità dell'articolo 7, paragrafi 1 e 3, quando scelgono un rimborso a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), o la riprotezione a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), ~~oppure~~***e/o***, se raggiungono la destinazione finale con un ritardo all'arrivo superiore ~~alle soglie~~***alla soglia*** di cui all'articolo 7, paragrafo 2, dopo aver scelto la riprotezione in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b). A tal fine, il vettore aereo fornisce sistematicamente al passeggero un modulo precompilato in un formato accessibile e su un supporto durevole ***a norma dell'articolo 16 bis bis del regolamento [2023/0437(COD)] sull'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione***. Il vettore aereo fornisce una risposta entro il termine stabilito all'articolo 7, paragrafo 5. **[Em. 85]**

5. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7 se può dimostrare che la cancellazione del volo è stata dovuta a circostanze eccezionali e che non si sarebbe comunque potuta evitare anche se il vettore aereo avesse adottato tutte le misure ragionevoli. Tali circostanze eccezionali possono essere invocate solo se si ripercuotono sul volo in questione o ~~su almeno uno dei tre voli precedenti nella sequenza di rotazione che lo~~***sul volo precedente operato dallo*** stesso aeromobile ~~ha in programma di operare~~ e purché esista un nesso causale diretto tra il verificarsi di tale circostanza e la cancellazione del volo. L'onere della prova dell'esistenza di tale nesso causale diretto incombe al vettore aereo operativo. ***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.*** **[Em. 86]**

6. Il diritto all'assistenza di cui al paragrafo 3 e alla compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 4 non si applica se il passeggero è stato informato della cancellazione almeno 14 giorni di calendario prima della data di partenza indicata sul biglietto del passeggero. L'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo.;

6 bis. 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.";
[Em. 87]

6) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

“Articolo 6

Ritardo

1. Se un vettore aereo operativo prevede che un volo subirà un ritardo, ne informa i passeggeri interessati immediatamente, ove possibile, ma al più tardi entro l'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero. Per quanto possibile, i passeggeri ricevono regolarmente aggiornamenti in tempo reale. Il vettore aereo operativo precisa nel contempo ai passeggeri interessati i loro diritti specifici applicabili al caso a norma del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda l'assistenza di cui all'articolo 9, le informazioni sulla procedura di richiesta di compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 e sulla gestione dei reclami di cui agli articoli 15 bis e 16 bis.

Il vettore aereo operativo precisa ~~senza indebito ritardo~~ ai passeggeri interessati i motivi dei ritardi del volo***, non appena l'informazione sia disponibile, e in ogni caso non oltre 30 minuti dopo l'orario di partenza previsto***. Su richiesta, i passeggeri hanno il diritto di ricevere per iscritto i motivi del ritardo all'arrivo. Il vettore aereo operativo del volo che ha subito un ritardo ~~fornisce tali informazioni in modo chiaro~~***invia ai passeggeri il modulo comune precompilato*** entro ~~sette giorni di calendario dalla presentazione~~***48 ore dall'interruzione del viaggio ai fini del rimborso e*** della ~~richiesta~~***compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 6 quater***. **[Em. 88]**

2. Il vettore aereo operativo offre ai passeggeri interessati l'assistenza a norma dell'articolo 9.

3. Qualora il ritardo raggiunga ~~le soglie~~***la soglia*** di cui all'articolo 7, paragrafo 2, calcolate a decorrere dall'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero, il vettore aereo operativo offre senza indebito ritardo ai passeggeri interessati la scelta tra il rimborso e la riprotezione in conformità dell'articolo 8. **[Em. 89]**

3 bis. I passeggeri hanno diritto alla compensazione pecuniaria da parte del vettore operativo a norma dell'articolo 7 se partono non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e raggiungono la loro destinazione finale con un ritardo pari o superiore a 2 ore dopo l'orario di arrivo previsto, a condizione che il tempo totale perso dal passeggero prima della partenza e dopo il ritardo all'arrivo sia pari o superiore alla soglia di cui all'articolo 7, paragrafo 2. **[Em. 90]**

4. I passeggeri hanno il diritto di ricevere~~, su richiesta,~~ dal vettore aereo operativo del volo che ha subito ritardo, una compensazione pecuniaria in conformità dell'articolo 7, paragrafi 1 e 3, quando raggiungono la destinazione finale con un ritardo all'arrivo superiore ~~alle soglie~~***alla soglia*** di cui all'articolo 7, paragrafo 2. ***A tal fine, il vettore aereo operativo fornisce sistematicamente al passeggero, entro 48 ore dal ritardo, un modulo precompilato a norma dell'articolo 16 bis bis del regolamento [2023/0437(COD)] sull'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione.*** **[Em. 91]**

I passeggeri hanno il diritto di ricevere~~, su richiesta,~~ dal vettore aereo operativo del volo che ha subito ritardo, una compensazione pecuniaria in conformità dell'articolo 7, paragrafi 1 e 3, quando scelgono un rimborso in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), o la riprotezione in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), oppure, se raggiungono la destinazione finale con un ritardo all'arrivo superiore ~~alle soglie~~***alla soglia*** di cui all'articolo 7, paragrafo 2, dopo aver scelto la riprotezione di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b). **[Em. 92]**

5. Il presente articolo si applica anche qualora l'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero sia stato posticipato dal vettore aereo operativo.

   Il diritto all'assistenza di cui al paragrafo 2 e al rimborso di cui al paragrafo 4 non si applica se il passeggero è stato informato di tale modifica almeno 14 giorni di calendario prima dell'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero. L'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito del cambiamento di orario, incombe al vettore aereo operativo.

6. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7 se può dimostrare che il ritardo all'arrivo è stato dovuto a circostanze eccezionali e che non si sarebbe comunque potuto evitare anche se il vettore aereo avesse adottato tutte le misure ragionevoli. Tali circostanze eccezionali possono essere invocate solo se si ripercuotono sul volo in questione o ~~su~~ almeno ~~uno dei tre voli precedenti nella sequenza di rotazione che lo~~***sul volo precedente operato dallo*** stesso aeromobile ~~ha in programma di operare~~ e purché esista un nesso causale diretto tra il verificarsi di tale circostanza e il ritardo alla partenza del volo successivo. L'onere della prova dell'esistenza di tale nesso causale diretto incombe al vettore aereo operativo.~~;~~ ***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 9.";***
[Em. 93]

7) sono inseriti gli articoli seguenti:

“Articolo 6 bis

Ritardo in pista

1. In caso di ritardo in pista, il vettore aereo operativo fornisce ai passeggeri, per quanto possibile, aggiornamenti regolari e in tempo reale.

2. Nel rispetto dei vincoli di sicurezza, qualora si verifichi un ritardo in pista, il vettore aereo operativo assicura l'adeguato riscaldamento o raffreddamento della cabina passeggeri e l'accesso gratuito ai servizi igienici a bordo e garantisce che i passeggeri di cui all'articolo 11 ricevano le attenzioni necessarie. A meno che ciò protragga il ritardo in pista o che ciò non possa essere conciliato con le prescrizioni in materia di sicurezza aerea e di protezione della navigazione aerea, il vettore aereo operativo fornisce gratuitamente acqua potabile a bordo.

3. Se un ritardo in pista raggiunge le ~~tre~~***due*** ore, in un aeroporto ***con un traffico commerciale di passeggeri*** situato nel territorio di uno Stato membro cui si applicano i trattati, l'aeromobile si dirige alla porta d'imbarco o verso un'altra zona consona allo sbarco in cui i passeggeri sono autorizzati a sbarcare. Al di là di tale termine, un ritardo in pista può essere protratto solo se esistono motivi connessi alla sicurezza, all'immigrazione o al controllo del traffico aereo che impediscono all'aeromobile di abbandonare la propria posizione sulla pista. **[Em. 94]**

4. I passeggeri sbarcati a norma del paragrafo 3 beneficiano dei diritti previsti all'articolo 6 e, ove applicabile, all'articolo 11, tenendo conto del ritardo in pista e dell'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero.

Articolo 6 ter

Perdita di una coincidenza durante tratte effettuate nell'ambito di un contratto di trasporto aereo unico

1. Qualora un passeggero perda una coincidenza durante una tratta a seguito di un'interruzione del volo precedente, spetta al vettore aereo operativo del volo precedente fornire al passeggero la riprotezione in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), nonché l'assistenza in conformità dell'articolo 9.

2. Qualora il vettore aereo operativo non sia in grado di riproteggere il passeggero entro il periodo di tempo di cui all'articolo 7, paragrafo 2, lettere a) e b), calcolato a decorrere dall'orario di partenza della coincidenza persa indicato sul biglietto del passeggero, il vettore aereo operativo offre senza indebito ritardo ai passeggeri interessati, in modo chiaro, la scelta tra il rimborso e la riprotezione in conformità dell'articolo 8.

3. I passeggeri hanno altresì diritto di ricevere~~, su richiesta,~~ una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo che opera il volo che ha subito interruzioni conformemente all'articolo 7, paragrafi 1 e 3, se raggiungono la loro destinazione finale con un ritardo all'arrivo superiore ~~alle soglie~~***alla soglia*** di cui all'articolo 7, paragrafo 2. **[Em. 95]**

I passeggeri hanno il diritto di ricevere, su richiesta, dal vettore aereo che opera il volo che ha subito interruzioni, una compensazione pecuniaria in conformità dell'articolo 7, paragrafi 1 e 3, quando scelgono un rimborso in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), o la riprotezione in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), oppure, se raggiungono la destinazione finale con un ritardo all'arrivo superiore ~~alle soglie~~***alla soglia*** di cui all'articolo 7, paragrafo 2, dopo aver scelto la riprotezione in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b). **[Em. 96]**

Qualora si applichino i paragrafi 2 e 3 del presente articolo, il vettore aereo operativo fornisce sistematicamente al passeggero, entro 48 ore dalla perdita della coincidenza, un modulo precompilato a norma dell'articolo 16 bis bis del regolamento [2023/0437(COD)] sull'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione. **[Em. 97]**

4. ~~Quando un passeggero pianifica ed effettua uno scalo, l'aeroporto in cui è effettuato lo scalo è considerato la destinazione finale del passeggero.~~”; **[Em. 98]**

Articolo 6 quater
Circostanze eccezionali

1. Si considerano circostanze eccezionali gli eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sono al di fuori dell'effettivo controllo di tale vettore aereo. Ai fini del presente regolamento, sono circostanze eccezionali esclusivamente quelle di cui all'allegato.

2. ***Quando un passeggero ha diritto a una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo a norma degli articoli 4, 5 e 6, il vettore aereo trasmette al passeggero, entro 48 ore, informazioni in forma scritta in merito alla presenza o all'assenza di circostanze eccezionali e fornisce l'accesso a un modulo comune precompilato conformemente all'[articolo 16 bis bis del regolamento [2023/...] sull'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione].***

3. ***Qualora si sia verificato un evento inconsueto al di fuori del controllo di uno o più Stati membri, che abbia un impatto rilevante sul trasporto aereo con gravi conseguenze negative per il settore del trasporto aereo e che non sia contemplato nell'allegato del presente regolamento, alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato conformemente all'articolo 16 nonies al fine di modificare l'elenco esaustivo di cui all'allegato aggiungendo la pertinente circostanza eccezionale, a condizione che ciò sia strettamente necessario per rispondere a tale evento inconsueto.";*** **[Em. 99]**

8) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

“Articolo 7

Diritto a compensazione pecuniaria

1. In caso di un'interruzione si applicano i seguenti importi di compensazione pecuniaria alle condizioni di cui agli articoli 4, 5, 6 o 6 bis e al presente articolo:

a) 300 EUR per ~~le tratte intra-Unione e per~~***tutte*** le tratte pari o inferiori a ~~3 500~~***1 500*** chilometri; **[Em. 100]**

b) ~~500~~***400*** EUR per ***tutte*** le tratte superiori a ***1 500 km e fino a*** 3 500 ~~chilometri.~~***km;*** **[Em. 101]**

b bis) 600 EUR per tutte le tratte superiori a 3 500 km. **[Em. 102]**

~~In deroga alla lettera a), per le tratte tra le regioni ultraperiferiche e un altro territorio di uno Stato membro cui si applicano i trattati, gli importi di compensazione pecuniaria sono determinati in base all'effettiva distanza delle tratte.~~ **[Em. 103]**

1 bis. Ogni tre anni la Commissione adotta un atto delegato che adegua automaticamente gli importi della compensazione pecuniaria di cui al presente paragrafo al tasso di inflazione complessivo combinato dei tre anni precedenti sulla base dell'indice europeo dei prezzi al consumo pubblicato da Eurostat a norma del regolamento (UE) 2016/792*. **[Em. 104]**

2. In caso di ritardo all'arrivo dopo una riprotezione dovuta a una cancellazione ai sensi dell'articolo 5, di un ritardo all'arrivo ai sensi dell'articolo 6 o di un ritardo all'arrivo dopo la perdita di una coincidenza ai sensi dell'articolo 6 ter, il diritto a una compensazione pecuniaria sorge per un ritardo all'arrivo***, o in seguito a una perdita di tempo a norma dell'articolo 6, paragrafo 3 bis, pari o*** superiore a÷ ***tre ore, indipendentemente dalla distanza del viaggio.*** **[Em. 105]**

~~a) quattro ore per tutte le tratte intra-Unione e per le tratte pari o inferiori a 3 500 chilometri;~~ **[Em. 106]**

~~b) sei ore per le tratte superiori a 3 500 chilometri.~~ **[Em. 107]**

3. Nel determinare le distanze ai fini del presente regolamento, la base per il calcolo è la distanza tra il punto di partenza iniziale e la destinazione finale. In caso di coincidenza, sono presi in considerazione solo il punto di partenza iniziale e l'aeroporto di destinazione finale. Tali distanze sono misurate secondo il metodo della rotta ortodromica.

4. Se i passeggeri hanno scelto di proseguire ~~la tratta~~***il proprio viaggio*** a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, ~~lettera b)~~***lettere a), b) o c)***, e si verifica un'ulteriore interruzione durante la riprotezione, il diritto al risarcimento del passeggero ~~può configurarsi solo una volta~~***sarà mantenuto*** durante la ~~tratta verso la~~***riprotezione al punto di partenza iniziale o alla*** destinazione finale. **[Em. 108]**

4 bis. ***La compensazione di cui al paragrafo 1 è pagata mediante trasferimento bancario elettronico al conto indicato dal passeggero al momento della presentazione della richiesta. Il vettore aereo operativo e il passeggero che presenta la richiesta possono concordare, su un supporto durevole, che la compensazione pecuniaria sia pagata solo con carta di credito o in contanti.*** **[Em. 109]**

4 ter. ***Incombe al vettore aereo operativo stabilire quando e come il passeggero ha accettato l'accordo relativo alla forma di pagamento della compensazione di cui al paragrafo 4 bis del presente articolo.*** **[Em. 110]**

5. Le richieste di compensazione pecuniaria di cui al presente articolo sono presentate dal passeggero ***utilizzando il modulo comune precompilato inviato dal vettore aereo operativo*** entro ~~sei mesi~~***un anno*** dalla data ~~effettiva di partenza indicata sul biglietto del passeggero~~***in cui è stato effettuato il volo o in cui esso era previsto***. Entro ~~14~~***sette*** giorni ~~di calendario~~***lavorativi*** dalla presentazione della richiesta, il vettore aereo operativo paga la compensazione pecuniaria oppure fornisce al passeggero una giustificazione per il mancato pagamento della compensazione pecuniaria conformemente all'articolo 5, paragrafo 5, ***o all'articolo 6, paragrafo 6, e all'articolo 6 quater,*** corredata, se del caso, di una spiegazione chiara e motivata riguardo a circostanze eccezionali. ~~Laddove il gestore aeroportuale attivi il proprio piano di emergenza, tale termine può essere prorogato fino a 30 giorni di calendario.~~ **[Em. 111]**

Ove il vettore aereo operativo non paga la compensazione pecuniaria richiesta, il passeggero può presentare un reclamo in conformità dell'articolo 16 bis.

6. ~~La compensazione pecuniaria è pagata in contanti o, previo accordo espresso dal passeggero in un documento firmato o tramite qualsiasi mezzo digitale su un supporto durevole, con altri mezzi.;~~ **[Em. 112]**

---

* ***Regolamento (UE) 2016/792 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativo agli indici dei prezzi al consumo armonizzati e all'indice dei prezzi delle abitazioni, e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 2494/95 del Consiglio (GU L 135 del 24.5.2016, pag. 11).";***

9) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8
Diritto al rimborso o alla riprotezione

1. In caso di un'interruzione, ***il vettore aereo operativo offre*** ai passeggeri ~~è offerta gratuitamente la scelta fra le seguenti opzioni~~***, senza alcuna ulteriore considerazione e*** alle condizioni di cui agli articoli 4, 5, 6 o 6 ter e al presente articolo***, la scelta tra le seguenti opzioni, che saranno fornite a titolo gratuito***: **[Em. 113]**

a) il rimborso automatico ***a seguito del completamento del modulo comune precompilato***, entro ~~14~~***sette*** giorni ~~di calendario~~***lavorativi*** dalla ~~data di partenza~~***richiesta del passeggero*** del volo che ha subito interruzioni ~~indicata~~***indicato*** sul biglietto del passeggero, ~~in contanti o, previo accordo espresso~~***esclusivamente mediante trasferimento bancario elettronico, rimborso sulla carta di credito o versamento sul conto indicato*** dal passeggero ~~in un documento firmato o tramite qualsiasi altro mezzo digitale su un supporto durevole, con altri mezzi~~***avente diritto***, del costo integrale dei biglietti, per la parte o le parti di tratta o di tratte non effettuate e per la parte o le parti di tratta o di tratte già effettuate se il volo risulta inutile ai fini dei programmi di viaggio originari del passeggero, nonché, se del caso, un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile dopo l'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero o, con l'accordo del passeggero, prima di tale orario. **[Em. 114]**

b) il proseguimento della tratta del passeggero***, a condizioni di trasporto comparabili,*** mediante la riprotezione del passeggero verso la sua destinazione finale, non appena possibile dopo l'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero o, con l'accordo del passeggero, prima di tale orario; ~~oppure~~***o*** **[Em. 115]**

c) la riprotezione***, a condizioni di trasporto comparabili,*** verso la destinazione finale in una data successiva di gradimento del passeggero, a seconda della disponibilità di posti. **[Em. 116]**

Il vettore aereo operativo fornisce le informazioni ai passeggeri a norma del presente articolo in modo chiaro e inequivocabile per via elettronica e su richiesta del passeggero con altri mezzi, ad esempio in formato cartaceo. **[Em. 117]**

~~Laddove il gestore aeroportuale attivi il proprio piano di emergenza conformemente all'articolo 10 bis, il termine di cui alla lettera a) del presente paragrafo può essere prorogato fino a 30 giorni di calendario;~~ **[Em. 118]**

2. Affinché il passeggero possa raggiungere non appena possibile la sua destinazione secondo quanto determinato al paragrafo 1 ***e in un tempo di percorrenza totale quanto più ragionevolmente possibile vicino al tempo di percorrenza totale previsto del volo iniziale***, il vettore aereo operativo, in funzione della disponibilità e purché siano rispettate le condizioni di trasporto comparabili specificate nel contratto di trasporto aereo, offre al passeggero almeno una delle seguenti opzioni alternative affinché questi possa considerarle e possa esprimere il suo accordo al riguardo in un documento firmato o tramite qualsiasi altro mezzo digitale su un supporto durevole: **[Em. 119]**

a) un volo o voli in coincidenza che seguono la stessa rotta specificata nel contratto di trasporto aereo;

b) una rotta diversa~~, anche da o verso~~ ***tra gli stessi*** aeroporti ~~alternativi rispetto all'aeroporto indicato nel contratto di trasporto aereo, nel qual caso il vettore aereo operativo si fa carico delle spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto indicato nel contratto di trasporto aereo all'aeroporto alternativo o dall'aeroporto alternativo all'aeroporto~~***di partenza e di arrivo, come*** indicato nel contratto di trasporto aereo; **[Em. 120]**

b bis) una riprotezione da o verso aeroporti alternativi rispetto agli aeroporti indicati nel contratto di trasporto aereo, nel qual caso il vettore aereo operativo si fa carico delle spese di trasferimento del passeggero tra l'aeroporto indicato nel contratto di trasporto aereo e l'aeroporto alternativo; **[Em. 121]**

c) l'utilizzo di servizi di un altro vettore aereo; oppure

d) laddove appropriato per la distanza da percorrere, l'utilizzo di un altro modo di trasporto.

In caso di riprotezione con un altro modo di trasporto o con un altro vettore aereo, il vettore aereo operativo rimane responsabile dell'informazione, dell'assistenza e della riprotezione solo fino alla partenza di tale servizio di riprotezione. Il vettore aereo operativo rimane responsabile della compensazione pecuniaria per il ritardo all'arrivo alla destinazione finale a norma dell'articolo 7. Il vettore che gestisce il servizio di riprotezione è responsabile di tutti gli altri diritti connessi a tale servizio conformemente al diritto dell'Unione applicabile in materia di diritti dei passeggeri per tale modo di trasporto. **[Em. 122]**

3. Se un passeggero ha informato il vettore aereo operativo della sua scelta di proseguire la tratta conformemente al paragrafo 1, lettera b), e al paragrafo 4, e se il vettore aereo operativo non ha offerto entro tre ore una riprotezione ***a condizioni di trasporto comparabili***, il passeggero può organizzare la propria riprotezione, conformemente al paragrafo 2. ***Se sceglie di organizzare la propria riprotezione, il passeggero ne informa il vettore aereo operativo. Il passeggero ha il diritto di rifiutare le opzioni di riprotezione se esse non prevedono condizioni di trasporto comparabili e, in tal caso, conserva i suoi diritti all'assistenza di cui all'articolo 9, in attesa della riprotezione.*** **[Em. 123]**

In caso di cancellazione, il primo comma si applica a decorrere dall'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero.

Nell'organizzare la propria riprotezione, i passeggeri limitano le spese a quelle necessarie, ragionevoli e adeguate. Il vettore aereo operativo rimborsa le spese non superiori al 400 % del costo integrale del biglietto o dei biglietti sostenute dal passeggero entro ~~14~~***sette*** giorni ~~di calendario~~***lavorativi*** dalla presentazione della richiesta. ~~Laddove il gestore aeroportuale attivi il proprio piano di emergenza, tale termine può essere prorogato fino a 30 giorni di calendario.~~ **[Em. 124]**

4. Il passeggero può scegliere tra il rimborso in conformità del paragrafo 1, lettera a), o la riprotezione in una data successiva in conformità del paragrafo 1, lettera c), fino al momento in cui il passeggero accetta l'offerta del vettore aereo operativo di riproteggerlo non appena possibile in conformità del paragrafo 1, lettera b), oppure fino al momento in cui il passeggero decide di organizzare la propria riprotezione in conformità del paragrafo 3.

Il passeggero informa il vettore aereo operativo della sua scelta.;

4 bis. Il vettore aereo operativo fornisce le informazioni ai passeggeri a norma del presente articolo in modo chiaro e inequivocabile per via elettronica e su richiesta del passeggero con altri mezzi, ad esempio in formato cartaceo. L'onere della prova relativo alla scelta del passeggero incombe al vettore aereo operativo. A tal fine, il vettore aereo operativo provvede inoltre affinché la scelta effettuata dal passeggero a norma del presente articolo sia confermata mediante un documento firmato o qualsiasi mezzo digitale su un supporto durevole."; **[Em. 125]**

10) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"Articolo 9
Diritto ad assistenza

1. ~~In caso di un'interruzione e fatte salve le condizioni di cui agli articoli 4, 5, 6, 6 bis e 6 ter e~~***Quando è fatto riferimento*** al presente articolo~~, e quando i tempi di attesa per il volo o il trasporto alternativo si protraggono per almeno due ore~~, ai passeggeri sono offerti gratuitamente: **[Em. 126]**

a) un ristoro ogni due ore di attesa;

b) un pasto dopo tre ore e successivamente ogni cinque ore di attesa con un massimo di tre pasti al giorno;

c) ~~messaggi di testo~~ accesso a internet e due telefonate.
[Em. 127]

Il vettore aereo operativo può limitare o rifiutare l'assistenza fornita ai sensi del primo comma qualora la relativa fornitura provochi un ulteriore ritardo per la partenza del volo in ritardo o la riprotezione, ivi compresa la partenza del trasporto alternativo.

2. Inoltre, qualora nell'attesa del volo o del trasporto alternativo siano necessari uno o più pernottamenti, ai passeggeri sono offerti gratuitamente:

a) la sistemazione in albergo;

b) il trasporto dall'aeroporto all'albergo di sistemazione e il ritorno dallo stesso.

3. Il vettore aereo operativo può utilizzare buoni per adempiere agli obblighi di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), e al paragrafo 2. I buoni forniti in conformità del paragrafo 1 sono utilizzabili in tutti i negozi che offrono alimenti e ristoro nell'aeroporto in cui i passeggeri interessati sono rimasti a terra, a bordo del loro volo e, se del caso, presso la sistemazione prevista a norma del paragrafo 2, lettera a). ***Può essere fornito un buono a norma del paragrafo 2, lettera a), solo se il vettore aereo operativo ha prenotato in anticipo una stanza per il passeggero interessato.*** **[Em. 128]**

4. Qualora il vettore aereo operativo non adempia agli obblighi di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, i passeggeri interessati possono organizzarsi autonomamente. Il vettore aereo che opera il volo oggetto di interruzioni rimborsa le spese sostenute dai passeggeri entro 14 giorni di calendario dalla presentazione della richiesta di rimborso, nella misura in cui le spese sostenute sono necessarie, ragionevoli e proporzionate alla durata dell'attesa e ai costi per ***la sistemazione,*** il ristoro e i pasti nella zona dell'aeroporto o nella zona della sistemazione ove i passeggeri sono rimasti a terra. ***Nel caso in cui il vettore aereo non offra la sistemazione in albergo entro tre ore, il passeggero ha il diritto di provvedere in proprio alla sistemazione ed essere rimborsato dal vettore aereo su presentazione della ricevuta corrispondente, entro sette giorni lavorativi.*** Laddove il gestore aeroportuale attivi il proprio piano di emergenza, tale termine può essere prorogato fino a ~~30~~***[...]*** giorni di calendario. ***L'importo rimborsabile arriva fino a un massimale per le spese di albergo indicato in un indice pubblicato dalla Commissione che riflette i prezzi negli Stati membri, in linea con i dati Eurostat moltiplicati per un coefficiente di 2, al fine di tenere conto della disponibilità limitata e dei prezzi nelle ore di punta e di incentivare l'offerta di una sistemazione tramite i vettori aerei operativi entro il termine di tre ore. Se il massimale moltiplicato per il coefficiente non è sufficiente per consentire al passeggero interessato di trovare una sistemazione adeguata, il diritto del passeggero di provvedere autonomamente alla sistemazione non esonera il vettore aereo operativo dall'obbligo di offrirla.*** **[Em. 129]**

5. In tutti gli aeroporti dell'Unione ***con un traffico commerciale di passeggeri,*** il gestore aeroportuale appronta meccanismi volti a garantire la messa a disposizione gratuita di acqua potabile e di stazioni di ricarica per i dispositivi elettronici, indipendentemente dall'ora del giorno, dal volo o dal terminal. **[Em. 130]**

6. Se l'interruzione è dovuta a circostanze eccezionali e non si sarebbe potuta evitare anche se il vettore aereo avesse adottato tutte le misure ragionevoli, il vettore aereo può limitare la sistemazione prevista in conformità del paragrafo 2, lettera a), a un massimo di tre pernottamenti.

7. Il passeggero che opta per il rimborso a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), mentre si trova al punto di partenza iniziale, o che sceglie la riprotezione in una data successiva a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), non beneficia più dei diritti all'assistenza a norma dei paragrafi 1 e 2, in relazione al volo in questione.";

11) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

“Articolo 10

Sistemazione in classe superiore o inferiore

1. Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe di trasporto superiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, non esige alcun pagamento supplementare.

2. Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe di trasporto inferiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, ~~fornisce al passeggero~~***lo stesso rimborsa***, senza richiesta ed entro ~~14~~***sette*** giorni ~~di calendario~~***lavorativi*** dalla sistemazione in classe inferiore, secondo le modalità di cui all'articolo 7, paragrafo 6~~, compensazione pecuniaria almeno equivalente~~: **[Em. 131]**

   a) ~~al 40~~***il 30*** % del prezzo del volo per ***tutte*** le tratte aeree pari o inferiori a ~~3 500~~***1 500*** km; o **[Em. 132]**

   b) ~~al 75~~***il 50*** % del prezzo del volo per ***tutte*** le tratte aeree ***intra-Unione*** superiori a ***1 500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1 500 e*** 3 500 km~~.~~***; o*** **[Em. 133]**

b bis) il 75 % del prezzo del volo per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b), compresi i collegamenti fra il territorio europeo degli Stati membri e le regioni ultraperiferiche francesi. **[Em. 134]**

3. Quando il prezzo del volo non è indicato sul biglietto, la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 2 è calcolata in base alla proporzione pertinente della distanza del volo in confronto alla distanza totale coperta dal contratto di trasporto aereo, calcolata conformemente all'articolo 7, paragrafo 3.

4. Il prezzo del volo di cui al presente articolo non comprende tasse e diritti indicati sul biglietto, a condizione che né l'obbligo di pagare tali tasse e diritti né il loro importo dipendano dalla classe di trasporto corrispondente al biglietto aereo acquistato.

5. Il presente articolo non si applica ai ~~vantaggi compresi in una tariffa superiore all'interno della stessa classe di trasporto~~***servizi accessori***, ad esempio posti a sedere specifici o pasti***, indipendenti dalla classe di trasporto e venduti separatamente***.”; **[Em. 135]**

12) è inserito l'articolo seguente:

“Articolo 10 bis
Piani di emergenza aeroportuale

1. In un aeroporto dell'Unione con un ***volume di*** transito annuo di passeggeri ~~superiore a 5~~***non inferiore a 4*** milioni di unità ***per almeno tre anni consecutivi***, il gestore aeroportuale assicura che le proprie operazioni e quelle dei fornitori di servizi aeroportuali essenziali, in particolare dei vettori aerei e dei prestatori di servizi di assistenza a terra, siano coordinate attraverso un adeguato piano di emergenza in vista di eventuali situazioni di molteplici cancellazioni, di molteplici ritardi dei voli, o entrambi, che portino ad un numero significativo di passeggeri rimasti a terra nell'aeroporto. Il piano di emergenza è elaborato per assicurare l'adeguata informazione dei passeggeri rimasti a terra e contiene disposizioni al fine di ridurre al minimo i tempi di attesa e i disagi. **[Em. 136]**

2. I piani di emergenza aeroportuale tengono conto delle esigenze particolari e individuali dei passeggeri di cui all'articolo 11.

3. Il piano di emergenza è elaborato in particolare con la partecipazione del comitato degli utenti di cui alla direttiva 96/67/CE del Consiglio*, e dei prestatori di servizi di assistenza a terra , e di altri fornitori di servizi aeroportuali essenziali***, inclusi i fornitori di servizi di assistenza speciale ai passeggeri con disabilità o ai passeggeri a mobilità ridotta. Il piano di emergenza è elaborato con la partecipazione delle autorità competenti, ove opportuno***. Il piano di emergenza contiene inoltre le informazioni di contatto della persona o delle persone designate dai vettori aerei che partecipano al comitato degli utenti al fine di rappresentarli in loco in caso di molteplici cancellazioni, di molteplici ritardi dei voli o entrambi. Il vettore aereo assicura che qualsiasi persona designata disponga dei mezzi necessari per assistere i passeggeri conformemente agli obblighi derivanti dal presente regolamento in caso di un'interruzione.
[Em. 137]

4. Il gestore aeroportuale comunica il piano di emergenza al comitato degli utenti di cui alla direttiva 96/67/CE e, su richiesta, all'organismo nazionale di applicazione ~~incaricato dell'attuazione del presente regolamento~~***designato*** a norma dell'articolo 16~~, paragrafo 1,~~***. L'organismo nazionale di applicazione monitora il rispetto delle prescrizioni*** del presente ~~regolamento~~***articolo da parte del gestore aeroportuale***. **[Em. 138]**

5. Uno Stato membro può decidere che un aeroporto non interessato dal paragrafo 1, situato nel suo territorio, debba adempiere gli obblighi stabiliti ai paragrafi da 1 a 4.

6. Negli aeroporti dell'Unione con un transito annuo di passeggeri che non raggiunge la soglia fissata al paragrafo 1 o che non sono interessati da una decisione di uno Stato membro ai sensi del paragrafo 5, il gestore aeroportuale adotta ogni misura ragionevole per coordinare gli utenti aeroportuali nonché per prendere accordi con i medesimi al fine di informare i passeggeri rimasti a terra nel caso di molteplici cancellazioni, ritardi molteplici dei voli, o entrambi, che portano a un numero significativo di passeggeri bloccati nell'aeroporto.

---

* Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).”;

13) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

“Articolo 11

Passeggeri con esigenze specifiche

-1. I diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta di cui al presente articolo lasciano impregiudicati i diritti di cui esse godono ai sensi del regolamento (CE) n. 1107/2006. **[Em. 139]**

1. Tutte le informazioni fornite ai passeggeri a norma del presente regolamento sono fornite in un formato accessibile.

2. Il presente articolo si applica alle persone con disabilità, alle persone a mobilità ridotta, ai lattanti, ai minori non accompagnati e alle donne in stato di gravidanza, purché al vettore aereo operativo siano state notificate le loro particolari esigenze di assistenza al più tardi nel momento in cui è annunciata l'interruzione. L'articolo si applica inoltre alle persone che necessitano di specifica assistenza medica, purché al vettore aereo operativo siano state notificate le loro esigenze di specifica assistenza medica al più tardi al momento della registrazione. I vettori aerei operativi possono richiedere una prova di tali esigenze.

Si considera che tale notifica riguardi tutte le tratte nell'ambito di un contratto di trasporto aereo.

3. ~~Al più tardi al momento della registrazione, e a seconda della disponibilità di posti,~~***Il vettore aereo offre a titolo gratuito a*** qualsiasi persona che accompagna le persone di cui al paragrafo 2 o che accompagna un minore ~~è offerta, a titolo gratuito,~~***nell'ambito dello stesso contratto di trasporto aereo*** la possibilità di sedersi in un posto adiacente a tale persona o minore. ***Qualora non siano disponibili posti adiacenti, il vettore aereo si adopera per aiutare l'accompagnatore o gli accompagnatori a trovare posti adiacenti.*** **[Em. 140]**

4. All'imbarco, i vettori aerei operativi danno la precedenza alle persone di cui al paragrafo 2 e ai loro eventuali accompagnatori o cani da assistenza riconosciuti***, come pure ai bambini in carrozzina o passeggino e al loro accompagnatore***. **[Em. 141]**

4 bis. ***I vettori aerei operativi garantiscono, senza costi aggiuntivi, che i neonati e i bambini che necessitano di una carrozzina o di un passeggino possano usufruirne fino alla porta d'imbarco o al portellone dell'aeromobile e che siano messi a loro disposizione una carrozzina o un passeggino al portellone dell'aeromobile, a meno che non vi siano vincoli di sicurezza, di capacità o di tipo operativo.*** **[Em. 142]**

4 ter. ***Laddove l'aeroporto non adempia agli obblighi di cui agli articoli 7 e 8 del regolamento (CE) n. 1107/2006 e conseguentemente le persone con disabilità, le persone a mobilità ridotta o i minori non accompagnati perdano il loro volo, il vettore aereo è responsabile della compensazione pecuniaria, della riprotezione e dell'assistenza di detti passeggeri a norma degli articoli 7, 8 e 9 del presente regolamento. Entro ... [data di applicazione del presente regolamento modificativo], la Commissione definisce nel dettaglio le disposizioni per l'applicazione delle rispettive responsabilità del vettore aereo e del gestore aeroportuale e i mezzi di ricorso, mediante un atto di esecuzione a norma dell'articolo 16 ter quinquies del presente regolamento. Il presente atto di esecuzione non pregiudica le responsabilità del vettore aereo in materia di compensazione pecuniaria, riprotezione e assistenza ai passeggeri a norma del presente paragrafo.*** **[Em. 143]**

5. Nell'applicare la riprotezione e l'assistenza conformemente agli articoli 8 e 9, il vettore aereo operativo presta particolare attenzione alle esigenze delle persone di cui al paragrafo 2. I vettori aerei forniscono la riprotezione e l'assistenza a tali persone nonché ai loro eventuali accompagnatori o cani da assistenza riconosciuti quanto prima possibile.

6. L'articolo 9, paragrafo 6, non si applica al passeggero di cui al paragrafo 2 né ai suoi eventuali accompagnatori o cani da assistenza riconosciuti.;”

13 bis) è inserito l'articolo seguente:

“Articolo 11 bis
Diritto a un effetto personale e al bagaglio a mano

1. I passeggeri hanno sempre diritto di portare a bordo un effetto personale, come una borsa piccola, una borsa a mano, uno zaino o una borsa per computer portatile, a condizione che possa essere riposto in modo sicuro sotto il sedile di fronte al passeggero. I vettori aerei non addebitano al passeggero alcun supplemento o costo aggiuntivo oltre al prezzo del biglietto per questo effetto personale. È obbligatorio che i vettori forniscano informazioni chiare, trasparenti e facilmente accessibili sui requisiti di peso e dimensioni dell'effetto personale al momento della prenotazione e dopo il completamento della stessa, garantendo che i passeggeri siano pienamente informati prima del viaggio.

2. ***I passeggeri hanno sempre il diritto di portare a bordo un bagaglio a mano. Il bagaglio a mano con le dimensioni massime di 100 cm (somma di lunghezza, larghezza e altezza) e il peso massimo di 7 kg non è soggetto a supplemento sul prezzo del biglietto aereo. I vettori aerei possono applicare disposizioni diverse per quanto riguarda i bagagli a mano aggiuntivi o più grandi.***

   Il bagaglio a mano può essere riposto nella cabina dell'aeromobile (come bagaglio di cabina) o nella stiva dell'aeromobile. Il vettore può rifiutare di ammettere il bagaglio a mano a bordo solo per motivi di sicurezza connessi al peso o alle dimensioni del bagaglio in relazione alle caratteristiche dell'aeromobile.

   I vettori aerei forniscono informazioni chiare, trasparenti e facilmente accessibili sui requisiti di peso e dimensioni del bagaglio a mano al momento della prenotazione e dopo il completamento della stessa, garantendo che i passeggeri siano pienamente informati prima del viaggio.

3. Nel caso in cui un effetto personale o un bagaglio a mano sia lasciato nella cabina dell'aeromobile, i vettori aerei operativi e contrattuali stabiliscono in anticipo quale parte è responsabile del trattamento di eventuali richieste successive. Al termine della prenotazione, il vettore aereo responsabile designato informa automaticamente i passeggeri in merito alla procedura di recupero degli effetti personali o del bagaglio a mano dimenticati. Tali informazioni sono comunicate in modo chiaro ed esaustivo e comprendono le informazioni di contatto elettronico, i moduli applicabili e qualsiasi altro dato pertinente necessario al passeggero per avviare la richiesta.";
[Em. 144]

13 ter) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 11 bis bis
Diritto al trasferimento di un biglietto in caso di decesso del passeggero interessato o di un familiare stretto

1. ***In caso di decesso del passeggero interessato o di un familiare stretto, è consentito il trasferimento di un biglietto a un'altra persona. Il passeggero interessato dalla perdita o la persona che si occupa degli affari del passeggero deceduto può chiedere il trasferimento del biglietto su presentazione di idonea documentazione giustificativa, su supporto durevole.***
2. ***I vettori aerei, gli operatori o gli intermediari sono tenuti a gestire tali richieste a condizioni eque e trasparenti.***
3. ***Laddove sia presentata almeno 72 ore prima del volo e previa presentazione di adeguata documentazione giustificativa su supporto durevole, tale richiesta è in ogni caso considerata ragionevole e non è soggetta ad alcun costo aggiuntivo.***

4. ***Se tale richiesta è presentata nelle 72 ore precedenti la partenza del volo e su presentazione di un'adeguata documentazione giustificativa su supporto durevole, il vettore aereo o l'intermediario informa il cedente di eventuali spese sostenute. Tali spese devono essere ragionevoli e non devono superare il costo effettivo sostenuto dal vettore o dall'intermediario per il trasferimento del biglietto.";*** **[Em. 145]**

13 quater) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 11 ter
Registrazione

1. ***I passeggeri hanno il diritto di effettuare la registrazione online o in aeroporto senza incorrere in oneri aggiuntivi. A tale scopo, i vettori aerei possono fornire terminali automatici per la registrazione in aeroporto al fine di agevolare la procedura di registrazione.***

2. I passeggeri hanno il diritto di scegliere, a loro discrezione, di utilizzare una carta d'imbarco in formato cartaceo o in formato digitale."; **[Em. 146]**

14) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

"Articolo 12
Ulteriori diritti

1. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri riconosciuti da altri atti giuridici, compresa la direttiva (UE) 2015/2302, salvo diversamente disposto dal presente articolo.

Le compensazioni pecuniarie concesse a norma dell'articolo 7 o dell'articolo 10, paragrafo 2, del presente regolamento sono detratte dai risarcimenti o dalla riduzione di prezzo concessi a norma di altri atti giuridici, quale la direttiva (UE) 2015/2302, se i diritti per i quali la compensazione pecuniaria o la riduzione di prezzo è concessa tutelano il medesimo interesse o hanno lo stesso obiettivo. Analogamente, la compensazione pecuniaria o la riduzione di prezzo concesse a norma di altri atti giuridici, quali la direttiva (UE) 2015/2302, sono detratte dai risarcimenti concessi a norma dell'articolo 7 o dell'articolo 10, paragrafo 2, del presente regolamento, se i diritti ai fini per cui la compensazione pecuniaria o la riduzione di prezzo è concessa tutelano il medesimo interesse o hanno lo stesso obiettivo.

Fatto salvo il diritto di regresso o rimborso di un organizzatore di pacchetti turistici a norma dell'articolo 22 della direttiva (UE) 2015/2302 e fatto salvo l'articolo 13 del presente regolamento, nonché in deroga all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), se il volo fa parte di un contratto di pacchetto turistico quale definito all'articolo 3, punto 3), della direttiva (UE) 2015/2302, i passeggeri non hanno diritto al rimborso a norma del presente regolamento nella misura in cui un diritto corrispondente deriva dalla direttiva (UE) 2015/2302.

2. Fatti salvi principi e norme pertinenti del diritto nazionale, inclusa la giurisprudenza, il paragrafo 1 non si applica ai volontari secondo le condizioni previste all'articolo 4, paragrafo 2.

3. Se al passeggero è già stato versato un risarcimento o un rimborso a norma della legislazione di un paese terzo, il relativo importo è detratto dall'importo della compensazione pecuniaria o di un rimborso concessi a norma del presente regolamento.”;

14 bis) è inserito l'articolo seguente:

“Articolo 12 bis

Correzione di errori ortografici

1. ***Il vettore aereo operativo, al ricevimento di una richiesta presentata al più tardi 48 ore prima dell'orario di partenza previsto, corregge gli errori di ortografia nel nome di un passeggero o aggiorna il nome di un passeggero in caso di modifica amministrativa. Tale correzione o aggiornamento è effettuato gratuitamente almeno una volta.***
2. ***La richiesta di cui al paragrafo 1 può essere presentata da:***
   a) ***un passeggero in relazione al nome di tale passeggero o al nome di qualsiasi passeggero il cui biglietto faccia parte dello stesso contratto di trasporto aereo del biglietto del passeggero che presenta la richiesta;***
   b) ***un intermediario in relazione al nome di un passeggero per il quale l'intermediario ha effettuato la prenotazione.***

Qualsiasi correzione o aggiornamento effettuato a norma del paragrafo 1 non può costituire un trasferimento del biglietto dal passeggero a un'altra persona."; **[Em. 147]**

15) l'articolo 13 è sostituito dal seguente:

"Articolo 13
Diritto ad azioni di regresso

Qualora il vettore aereo operativo paghi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso o del diritto nazionale può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto dell'Unione o nazionale 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.";*** **[Em. 148]**

16) l'articolo 14 è sostituito dal seguente:

“Articolo 14
Obblighi di informare i passeggeri

1. Il vettore aereo operativo ~~inserisce nel suo~~***e l'intermediario inseriscono nel proprio*** sito web o nella ~~sua~~***propria*** applicazione mobile***, in maniera accessibile e inequivocabile,*** una nota informativa che specifica i diritti a norma del presente regolamento, ~~compresa la~~***comprese le informazioni sulla*** procedura concernente il trattamento dei reclami. ***Al fine di soddisfare il presente requisito, il vettore aereo operativo può utilizzare una sintesi delle disposizioni del presente regolamento elaborata e messa a disposizione del pubblico dalla Commissione in tutte le lingue ufficiali dell'Unione.*** **[Em. 149]**

2. Quando offrono biglietti per voli o coincidenze, e prima dell'acquisto ***di tali voli***, i vettori aerei e gli intermediari informano il passeggero in merito a quanto segue:

a) il tipo di biglietto o biglietti offerti, in particolare se al biglietto o ai biglietti si applica un contratto di trasporto aereo unico o una combinazione di contratti di trasporto aereo distinti;

b) i diritti e gli obblighi del passeggero, del vettore aereo operativo e dell'intermediario a norma del presente regolamento, in un allegato del contratto di trasporto aereo, compresa la procedura di rimborso;

b bis) i servizi turistici di base e i supplementi di prezzo facoltativi;

c) il termine e la procedura con cui il passeggero può chiedere la modifica del nome secondo quanto precisato all'articolo 4, paragrafo 6, senza alcun onere aggiuntivo; e

d) i termini e le condizioni del contratto di trasporto aereo.

~~Al fine di soddisfare l'obbligo di informazione di cui al primo comma, lettera b), il vettore aereo e l'intermediario possono utilizzare una sintesi delle disposizioni del presente regolamento elaborata e messa a disposizione del pubblico dalla Commissione in tutte le lingue ufficiali dell'Unione.~~ **[Em. 150]**

~~3.~~ ~~Un intermediario o un vettore aereo che vende biglietti cui si applica una combinazione di contratti di trasporto aereo comunica al passeggero, prima dell'acquisto, che ai biglietti si applicano contratti di trasporto aereo distinti e che i diritti ai sensi degli articoli 7, 8 e 9, relativi alla compensazione pecuniaria, al rimborso, alla riprotezione o all'assistenza in caso di perdita di un volo successivo o di voli successivi non si applicano nell'ambito di un contratto di trasporto aereo distinto. Tali informazioni sono fornite in modo chiaro al momento della vendita dei biglietti.~~

~~I vettori aerei e gli intermediari forniscono le informazioni a norma del presente paragrafo nella lingua del contratto di trasporto aereo e in una lingua utilizzata a livello internazionale su un supporto durevole.~~ **[Em. 151]**

4. Il gestore aeroportuale ~~provvede~~***e il vettore aereo operativo provvedono*** affinché ai banchi di accettazione (compresi i terminali automatici per la registrazione)***, sui siti web*** e alla porta di imbarco sia affisso in modo ~~chiaro~~***chiaramente visibile ai passeggeri*** il testo seguente: "In caso di negato imbarco o di volo cancellato o ritardato di almeno due ore ***alla partenza, o di più di tre ore all'arrivo alla destinazione finale***, rivolgersi al banco di accettazione o alla porta di imbarco per ottenere la nota informativa che elenca i diritti del passeggero, in particolare in materia di rimborso o riprotezione, di assistenza e di eventuale compensazione". Tale testo è redatto almeno nella lingua o nelle lingue del luogo dove è situato l'aeroporto e in una lingua utilizzata a livello internazionale. ***Il gestore aeroportuale e il vettore aereo operativo provvedono inoltre affinché ai banchi di accettazione, accanto al testo, sia esposto un codice QR o qualsiasi altro mezzo tecnico per accedere all'applicazione mobile della Commissione sui diritti dei passeggeri contenente una sintesi del presente regolamento.*** A tal fine, i gestori aeroportuali collaborano con i vettori aerei operativi.~~;~~ **[Em. 152]**

4 bis. ***Al momento della prenotazione, i vettori aerei operativi forniscono ai passeggeri informazioni sulle procedure di trattamento dei reclami e sui termini corrispondenti di cui all'articolo 15 bis bis. Le informazioni sul trattamento dei reclami sono accessibili anche sui siti web e sulle applicazioni dei vettori aerei e degli intermediari e sono comunicate nell'e-mail che notifica ai passeggeri qualsiasi evento che possa dare origine ai diritti sanciti dal presente regolamento.*** **[Em. 153]**

4 ter. ***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, al fine di prestare loro assistenza e di intervenire immediatamente in caso di cancellazione o ritardo di voli, imbarco negato o perdita o ritardo di bagagli. Tali punti di contatto sono disponibili durante gli orari operativi dei vettori aerei e fino allo sbarco dell'ultimo passeggero dall'ultimo aereo, nonché per il tempo ragionevolmente necessario per espletare le formalità doganali e di controllo dei passaporti, ritirare i bagagli registrati e raggiungere senza fretta il punto di contatto designato al fine di assistere i passeggeri, fra l'altro, in relazione a rimborsi, riprotezioni e riprenotazioni nonché per registrare i loro reclami.*** **[Em. 154]**

4 quater. 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 della carta d'imbarco. **[Em. 155]**

4 quinquies. In caso di qualsiasi interruzione di viaggio che dia luogo ai diritti previsti dal presente regolamento, il vettore aereo operativo informa integralmente quanto prima i passeggeri interessati e fornisce loro un avviso contenente le regole in materia di rimborso, riprotezione, compensazione pecuniaria e assistenza conformemente al presente regolamento, comprese le informazioni sulle eventuali limitazioni a norma dell'articolo 9, paragrafo 4. Se del caso, il vettore aereo operativo invia inoltre al passeggero il modulo comune precompilato a norma dell'articolo 15 bis. Ai passeggeri vengono inoltre fornite per iscritto le informazioni occorrenti per prendere contatto con l'organismo nazionale di applicazione o con altri organismi designati ai sensi dell'articolo 16. **[Em. 156]**

4 sexies. I vettori aerei e gli intermediari, ove pertinente, forniscono le informazioni a norma del presente articolo nella lingua del contratto di trasporto aereo e in una lingua utilizzata a livello internazionale su un supporto durevole. **[Em. 157]**

4 septies.Le informazioni per i passeggeri e la corrispondenza con questi ultimi a norma del presente regolamento sono fornite per via elettronica, ove tecnicamente possibile. Qualora le informazioni siano fornite mediante tali mezzi, i vettori aerei e gli intermediari provvedono affinché tutta la corrispondenza scritta, comprese la data e l'ora di tale corrispondenza, possa essere conservata per un uso futuro. L'onere della prova del fatto che al passeggero sono state fornite le informazioni necessarie e del momento in cui ciò è avvenuto spetta ai vettori aerei e agli intermediari. Tutti i mezzi di comunicazione consentono al passeggero di contattare rapidamente e gratuitamente i vettori aerei e gli intermediari e di comunicare in modo efficace. **[Em. 158]**

4 octies. Per quanto concerne i non vedenti o gli ipovedenti, le persone con disabilità cognitive o intellettive e le persone a mobilità ridotta, il presente articolo si applica facendo ricorso a mezzi alternativi e accessibili adeguati. **[Em. 159]**

4 nonies. Il gestore aeroportuale assicura che le informazioni generali sui diritti dei passeggeri siano affisse 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 in caso di ritardi e interruzioni relative al volo, come la cancellazione del volo, e ai propri diritti in relazione a tali ritardi e interruzioni, nonché 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. **[Em. 160]**

4 decies. In caso di cancellazione o ritardo alla partenza, il vettore aereo operativo informa i passeggeri della situazione, compresa la causa dell'interruzione, 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 di [*regolamento in materia di applicazione], qualora il biglietto sia stato acquistato da un intermediario. **[Em. 161]**

4 undecies. I vettori aerei e gli intermediari forniscono assistenza telefonica accessibile ed efficace a tutti i passeggeri che hanno prenotato un volo; in caso di interruzioni del volo, detto servizio di assistenza telefonica fornisce informazioni e propone soluzioni alternative e il costo della chiamata non supera in nessun caso il costo di una chiamata locale. **[Em. 162]**

4 duodecies. 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 pecuniaria e/o all'assistenza ai sensi del presente regolamento."; **[Em. 163]**

17) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 15 bis
Reclami al vettore aereo o all'intermediario

1. Ogni vettore aereo e ~~ogni~~ intermediario istituisce un meccanismo per il trattamento dei reclami relativi ai diritti e agli obblighi contemplati dal presente regolamento nei rispettivi ambiti di responsabilità. ~~Essi provvedono a rendere disponibili le loro informazioni di contatto nella lingua del contratto di trasporto aereo e in una lingua utilizzata a livello internazionale. Informazioni dettagliate sulla procedura di trattamento dei reclami sono accessibili al pubblico, anche in un formato accessibile alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta. Essi comunicano inoltre ai passeggeri, in modo chiaro, le informazioni di contatto dell'organismo o degli organismi designati dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 16 e dell'organismo o degli organismi responsabili della risoluzione extragiudiziale delle controversie ai sensi dell'articolo 16 bis quater e, se del caso, le rispettive responsabilità. Tali informazioni sono disponibili nella lingua o nelle lingue ufficiali degli Stati membri in cui il vettore aereo e l'intermediario sono operativi.~~ **[Em. 164]**

2. ~~Quando~~ I passeggeri ~~presentano~~***possono presentare*** un reclamo ~~utilizzando il meccanismo~~***a qualsiasi vettore aereo o intermediario in relazione ai rispettivi ambiti di responsabilità attraverso i meccanismi*** di cui al paragrafo 1~~,~~***.*** Tale reclamo è presentato entro ~~sei mesi dall'interruzione cui si riferisce. Entro 30 giorni di calendario dalla presentazione del reclamo, il vettore aereo o l'intermediario a cui è rivolto il reclamo fornisce una risposta motivata oppure, in casi eccezionali debitamente giustificati, informa il passeggero che quest'ultimo riceverà una risposta definitiva entro un termine inferiore a due mesi~~***un anno*** dalla data ~~di presentazione del reclamo. La risposta contiene inoltre, qualora non sia stato possibile risolvere la controversia, le informazioni di contatto pertinenti dell'organismo o degli organismi designati ai sensi dell'articolo 16 o dell'organismo o degli organismi responsabili della risoluzione extragiudiziale delle controversie ai sensi dell'articolo 16 bis, tra cui l'indirizzo postale, il sito web e l'indirizzo di posta elettronica di tale organismo o di tali organismi~~***in cui il volo è partito o sarebbe dovuto partire***. **[Em. 165]**

2 bis. Se invoca il verificarsi di circostanze eccezionali, il vettore aereo nella risposta illustra al passeggero le circostanze specifiche della cancellazione o del ritardo. Il vettore aereo indica inoltre di aver adottato tutte le misure ragionevoli per evitare la cancellazione o il ritardo. **[Em. 166]**

2 ter. L'onere della prova riguardante la comunicazione delle informazioni necessarie ai passeggeri è a carico del vettore aereo e dell'intermediario. **[Em. 167]**

3. ~~La presentazione di reclami da parte dei passeggeri mediante il meccanismo di cui al paragrafo 1 non pregiudica il loro diritto di presentare controversie per la risoluzione extragiudiziale ai sensi dell'articolo 16 bis quater o di chiedere un risarcimento attraverso un procedimento giudiziario nei termini di prescrizione previsti dal diritto nazionale~~***Il destinatario conferma al passeggero di aver ricevuto il reclamo entro sette giorni lavorativi dal ricevimento. Entro due mesi dal ricevimento del reclamo, il destinatario fornisce una risposta motivata al passeggero. Qualora il destinatario non dovesse comunicare detta risposta entro il termine dei due mesi, si presume che abbia accolto le istanze del passeggero***.~~;~~ **[Em. 168]**

3 bis. ***Nella risposta motivata, il destinatario comunica inoltre al passeggero, in modo chiaro, le informazioni di contatto dell'organismo o degli organismi designati dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 16 e dell'organismo o degli organismi responsabili della risoluzione extragiudiziale delle controversie ai sensi dell'articolo 16 bis e, se del caso, le rispettive responsabilità.*** **[Em. 169]**

3 ter. ***Se invoca il verificarsi di circostanze eccezionali, il vettore aereo nella risposta illustra al passeggero le circostanze specifiche che hanno portato alla cancellazione o al ritardo. Il vettore aereo dimostra inoltre di aver adottato tutte le misure ragionevoli per evitare la cancellazione o il ritardo.*** **[Em. 170]**

3 quater. L'onere della prova riguardante la comunicazione delle informazioni necessarie ai passeggeri è a carico del vettore aereo e dell'intermediario."; **[Em. 171]**

18) l'articolo 16 è sostituito dal seguente:

“Articolo 16

Designazione degli organismi nazionali di applicazione **[Em. 172]**

1. Ogni Stato membro designa uno o più organismi ~~nazionali di applicazione~~ responsabili dell'applicazione ~~del~~***degli obblighi stabiliti nel*** presente regolamento ~~per quanto riguarda le tratte da o verso gli aeroporti situati nel proprio territorio. Gli Stati membri informano la Commissione circa l'organismo o gli organismi designati a norma del presente paragrafo.~~ **[Em. 173]**

2. ~~L'~~***Quanto a organizzazione, decisioni di finanziamento, struttura giuridica e processo decisionale, ciascun*** 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~~***è indipendente da qualsiasi vettore aereo, gestore aeroportuale e intermediario o altri interessi commerciali***. **[Em. 174]**

2 bis. Gli Stati membri informano la Commissione circa l'organismo o gli organismi designati a norma del presente articolo e circa le relative responsabilità, comprese eventuali modifiche apportate al riguardo. La Commissione e l'organismo o gli organismi designati pubblicano tali informazioni sui loro siti web. **[Em. 175]**

~~3. I passeggeri possono segnalare le presunte violazioni del presente regolamento all'organismo nazionale di applicazione. L'organismo nazionale di applicazione può compiere indagini riguardo le presunte violazioni segnalate e decidere di intraprendere azioni applicative in base alle informazioni contenute nelle segnalazioni ricevute.~~ **[Em. 176]**

~~4. Le sanzioni stabilite dagli Stati membri per le violazioni del presente regolamento sono effettive, proporzionate e dissuasive. In particolare, tali sanzioni sono sufficienti per fornire ai vettori e agli intermediari un incentivo finanziario a conformarsi in modo coerente al presente regolamento.~~ **[Em. 177]**

~~5.~~ ~~Entro ... [sei anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo] e successivamente ogni cinque anni, gli organismi nazionali di applicazione pubblicano sui loro siti web una relazione sulle proprie attività e sulle azioni applicative e i relativi risultati, comprese le sanzioni comminate. Tali relazioni sono altresì trasmesse alla Commissione.~~ **[Em. 178]**

6. I vettori aerei operativi e gli intermediari comunicano agli organismi nazionali di applicazione le informazioni di contatto richieste della persona o delle persone o di un organismo designato per agire e ricevere i documenti emessi dall'organismo o dagli organismi nazionali di applicazione per loro conto e in modo permanente, nello Stato membro in cui operano, in relazione a materie disciplinate dal presente regolamento. Gli organismi nazionali di applicazione possono scambiarsi tali informazioni ai fini dell'applicazione del presente regolamento.;";

18 bis) è inserito l'articolo seguente:

“Articolo 16 -bis

Compiti in materia di applicazione

1. ***L'organismo nazionale di applicazione vigila attentamente sull'osservanza del presente regolamento e adotta le misure necessarie per assicurare il rispetto dei diritti dei passeggeri.***
2. ***Gli organismi nazionali di applicazione possono chiedere ai vettori aerei, ai gestori aeroportuali e agli intermediari di fornire documenti e informazioni pertinenti ai fini dello svolgimento delle loro funzioni di cui al paragrafo 1. Tali documenti e informazioni sono forniti entro un mese dal ricevimento della richiesta, salvo diversa indicazione dell'organismo nazionale di applicazione.***
3. ***Nello svolgimento delle loro funzioni, gli organismi nazionali di applicazione tengono conto, ove pertinente, delle informazioni ricevute dall'altro organismo designato per il trattamento dei reclami di cui all'articolo 16 ter, paragrafo 2.***

4. ***Le attività di vigilanza possono essere svolte congiuntamente dagli organismi nazionali di applicazione in caso di servizi aerei tra due o più Stati membri.***

5. ***Gli Stati membri provvedono affinché i rispettivi organismi nazionali di applicazione dispongano di poteri sufficienti per intraprendere misure di esecuzione.***

6. ***Nel caso in cui il vettore aereo invochi circostanze eccezionali per giustificare il rifiuto della compensazione pecuniaria a norma del presente regolamento, il vettore motiva la sua scelta fornendo prove adeguate di tali circostanze e dei problemi tecnici connessi all'organismo nazionale di applicazione entro 48 ore. Inoltre il vettore aereo dimostra che sono state adottate tutte le misure ragionevoli per impedire la cancellazione o il ritardo del volo in questione.***

7. ***L'organismo nazionale di applicazione comunica tali informazioni agli organismi designati per la risoluzione alternativa delle controversie a norma del presente regolamento, se del caso.***

8. ***Ogni due anni, entro il 30 giugno, gli organismi nazionali di applicazione pubblicano relazioni contenenti statistiche relative alle loro attività, comprese, se del caso, le sanzioni comminate nei due anni civili precedenti.***

9. ***Sulla base dei dati che i vettori aerei, i gestori aeroportuali e gli intermediari sono tenuti a fornire in relazione alle norme di qualità del servizio di cui all'articolo 15 bis, l'organismo nazionale di applicazione pubblica statistiche riguardanti il numero e la natura dei reclami, il numero di cancellazioni, negati imbarchi e ritardi, e la loro durata, nonché i dati relativi ai bagagli smarriti, consegnati in ritardo o danneggiati.***

***10. I vettori aerei e gli intermediari forniscono le proprie informazioni di contatto all'organismo o agli organismi nazionali di applicazione degli Stati membri in cui operano.”;* [Em. 179]**

18 ter) è inserito l'articolo seguente:

“Articolo 16 -bis bis
Trattamento dei reclami da parte degli organismi nazionali di applicazione e altri organismi

1. Fatto salvo il diritto dei consumatori di rivolgersi a meccanismi di ricorso alternativi a norma della direttiva 2013/11/UE del Parlamento europeo e del Consiglio1 bis, dopo aver presentato, senza successo, un reclamo al vettore aereo o all'intermediario a norma dell'articolo^{1bis}, il passeggero può presentare reclamo all'organismo nazionale di applicazione o a qualsiasi altro organismo designato a norma del paragrafo 2 del presente articolo al più tardi entro un anno dal ricevimento dell'informazione relativa al rigetto del reclamo iniziale da parte del vettore aereo o dell'intermediario.

2. ***Qualsiasi passeggero può presentare reclamo in merito a una presunta violazione del presente regolamento avvenuta in qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o in merito a qualsiasi volo con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o da un paese terzo a destinazione di uno di tali aeroporti; il reclamo può essere presentato presso l'organismo nazionale di applicazione o presso qualsiasi altro organismo designato a tal fine da uno Stato membro.***

3. ***L'organismo nazionale di applicazione o un eventuale altro organismo designato a norma del paragrafo 2 accusa la ricezione del reclamo entro due settimane dalla ricezione. La procedura di trattamento dei reclami ha una durata massima di tre mesi dalla data di creazione del fascicolo di reclamo. La procedura di trattamento dei reclami è resa accessibile alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta in formato accessibile.***

4. ***Nei casi in cui sia presentato un reclamo relativo a presunte violazioni commesse da gestori aeroportuali, il reclamo è trattato dall'organismo nazionale di applicazione o da qualsiasi altro organismo designato a norma del paragrafo 2 dello Stato membro nel cui territorio si è verificato l'inconveniente.***

5. ***Gli organismi nazionali di applicazione o qualsiasi altro organismo designato a norma del paragrafo 2 del presente articolo sono in grado di trattare i singoli reclami dei passeggeri e dispongono almeno dei poteri di indagine e di esecuzione minimi di cui all'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/2394 del Parlamento europeo e del Consiglio[1ter]***

6. ***Le decisioni degli organismi nazionali di applicazione o di qualsiasi altro organismo designato a norma del paragrafo 2 sono esecutive e vincolanti per entrambe le parti, fatto salvo il diritto delle parti di ricorrere al sistema giudiziario.***

[1bis] ***Direttiva 2013/11/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, 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) (GU L 165 del 18.6.2013, pag. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

[1ter] ***Regolamento (UE) 2017/2394 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori e che abroga il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 345 del 27.12.2017, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).";***
[Em. 180]

18 quater) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 16 -bis ter

1. ***Qualora uno Stato membro designi organismi diversi a norma degli articoli 16 e 16 ter del presente regolamento, gli stessi assicurano lo scambio di informazioni pertinenti tra loro, in conformità del regolamento (UE) 2016/679, al fine di aiutare l'organismo nazionale di applicazione a svolgere i propri compiti di supervisione e applicazione, e in modo tale che l'organismo di trattamento dei reclami designato a norma dell'articolo 16 ter possa raccogliere le informazioni necessarie per esaminare i singoli reclami.***
2. ***Gli organismi nazionali di applicazione dei vari Stati membri scambiano informazioni sulle loro attività, sui principi decisionali e sulle pratiche ai fini del coordinamento transfrontaliero. La Commissione li assiste in tale compito.";*** **[Em. 181]**

18 quinquies) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 16 -bis quater
Ispezioni degli organismi nazionali di applicazione

1. ***La Commissione può effettuare ispezioni presso gli organismi nazionali di applicazione al fine di monitorare l'applicazione del regolamento da parte degli Stati membri e formulare raccomandazioni per migliorarne l'esecuzione.***
2. ***La Commissione, prima di un'ispezione, informa lo Stato membro interessato con sufficiente anticipo.***
3. ***Ciascuna relazione di ispezione della Commissione è trasmessa all'autorità nazionale di applicazione dello Stato membro interessato che, nella sua risposta, indica le misure adottate per porre rimedio alle inadempienze individuate e dare seguito alle raccomandazioni.***
4. ***La relazione, unitamente alla risposta dell'organismo nazionale di applicazione, è successivamente trasmessa, se del caso, agli organismi nazionali di applicazione degli altri Stati membri.";*** **[Em. 182]**

18 sexies) è inserito l'articolo seguente:

“Articolo 16 -bis quinquies
Sanzioni

1. ***Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da applicare in caso di violazione del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione e provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive.***

2. ***Nel quadro della cooperazione di cui all'articolo 16 quater, l'organismo nazionale di applicazione competente ai fini dell'articolo 16 ter, paragrafo 4 o 5, su richiesta dell'organismo nazionale di applicazione che tratta il reclamo, indaga sulla violazione del presente regolamento riscontrata da tale organismo e commina sanzioni ove necessario.”;*** **[Em. 183]**

18 septies) è inserito l'articolo seguente:

“Articolo 16 -bis sexies

Cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione

1. ***Gli Stati membri inviano periodicamente informazioni pertinenti sull'applicazione delle disposizioni del presente regolamento alla Commissione, che mette tali informazioni a disposizione degli altri Stati membri in forma elettronica.***
2. ***Su richiesta della Commissione, gli organismi nazionali di applicazione indagano in merito a specifiche pratiche sospette di mancato rispetto degli obblighi di cui al presente regolamento da parte di uno o più vettori aerei e gestori aeroportuali e comunicano le proprie risultanze alla Commissione entro quattro mesi dalla richiesta.***
3. ***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 bis del [regolamento in materia di applicazione].***

4. Su richiesta di uno Stato membro, di un organismo nazionale di applicazione o di propria iniziativa, la Commissione esamina i casi in cui emergono divergenze nell'applicazione e nell'esecuzione delle disposizioni del presente regolamento.

5. La Commissione può, se del caso, adottare orientamenti al fine di promuovere un'applicazione comune del presente regolamento."; **[Em. 184]**

19) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 16 bis
Risoluzione extragiudiziale delle controversie

Gli Stati membri provvedono affinché i passeggeri del trasporto aereo possano presentare controversie individuali a seguito di reclami o richieste a norma del presente regolamento a uno o più organismi responsabili della risoluzione extragiudiziale delle controversie. Gli Stati membri informano la Commissione circa l'organismo o gli organismi responsabili del trattamento delle controversie a norma del presente articolo. ~~Gli Stati membri possono decidere di applicare il presente articolo alle controversie tra i~~***La partecipazione dei*** vettori aerei ~~o gli~~***e degli*** intermediari~~, da una parte, e i consumatori, dall'altra~~ ***che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento alle procedure di risoluzione alternativa delle controversie è obbligatoria e le decisioni che ne derivano sono vincolanti, fatto salvo il diritto delle parti di ricorrere al sistema giudiziario***."; **[Em. 185]**

19 bis) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 16 bis bis

Documenti di conformità

1. ***I vettori aerei dell'Unione 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 [1º gennaio xxxx], 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.***

2. ***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 interruzioni 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 pecuniarie 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 quater, paragrafo 2.***

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

4. ***I vettori aerei rivedono i loro documenti di conformità e presentano versioni aggiornate agli organismi nazionali di applicazione competenti e alla Commissione ogni tre anni a decorrere dal [1º gennaio xxxx].***

5. ***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.”;*** **[Em. 186]**

19 ter) è inserito l'articolo seguente:

“Articolo 16 bis ter
Esercizio della delega

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

2. ***Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 6 quater e 7 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento di modifica]. 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 agli articoli 6 quater e 7 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. ***Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.***

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

6. ***L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 6 quater e 7 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.";*** **[Em. 187]**

19 quater) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo bis quater
Procedura di comitato

1. ***La Commissione è assistita dal Comitato per i diritti dei passeggeri, composto da due rappresentanti di ciascuno Stato membro, di cui almeno uno rappresenta un organismo nazionale di applicazione. 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.";*** **[Em. 188]**

20) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

"Articolo 17
Riesame e relazioni

1. ~~Entro ... [cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo], e successivamente ogni tre anni, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in merito all'elenco delle circostanze eccezionali di cui all'allegato, alla luce degli eventi che hanno inciso sul puntuale ed effettivo svolgimento dei voli nei due anni che precedono ogni relazione.~~

~~Se necessario, tale relazione è accompagnata da una proposta legislativa.~~ **[Em. 189]**

2. Entro … [cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo] e successivamente ogni cinque anni, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in merito al funzionamento, all'applicazione e ai risultati del presente regolamento. La Commissione include in tale relazione informazioni in merito al rafforzamento della protezione dei passeggeri del trasporto aereo sui voli provenienti da e verso paesi terzi operati da vettori aerei dei paesi terzi.

   ~~Tale relazione include inoltre un riesame degli importi di cui all'articolo 7, paragrafo 1, e delle percentuali di cui all'articolo 10, paragrafo 2, tenendo conto, tra l'altro, dell'evoluzione delle tariffe aeree, del tasso di inflazione e delle statistiche su negato imbarco, cancellazioni, ritardi e perdita di coincidenze imputabili ai vettori aerei, nonché delle statistiche sulla sistemazione in classe inferiore, nel corso dei cinque anni precedenti.~~ **[Em. 190]**

Nella relazione da presentarsi entro … [cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo], ai sensi del primo comma, la Commissione valuta altresì:

~~a)~~ ~~la necessità e la fattibilità di rivedere l'ambito di applicazione del presente regolamento al fine di accrescere ulteriormente la protezione dei passeggeri e la parità di condizioni tra i vettori aerei dell'Unione e i vettori aerei dei paesi terzi, come pure gli aspetti relativi alla connettività. In particolare, la Commissione valuta i rischi di conflitto di giurisdizioni e le difficoltà connesse all'applicazione e formula raccomandazioni per attenuare tali rischi e affrontare tali difficoltà;~~ **[Em. 191]**

~~b)~~ ~~la necessità di adeguare le soglie di cui all'articolo 7, paragrafo 2, sulla base di statistiche riguardanti l'evoluzione dei ritardi e delle cancellazioni negli ultimi cinque anni che precedono la valutazione della Commissione e ogni anno a decorrere da … [due anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo];~~ **[Em. 192]**

c) la fattibilità di un'ulteriore automazione delle richieste o dei pagamenti di compensazioni pecuniarie in caso di ritardi.

Se necessario, tale relazione è accompagnata da proposte legislative.”;

21) Il testo che figura nell'allegato I del presente regolamento è aggiunto come allegato del regolamento (CE) n. 261/2004.

Articolo 2

Il regolamento (CE) n. 2027/97 è così modificato:

1) all'articolo 2, il paragrafo 1 è così modificato:

a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

“b) "vettore aereo dell'Unione", qualsiasi vettore aereo munito di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del disposto del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio*;

---

* Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).”;

b) sono aggiunte le lettere seguenti:

“h) "attrezzature per la mobilità", ogni attrezzatura il cui scopo è assistere la mobilità delle persone con disabilità o delle persone a mobilità ridotta, ai sensi dell'articolo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio*;

i) "cane da assistenza riconosciuto", un cane specificamente addestrato per aumentare l'indipendenza e l'autodeterminazione delle persone con disabilità, ufficialmente riconosciuto conformemente alle norme nazionali applicabili, ove tali norme esistano;

j) "formato accessibile", un formato che dà alla persona con disabilità o alla persona a mobilità ridotta accesso a qualsiasi informazione pertinente, anche fornendo a tale persona accesso in maniera agevole e confortevole al pari di una persona che non ha minorazioni o disabilità, e che soddisfa i requisiti di accessibilità definiti conformemente alla legislazione applicabile, in particolare alla direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio**;

k) "intermediario", una persona fisica o giuridica, diversa dal vettore, che, nel quadro della sua attività commerciale o professionale, agisce per conto di un vettore o di un passeggero nella conclusione di un contratto di trasporto;

l) "effetto personale", un collo di bagaglio non registrato~~, che costituisce un aspetto necessario del trasporto dei passeggeri~~, che sia conforme alle prescrizioni in materia di sicurezza, e abbia dimensioni massime di 40x30x15 cm o possa essere riposto sotto il sedile anteriore al sedile in cui il passeggero è seduto; **[Em. 193]**

m) "bagaglio a mano", un collo di bagaglio non registrato diverso da un effetto personale, conforme alle prescrizioni in materia di sicurezza;

---

* 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Direttiva (UE) 2019/882 del parlamento europeo e del consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).”;

2) all'articolo 3, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

“La responsabilità di un vettore aereo dell'Unione in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata da tutte le pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal. Ciò comprende anche la responsabilità di un vettore aereo dell'Unione per quanto riguarda il ritardo del passeggero o del bagaglio.;”;

3) all'articolo 3, il paragrafo 2 è ~~soppresso;~~***sostituito dal seguente:***

"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 aereo dell'Unione garantisce ai passeggeri un accesso facile e intuitivo al modulo di reclamo di cui al presente paragrafo mediante l'uso di codici QR. Tali codici QR sono comunicati ed esposti in modo chiaro e visibile, anche presso i banchi di accettazione, gli sportelli di servizio in aeroporto, le porte d'imbarco e sul sito web del vettore aereo o su una piattaforma online equivalente, in modo da consentire ai passeggeri di accedere rapidamente e senza difficoltà eccessive al modulo di reclamo. 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. **[Em. 194]**

2 bis. La Commissione può adottare atti di esecuzione per stabilire 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.”; **[Em. 195]**

4) l'articolo 3 bis è sostituito dal seguente:

“Articolo 3 bis

L'importo supplementare che, conformemente all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, e fatto salvo l'articolo 6 bis, può essere chiesto da un vettore aereo dell'Unione se un passeggero effettua una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione del proprio bagaglio, è basato su una tariffa che riflette i costi supplementari connessi al trasporto e all'assicurazione per il bagaglio valutato a un livello superiore al limite di responsabilità. La tariffa è messa a disposizione dei passeggeri che ne fanno domanda.”;

5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

“Articolo 5

1. In caso di decesso o di lesioni di passeggeri, il vettore aereo dell'Unione provvede senza indugio, e comunque entro quindici giorni dall'identificazione della persona fisica avente titolo a risarcimento, agli anticipi di pagamento che si rendano necessari per far fronte alle immediate necessità economiche in proporzione al danno subito.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, un anticipo di pagamento in caso di decesso dei passeggeri non è inferiore, per passeggero, al 16 % dell'importo minimo della responsabilità stabilito ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal e dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal.

3. Un anticipo di pagamento non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto sulla base della responsabilità del vettore aereo dell'Unione, ma non è restituito, salvo nei casi previsti dall'articolo 20 della Convenzione di Montreal, o quando il beneficiario dell'anticipo di pagamento non è la persona avente titolo al risarcimento.

3 bis. In caso di smarrimento, ritardato arrivo o danneggiamento del bagaglio, i vettori aerei 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 i vettori aerei non sono necessariamente responsabili."; **[Em. 196]**

6) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

“1) Tutti i vettori aerei che vendono servizi di trasporto aereo nell'Unione ***forniscono ai passeggeri, in modo chiaro e accessibile, informazioni esaurienti sulle procedure applicabili da seguire in caso di bagagli smarriti, consegnati in ritardo o danneggiati. I vettori aerei*** garantiscono che una sintesi delle principali disposizioni che disciplinano la responsabilità per i passeggeri e il loro bagaglio - ivi compresi i termini previsti per la presentazione di una richiesta di risarcimento e la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse - sia messa a disposizione dei passeggeri presso tutti i punti di vendita, compresa la vendita per telefono e via Internet. Allo scopo di conformarsi a tale obbligo di informazione, i vettori aerei dell'Unione si si avvalgono dell'avvertenza contenuta nell'allegato al presente regolamento. La sintesi o l'avvertenza in questione non può essere posta a fondamento di una richiesta di risarcimento né essere utilizzata per interpretare le disposizioni del presente regolamento o della Convenzione di Montreal.”;–**[Em. 197]**

a bis) è aggiunto il paragrafo seguente:

“1 bis. Tutti i vettori aerei che vendono servizi di trasporto aereo nell'Unione garantiscono che una sintesi delle principali disposizioni che disciplinano la responsabilità per i passeggeri e il loro bagaglio - ivi compresi i termini previsti per la presentazione di una richiesta di risarcimento e la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse - sia messa a disposizione dei passeggeri presso tutti i punti di vendita, compresa la vendita per telefono e via Internet. Allo scopo di conformarsi a tale obbligo di informazione, i vettori aerei dell'Unione si avvalgono dell'avvertenza contenuta nell'allegato al presente regolamento. La sintesi o l'avvertenza in questione non può essere posta a fondamento di una richiesta di risarcimento né essere utilizzata per interpretare le disposizioni del presente regolamento o della convenzione di Montreal. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 6 quinquies e di adeguare gli importi indicati nell'allegato, eccetto l'importo di cui all'articolo 5, paragrafo 2, alla luce di una decisione dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal.”; **[Em. 198]**

b) al paragrafo 2, è aggiunto il trattino seguente:

“– il diritto di presentare gratuitamente una dichiarazione speciale di interesse sul valore delle attrezzature per la mobilità qualora il passeggero sia una persona con disabilità o una persona a mobilità ridotta.”;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

“3. In tutti i trasporti effettuati da vettori aerei dell'Unione i limiti indicati in conformità dell'obbligo di cui ai paragrafi 1 e 2 sono quelli stabiliti dal presente regolamento, a meno che il vettore aereo dell'Unione applichi volontariamente limiti più alti. Nel caso di tutti i trasporti effettuati da vettori aerei dei paesi terzi, si applicano i paragrafi 1 e 2 solo per quanto concerne il trasporto verso o dall'Unione o all'interno di essa.”;

d) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

“4. Tutti i vettori aerei forniscono, sulle loro applicazioni mobili e sui loro siti web, un modulo che consente al passeggero di presentare immediatamente un reclamo online o su carta per il danneggiamento, il ritardo o lo smarrimento del bagaglio. La data di presentazione di tale modulo è considerata dal vettore aereo come la data di presentazione del reclamo a norma dell'articolo 31, paragrafi 2 e 3, della convenzione di Montreal, anche se il vettore aereo chiede ulteriori informazioni in data successiva. Il presente paragrafo lascia impregiudicato il diritto del passeggero di presentare un reclamo tramite altri mezzi entro i termini stabiliti dalla convenzione di Montreal.

5. Tutte le informazioni fornite ai sensi del presente articolo, e i moduli di reclamo, sono fornite in un formato accessibile e rese disponibili anche alle persone che non utilizzano strumenti digitali.

6. Tutti gli obblighi di informazione a norma del presente articolo si applicano anche agli intermediari che vendono servizi di trasporto aereo aventi come luogo di partenza e/o destinazione l'Unione.”;

7) sono inseriti gli articoli seguenti:

“Articolo 6 bis

1. Durante il trasporto di attrezzature per la mobilità registrate o di cani da assistenza riconosciuti, il vettore aereo dell'Unione ***informa i passeggeri circa i loro diritti e*** provvede affinché a ciascuna persona con disabilità o persona a mobilità ridotta sia offerta la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, in formato accessibile, a norma dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, al momento della prenotazione, contestualmente alla notifica di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1107/2006 e al più tardi quando l'attrezzatura è consegnata al vettore aereo e, nel caso di un cane da assistenza riconosciuto, al momento dell'imbarco. In tal caso, il vettore aereo dell'Unione non addebita ai passeggeri interessati un supplemento. ***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].*** Qualora l'attrezzatura sia distrutta, smarrita, danneggiata o in ritardo o in caso di decesso o lesioni di un cane da assistenza riconosciuto, il vettore aereo dell'Unione può chiedere una prova delle spese di sostituzione, compresa la sostituzione temporanea, delle attrezzature per la mobilità o del cane da assistenza riconosciuto alla persona con disabilità o alla persona a mobilità ridotta di a sostegno dell'importo indicato nella dichiarazione speciale di interesse. **[Em. 199]**

In caso di vendita di servizi di trasporto aereo per conto del vettore aereo dell'Unione, gli intermediari ***informano i passeggeri circa i loro diritti e*** offrono ai passeggeri interessati la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse, in un formato accessibile, a norma dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, al momento della prenotazione, contestualmente alla notifica di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1107/2006. Tale dichiarazione speciale di interesse è effettuata alle stesse condizioni di cui al primo comma. L'intermediario trasmette quanto prima la dichiarazione al vettore aereo dell'Unione. **[Em. 200]**

2. In caso di distruzione, smarrimento, danneggiamento o ritardo nel trasporto di attrezzature per la mobilità registrate o in caso di decesso o lesioni di un cane da assistenza riconosciuto, il vettore dell'Unione è tenuto a pagare un importo non superiore all'importo indicato dal passeggero, salvo se dimostra che l'importo richiesto è superiore all'interesse reale della persona alla consegna a destinazione.

3. Nei casi in cui si applica il paragrafo 2 e fatti salvi gli articoli 7 e 8 e l'allegato I, quarto comma, del regolamento (CE) n. 1107/2006, i vettori aerei dell'Unione adottano rapidamente ogni misura ragionevole per fornire immediatamente le necessarie sostituzioni temporanee delle attrezzature per la mobilità registrate e soluzioni temporanee in sostituzione di cani da assistenza riconosciuti. La persona con disabilità o la persona a mobilità ridotta è autorizzata a mantenere tale sostituzione temporanea gratuitamente fino al pagamento del risarcimento di cui al paragrafo 2 o fino a quando i vettori aerei dell'Unione non abbiano risarcito le persone fisiche o giuridiche per i costi della necessaria sostituzione temporanea delle attrezzature per la mobilità o di un cane da assistenza riconosciuto.

4. Il rispetto del paragrafo 3 non costituisce un riconoscimento della responsabilità del vettore aereo dell'Unione.

Articolo 6 bis bis

1. L'organismo nazionale di applicazione istituito a norma dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 261/2004 garantisce il rispetto del presente regolamento. A tale scopo, verifica:

a) le condizioni dei contratti di trasporto aereo;

b) l'offerta sistematica di una dichiarazione speciale di interesse per le attrezzature per la mobilità registrate e di un risarcimento adeguato in caso di danneggiamento di tali attrezzature;

c) il pagamento di un anticipo a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, ove applicabile;

d) l'applicazione dell'articolo 6.

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 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.***

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

4. ***Nelle loro relazioni annuali di cui all'articolo 16, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 261/2004, gli organismi nazionali di applicazione pubblicano inoltre le statistiche sulla propria attività e sulle sanzioni comminate relativamente all'applicazione del presente regolamento.*** **[Em. 201]**

Articolo 6 ter

1. Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1008/2008, nella vendita di servizi di trasporto aereo aventi come luogo di partenza e/o destinazione l'Unione, al momento della prenotazione tutti i vettori aerei e gli intermediari indicano chiaramente, in un formato accessibile sulle loro applicazioni mobili e sui loro siti web, e inoltre nel caso di vettori aerei mettono a disposizione, su richiesta, presso l'aeroporto (compresi i terminali automatici per la registrazione):

- il bagaglio massimo autorizzato in termini di peso e dimensioni che i passeggeri possono imbarcare in cabina e nella stiva dell'aeromobile, corrispondente alla tariffa per la classe di trasporto, su ciascun volo incluso nella loro prenotazione;
- eventuali limitazioni applicate al numero di colli nei limiti del bagaglio massimo autorizzato;
- le condizioni alle quali oggetti fragili o di valore (ad esempio, strumenti musicali, attrezzature sportive, passeggini per bambini e seggiolini per neonati) sono trasportati nella cabina passeggeri o nella stiva dell'aeromobile;
- fatto salvo il paragrafo 2, potenziali oneri aggiuntivi applicati al trasporto dei bagagli registrati e non registrati, compresi gli strumenti musicali di cui all'articolo 6 quater;

- i motivi specifici che possono impedire il trasporto in cabina di bagagli non registrati ai sensi del paragrafo 3.

I principali servizi di viaggio e gli oneri aggiuntivi devono essere chiaramente identificabili e acquistabili separatamente gli uni dagli altri. **[Em. 202]**

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. **[Em. 203]**

2. Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1107/2006, i vettori aerei consentono ai passeggeri di portare in cabina, a titolo gratuito, un effetto personale ***e un bagaglio a mano con le dimensioni massime di 100 cm (somma di lunghezza, larghezza e altezza) conformemente al regolamento (CE) n. 261/2004***. ***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.*** **[Em. 204]**

3. Qualora ragioni specifiche, quali motivi di sicurezza o di capacità o la modifica del tipo di aeromobile successiva alla prenotazione, impediscano il trasporto in cabina di un effetto personale di cui al paragrafo 2 o di un bagaglio a mano, il vettore può trasportare tali bagagli non registrati nella stiva dell'aeromobile senza oneri aggiuntivi per il passeggero.

4. I paragrafi 2 e 3 si applicano a tutti i vettori aerei in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro cui si applicano i trattati e a tutti i vettori aerei ~~dell'Unione~~ in arrivo nel territorio di uno Stato membro cui si applicano i trattati.
[Em. 205]

5. Il presente articolo non pregiudica le limitazioni al bagaglio non registrato stabilite da norme dell'Unione , quali quelle stabilite dal regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio* e dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione** e da norme internazionali in materia di sicurezza.

Articolo 6 quater

1. Un vettore aereo dell'Unione consente ai passeggeri di trasportare uno strumento musicale nella cabina passeggeri di un aeromobile nel rispetto delle norme di sicurezza applicabili 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 a un sedile del passeggero adeguato. ***Quando ne è stato autorizzato il trasporto nella cabina di un aeromobile,*** ~~Un vettore aereo può stabilire che~~ uno strumento musicale fa parte del bagaglio ~~non registrato~~***a mano*** cui ha diritto un passeggero ~~e che non può essere~~***. Il vettore aereo può stabilire l'applicazione di oneri aggiuntivi per il bagaglio a mano*** trasportato in aggiunta a tale bagaglio. **[Em. 206]**

2. ~~Nel rispetto delle norme di sicurezza applicabili,~~ Se uno strumento musicale è troppo voluminoso per essere riposto in modo sicuro in un vano bagagli adeguato all'interno della cabina o sotto a un sedile del passeggero adeguato, il vettore può chiedere il pagamento di una seconda tariffa se lo strumento musicale è trasportato come bagaglio ~~non registrato~~***a mano*** su un altro sedile. ~~Inoltre, i passeggeri possono essere tenuti a selezionare e acquistare, sia per~~***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 ~~che per~~***e*** lo strumento musicale~~, posti adiacenti, riservando sempre allo strumento musicale un posto sul lato del finestrino. 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 applicabili, ai limiti di spazio e alle specifiche tecniche dell'aeromobile~~ in questione ***in posti vicini***. **[Em. 207]**

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 applicabili, 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.*** **[Em. 208]**

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.*** **[Em. 209]**

Articolo 6 quinquies

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.";*** **[Em. 210]**

---

* Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 (GU L 97 del 9.4.2008, pag.72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (GU L 299 del 14.11.2015, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).";

8) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

"Articolo 7

La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio entro ~~...~~ [~~5~~***tre*** anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo] in merito al funzionamento e ai risultati del presente regolamento.~~;~~ ***Se necessario, la relazione è accompagnata da una proposta legislativa.";*** **[Em. 211]**

9) l'allegato del regolamento (CE) n. 2027/97 è sostituito dal testo che figura all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

~~Esso si applica a decorrere dal … [2 anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo].~~ **[Em. 212]**

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a …, …

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
La presidente	*Il presidente*

ALLEGATO I

"Allegato

Elenchi ~~non~~ esaustivi di circostanze considerate circostanze che possono essere considerate come eccezionali ~~e di circostanze da non considerarsi quali eccezionali~~ ai fini del presente regolamento
[Em. 213]

1. Le circostanze seguenti ~~sono~~***possono essere*** considerate eccezionali: **[Em. 214]**

   ~~a) circostanze non connesse al funzionamento dell'aeromobile, quali:~~ **[Em. 215]**

      i) calamità naturali ~~e/o catastrofi ambientali~~ che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza; **[Em. 216]**

      ii) condizioni meteorologiche ~~e danni all'aeromobile connessi a eventi meteorologici~~ che sono incompatibili con ***la sicurezza del volo o che hanno danneggiato l'aeromobile in volo o sulla pista dopo la messa in servizio, rendendo così impossibile*** l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza ~~(ad esempio: fulminazione, chicchi di grandine, tempeste, turbolenze forti o vento forte)~~; **[Em. 217]**

iii) guerre***, disordini politici, atti di sabotaggio o di terrorismo che rendono impossibile*** ~~o insurrezioni che sono incompatibili~~ l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza; **[Em. 218]**

iv) ~~minacce~~***rischi*** per la salute ~~a carattere transfrontaliero che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1 o 4, del regolamento (UE) 2022/2371 del Parlamento europeo e del Consiglio[1] e che sono incompatibili con l'effettuazione~~***o emergenze sanitarie che richiedono l'interruzione o la deviazione*** del volo in ~~condizioni di sicurezza~~***questione***; ~~e~~ **[Em. 219]**

v) ~~collisioni tra l'~~***danni a un*** aeromobile ~~e un volatile o un altro oggetto estraneo che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza~~***causati da corpi estranei presenti sulla pista dell'aeroporto***; **[Em. 220]**

~~b) incidenti relativi a un passeggero, tra cui:~~ **[Em. 221]**

i) ~~incidenti che coinvolgono~~***il comportamento indisciplinato di un passeggero che induce il pilota al comando dell'aeromobile a dirottare il volo in questione verso un aeroporto diverso da quello di arrivo al fine di fare sbarcare il passeggero o i*** passeggeri ~~indisciplinati ai sensi del protocollo di Montreal del 2014 e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza o che ritardano la partenza del volo~~***e i loro bagagli***; **[Em. 222]**

~~ii) rischi sanitari o emergenze mediche (quali una malattia grave) rilevati con breve preavviso prima della partenza del volo, o che richiedono l'interruzione o la deviazione del volo;~~ **[Em. 223]**

~~c) altri incidenti, tra cui:~~ **[Em. 224]**

~~i) rischi per la sicurezza, danni causati da atti di sabotaggio o terrorismo o da atti illeciti che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;~~ **[Em. 225]**

ii) difetti di fabbricazione o progettazione nascosti comunicati dal produttore o da un'autorità competente, e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza; **[Em. 226]**

iii) limitazioni ***impreviste*** alla gestione del traffico aereo o alla capacità dell'aeroporto o chiusura ***imprevista*** dello spazio aereo***, ivi comprese eventuali chiusure della pista da parte delle autorità***; **[Em. 227]**

~~iv) chiusura parziale o totale non programmata di un aeroporto, compresi un malfunzionamento generale del sistema aeroportuale, un'interruzione dell'alimentazione elettrica e un crollo delle comunicazioni elettroniche, ovvero l'attivazione del piano di emergenza da parte del gestore aeroportuale;~~ **[Em. 228]**

v) ~~scioperi~~***vertenze di lavoro impreviste*** presso ~~i~~***il vettore aereo operativo o presso*** fornitori di servizi essenziali, quali ~~il gestore aeroportuale, i~~***aeroporti e*** fornitori di servizi di navigazione aerea, ~~i prestatori di servizi di assistenza a terra, ovvero presso il vettore aereo operativo qualora si tratti di~~***esclusi gli*** scioperi ~~legati a~~***del personale della compagnia aerea, a meno che non derivino da*** richieste che ~~non rientrano nella sfera di competenza del vettore operativo~~***solo le autorità pubbliche sono in grado di soddisfare***; **[Em. 229]**

~~vi)~~ ~~assenza inaspettata, in ragione di malattia o decesso, di un membro dell'equipaggio indispensabile per assicurare il volo, allorché si verifica al di fuori delle basi del vettore aereo operativo o a causa di una pandemia;~~ **[Em. 230]**

vii) ~~danni all'~~***collisione di un*** aeromobile ~~provocati mentre l~~***in posizione di stazionamento con un aeromobile di un'altra compagnia aerea provocata dal movimento dell***'aeromobile ~~è a terra da terzi, per i quali il vettore aereo non è responsabile, e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza~~***dell'altra compagnia aerea***; **[Em. 231]**

~~viii) danni allo pneumatico di un aeromobile dovuti a un oggetto estraneo e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;~~ **[Em. 232]**

ix) ***presenza di benzina su una*** pista ~~di un~~ ***che determina la chiusura dell***'aeroporto ~~contaminata che è incompatibile con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza~~***e il conseguente ritardo significativo di un volo da o verso tale aeroporto, a condizione che la benzina non provenga da un aeromobile del vettore aereo che effettua il volo***; **[Em. 233]**

~~x)~~ ~~improvvise carenze di sicurezza del volo negli equipaggiamenti dell'aeromobile che non rientrano nei livelli accettabili di funzionamento definiti nella lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento o nelle condizioni operative minime degli equipaggiamenti ivi stabilite e che non avrebbero potuto essere risolte nel contesto della manutenzione preventiva (come previsto al paragrafo 2, lettera a)); e~~ **[Em. 234]**

~~xi)~~ ~~dopo la partenza, rischi sanitari o emergenze mediche (quali una malattia grave) riguardanti un membro dell'equipaggio che richiedono l'interruzione o la deviazione del volo.~~ **[Em. 235]**

xi bis) collisione tra un aeromobile e un volatile ed eventuali danni causati da tale collisione; **[Em. 236]**

xi ter) carenza di personale aeroportuale che fornisce servizi di carico dei bagagli; **[Em. 237]**

xi quater) congestione aeroportuale dovuta a condizioni meteorologiche, con il conseguente obbligo per l'operatore aereo di ritardare o cancellare il volo; **[Em. 238]**

xi quinquies) guasto generalizzato del sistema di rifornimento degli aeromobili, se l'aeroporto di origine del volo o dell'aeromobile in questione è responsabile del sistema di rifornimento degli aeromobili. **[Em. 239]**

~~2. Le circostanze di cui all'elenco seguente non si considerano circostanze eccezionali:~~

~~a) problemi tecnici che avrebbero potuto essere risolti durante la manutenzione preventiva in conformità delle norme e le procedure dell'Unione per la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile;~~

~~b) decisioni operative e ritardi nelle procedure di equipaggio, registrazione e imbarco; e~~

~~c) indisponibilità dell'equipaggio di volo o di cabina (tranne se dovuta agli scioperi di cui al paragrafo 1, lettera c), punto v), o alle assenze inaspettate, in ragione di malattia o decesso, di cui al paragrafo 1, lettera c), punto vi)).~~

~~Regolamento (UE) 2022/2371 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 novembre 2022 relativo alle gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero e che abroga la decisione n. 1082/2013/UE (GU L 314 del 6.12.2022, pag. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).”~~ **[Em. 240]**

ALLEGATO II

“ALLEGATO

Nota informativa di cui all'articolo 6

NOTA INFORMATIVA SULLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO PER I PASSEGGERI E IL LORO BAGAGLIO

La presente nota informativa riassume le norme in materia di responsabilità applicate dai vettori aerei dell'Unione in conformità del diritto dell'Unione e della convenzione di Montreal.

RISARCIMENTO IN CASO DI MORTE O LESIONI

Non esistono limiti finanziari alla responsabilità per le lesioni o la morte del passeggero causate da un incidente a bordo dell'aeromobile o durante le operazioni di imbarco e di sbarco.

Fatto salvo l'articolo 20 della convenzione di Montreal sull'esonero del vettore aereo dalla responsabilità per danni fino al limite di cui all'articolo 21 della convenzione di Montreal, aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal [il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo in valuta locale], il vettore aereo non può escludere o limitare la propria responsabilità. Oltre tale importo, il vettore aereo non è responsabile se prova che:

- il danno non è dovuto a negligenza, altro atto illecito od omissione del vettore aereo o dei propri dipendenti o incaricati, o
- il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, altro atto illecito od omissione di un terzo.

ANTICIPI

In caso di lesioni o morte di un passeggero, il vettore deve versare entro 15 giorni dall'identificazione della persona avente titolo a risarcimento, un anticipo di pagamento per far fronte a immediate necessità economiche. In caso di morte, l'anticipo di pagamento non è inferiore al 16 % del limite di cui all'articolo 21 della convenzione di Montreal, aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal [il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo in valuta locale].

RITARDI CAUSATI AI PASSEGGERI

In caso di ritardo subito da un passeggero, il vettore aereo è responsabile per il danno salvo se ha adottato tutte le misure ragionevoli per evitarlo o salvo se è stato impossibile adottare tali misure. La responsabilità per il ritardo nel trasporto del passeggero è circoscritta al limite di cui all'articolo 22, paragrafo 1, della convenzione di Montreal, aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal [il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo in valuta locale].

RITARDI NEL TRASPORTO DEL BAGAGLIO

In caso di ritardo nel trasporto del bagaglio, il vettore aereo è responsabile per il danno fino al limite di cui all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal [il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo in valuta locale]. Questo limite di risarcimento si applica per passeggero e non per collo di bagaglio registrato. Il vettore aereo non è responsabile se ha adottato tutte le misure ragionevoli per evitare il danno derivante da tale ritardo o se è stato impossibile adottare tali misure.

DISTRUZIONE, SMARRIMENTO O DANNEGGIAMENTO DEL BAGAGLIO

Il vettore aereo è responsabile per il danno fino al limite di cui all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal [il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo in valuta locale]. Questo limite di risarcimento si applica per passeggero e non per collo di bagaglio.

Per i bagagli registrati danneggiati o smarriti, il vettore aereo è responsabile salvo se il danno è causato da un difetto, una qualità o un vizio intrinseci del bagaglio.

Per quanto riguarda il bagaglio non registrato (bagaglio a mano), compresi gli effetti personali, il vettore aereo è responsabile solo qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati. **[Em. 241- non concerne la versione italiana]**

LIMITI DI RESPONSABILITÀ PIÙ ELEVATI PER IL BAGAGLIO

Il passeggero può beneficiare di un limite di responsabilità più elevato effettuando una dichiarazione speciale, al più tardi al momento della registrazione, e pagando un supplemento se richiesto. Tale supplemento si basa su una tariffa correlata ai costi supplementari connessi al trasporto e all'assicurazione del bagaglio in questione oltre il limite di responsabilità corrispondente al limite di cui all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal [*(*il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo in valuta locale*)*]. La tariffa è messa a disposizione dei passeggeri che ne fanno domanda.
[Em. 242]

Alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta viene offerta sistematicamente, al momento della prenotazione, contestualmente alla notifica di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1107/2006, e al più tardi al momento della consegna delle attrezzature al vettore aereo e, nel caso di un cane da assistenza riconosciuto, al momento dell'imbarco, la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse in un formato accessibile per il trasporto, senza costi aggiuntivi, delle loro attrezzature per la mobilità o del loro cane da assistenza riconosciuto.

ESONERO

Se il vettore prova che i danni coperti dalle norme in materia di responsabilità applicate dai vettori aerei dell'Unione come disposto dal regolamento (CE) n. 2027/97 e dalla convenzione di Montreal, ivi comprese la morte o le lesioni, sono imputabili a negligenza o altro atto illecito od omissione della persona che chiede il risarcimento, o della persona da cui trae i suoi diritti, il vettore viene in tutto o in parte esonerato dalla propria responsabilità nei confronti del richiedente il risarcimento nella misura in cui tale negligenza, tale atto illecito o tale omissione abbia provocato il danno o vi abbia contribuito.

TERMINI PER LA PRESENTAZIONE DI RECLAMI ~~CONCERNENTI IL~~***RELATIVI AL*** BAGAGLIO **[Em. 243]**

In caso di danneggiamento, ritardo, smarrimento o distruzione del bagaglio, il passeggero deve in ogni caso presentare quanto prima un reclamo al vettore aereo. Il passeggero deve presentare il reclamo entro un termine di 7 giorni, in caso di danneggiamento del bagaglio registrato, ed entro un termine di 21 giorni, in caso di ritardo del bagaglio, in entrambi i casi a partire dalla data in cui il bagaglio è stato messo a disposizione del passeggero. A tal fine, i passeggeri troveranno sui siti web e sulle applicazioni mobili dei vettori aerei l'apposito modulo, che potrà essere trasmesso in formato cartaceo o online. Tale modulo di reclamo deve essere accettato come reclamo dal vettore aereo presso l'aeroporto. La data di presentazione di tale reclamo è considerata dal vettore aereo come la data di presentazione del reclamo ai sensi dell'articolo 31, paragrafi 2 e 3, della convenzione di Montreal, anche se il vettore aereo chiede ulteriori informazioni in data successiva.

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE CONTRAENTE E DEL VETTORE EFFETTIVO

Se il vettore aereo che opera effettivamente il volo è diverso dal vettore aereo contraente, il passeggero ha il diritto di presentare una richiesta di risarcimento o un reclamo all'uno o all'altro vettore. Ciò comprende il caso in cui è stata concordata una dichiarazione speciale di interesse alla consegna con uno dei due vettori.

TERMINI PER L'AZIONE DI RISARCIMENTO

Un'eventuale azione risarcitoria deve essere avviata entro due anni dalla data di arrivo o dalla data alla quale il volo sarebbe dovuto arrivare.

DISTRUZIONE, SMARRIMENTO, DANNEGGIAMENTO O RITARDO DELLE ATTREZZATURE PER LA MOBILITÀ

Il vettore aereo è responsabile della distruzione, dello smarrimento, del danneggiamento o del ritardo delle attrezzature per la mobilità fino al limite a norma dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal [il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo in valuta locale]. Questo limite di risarcimento si applica per passeggero e non per collo di bagaglio.

I passeggeri possono beneficiare, senza costi aggiuntivi, di un limite di responsabilità più elevato effettuando una dichiarazione speciale, al più tardi al momento della registrazione, in cui specificano il costo di sostituzione delle loro attrezzature per la mobilità.

In caso di distruzione, smarrimento, danneggiamento o ritardo delle attrezzature per la mobilità, il vettore aereo paga un risarcimento non superiore all'importo indicato nella dichiarazione speciale.

Prima del pagamento di detto risarcimento, il vettore aereo adotta ogni misura ragionevole per fornire immediatamente le necessarie sostituzioni temporanee delle attrezzature per la mobilità dopo la conclusione del viaggio dei passeggeri interessati.

BASE DELLE INFORMAZIONI

Le norme di cui sopra si basano sulla convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, attuata nell'Unione dal regolamento (CE) n. 2027/97 (modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 e dal regolamento (UE).../...[+]) e negli Stati membri dalle legislazioni nazionali.

[+] GU: inserire il numero di riferimento del presente regolamento modificativo.”