

Bruxelles, 12 marzo 2026
(OR. en)

7297/26

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

**AVIATION 44
CONSOM 83
CODEC 441**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	12 marzo 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2026) 129 final
Oggetto:	PARERE DELLA COMMISSIONE a norma dell'articolo 294, paragrafo 7, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea sugli emendamenti del Parlamento europeo alla posizione del Consiglio 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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2026) 129 final.

All.: COM(2026) 129 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 12.3.2026
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

PARERE DELLA COMMISSIONE

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 7, lettera c), del trattato sul funzionamento
dell'Unione europea
sugli emendamenti del Parlamento europeo
alla posizione del Consiglio**

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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

PARERE DELLA COMMISSIONE

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 7, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea
sugli emendamenti del Parlamento europeo
alla posizione del Consiglio**

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

A norma dell'articolo 294, paragrafo 7, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la Commissione formula un parere sugli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in seconda lettura. La Commissione esprime qui di seguito il suo parere sui 243 emendamenti proposti dal Parlamento in merito alla suddetta proposta.

2. ITER PROCEDURALE

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (documento COM (2013) 130 final – 2013/0072 COD):	13 marzo 2013
Data della posizione del Parlamento europeo in prima lettura:	5 febbraio 2014
Data di trasmissione della proposta modificata al Consiglio:	N/D
Data di adozione della posizione del Consiglio in prima lettura:	16 settembre 2025
Data degli emendamenti del Parlamento europeo in seconda lettura:	21 gennaio 2026

3. FINALITÀ DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

La proposta mira a migliorare l'applicazione chiarendo i principi fondamentali e i diritti impliciti dei passeggeri che in passato hanno dato luogo a numerose controversie tra le compagnie aeree e i passeggeri, nonché migliorando e coordinando meglio le strategie di applicazione attuate a livello nazionale, tenendo conto al tempo stesso delle capacità finanziarie dei vettori aerei. Mira inoltre a garantire una migliore applicazione dei diritti dei passeggeri in caso di errori nella gestione del bagaglio.

4. PARERE DELLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI PROPOSTI DAL PARLAMENTO EUROPEO

4.1. Sintesi della posizione della Commissione

Il Parlamento europeo ha adottato 243 emendamenti. La Commissione può accogliere 115 emendamenti nella loro attuale formulazione (da 1 a 8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, da 26 a 33, da 35 a 39, 42, 45, 46, 47, 53, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, da 119 a 123, da 125 a 128, 130, 135, da 137 a 142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, da 164 a 167, da 169 a 172, da 174 a 178, 181, 183, 184, 188, 190, da 195 a 198, 200, 201, 203, da 206 a 210, da 241 a 243).

La Commissione può accogliere in parte 92 emendamenti, previa riformulazione o accordo di principio (9, 10, 11, 16, 20, 22, 23, 40, 43, 44, 49, 51, 52, 70, 74, 84, 85, 86, 88, 90, 91, 93, 94, 97, 99, da 100 a 107, 111, 114, 124, da 131 a 134, 136, 143, 144, da 149 a 152, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 173, 179, 180, 185, 187, 189, 192, 193, 194, 199, 205, 211, 212, da 215 a 239).

La Commissione non può accettare 36 emendamenti (13, 25, 34, 41, 48, 50, 54, 55, 57, 58, 61, 62, 63, 67, 68, 72, 73, 75, 76, 79, 87, 108, 112, 118, 129, 145, 151, 168, 182, 186, 191, 202, 204, 213, 214 e 240).

La Commissione accoglie con favore gli sforzi compiuti dal Parlamento europeo intesi a perfezionare le disposizioni volte a rafforzare il livello di protezione dei passeggeri e a migliorare l'applicazione dei loro diritti rispetto alla posizione iniziale del Consiglio.

4.2. Emendamenti del Parlamento in seconda lettura

Di seguito sono illustrate le motivazioni della posizione della Commissione, con particolare attenzione agli emendamenti più significativi.

4.2.1. Emendamenti accolti

La Commissione accoglie gli emendamenti da 1 a 8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, da 26 a 33, da 35 a 39, 42, 45, 46, 47, 53, 54, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, da 119 a 123, da 125 a 128, 130, 135, da 137 a 142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, da 164 a 167, da 169 a 172, da 174 a 178, 181, 183, 184, 188, 190, da 195 a 198, 200, 201, 203, da 206 a 210, da 241 a 243.

Detti emendamenti forniscono chiarimenti in merito alle definizioni, ai diritti dei passeggeri e agli obblighi dei vettori aerei e degli intermediari. Migliorano inoltre il testo del Consiglio per quanto riguarda in particolare la gestione dei reclami da parte dei vettori aerei e degli intermediari, la designazione degli organismi nazionali di applicazione, lo scambio di informazioni e la cooperazione transfrontaliera tra gli organismi nazionali di applicazione, le sanzioni e la cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione. Questi elementi migliorano la qualità del testo giuridico e il livello di protezione dei passeggeri, oltre a garantire un ulteriore allineamento alle norme applicabili ad altri modi di trasporto.

4.2.2. Emendamenti accolti in parte

Bagaglio autorizzato

Con l'emendamento 144 il Parlamento europeo intende introdurre disposizioni sul bagaglio a mano nel regolamento (CE) n. 261/2004, mentre la proposta della Commissione del 2013 contiene norme sul trasporto dei bagagli all'articolo 2 della proposta stessa, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97, anche per quanto riguarda la responsabilità degli organismi nazionali di applicazione di garantire il rispetto di tale regolamento.

L'emendamento 144 prevede un nuovo articolo 11 bis ("Diritto a un effetto personale e al bagaglio a mano") che consta di tre paragrafi: il paragrafo 1 riguarda gli "effetti personali", il paragrafo 2 stabilisce il diritto a un bagaglio a mano incluso nel prezzo del biglietto e il paragrafo 3 riguarda l'obbligo di informazione in merito alla procedura di recupero degli effetti personali e del bagaglio a mano dimenticati nella cabina dell'aeromobile.

La Commissione respinge la proposta di disciplinare il diritto di portare bagagli a mano senza costi aggiuntivi (paragrafo 2 del nuovo articolo proposto) nel regolamento (CE) n. 261/2004 o nel regolamento (CE) n. 2027/97, come richiesto dal Parlamento europeo nell'emendamento 144 e nell'emendamento 204. Una misura di questo tipo deve essere oggetto di un'adeguata valutazione d'impatto per evitare conseguenze indesiderate; tale valutazione è in corso nell'ambito del riesame del regolamento (CE) n. 1008/2008 (cfr. anche la sezione 4.2.4 relativa al bagaglio a mano).

Per quanto riguarda le restanti parti dell'emendamento 144, la Commissione ritiene che anche il paragrafo 1 del nuovo articolo relativo all'"effetto personale" sarebbe trattato in modo più appropriato nell'ambito del riesame in corso del regolamento (CE) n. 1008/2008 sui servizi aerei, nel cui contesto le misure relative a un effetto personale possono essere oggetto di una valutazione d'impatto completa.

In alternativa, qualora tale aspetto (paragrafo 1) dovesse essere trattato nel regolamento (CE) n. 261/2004, gli organismi nazionali di applicazione dovrebbero essere responsabili anche dell'applicazione di tali norme (si noti che il Parlamento europeo non ha proposto un emendamento riguardante le responsabilità degli organismi nazionali di applicazione a norma del regolamento (CE) n. 2027/97 proposte dalla Commissione nella proposta del 2013). In tal caso, la Commissione potrebbe dimostrarsi flessibile quanto alla questione se tale aspetto sia disciplinato dal regolamento (CE) n. 261/2004 o dal regolamento (CE) n. 2027/97.

La Commissione può accogliere il paragrafo 3 (relativo all'obbligo di informare i passeggeri in merito alle procedure da seguire nel caso in cui il bagaglio a mano sia lasciato nella cabina dell'aeromobile). Questo aspetto dovrebbe essere disciplinato dal regolamento (CE) n. 261/2004.

Attrezzature per la mobilità - dichiarazione di interesse

L'emendamento 199 riguarda la dichiarazione speciale di interesse che le persone con disabilità o a mobilità ridotta possono effettuare per ottenere una copertura per le proprie attrezzature per la mobilità in caso di smarrimento o danneggiamento oltre l'importo standard del risarcimento previsto dalla convenzione di Montreal e dal regolamento (CE) n. 2027/97. L'emendamento obbligherebbe la Commissione a adottare il formato del modulo per tale dichiarazione speciale. La Commissione si oppone a tale obbligo in quanto comporta un onere amministrativo eccessivo, anche per i vettori aerei, che sarebbero tenuti a utilizzare un modulo diverso da quello abitualmente usato. La Commissione potrebbe sostenere l'emendamento 199 se

venisse soppresso l'obbligo per la Commissione di adottare atti di esecuzione che stabiliscano il formato del modulo da utilizzare.

Termini

La posizione del Parlamento europeo differisce da quella del Consiglio per quanto riguarda i vari termini imposti ai vettori aerei per adempiere l'obbligo di informare i passeggeri (emendamento 88), per il rimborso dei passeggeri (emendamenti 114, 124, 131), per la concessione di una proroga dei termini in caso di attivazione di un piano di emergenza (emendamenti 118 – cfr. di seguito nella sezione relativa agli emendamenti respinti – e 129) e per il ricevimento dei reclami dei passeggeri (emendamenti 165 e 180).

Per quanto riguarda l'emendamento 88, la Commissione concorda con la proposta del Parlamento europeo secondo cui i passeggeri devono essere informati di un evento non appena l'informazione sia disponibile e non oltre 30 minuti, in quanto è in linea con la proposta della Commissione (cfr. articolo 14, paragrafo 5, del documento COM(2013) 130 final).

Per quanto concerne gli emendamenti 114 e 124, la Commissione accetta il termine di sette giorni per i rimborsi o i pagamenti solo se non sono coinvolti intermediari. Nel caso in cui siano coinvolti intermediari, dovrebbero applicarsi termini più lunghi (cfr. il nuovo progetto di articolo 8 bis del regolamento (CE) n. 261/2004 nella proposta COM (2023) 753 final). Per quanto riguarda l'emendamento 124, la Commissione è favorevole alla proroga dei termini in caso di attivazione di piani di emergenza e pertanto sostiene a tale riguardo la posizione del Consiglio, che propone una proroga fino a 30 giorni per i rimborsi, proroga che invece il Parlamento europeo, nell'emendamento 124, ha proposto di sopprimere.

Per quanto riguarda l'emendamento 131, la Commissione può concordare con il Parlamento europeo in merito al termine di sette giorni per il rimborso in caso di sistemazione in classe inferiore, in quanto ciò corrisponde a quanto previsto dalle norme vigenti.

Applicazione

La Commissione può sostenere solo in parte la risoluzione extragiudiziale proposta negli emendamenti 40 e 185, poiché la Commissione è contraria a rendere obbligatoria la partecipazione delle compagnie aeree alle procedure di risoluzione alternativa delle controversie (ADR) e a rendere vincolanti le decisioni ADR senza una previa valutazione. Una procedura di risoluzione alternativa delle controversie obbligatoria, con decisioni vincolanti imposte a tutti gli Stati membri, comporterebbe ulteriori oneri amministrativi e non è stata valutata in modo approfondito. A titolo di riferimento, il recente accordo sul riesame della direttiva sui pacchetti turistici non la introduce nemmeno per i pacchetti turistici per motivi analoghi.

4.2.3. Emendamenti accolti con riserva di riformulazione o concordati in linea di principio

Circostanze eccezionali

Nell'emendamento 99 il Parlamento europeo introduce un nuovo articolo relativo alle "circostanze eccezionali" che prevede, tra l'altro, un elenco esaustivo di circostanze da considerare "eccezionali", figurante nell'allegato, che può essere modificato dalla Commissione mediante un atto delegato. La Commissione potrebbe accogliere l'emendamento 99 se l'elenco esaustivo fosse sostituito da un elenco non esaustivo.

Gli emendamenti 86 e 93 prevedono l'obbligo per il vettore aereo di pagare una compensazione pecuniaria per le cancellazioni e i ritardi qualora non fornisca prove attestanti l'esistenza di circostanze eccezionali. Non è stato tuttavia fissato alcun termine entro il quale il vettore aereo deve fornire tali prove. Al fine di garantire la certezza del diritto e una rapida risoluzione delle controversie, la Commissione potrebbe sostenere tali emendamenti se fosse aggiunto un termine chiaro per la presentazione, da parte del vettore aereo, di prove attestanti l'esistenza di circostanze eccezionali.

Gli emendamenti da 215 a 239 riguardano vari eventi che costituiscono circostanze eccezionali. L'elenco delle circostanze incluse dal Parlamento europeo, pur rispecchiando sostanzialmente in larga misura il corpus giurisprudenziale esistente della Corte di giustizia dell'Unione europea, in diversi casi se ne discosta. Fatta salva la sua posizione secondo cui l'elenco deve rimanere non esaustivo e soggetto a future modifiche mediante poteri delegati al fine di garantire che sia sempre aggiornato, la Commissione potrebbe sostenere le circostanze specifiche ivi incluse se queste fossero formulate in modo tale da riflettere l'orientamento generale elaborato dalla giurisprudenza.

Importi della compensazione pecuniaria e soglie di risarcimento

Per quanto concerne gli emendamenti 100, 101 e 102 (importi della compensazione pecuniaria per fasce di distanza) e gli emendamenti 105, 106 e 107 (soglie che fanno scattare il diritto alla compensazione pecuniaria), la Commissione potrebbe, per facilitare un compromesso globale, dimostrarsi flessibile per quanto riguarda le soglie e gli importi della compensazione pecuniaria in caso di ritardo, a condizione che l'accordo finale migliori nel modo più efficace ed efficiente i diritti dei passeggeri, tenendo conto nel contempo dell'incidenza sulla sostenibilità finanziaria dei vettori aerei.

Adeguamento degli importi della compensazione pecuniaria

Con l'emendamento 104 il Parlamento europeo intende obbligare la Commissione a adeguare ogni tre anni gli importi della compensazione pecuniaria mediante un atto delegato. La Commissione può approvare in linea di principio tale proposta, a condizione che il periodo per tale riesame sia esteso a cinque anni al fine di limitare gli oneri amministrativi.

Moduli precompilati

Gli emendamenti 88, 91, 97 e 111 introducono l'obbligo per i vettori aerei di fornire ai passeggeri moduli precompilati per la richiesta di compensazione pecuniaria e di rimborso. La Commissione può accettare il principio in base al quale i vettori aerei siano tenuti a fornire moduli precompilati al fine di garantire che i passeggeri possano far valere i loro diritti in modo più efficace, fatti salvi ulteriori miglioramenti redazionali per quanto riguarda i) il contenuto del modulo e ii) le circostanze in cui deve essere fornito.

L'emendamento 156 richiede una riformulazione, in quanto si riferisce anche a moduli precompilati relativi ai reclami di cui all'articolo 15 bis (emendamenti da 164 a 171), che non menziona tali moduli.

Applicazione

La Commissione accetta in linea di principio gli emendamenti relativi alla gestione dei reclami da parte dei vettori aerei e degli intermediari, alla gestione dei reclami da

parte degli organismi nazionali di applicazione, alla risoluzione alternativa delle controversie, alla designazione degli organismi nazionali di applicazione e ai compiti in materia di applicazione da parte di tali organismi. Tuttavia, per garantire chiarezza, coerenza e certezza del diritto, i seguenti emendamenti devono essere riformulati: 40, 165, 173, 179 e 180.

Poteri delegati

L'emendamento 187 (esercizio della delega) conferisce alla Commissione il diritto di adottare atti delegati solo per un periodo di cinque anni, con possibilità di proroga. La Commissione potrebbe accogliere l'emendamento 187 se la delega di poteri fosse conferita per un periodo di tempo illimitato.

Reclami relativi al bagaglio

Con l'emendamento 194 il Parlamento europeo introduce disposizioni specifiche per i reclami dei passeggeri in caso di ritardo o danneggiamento del bagaglio, prevedendo modalità specifiche per la messa a disposizione dei moduli di reclamo da parte degli aeroporti. Pur concordando in linea di principio con questo emendamento, la Commissione chiede l'adozione di modalità più neutre dal punto di vista tecnologico per la messa a disposizione del modulo di reclamo.

Relazione della Commissione

L'emendamento 211 prevede l'obbligo per la Commissione di riferire in merito al funzionamento del regolamento modificato. La Commissione potrebbe sostenere l'emendamento 211 se il termine di tre anni fosse esteso a cinque anni dall'entrata in vigore del regolamento modificato, al fine di consentire un'analisi completa del suo impatto.

Persone con esigenze specifiche

Con l'emendamento 143 il Parlamento europeo intende rendere i vettori aerei responsabili, oltre che della riprotezione e dell'assistenza, anche della compensazione pecuniaria delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta, nonché dei minori non accompagnati, qualora perdano il volo a causa di un'assistenza inadeguata in aeroporto da parte del gestore aeroportuale. Con tale emendamento la Commissione viene incaricata di specificare, mediante un atto di esecuzione, le modalità di tale sistema e dei meccanismi di ricorso a disposizione dei vettori aerei nei confronti dei gestori aeroportuali.

La proposta della Commissione non conteneva una simile disposizione e pertanto la Commissione non ha effettuato una valutazione d'impatto su questo aspetto. La Commissione osserva che gli Stati membri hanno segnalato pochissimi casi di questo tipo durante le deliberazioni del Consiglio.

La Commissione osserva inoltre che l'obbligo di fornire assistenza ai passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta presso gli aeroporti spetta al gestore aeroportuale a norma del regolamento (CE) n. 1107/2006. L'eventuale obbligo a carico del vettore aereo di pagare una compensazione pecuniaria a un passeggero con disabilità o a mobilità ridotta che non sia stato assistito in modo adeguato dal gestore aeroportuale dovrebbe essere accompagnato da un diritto esplicito del vettore aereo di chiedere il rimborso di tale compensazione pecuniaria al gestore aeroportuale.

La Commissione può pertanto accettare il principio sotteso all'emendamento 143 a condizione che siano incluse queste importanti garanzie giuridiche.

Per quanto riguarda i minori non accompagnati, l'emendamento prevede che la responsabilità spetti al vettore aereo che ha accettato di trasportare il minore. In tali casi la Commissione può concordare sul diritto alla compensazione pecuniaria.

La Commissione sottolinea inoltre che un atto di esecuzione potrebbe riguardare solo le modalità concrete. Il diritto al risarcimento in quanto tale, nonché ulteriori diritti di regresso, dovrebbero pertanto far parte degli elementi essenziali del diritto in sé previsti nell'atto di base.

4.2.4. Emendamenti respinti dalla Commissione

Considerando

Con l'emendamento 54 si chiede l'inclusione della tutela dei diritti dei passeggeri negli accordi internazionali. La Commissione respinge questo emendamento in quanto non corrisponde ad alcuna disposizione sostanziale del testo del regolamento.

Nell'emendamento 55 il Parlamento europeo chiede che negli aeroporti siano fornite infrastrutture specifiche per i "passeggeri con disabilità gravi". La Commissione respinge questo emendamento in quanto la questione dovrebbe essere discussa nel quadro del regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo.

Definizioni

Il Parlamento europeo introduce una nuova definizione di "costo del biglietto aereo" nell'emendamento 57. La Commissione respinge questo emendamento in quanto la questione è trattata nella proposta relativa all'applicazione.

Con l'emendamento 58 il Parlamento europeo aggiunge una definizione di "prenotazione". Questo termine non è utilizzato altrove nel regolamento e la definizione è pertanto superflua. La Commissione respinge pertanto l'emendamento 58.

Con gli emendamenti 62 e 63 il Parlamento europeo ha soppresso diverse righe della definizione di cancellazione del volo. Poiché tali elementi derivano dalla giurisprudenza, la loro soppressione rende la definizione incompleta e ambigua. Tali soppressioni sono pertanto respinte.

Con l'emendamento 68 il Parlamento europeo ha integrato la definizione di "coincidenza" con un riferimento a un unico contratto di trasporto. Tale riferimento incrociato non è necessario ed è potenzialmente fuorviante. Tale integrazione è pertanto respinta.

Circostanze eccezionali

Con l'emendamento 67 il Parlamento europeo ha soppresso la definizione di "circostanze eccezionali" e l'ha spostata all'articolo 6 quater. Per motivi di coerenza e in linea con gli orientamenti per la redazione dei testi legislativi¹, tutte le definizioni dovrebbero essere raggruppate in un unico articolo (articolo 2). La soppressione è pertanto respinta.

La Commissione respinge gli emendamenti 213 e 214 (con cui le circostanze eccezionali vengono descritte come circostanze "*che possono essere considerate*")

¹ Guida pratica comune del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione per la redazione dei testi legislativi dell'Unione europea, 2015; orientamento 14.

eccezionali), in quanto ritiene che tale descrizione delle circostanze eccezionali non sia chiara e possa pertanto comportare incertezza giuridica e confusione per i passeggeri.

La Commissione respinge l'emendamento 213 anche perché mira a modificare la natura dell'elenco da "non esaustivo" a "esaustivo". Sebbene ciò possa comportare vantaggi per la certezza del diritto, è importante evitare il rischio che una circostanza che dovrebbe essere eccezionale sia trascurata e non figuri nell'elenco.

La Commissione respinge l'emendamento 240 (soppressione dell'elenco delle circostanze non considerate eccezionali). Tale elenco incluso nell'allegato 1 contribuisce alla chiarezza giuridica, come inizialmente proposto dalla Commissione nel 2013.

Ambito di applicazione

Per quanto concerne i voli in arrivo nell'Unione, il Parlamento europeo propone di estendere l'ambito di applicazione del regolamento dai voli operati da vettori dell'UE a quelli operati da tutti i vettori sopprimendo la limitazione prevista dalla frase "se il vettore aereo operativo del volo in questione è un vettore aereo dell'Unione" (emendamento 72). Ciò significherebbe che i passeggeri che volano con vettori di paesi terzi che operano voli verso aeroporti dell'UE rientrerebbero per la prima volta nell'ambito di applicazione del regolamento, il che amplierebbe in modo sostanziale la copertura dei diritti dei passeggeri in tutto lo spazio aereo europeo.

La Commissione non ha proposto di modificare l'ambito di applicazione del regolamento e non ha valutato l'incidenza di tale estensione nella sua valutazione d'impatto.

Pur rimanendo disponibile a riesaminare l'ambito di applicazione del regolamento valutando in futuro i rischi di conflitto di giurisdizioni e le difficoltà connesse all'applicazione — conformemente a quanto proposto nella posizione del Consiglio in prima lettura, soppressa dall'emendamento 191 —, la Commissione non può sostenere l'estensione immediata dell'ambito di applicazione senza una previa valutazione. La Commissione respinge pertanto gli emendamenti 48, 72 e 191.

Gli emendamenti 75 e 76 sopprimono le disposizioni contenute nella posizione del Consiglio in prima lettura riguardanti l'applicazione del regolamento all'aeroporto di Gbilterra. Poiché tali disposizioni riflettono lo stato delle discussioni in corso su un accordo tra l'UE e il Regno Unito, la Commissione si oppone a tale soppressione e respinge pertanto gli emendamenti 75 e 76.

Ambito di applicazione ratione personae

L'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 esclude dal suo ambito di applicazione alcuni passeggeri, in particolare i passeggeri che viaggiano gratuitamente o a una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico. Con l'emendamento 73 il Parlamento europeo sopprime tale esenzione. La Commissione è contraria a tale soppressione in quanto la disposizione prevedeva un'esenzione giustificata (e limitata). La Commissione respinge pertanto l'emendamento 73.

Negato imbarco

La posizione del Consiglio in prima lettura mantiene, nella definizione di "negato imbarco", i ragionevoli motivi elencati nella posizione del Consiglio (motivi di salute, di sicurezza o documenti di viaggio inadeguati) per giustificare il negato

imbarco, in quanto tali eccezioni sono già definite nel regolamento (CE) n. 261/2004 (articolo 2, lettera j)). Ciò è in linea con il regolamento vigente e la Commissione non ha proposto di modificare tale definizione.

Con l'emendamento 61 il Parlamento europeo intende eliminare i ragionevoli motivi. Ciò significherebbe che i vettori aerei dovrebbero trattare i casi in cui ai passeggeri viene rifiutato il trasporto per motivi legittimi come un negato imbarco. Secondo la Commissione, ciò comporterebbe un onere eccessivo per i vettori aerei e non può essere giustificato. La Commissione respinge pertanto l'emendamento 61.

I passeggeri cui viene negato l'imbarco contro la loro volontà possono optare per il rimborso del prezzo del biglietto. In base alle norme vigenti, il rimborso deve essere effettuato entro il termine previsto per i rimborsi, ossia sette giorni. Il Parlamento europeo chiede che i rimborsi in caso di negato imbarco siano effettuati immediatamente (emendamento 79). La Commissione ritiene che questo costituisca un onere eccessivo per il vettore aereo operativo, in quanto il prezzo del biglietto corrispondente alle parti non utilizzate dello stesso (tratte aeree non percorse) non può sempre essere determinato immediatamente, in particolare in caso di coincidenze. La Commissione respinge pertanto l'emendamento 79.

Polizza assicurativa/fondo di garanzia

Gli emendamenti 50 e 87 introducono l'obbligo per le compagnie aeree di sottoscrivere polizze assicurative e istituire un fondo di garanzia. Né la Commissione né il Consiglio hanno proposto norme di questo tipo. La Commissione non può sostenere l'introduzione immediata di tali norme senza una valutazione previa. La Commissione respinge pertanto gli emendamenti 50 e 87, in quanto sta già valutando la necessità di tali norme nel contesto del riesame in corso del regolamento (CE) n. 1008/2008 sui servizi aerei.

Doppio risarcimento

Nel 2013 la Commissione ha proposto che il diritto al risarcimento possa essere esercitato solo una volta durante la riprotezione dei passeggeri verso la loro destinazione finale non appena possibile. Il Consiglio ha mantenuto questa disposizione nella sua posizione in prima lettura. Con l'emendamento 108 il PE prevede che i passeggeri continuino ad avere diritto a un risarcimento supplementare nel caso in cui subiscano ulteriori interruzioni durante il proseguimento del viaggio. Poiché il risarcimento dovrebbe essere dovuto una sola volta durante il viaggio, la Commissione intende mantenere l'equilibrio della sua proposta originaria e respinge pertanto l'emendamento.

Forma di pagamento

La Commissione respinge l'emendamento 112, che elimina la possibilità esplicita per i vettori aerei di concordare con il passeggero il pagamento di una compensazione pecuniaria in forme diverse dal denaro contante, ad esempio sotto forma di un buono. La Commissione sottolinea che si tratta di un'opzione utile per alcuni passeggeri e che dovrebbe pertanto essere mantenuta, pur rimanendo soggetta al consenso esplicito del passeggero.

Termini

La posizione del Parlamento europeo prevede, nell'emendamento 84, che i vettori aerei informino i passeggeri per via elettronica dei motivi della cancellazione non

oltre 30 minuti dopo l'orario di partenza previsto. Data la potenziale complessità dei motivi di tali cancellazioni, questo lasso di tempo è troppo breve.

Nell'emendamento 118 il Parlamento europeo propone di sopprimere la proroga del termine fino a 30 giorni per i rimborsi in caso di attivazione dei piani di emergenza. La Commissione è favorevole a una proroga del termine per i rimborsi in caso di attivazione dei piani di emergenza e non può pertanto accettare l'emendamento 118.

La Commissione respinge l'emendamento 129 in quanto il termine di tre ore entro il quale il vettore aereo deve adempiere l'obbligo di fornire assistenza ai passeggeri potrebbe non essere proporzionato in tutti i casi (potrebbe anche essere più breve, ad esempio se l'interruzione si verifica dopo la mezzanotte), l'istituzione di un indice dei prezzi per la sistemazione negli Stati membri comporta elevati oneri amministrativi, l'indice sarebbe necessario anche per i paesi terzi, e in quanto è stata lasciata aperta (con ogni probabilità erroneamente) una proroga del termine in caso di attivazione dei piani di emergenza.

Trasferimento dei biglietti

La Commissione respinge l'emendamento 145 (diritto al trasferimento di un biglietto in caso di decesso del passeggero interessato o di un familiare stretto), in quanto ritiene che il trasferimento di un biglietto a un'altra persona rischierebbe di creare un mercato nero per i biglietti di seconda mano e deve pertanto essere evitato.

Obbligo di informazione in caso di biglietti combinati

La posizione del Consiglio in prima lettura comprendeva l'obbligo per i vettori aerei e gli intermediari di informare in modo chiaro i passeggeri al momento della vendita di un biglietto cui si applica una combinazione di contratti di trasporto aereo. Il testo soppresso mirava a chiarire ai passeggeri che, se i biglietti non sono stati loro venduti nell'ambito di un unico contratto, essi non hanno diritto alla compensazione pecuniaria, al rimborso, alla riprotezione o all'assistenza in caso di perdita di un volo successivo.

La Commissione respinge l'emendamento 151, che sopprime tale obbligo.

Applicazione

La Commissione respinge l'emendamento 41 (pubblicazione, da parte della Commissione, di un elenco di vettori che violano il regolamento), in quanto il considerando proposto non corrisponde ad alcuna disposizione sostanziale contenuta nel testo del regolamento. Inoltre, l'obbligo proposto a carico della Commissione comporterebbe un onere amministrativo eccessivo.

La Commissione respinge l'emendamento 168 (termini/reakzione ai reclami), in quanto l'approccio proposto, secondo cui la mancata risposta da parte del vettore aereo o dell'intermediario a un reclamo sarebbe considerata come un'accettazione delle istanze del passeggero, potrebbe avere conseguenze di ampia portata e creare incertezza giuridica. Non sarebbe inoltre compatibile con l'assetto giuridico della gestione dei reclami ai sensi del presente regolamento, né sarebbe coerente con i meccanismi di gestione dei reclami previsti dalla legislazione vigente in materia di diritti dei passeggeri in tutti i modi di trasporto.

La Commissione respinge l'emendamento 182 (ispezioni degli organismi nazionali di applicazione da parte della Commissione), in quanto l'obbligo proposto potrebbe essere incompatibile con il principio di sussidiarietà e avrebbe anche notevoli implicazioni amministrative e finanziarie per la Commissione.

La Commissione respinge l'emendamento 186 (documenti di conformità) a causa degli oneri amministrativi che aggiunge.

Trasparenza in materia di bagagli autorizzati

La Commissione respinge l'emendamento 202 (trasparenza/acquisto di servizi di viaggio principali/oneri aggiuntivi) in quanto le norme sulle modalità con cui tali servizi e oneri possono essere acquistati e devono essere identificabili a fini di trasparenza rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1008/2008 sui servizi aerei.

Bagaglio a mano

Con l'emendamento 204 il Parlamento europeo chiede che il bagaglio a mano con dimensioni massime di 100 cm (somma di lunghezza, larghezza e altezza) e peso massimo di 7 kg sia trasportato dal vettore aereo senza oneri aggiuntivi per il passeggero. In particolare, si dovrebbe tener presente che su questi due aspetti è già stata avviata una valutazione d'impatto nell'ambito del riesame del regolamento sui servizi aerei, per il quale la consultazione pubblica aperta si è conclusa nel dicembre 2025. Le opinioni dei portatori di interessi su queste due questioni sono discordanti. In particolare, la Commissione è preoccupata per le possibili conseguenze indesiderate dell'adozione di una norma che al momento non è ampiamente utilizzata. Ciò potrebbe aumentare il rischio che le compagnie aeree riducano le dimensioni massime del bagaglio a mano autorizzato rispetto ai livelli attuali, che si avvicinano al massimo raccomandato dalla IATA (56 x 45 x 25 = 126 cm). La Commissione respinge pertanto l'emendamento 204 e la corrispondente disposizione di cui all'emendamento 144.

5. CONCLUSIONI

La Commissione continuerà a sostenere il processo legislativo al fine di agevolare un risultato equilibrato e giuridicamente solido che garantisca un'efficace protezione dei passeggeri e mantenga nel contempo un quadro proporzionato e praticabile per il settore dell'aviazione.

La Commissione ribadisce il suo impegno a favore di un dialogo costruttivo con entrambi i colegislatori nelle prossime fasi della procedura.