

Bruxelles, 6 giugno 2025
(OR. en)

9795/25
ADD 1

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

**AVIATION 73
CONSOM 96
CODEC 747**

RISULTATI DEI LAVORI

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Delegazioni
Oggetto:	Proposta di regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli - Risultati dei lavori

Si allega per le delegazioni, per informazione, il testo di compromesso per la proposta in oggetto su cui il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" (Trasporti) ha raggiunto un accordo politico nella sessione del 5 giugno 2025.

2013/0072 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli

(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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

considerando quanto segue:

- (1) Il 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. 295/91³, e il 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 bagagli⁴ 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.
- (2) Tuttavia, alcune lacune emerse nell'attuazione dei diritti stabiliti dai regolamenti hanno ostacolato la realizzazione del loro pieno potenziale 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. Nella relazione 2010 sulla cittadinanza dell'Unione intitolata "Eliminare gli ostacoli all'esercizio dei diritti dei cittadini dell'Unione"⁵, la Commissione ha sottolineato questa esigenza, annunciando misure volte a garantire un complesso di diritti comuni, anche a beneficio dei passeggeri del trasporto aereo, e ad assicurarne l'adeguata attuazione.
- (2 bis) Dallo studio commissionato e pubblicato dalla Commissione nel 2020 (di seguito "studio") 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. Lo studio ha dimostrato che il pagamento di una compensazione pecuniaria si classifica terzo in ordine di priorità. D'altro canto, lo studio ha altresì dimostrato che i costi assoluti e relativi sostenuti dai vettori aerei con l'attuazione del regolamento n. 261/2004 sono aumentati in modo significativo dal 2011, con il rischio di una possibile restrizione del numero di rotte operate o riduzione della connettività offerta ai passeggeri nel lungo periodo. La revisione del regolamento n. 261/2004 dovrebbe quindi concentrarsi in particolare sui diritti dei passeggeri all'assistenza e alla riprotezione, tenendo conto nel contempo degli incentivi economici dei vettori aerei e dell'impatto sulla connettività.

³ GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1.

⁴ GU L 285 del 17.10.1997, pag. 1; modifica pubblicata nella GU L 140 del 30.5.2002, pag. 2.

⁵ COM(2010) 603 definitivo.

- (2 ter) 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 presente regolamento.
- (3) Al fine di migliorare la certezza giuridica per i vettori aerei e per i passeggeri, è necessaria una definizione più precisa del concetto di "circostanze eccezionali", che tenga conto della sentenza della Corte di giustizia nella causa C-549/07 (Wallentin-Hermann) che interpreta la versione originale del regolamento n. 261/2004. Occorre chiarire ulteriormente tale definizione con elenchi non esaustivi di circostanze chiaramente definite eccezionali o meno. La Commissione dovrebbe riesaminare l'elenco delle circostanze eccezionali ogni tre anni e proporre al Parlamento europeo e al Consiglio di aggiornarlo, se del caso.
- (3 bis) Secondo l'interpretazione della Corte nella causa C-549/07 (Wallentin-Hermann), nella versione originale del regolamento n. 261/2004, un problema tecnico improvviso non è considerato una circostanza eccezionale, tranne quando è limitato a 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 essere considerate circostanze eccezionali, in determinate condizioni, le questioni tecniche inerenti a determinate attrezzature.
- (3 ter) Secondo l'interpretazione della Corte nelle cause riunite C-156/22, C-157/22 e C-158/22 (TAP Portugal), nella versione originale del regolamento n. 261/2004, l'assenza inaspettata, in ragione di malattia o addirittura di decesso inaspettato, poco prima della partenza di un volo, di un membro dell'equipaggio indispensabile per assicurare il volo non è considerata 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 richiede molto tempo e costi finanziari elevati. È pertanto opportuno prevedere che la malattia o il decesso inaspettati di un membro dell'equipaggio essenziale, ad esempio quando avvengono il giorno prima della partenza del volo, al di fuori delle basi del vettore aereo, siano considerati una circostanza eccezionale.

- (3 quater) Secondo l'interpretazione della Corte nelle cause C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann e a.), C-613/20 (Eurowings) e C-287/20 (Ryanair), nella versione originale del regolamento n. 261/2004, gli scioperi del personale delle compagnie aeree non sono considerati circostanze eccezionali. Tuttavia, in caso di sciopero, certe richieste 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 siano considerati circostanze eccezionali.
- (4) Secondo l'interpretazione della Corte nella causa C-173/07 (Emirates), nella versione originale del regolamento n. 261/2004, la nozione di "volo" ai sensi del regolamento n. 261/2004 non è definita, ma deve essere 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".
- (4 bis) Secondo l'interpretazione della Corte nella causa C-537/17 (Wegener), il regolamento n. 261/2004, nella sua versione originale, si applica a qualsiasi parte del volo che rientra in una tratta, indipendentemente dal luogo di effettuazione del volo, compresi i voli interamente operati al di fuori dell'Unione. 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.
- (4 ter) Lo studio ha evidenziato un maggior livello di conformità al regolamento n. 261/2004 da parte dei vettori aerei dell'Unione. Pertanto, il ripristino della parità di condizioni tra i vettori aerei dell'Unione e non dell'Unione e il miglioramento della sostenibilità economica dei vettori aerei dell'Unione sosterranno il primato dell'Unione e, in ultima analisi, miglioreranno la protezione dei passeggeri in generale.

- (4 ter bis) L'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riconosce le caratteristiche specifiche delle regioni ultraperiferiche, specie per via della loro grande distanza. Alla luce dell'esperienza acquisita con il regolamento n. 261/2004, è necessario provvedere a garantire la continuità territoriale con le regioni ultraperiferiche francesi e l'inclusione in tutta l'Unione, a beneficio ultimo dei passeggeri. Per via delle caratteristiche specifiche delle tratte che collegano le regioni ultraperiferiche e un altro territorio dell'UE, i passeggeri di tali tratte dovrebbero quindi essere considerati in base all'effettiva distanza percorsa in tali tratte.
- (4 quater) 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 quando si tratta di coincidenze in arrivo o in partenza dal territorio di uno Stato membro cui si applicano i trattati.
- (4 quinquies) Il regolamento 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 e, tenuto conto delle circostanze attuali e al fine di garantire la certezza del diritto, è opportuno precisare che le norme del regolamento n. 261/2004 si dovrebbero applicare all'aeroporto di Gibilterra solo 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 delle norme stabilite nel presente regolamento a tale aeroporto e una relativa notifica sarà stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale.
- (4 sexies) I biglietti sono emessi o autorizzati dal vettore aereo operativo a seguito della conclusione di un contratto di trasporto aereo con un passeggero. Dovrebbero essere identificabili mediante un numero di biglietto unico e contenere un riferimento unico relativo al contratto di trasporto aereo emesso al momento della prenotazione. Dovrebbero comprendere un volo o una coincidenza relativi a una tratta, senza tener conto delle soste intermedie per motivi tecnici e operativi. Dovrebbero inoltre contenere diverse informazioni relative a tale volo o coincidenza, quali la data del volo, la partenza e l'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.

- (5) Nella causa C-22/11 (Finnair), 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 sovrapprenotazione, ma anche il negato imbarco per altri motivi, quali 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 senza indebito ritardo.
- (5 bis) 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. L'onere della prova dovrebbe essere a carico del vettore aereo operativo.
- (7) 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 dello stesso contratto di trasporto aereo.
- (8) Attualmente, in alcuni casi ai passeggeri sono imposte penali per aver commesso errori ortografici nel proprio nome. Correzioni ragionevoli in caso di errori di prenotazione o di modifiche amministrative dovrebbero essere consentite a titolo gratuito, purché tali correzioni non implicino la modifica degli orari, della data, dell'itinerario o del passeggero.
- (9) In caso di cancellazione, la scelta tra il rimborso, il proseguimento del viaggio mediante riprotezione o il viaggio in una data successiva dovrebbe spettare al passeggero e non al vettore aereo.
- (10) I gestori aeroportuali, negli aeroporti il cui traffico annuale non è inferiore a cinque milioni di movimenti passeggeri, e i fornitori di servizi aeroportuali essenziali, in particolare i vettori aerei e i prestatori di servizi di assistenza a terra, dovrebbero cooperare per ridurre al minimo l'impatto di molteplici interruzioni di voli sui passeggeri. A tal fine, i gestori aeroportuali dovrebbero elaborare piani di emergenza per tali situazioni e collaborare 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 al fine di informare i passeggeri rimasti a terra in situazioni che bloccano un numero significativo di passeggeri.

- (10 bis) Il regolamento (CE) n. 261/2004 dovrebbe prevedere esplicitamente il diritto a una compensazione pecuniaria per i passeggeri che subiscono ritardi prolungati, in linea con la sentenza della Corte di giustizia nelle cause riunite C-402/07 e C-432/07 (Sturgeon). Il linea con il principio della parità di trattamento di cui a tale sentenza, dovrebbero applicarsi le stesse norme per il rimborso, la riprotezione e la compensazione pecuniaria.
- (11) La sentenza Sturgeon 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 n. 261/2004 dimostra che molti ritardi non possono essere risolti entro le tre ore di cui a tale sentenza e 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 di arrivare a 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.
- (11 bis) 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'UE, la soglia dovrebbe essere uguale per tutti i viaggi all'interno dell'Unione.

- (11 ter) La compensazione pecuniaria standardizzata che figura nella versione originale del regolamento n. 261/2004 serve a compensare una perdita di tempo comune a tutti i passeggeri, mentre gli importi fissati nella medesima versione originale potrebbero in molti casi andare oltre il valore del danno subito dai passeggeri stabilito da studi economici. È pertanto opportuno definire soglie diverse per la compensazione pecuniaria in funzione della distanza del volo interrotto e del ritardo all'arrivo.
- (11 quater) In linea con gli 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 i risarcimenti siano livellati tra i mezzi di trasporto.
- (12) Per assicurare la certezza giuridica, il regolamento (CE) n. 261/2004 deve confermare esplicitamente che la modifica dei programmi di volo ha lo stesso impatto sui passeggeri rispetto alle cancellazioni o ai ritardi e che pertanto dà origine agli stessi diritti.
- (13) I passeggeri che perdono una coincidenza parte di una tratta a seguito di un'interruzione di un volo precedente dovrebbero ricevere un'assistenza adeguata in attesa della riprotezione. In tali casi, nel rispetto del principio di parità di trattamento, 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.
- (13 bis) 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, in particolare per quanto concerne le perdita delle coincidenze.
- (14) Al fine di migliorare la protezione dei passeggeri, occorre chiarire che i passeggeri che subiscono un ritardo beneficiano 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 in procinto di decollare, dovrebbe essere autorizzato a rifiutare lo sbarco dei passeggeri.

- (15) 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 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 per raggiungere la destinazione finale senza inutili ritardi. Tale riprotezione dovrebbe essere, a determinate condizioni, a spese del vettore aereo e a condizioni di trasporto comparabili.
- (15 bis) 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 dovessero causare ulteriori ritardi ai passeggeri in attesa di riprotezione, fatta salva la sua responsabilità con riferimento ai bagagli dei passeggeri disciplinata dal regolamento n. 2027/97 e dalla convenzione di Montreal.
- (15 ter) La comparabilità delle condizioni di trasporto potrebbe dipendere da una serie di fattori e dalle circostanze. Ove possibile e se ciò non comporta 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 riprotezione si utilizzi un altro vettore aereo o un mezzo di trasporto alternativo, il tempo totale di percorrenza dovrebbe essere quanto più ragionevolmente possibile vicino al tempo di percorrenza previsto del volo iniziale, 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 per il volo iniziale era stata prenotata un'assistenza a persone con disabilità o a mobilità ridotta, tale assistenza dovrebbe essere disponibile anche sulla rotta alternativa conformemente al regolamento n. 1107/2006.

- (16) Ai passeggeri dovrebbe essere offerta assistenza 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 in caso di circostanze eccezionali di lunga durata. 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 sistemazione in albergo 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.
- (17) [...]
- (18) Le esigenze dei passeggeri con esigenze specifiche, quali le persone con disabilità, le persone a mobilità ridotta, i minori, 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 applicarsi a queste categorie di passeggeri, purché questi abbiano informato il vettore aereo operativo a tempo debito.
- (18 bis) Il regolamento (CE) n. 261/2004 si applica anche ai passeggeri che hanno prenotato il volo aereo nell'ambito di un viaggio "tutto compreso". La revisione è intesa a migliorare ulteriormente la coerenza tra la direttiva (UE) 2015/2302⁶ e il regolamento. In tal senso, i passeggeri non possono cumulare i diritti connessi, in particolare a norma di entrambe le normative.
- (19) I vettori aerei non sono gli unici responsabili dell'attuale livello di ritardi e di voli cancellati nell'UE. 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, i vettori aerei dovrebbero avere il diritto di chiedere un risarcimento ai terzi in parte responsabili dell'evento che ha fatto sorgere il diritto alla compensazione pecuniaria o altri obblighi.

⁶ GU L 326 dell'11.12.2015.

- (19 bis) Nella causa C-502/18 (České aerolinie), la Corte di giustizia ha stabilito che, nel caso di voli in coincidenza, nell'ambito di applicazione del 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 del presente regolamento, indipendentemente dal fatto che il volo operato da tale vettore aereo sia stato interrotto o meno. Sebbene il regolamento ricordi 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 richiamato nel regolamento. Di conseguenza, i vettori aerei dell'Unione sostengono un onere finanziario sproporzionato rispetto ai vettori aerei non dell'Unione. Al fine di ripristinare la competitività dei vettori aerei dell'Unione in linea con le raccomandazioni della relazione Draghi e di mantenere, nel lungo periodo, la connettività, la revisione del regolamento n. 261/2004 dovrebbe pertanto limitare la responsabilità di un vettore aereo ai voli che opera in qualità di vettore aereo operativo.
- (20) Il regolamento (CE) n. 2111/2005 impone l'obbligo di informare il passeggero dell'identità del vettore aereo effettivo e la direttiva 93/13/CEE impone l'obbligo di fornire informazioni sulle clausole e sulle condizioni. I passeggeri dovrebbero non solo essere correttamente informati in merito ai propri diritti in caso di interruzioni del volo, ma anche essere adeguatamente informati riguardo alle cause dell'interruzione stessa, non appena tali informazioni siano disponibili. Tali informazioni dovrebbero essere fornite anche nel caso in cui il passeggero abbia acquistato il biglietto tramite un intermediario stabilito nell'Unione. Esse dovrebbero essere fornite almeno 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.
- (20 bis) Al fine di garantire una migliore applicazione dei diritti dei passeggeri, gli organismi nazionali di applicazione dovrebbero monitorare l'applicazione del regolamento e decidere in merito a sanzioni adeguate per incentivare il rispetto del presente regolamento.
- (21) Al fine di garantire una migliore applicazione dei diritti dei passeggeri, gli Stati membri dovrebbero consentire ai consumatori di accedere 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 degli intermediari debba essere obbligatoria.

- (21 bis) Qualora scelgano di ricevere un rimborso dopo un'interruzione del volo, i passeggeri dovrebbero riceverlo automaticamente, in modo tempestivo, senza dover compilare una richiesta specifica.
- (22) I passeggeri dovrebbero ricevere informazioni adeguate in merito alle procedure per presentare richieste di compensazione pecuniaria e reclami nei confronti dei vettori aerei e dovrebbero ottenere una risposta tempestiva. Laddove il gestore aeroportuale attivi il proprio piano di emergenza aeroportuale, i termini di risposta potrebbero allungarsi. I passeggeri dovrebbero inoltre avere la possibilità, in seguito a reclami o richieste, di presentare controversie individuali mediante misure extragiudiziali. Tuttavia, dato che il ricorso effettivo dinanzi a un tribunale è un diritto fondamentale riconosciuto dall'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, tali strumenti non dovrebbero impedire o limitare l'accesso dei passeggeri alla giustizia.
- (22 bis) Al fine di consentire ai passeggeri e ai consumatori di esercitare i propri diritti in materia di richieste, reclami e controversie individuali, essi dovrebbero poter presentare direttamente e personalmente una domanda ai vettori aerei, agli intermediari o agli organismi pertinenti a norma del presente regolamento, in modo chiaro e accessibile.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Vista la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, al fine di garantire che il danneggiamento, la distruzione o lo smarrimento di attrezzature per la mobilità o le lesioni o il decesso di cani da assistenza riconosciuti siano risarciti per il relativo costo totale di sostituzione, i vettori aerei dovrebbero offrire gratuitamente alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, quali definite nel regolamento (CE) n. 1107/2006, la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse che, a norma della convenzione di Montreal, consenta loro di chiedere un pieno risarcimento.

- (27 bis) La persona con disabilità o la persona a mobilità ridotta dovrebbe avere il diritto di ricevere immediatamente dai vettori aerei la necessaria sostituzione temporanea delle attrezzature per la mobilità registrate in caso di smarrimento, distruzione o danneggiamento. Dato che i cani da assistenza riconosciuti non possono essere facilmente sostituiti, dovrebbero essere fornite altre soluzioni temporanee sostitutive a seguito del loro smarrimento, del loro decesso o delle loro lesioni.
- (28) A volte i passeggeri non hanno le idee chiare in merito alle dimensioni, al peso o al numero di bagagli che possono essere imbarcati. 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 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 Corte di giustizia dell'Unione europea nella causa C-487/12 (Vueling), ai passeggeri dovrebbe essere consentito di portare in cabina, a titolo gratuito, effetti personali che costituiscono un aspetto necessario del loro trasporto, a condizione che tali effetti siano conformi alle prescrizioni applicabili in materia di sicurezza e soddisfino requisiti ragionevoli in termini di peso e dimensioni. Per effetti personali considerati aspetti necessari del trasporto dei 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.
- (28 bis) 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, sia valutata la fattibilità di stabilire norme minime uniformi per i bagagli a mano.

- (29) Gli strumenti musicali possono avere un immenso valore monetario, artistico e storico. Inoltre, gli strumenti musicali sono strumenti del mestiere con cui i musicisti fanno le prove e si esibiscono regolarmente, e quindi 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. Se le prescrizioni in materia di capacità e sicurezza sono soddisfatte, 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.
- (30) [...]
- (31) 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 dare ai passeggeri la possibilità di presentare un reclamo fornendo un modulo di reclamo in formato accessibile, sia per quanto riguarda i passeggeri con disabilità che le persone che non utilizzano strumenti digitali, almeno sulle loro applicazioni mobili e sui loro siti web. Tale modulo dovrebbe consentire al passeggero di presentare immediatamente un reclamo per il danneggiamento, il ritardo o lo smarrimento del bagaglio.
- (32) 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. L'articolo dovrebbe dunque essere soppresso.
- (33) 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.

- (33 bis) La relazione Draghi ha posto l'accento sul ruolo critico dei trasporti per la competitività dell'Unione e sul rischio di deviazione delle attività dai nodi di trasporto nell'Unione a quelli nel vicinato dell'Unione, a causa di asimmetrie nella regolamentazione. Il regolamento 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 applica il trattato, solo se il vettore aereo operativo del volo interessato è un vettore aereo dell'Unione. Entro tre anni dall'applicazione del presente regolamento, la Commissione dovrebbe valutare la fattibilità di rivedere l'ambito di applicazione 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 dei paesi terzi.
- (33 ter) È opportuno valutare un meccanismo di salvaguardia dei passeggeri in caso di insolvenza dei vettori aerei nel contesto della revisione del regolamento (CE) n. 1008/2008.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire tutelare i diritti dei passeggeri del trasporto aereo in modo equo ed equilibrato, tenuto conto della competitività del settore dell'aviazione dell'Unione e della necessità di mantenere la connettività per i passeggeri nel lungo periodo, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 TUE. 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 modificato come segue:

0. l'articolo 1 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

- a) negato imbarco;
- b) volo cancellato, ritardato o riprogrammato;
- c) perdita di una coincidenza;
- d) sistemazione in classe superiore o inferiore.";

a bis) i paragrafi 2 e 3 sono soppressi;

1. l'articolo 2 è così modificato:

-a) la definizione alla lettera b) è sostituita dalla seguente:

""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. Il vettore aereo operativo che utilizza l'aeromobile di un altro vettore aereo, con o senza l'equipaggio di tale altro vettore, per la realizzazione dei propri voli è considerato il vettore aereo operativo ai fini del presente regolamento;"

a) la definizione alla lettera c) è sostituita dalla seguente:

""vettore aereo dell'Unione"⁷: un vettore aereo munito di valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità⁸;"

⁷ L'allineamento in tutto il testo farà parte della messa a punto giuridico-linguistica.

⁸ GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3.

- b) la definizione alla lettera d) è sostituita dalla seguente:
- ""organizzatore""⁷: una persona ai sensi dell'articolo 3, punto 8, della direttiva (UE) 2015/2302⁹;"
- b bis) la definizione alla lettera e) è sostituita dalla seguente:
- ""pacchetto": una combinazione di servizi turistici definiti all'articolo 3, punto 2, della direttiva (UE) 2015/2302;"
- b ter) la definizione alla lettera f) è sostituita dalla seguente:
- ""biglietto": un'attestazione valida, indipendentemente dalla sua forma, di un contratto di trasporto aereo;"
- b quater) la definizione alla lettera g) è soppressa;
- b quinquies) la definizione alla lettera h) è sostituita dalla seguente:
- ""destinazione finale": la destinazione del volo o dell'ultimo volo in coincidenza di una tratta;"
- c) la definizione alla lettera i) è sostituita dalla seguente:
- ""persona con disabilità" e "persona a mobilità ridotta""⁷: 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 del trasporto su una base di eguaglianza con gli altri passeggeri o la cui mobilità nell'utilizzo del trasporto è ridotta per ragioni di età;"
- c bis) la definizione alla lettera j) è sostituita dalla seguente:
- ""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 0, 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 o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati;"
- c ter) la definizione alla lettera k) è sostituita dalla seguente:

⁹ GU L 326 dell'11.12.2015, pag. 1.

""volontario": un passeggero che si è presentato all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 0, e risponde affermativamente alla domanda del vettore aereo se vi siano passeggeri disposti a rinunciare al proprio imbarco in cambio di benefici;"

d) la definizione alla lettera l) è sostituita dalla seguente:

""cancellazione del volo": la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e per il quale è stato emesso un contratto di trasporto aereo. Si considera cancellato un volo in cui l'aeromobile è decollato ma, per qualsiasi ragione, in seguito è deviato verso un aeroporto diverso da quello di arrivo indicato sul biglietto o per tornare 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. Anche il caso in cui 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 deve essere considerato una cancellazione, tranne se gli orari di registrazione e di imbarco restano invariati o il passeggero ha preso il volo riprogrammato;"

e) sono aggiunte le definizioni seguenti:

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

a ter) "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;

a quater) "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;

a quinquies) "classe di trasporto": la parte della cabina passeggeri dell'aeromobile caratterizzata da posti diversi, una configurazione di posti diversa o qualsiasi altra differenza nel servizio standard fornito ai passeggeri, rispetto ad altre parti della cabina;

g bis) "contratto di trasporto aereo": il contratto di trasporto stipulato tra un vettore aereo o un suo agente autorizzato e un passeggero, avente per oggetto la fornitura di uno o più voli;

m) "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. Ai fini del presente regolamento, elenchi non esaustivi di circostanze considerate eccezionali e di circostanze che non sono considerate eccezionali figurano nell'allegato;

- n) "volo": un'operazione di trasporto aereo effettuata da un unico aeromobile tra due aeroporti indicati sul biglietto attraverso un itinerario predeterminato, un orario e un numero di identificazione unico; le soste intermedie per motivi esclusivamente tecnici od operativi non sono tenute in considerazione;
- o) "coincidenza" o "volo in coincidenza": un volo che, nell'ambito di un contratto di trasporto aereo unico, è inteso a consentire al passeggero di giungere a un punto di trasferimento per ripartire con un altro volo o, ove opportuno in base al contesto, tale altro volo in partenza dal punto di trasferimento;
- o bis) "scalo": l'interruzione volontaria del viaggio nell'ambito di un contratto di trasporto aereo 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 via eccezionale, un pernottamento;
- p) "tratta": un volo o una coincidenza che trasportano il passeggero dal punto di partenza iniziale alla sua destinazione finale conformemente a un contratto di trasporto aereo unico. La tratta di andata e la tratta di ritorno si considerano tratte separate;
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) "orario di partenza": l'orario in cui l'aeromobile lascia la porta di imbarco, trainato o con i propri motori (orario di distacco dalla rampa);
- v) "orario di arrivo": l'orario in cui l'aeromobile giunge alla porta di sbarco e sono azionati i freni di stazionamento (orario di arrivo alla rampa);
- w) "ritardo in pista": il 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 tra il contatto dell'aeromobile con il suolo e l'apertura dei portelli dell'aeromobile, all'arrivo;
- x) "notte": il periodo tra mezzanotte e le ore 6.00;
- y) [...]
- y 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;
- y ter) "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;

- z ter) "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;
- z quater) "formato accessibile": un formato che dà alla persona con disabilità o a mobilità ridotta l'accesso a qualsiasi informazione pertinente, anche consentendo a tale persona un accesso 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, come l'allegato I della direttiva (UE) 2019/882;
- z quinquies) "interruzione": il negato imbarco definito alla lettera j), la cancellazione del volo definita alla lettera l), il ritardo in pista definito alla lettera w), il ritardo alla partenza definito alla lettera a ter) oppure il ritardo all'arrivo definito alla lettera a quater);
- z sexies) "punto di partenza iniziale": il punto di partenza del volo o del primo volo in coincidenza di una tratta.";

2. l'articolo 3 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"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.";

a bis) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"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.";

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 3, lettera d), il presente regolamento si applica soltanto ai passeggeri trasportati da aeromobili a velatura fissa motorizzata.";

b bis) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

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

c) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Fatto salvo l'articolo 12 del presente regolamento, il regolamento si applica anche ai passeggeri trasportati in base a contratti di pacchetto turistico, a meno che un contratto di pacchetto turistico non sia risolto o la sua esecuzione sia compromessa per motivi diversi da un'interruzione del volo.";

d) è aggiunto il paragrafo seguente:

"7. L'articolo 7 del presente regolamento in materia di compensazione pecuniaria non si applica se l'interruzione si verifica su un volo in coincidenza che parte da un aeroporto della Groenlandia e vi arriva.";

e) è aggiunto il paragrafo seguente:

"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.

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 delle norme stabilite nel presente regolamento a tale aeroporto. Il Regno di Spagna notifica alla Commissione quando tali condizioni sono soddisfatte e la Commissione pubblica la notifica nella Gazzetta ufficiale. Il presente regolamento si applica a tale aeroporto a decorrere dal [primo giorno del mese successivo alla] data di pubblicazione.";

3. l'articolo 4 è così modificato:

-a) è aggiunto il paragrafo 0:

"0. Il presente articolo si applica ai passeggeri che, dopo 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.";

-a bis) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. 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 la riprotezione e il rimborso di cui all'articolo 8 e l'assistenza di cui all'articolo 9.

Il vettore aereo operativo chiede se ci sono volontari disposti a rinunciare all'imbarco in cambio di benefici a condizioni che devono essere concordate tra il volontario e il vettore aereo operativo. Questo accordo con il volontario sui benefici sostituisce il diritto del passeggero alla compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7, paragrafo 1, solo 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 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.";

-a ter) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. 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.";

a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. 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 quater.

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 interessati hanno diritto

al rimborso, esso è concesso senza indebito ritardo e al più tardi entro sette giorni di calendario dal negato imbarco.

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

Il vettore aereo operativo che nega l'imbarco a passeggeri contro la loro volontà fornisce loro 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.";

b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

"4. I paragrafi 2 e 3 si applicano anche ai voli di ritorno quando al passeggero è negato l'imbarco per non aver preso un volo precedente compreso nello stesso contratto di trasporto aereo.

5. 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.";

4. l'articolo 5 è così modificato:

-a) è aggiunto il paragrafo 0:

"0. 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 la riprotezione e il rimborso 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 quater.

Il vettore aereo operativo precisa senza indebito ritardo ai passeggeri interessati i motivi della cancellazione. Su richiesta, i passeggeri hanno il diritto di ricevere per iscritto i

motivi della cancellazione. Il vettore aereo operativo fornisce tali informazioni in modo chiaro entro sette giorni di calendario dalla presentazione della richiesta.";

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. 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.";

a ter) sono aggiunti i seguenti paragrafi 1 bis e 1 ter:

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

1 ter. I passeggeri hanno il diritto di ricevere dal vettore aereo operativo del volo cancellato, una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, paragrafo 1, e dell'articolo 7, paragrafo 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, se raggiungono la destinazione finale con un ritardo all'arrivo superiore alle soglie di cui all'articolo 7, paragrafo 1 bis, dopo aver scelto la riprotezione a norma 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. Il vettore aereo fornisce una risposta entro il termine di cui all'articolo 7, paragrafo 2 bis.";

a quater)il paragrafo 2 è soppresso;

b) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

"3. 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 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.

4. Il diritto all'assistenza di cui al paragrafo 1 bis e alla compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1 ter 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.";

c) [...]

5. l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Ritardo

0. Se un vettore aereo operativo prevede che un volo subirà un ritardo, ne informa immediatamente i passeggeri interessati, al più tardi all'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 quater.

Il vettore aereo operativo precisa senza indebito ritardo ai passeggeri interessati i motivi dei ritardi. 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 entro sette giorni di calendario dalla presentazione della richiesta.

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

1 bis. Qualora i tempi di attesa si protraggano oltre le soglie di cui all'articolo 7, paragrafo 1 bis, 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 la riprotezione e il rimborso a norma dell'articolo 8.

2. I passeggeri hanno il diritto di ricevere, su richiesta, dal vettore aereo operativo del volo che ha subito ritardo, una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, paragrafi 1 e 3, quando raggiungono la destinazione finale con un ritardo all'arrivo superiore alle soglie di cui all'articolo 7, paragrafo 1 bis.

I passeggeri hanno il diritto di ricevere, su richiesta, dal vettore aereo operativo del volo che ha subito ritardo, una compensazione pecuniaria a norma 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, se raggiungono la destinazione finale con un ritardo all'arrivo superiore alle soglie di cui all'articolo 7, paragrafo 1 bis, dopo aver scelto la riprotezione a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b).

3. [...]

3 bis. 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 1 e al rimborso di cui al paragrafo 2 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.

4. 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 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.

5. [...]";

6. sono inseriti i seguenti articoli:

"Articolo 6-2bis

Ritardo in pista

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

1. 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 le persone di cui all'articolo 11 ricevano le attenzioni necessarie. A meno che ciò protragga il ritardo in pista o 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.
2. Se un ritardo in pista raggiunge un massimo di tre ore, in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro cui si applica il trattato, 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.
3. I passeggeri sbarcati a norma del paragrafo 2 beneficiano dei diritti di cui all'articolo 6 e all'articolo 11, tenendo conto del ritardo in pista e dell'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero.

Articolo 6 bis

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 di un volo precedente, spetta al vettore aereo operativo del precedente volo che ha subito interruzioni fornire al passeggero la riprotezione a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), nonché l'assistenza a norma dell'articolo 9.
- 1 bis. Qualora il vettore aereo operativo non sia in grado di riproteggere il passeggero entro le soglie di cui all'articolo 7, paragrafo 1 bis, 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 a norma dell'articolo 8.

2. 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 destinazione finale con un ritardo all'arrivo superiore alle soglie di cui all'articolo 7, paragrafo 1 bis.

I passeggeri hanno il diritto di ricevere, su richiesta, dal vettore aereo che opera il volo che ha subito interruzioni, una compensazione pecuniaria a norma 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, se raggiungono la destinazione finale con un ritardo all'arrivo superiore alle soglie di cui all'articolo 7, paragrafo 1 bis, dopo aver scelto la riprotezione a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b).

2 bis. Quando un passeggero pianifica ed effettua uno scalo, l'aeroporto in cui è effettuato lo scalo è considerato la destinazione finale del passeggero.

3. [...]

4. [...]"

7. l'articolo 7 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. In caso di 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 pari o inferiori a 3 500 chilometri e per tutte le tratte intra-UE;
- b) 500 EUR per le tratte superiori a 3 500 chilometri.

In deroga al comma precedente, 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."

a bis) è aggiunto il paragrafo 1 bis:

"1 bis. 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 bis, il diritto a una compensazione pecuniaria sorge per un ritardo all'arrivo superiore a:

- a) quattro ore per le tratte pari o inferiori a 3 500 chilometri e per tutte le tratte intra-UE;
- b) sei ore per le tratte superiori a 3 500 chilometri.";

a ter) è aggiunto il paragrafo 1 ter:

"1 ter. Nel determinare le distanze ai fini del presente regolamento, la base 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.";

b) i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

2. Se il passeggero ha scelto di proseguire il viaggio a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), e si verifica un'altra interruzione durante la riprotezione, il diritto al risarcimento del passeggero può configurarsi solo una volta durante il viaggio verso la destinazione finale.

2 bis. Le richieste di compensazione pecuniaria di cui al presente articolo sono presentate dal passeggero entro sei mesi dalla data effettiva di partenza indicata sul biglietto del passeggero. Entro 14 giorni di calendario 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, corredata, se del caso, di una spiegazione chiara e motivata conformemente all'articolo 5, paragrafo 3, o all'articolo 6, paragrafo 4, 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.

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

3. La compensazione pecuniaria è pagata in contanti o, previo accordo espresso dal passeggero in un documento firmato o tramite qualsiasi altro mezzo digitale su un supporto durevole, con altri mezzi.

4. [...]

5. [...]"

b bis) il paragrafo 4 è soppresso;

8. l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

Diritto al rimborso o alla riprotezione

1. In caso di interruzione, ai passeggeri è offerta gratuitamente la scelta fra le seguenti opzioni alle condizioni di cui agli articoli 4, 5, 6 o 6 bis e al presente articolo:

- a) il rimborso automatico, entro 14 giorni di calendario dalla data di partenza del volo che ha subito interruzioni indicata sul biglietto del passeggero, in contanti o, previo accordo espresso dal passeggero in un documento firmato o tramite qualsiasi altro mezzo digitale su un supporto durevole, con altri mezzi, del costo integrale dei biglietti, per la parte o le parti di tratta non effettuate e per la parte o le parti di tratta 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; laddove il gestore aeroportuale attivi il proprio piano di emergenza, tale termine può essere prorogato fino a 30 giorni di calendario;
- b) il proseguimento della tratta del passeggero mediante la riprotezione verso la 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
- c) la riprotezione verso la destinazione finale in una data successiva di gradimento del passeggero, a seconda della disponibilità di posti.

2. [...]

3. Affinché il passeggero possa raggiungere non appena possibile la sua destinazione secondo quanto determinato al paragrafo 1, 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:

- 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 aeroporti alternativi rispetto agli aeroporti indicati nel contratto di trasporto aereo. In tal caso, il vettore aereo operativo si fa carico delle spese di trasferimento del passeggero da o verso gli aeroporti alternativi rispetto agli aeroporti indicati nel contratto di trasporto aereo,
- 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.

4. [...]

5. 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 7, e se il vettore aereo operativo non ha offerto una riprotezione entro tre ore, il passeggero può organizzare la propria riprotezione, conformemente al paragrafo 3.

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

Nel procedere in questo senso, i passeggeri limitano le spese nella misura necessaria, ragionevole e adeguata. Il vettore aereo operativo rimborsa le spese non superiori al 400 % del costo integrale del biglietto o dei biglietti sostenute dal passeggero entro 14 giorni di calendario 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.

6. [...]

7. Il passeggero può scegliere tra il rimborso a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), o la riprotezione in una data successiva a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), fino al momento in cui accetta l'offerta del vettore aereo operativo di riproteggerlo non appena possibile a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), oppure fino al momento in cui il passeggero decide di organizzare la propria riprotezione a norma dell'articolo 8, paragrafo 5.

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

9. l'articolo 9 è così modificato:

-a) il titolo dell'articolo è sostituito dal seguente:

"Diritto all'assistenza";

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. In caso di interruzione e fatte salve le condizioni di cui agli articoli 4, 5, 6, 6 bis e 6-2 bis e 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:

- 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) due telefonate, messaggi di testo e accesso a internet.

Il vettore aereo operativo può limitare o rifiutare l'assistenza fornita ai sensi del comma precedente qualora la sua applicazione provochi un ulteriore ritardo per i passeggeri.";

a bis) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"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 al luogo di sistemazione e il ritorno dallo stesso.";

a ter) sono aggiunti i seguenti paragrafi 2 bis, 2 ter e 2 quater:

"2 bis. 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 a norma 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 di cui al paragrafo 2, lettera a).

2 ter. Qualora il vettore aereo operativo non adempia agli obblighi di cui ai paragrafi 1, 2 e 2 bis, i passeggeri interessati possono organizzarsi autonomamente nella misura in cui le spese sostenute sono necessarie, ragionevoli e proporzionate alla durata dell'attesa e ai

costi per il ristoro e i pasti nella zona dell'aeroporto in cui i passeggeri sono rimasti a terra. 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. Laddove il gestore aeroportuale attivi il proprio piano di emergenza, tale termine può essere prorogato fino a 30 giorni di calendario.

2 quater. In tutti gli aeroporti dell'Unione 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 e dal terminal.";

a quater) il paragrafo 3 è soppresso;

b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

"4. Se l'interruzione è dovuta a circostanze eccezionali e non si sarebbe potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure ragionevoli, il vettore aereo può limitare la sistemazione prevista a norma del paragrafo 2, lettera a), a un massimo di tre pernottamenti.

5. [...]

6. 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 dell'articolo 9, paragrafi 1 e 2, in relazione al volo in questione.";

10. 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 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, senza richiesta ed entro 14 giorni di calendario dalla sistemazione in classe inferiore, secondo le

modalità di cui all'articolo 7, paragrafo 3, una compensazione pecuniaria almeno equivalente:

- a) al 40 % del prezzo del volo per le tratte aeree pari o inferiori a 3 500 km; o
- b) al 75 % del prezzo del volo per le tratte aeree superiori a 3 500 km.

3. Quando il prezzo del volo non è indicato sul biglietto, la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 2 è calcolata in proporzione al volo sulla distanza totale coperta dal contratto di trasporto aereo, calcolata conformemente all'articolo 7, paragrafo 1 ter.

4. Il prezzo del volo non comprende tasse e diritti indicati sui biglietti, a condizione che né l'obbligo di pagare tali tasse e diritti né il loro importo dipendano dalla classe corrispondente ai biglietti aerei acquistati.

5. Il presente articolo non si applica ai vantaggi offerti mediante una tariffa superiore all'interno della stessa classe di trasporto, ad esempio posti a sedere specifici o pasti.";

10 bis. è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 10 bis

Piani di emergenza aeroportuale

1. Negli aeroporti dell'Unione con un transito annuo di passeggeri superiore a 5 milioni di unità, 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 cancellazioni e/o ritardi molteplici dei voli che blocchino un numero significativo di passeggeri 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.

1 bis. I piani di emergenza aeroportuale tengono conto delle esigenze particolari e individuali dei passeggeri definite all'articolo 11.

2. Il piano di emergenza è elaborato in particolare con la partecipazione del comitato degli utenti di cui alla direttiva 96/67/CE del Consiglio relativa all'accesso al mercato dei

servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione, come pure dei prestatori di servizi di assistenza a terra e di altri fornitori di servizi aeroportuali essenziali. 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 cancellazioni e/o ritardi molteplici dei voli. Il vettore aereo assicura che la persona o le persone designate dispongano dei mezzi necessari per assistere i passeggeri conformemente agli obblighi derivanti dal presente regolamento in caso di interruzione.

3. Il gestore aeroportuale comunica il piano di emergenza al comitato degli utenti di cui alla direttiva 96/67/CE del Consiglio e, su richiesta, all'organismo nazionale di applicazione incaricato dell'attuazione del presente regolamento a norma dell'articolo 16, paragrafo 1.

3 bis. Uno Stato membro può decidere che un aeroporto non interessato dal paragrafo 1, situato nel suo territorio, debba adempiere gli obblighi di cui ai paragrafi da 1 a 3.

4. Negli aeroporti dell'Unione che non raggiungono la soglia fissata al paragrafo 1 o che non sono interessati dal paragrafo 3 bis, 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 in merito a situazioni di cancellazioni e/o ritardi molteplici dei voli che bloccano un numero significativo di passeggeri nell'aeroporto.";

11. l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

"Articolo 11

Passeggeri con esigenze specifiche

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

1. 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.

1 bis. Al più tardi al momento della registrazione, e a seconda della disponibilità di posti, alla persona che accompagna le persone di cui al paragrafo 1 o che accompagna un minore è offerta, a titolo gratuito, la possibilità di sedersi su sedili adiacenti.

1 ter. All'imbarco, i vettori aerei operativi danno la precedenza alle persone di cui al paragrafo 1 e ai loro eventuali accompagnatori o cani da assistenza riconosciuti.

2. 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 1. I vettori aerei forniscono la riprotezione e l'assistenza quanto prima possibile a tali persone nonché ai loro eventuali accompagnatori o cani da assistenza riconosciuti.

3. L'articolo 9, paragrafo 4, non si applica al passeggero di cui al paragrafo 1 né ai suoi eventuali accompagnatori o cani da assistenza riconosciuti.";

11 bis. l'articolo 12 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

"Articolo 12

Ulteriori diritti";

b) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti e le rivendicazioni dei passeggeri riconosciuti da altri atti giuridici. Le compensazioni pecuniarie concesse a norma dell'articolo 7 o dell'articolo 10, paragrafo 2, del presente regolamento sono detratte dai risarcimenti concessi a norma di altri atti giuridici, quale la direttiva (UE) 2015/2302, se tali diritti tutelano il medesimo interesse o hanno lo stesso obiettivo.

In particolare, salvo se previsto dal presente paragrafo, il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti e le denunce di cui alla direttiva (UE) 2015/2302. I risarcimenti o la riduzione del prezzo concessi a norma della direttiva (UE) 2015/2302 e le compensazioni pecuniarie concesse a norma dell'articolo 7 o dell'articolo 10, paragrafo 2, del presente regolamento sono detratti gli uni dagli altri al fine di evitare sovracompensazioni, se tali diritti 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 ai sensi 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.

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.";

12. 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 applicabile.";

13. l'articolo 14 è sostituito dal seguente:

"Articolo 14

Obbligo di informare i passeggeri

0. Il vettore aereo operativo inserisce nel suo sito web o nella sua applicazione mobile una nota informativa che specifica i diritti a norma del presente regolamento, compresa la procedura concernente il trattamento dei reclami.

0 bis. Quando offrono biglietti per voli o coincidenze, e prima dell'acquisto, 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;
- c) il termine e la procedura con cui il passeggero può chiedere la modifica del nome secondo quanto precisato all'articolo 4, paragrafo 5, senza alcun onere aggiuntivo; e
- d) i termini e le condizioni.

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

0 ter. 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 senza alcun diritto, ai sensi degli articoli 7, 8 e 9, al rimborso, alla riprotezione o all'assistenza in caso di perdita di un volo successivo o di voli successivi 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.

1. Il gestore aeroportuale provvede affinché ai banchi di accettazione (compresi i chioschi self check-in) e alla porta di imbarco sia affisso in modo chiaro il testo seguente: "In caso di negato imbarco o di volo cancellato o ritardato di almeno due ore, rivolgersi al banco di accettazione o alla porta di imbarco per ottenere 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(e) lingua(e) del luogo dove è situato l'aeroporto e in una lingua utilizzata a livello internazionale. A tal fine, i gestori aeroportuali collaborano con i vettori aerei operativi.";

2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]";

13 bis. 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 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.
2. Quando i passeggeri presentano un reclamo utilizzando il meccanismo 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 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 quater, tra cui l'indirizzo postale, il sito web e l'indirizzo di posta elettronica.

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.";

14. l'articolo 16 è sostituito dal seguente:

"Articolo 16

Applicazione

1. Ogni Stato membro designa uno o più organismi nazionali di applicazione responsabili dell'applicazione del 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.

2. L'organismo nazionale di applicazione vigila attentamente sul rispetto dei requisiti stabiliti dal presente regolamento e adotta le misure necessarie a garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri.

2 bis. I passeggeri possono segnalare all'organismo nazionale di applicazione le presunte violazioni del presente regolamento. L'organismo nazionale di applicazione può compiere indagini e decidere di intraprendere azioni applicative in base alle informazioni contenute nelle segnalazioni ricevute.

3. 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 regolamento.

4. [...]

5. Quattro anni dopo la data di applicazione del presente regolamento 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.

6. I vettori aerei operativi e gli intermediari comunicano agli organismi nazionali di applicazione le informazioni di contatto richieste della persona/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.";

15. è inserito l'articolo seguente:

Articolo 16 bis

[...]

"Articolo 16 bis quater

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 paragrafo unicamente alle controversie tra i vettori aerei o gli intermediari e i consumatori.";

Articolo 16 ter

[...]

Articolo 16 quater

[...]

16. l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

"Articolo 17

Riesame e relazioni

1. Ogni tre anni a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento, 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 precedenti.

Se necessario, tale relazione è accompagnata da una proposta legislativa.

2. Tre anni dopo la data di applicazione del presente regolamento 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.

Nella prima relazione tre anni dopo la data di applicazione del presente regolamento, la Commissione valuta:

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 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;

b) la necessità di adeguare le soglie di cui all'articolo 7, paragrafo 1 bis, sulla base di statistiche riguardanti l'evoluzione dei ritardi e delle cancellazioni negli ultimi cinque anni e ogni anno a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento.

c) la fattibilità di un'ulteriore automazione delle richieste di compensazione pecuniaria e dei pagamenti in caso di ritardi.

La Commissione include altresì informazioni in merito al rafforzamento della protezione dei passeggeri del trasporto aereo sui voli provenienti da paesi terzi operati da vettori di paesi terzi.

La 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.

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

17. l'allegato 1 del presente regolamento è aggiunto come allegato del regolamento n. 261/2004.

Articolo 2

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

-1. l'articolo 2, 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;"¹⁰

b) è aggiunta la seguente lettera h):

"h) "attrezzature per la mobilità", ogni attrezzatura il cui scopo è assistere la mobilità delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta, quali definite all'articolo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1107/2006¹¹;"

c) è aggiunta la seguente lettera i):

"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;"

d) è aggiunta la seguente lettera j):

"j) "formato accessibile", un formato che dà alla persona con disabilità o a mobilità ridotta¹ l'accesso a qualsiasi informazione pertinente, anche consentendo a tale persona un accesso 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, come l'allegato I della direttiva (UE) 2019/882;"

e) è aggiunta la seguente lettera k):

¹⁰ L'allineamento della definizione e della terminologia in tutto il testo farà parte della messa a punto giuridico-linguistica.

¹¹ 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).

"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;"

f) è aggiunta la seguente lettera l):

"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, abbia dimensioni massime di 40x30x15 cm o possa essere riposto sotto il sedile anteriore;"

g) è aggiunta la seguente lettera m):

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

-1 bis. all'articolo 3, paragrafo 1, è aggiunta la seguente frase:

"Ciò comprende anche la responsabilità di un vettore aereo dell'Unione per quanto riguarda il ritardo del passeggero o del bagaglio.";

1. all'articolo 3, il paragrafo 2 è soppresso;

1 bis. 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.";

1 ter. all'articolo 5, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"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. all'articolo 5, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"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. [...]

3 bis. alla fine dell'articolo 6, paragrafo 2, è aggiunto il trattino seguente:

"- le informazioni alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta circa il loro diritto di presentare gratuitamente una dichiarazione speciale di interesse sul valore delle loro attrezzature per la mobilità.";

3 ter. all'articolo 6 sono aggiunti i seguenti paragrafi:

"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 ai sensi 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 con altri mezzi entro i termini stabiliti dalla convenzione di Montreal.

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

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

4. sono inseriti i seguenti articoli:

"Articolo 6 bis

1. Durante il trasporto di attrezzature per la mobilità registrate o di cani da assistenza riconosciuti, il vettore aereo dell'Unione provvede affinché a ciascuna persona con disabilità o persona a mobilità ridotta sia offerta la possibilità di effettuare, in formato

accessibile, una dichiarazione speciale di interesse 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 richiede ai passeggeri interessati un supplemento. In caso di distruzione, smarrimento, danneggiamento o ritardo dell'attrezzatura, o in caso di decesso o lesioni di un cane da assistenza riconosciuto, il vettore aereo dell'Unione può chiedere alla persona con disabilità o alla persona a mobilità ridotta di dimostrare l'importo dell'interesse indicato nella dichiarazione con una prova delle spese di sostituzione, compresa la sostituzione temporanea, delle attrezzature per la mobilità o del cane da assistenza riconosciuto.

In caso di vendita di servizi di trasporto aereo per conto del vettore aereo dell'Unione, gli intermediari offrono ai passeggeri interessati la possibilità di effettuare, in un formato accessibile, una dichiarazione speciale di interesse 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 comma precedente. L'intermediario trasmette quanto prima la dichiarazione al vettore aereo dell'Unione.

2. [...]

3. 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.

4. Nei casi in cui si applica il paragrafo 3 e fatti salvi gli articoli 7 e 8 e l'allegato I, paragrafo 4, 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 3 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.

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

Articolo 6 ter

[...]

Articolo 6 quater

[...]

Articolo 6 quinquies

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 formato accessibile sulle loro applicazioni mobili e sui loro siti web, e i vettori aerei mettono altresì a disposizione, su richiesta, presso l'aeroporto (compresi i chioschi self check-in):

- il bagaglio massimo autorizzato in termini di peso e dimensioni che i passeggeri possono imbarcare in cabina e nella stiva dell'aeromobile, relativamente alla rispettiva classe tariffaria, 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 1 bis, potenziali oneri aggiuntivi applicati al trasporto dei bagagli registrati e non registrati, compresi gli strumenti musicali di cui all'articolo 6 sexies,
- i motivi specifici che possono impedire il trasporto in cabina di bagagli non registrati ai sensi del paragrafo 2.

1 bis. Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1107/2006, i vettori aerei consentono ai passeggeri di portare in cabina, a titolo gratuito, un effetto personale.

2. 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 1 bis o un bagaglio a mano, il vettore può trasportare tali bagagli non registrati nella stiva dell'aeromobile senza oneri aggiuntivi per il passeggero.

2 bis. I paragrafi 1 bis e 2 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.

3. Il presente articolo non pregiudica le limitazioni al bagaglio non registrato stabilite da norme internazionali e dell'UE in materia di sicurezza, quali il regolamento (CE) n. 300/2008 e il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

Articolo 6 sexies

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. Un vettore aereo può stabilire che uno strumento musicale fa parte del bagaglio non registrato cui ha diritto un passeggero e che non può essere trasportato in aggiunta a tale bagaglio.

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 su un altro sedile. Inoltre, i passeggeri possono essere tenuti a selezionare e acquistare, sia per il passeggero che per 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.";

5. l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

"Articolo 7

La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio entro [data da indicare in una fase successiva] in merito al funzionamento e ai risultati del presente regolamento.";

6. l'allegato del regolamento (CE) n. 2027/97 è sostituito dall'allegato 2 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].

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

Fatto a Bruxelles, ...

Per il Parlamento europeo

Il presidente / La presidente

Per il Consiglio

Il presidente
