

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alle «Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo (programma evolutivo)»

COM(2013) 130 final

(2013/C 327/20)

Relatrice: **ANGELOVA**

Correlatore: **HENCKS**

Il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea, in data 16 aprile 2013 e 16 luglio 2013 rispettivamente, hanno deciso, conformemente al disposto dell'articolo 304 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alle:

Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo (programma evolutivo)

COM(2013) 130 final.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 20 giugno 2013.

Alla sua 491^a sessione plenaria, dei giorni 10 e 11 luglio 2013 (seduta dell'11 luglio), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 136 voti favorevoli, 6 voti contrari e 7 astensioni.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) si compiace per la maggiore certezza del diritto che la proposta in esame comporta sia per i passeggeri che per i vettori aerei: essa contiene definizioni più precise dei concetti rilevanti utilizzati dal regolamento e in questo modo si allinea ai principi contenuti nelle decisioni della Corte di giustizia dell'Unione europea e stabilisce un quadro giuridico affidabile. Il CESE deplora tuttavia il fatto che la proposta della Commissione non preveda un elevato livello di tutela dei consumatori.

1.2 Il CESE approva in via di principio le misure che i vettori aerei devono adottare, in determinate circostanze, per risarcire i passeggeri in caso di ritardi prolungati, provvedere alla riprotezione e riprogrammazione e aumentare il livello complessivo di comfort in caso di ritardo o perdita del volo. Il CESE esprime tuttavia il suo disaccordo, specialmente per quanto riguarda il risarcimento previsto in caso di ritardo, di ritardi prolungati dei voli e ritardi dei voli su tratte brevi, aspetti per i quali la proposta si allontana dalla giurisprudenza della Corte di giustizia in materia.

1.3 Il CESE apprezza che la proposta sia stata formulata in seguito a un'ampia valutazione d'impatto, e ricorda che l'attuazione efficace e tempestiva del pacchetto legislativo SES II+ rappresenta uno strumento importante che dovrebbe far diminuire i costi dei vettori aerei.

1.4 Il CESE respinge la proposta della Commissione consistente nell'estendere il limite oltre al quale il passeggero ha diritto al risarcimento in caso di ritardo, in quanto si discosta da tre sentenze consecutive della Corte di giustizia dell'UE.

1.5 Il CESE capisce le ragioni che consigliano di elevare in modo sostanziale le soglie per il risarcimento in caso di ritardi sulle tratte a lunga percorrenza, ma esorta la Commissione a continuare i propri sforzi per trovare incentivi affinché i vettori aerei nella pratica si mantengano ben al di sotto di tali soglie. I periodi di ritardo di cui sopra dovrebbero essere ulteriormente ridotti nel caso delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, in modo da rispecchiare i costi specifici che un ritardo prolungato comporta per tali categorie di persone.

1.6 Il CESE apprezza l'introduzione di un limite di tempo e del principio per cui il vettore aereo, qualora non sia in grado di riproteggere il passeggero con i propri servizi, deve prendere in considerazione altri vettori o altri mezzi di trasporto. Tuttavia, il Comitato considera troppo lungo un periodo di 12 ore prima di ricorrere ad altri servizi o vettori. Inoltre, il passeggero dovrebbe avere il diritto di rifiutare di viaggiare con un altro mezzo di trasporto (come un autobus, il treno o la nave). Per coprire il più rapidamente possibile i costi aggiuntivi dovuti al trasferimento verso un altro vettore, il CESE ribadisce la proposta di creare un fondo di "responsabilità solidale" per il rimpatrio o la riprotezione dei passeggeri tramite altri vettori.

1.7 Per quanto riguarda la definizione di "circostanze eccezionali", secondo il CESE dovrebbe essere indicato chiaramente che ritardi, cambiamenti di orario o cancellazioni sono da considerarsi circostanze eccezionali soltanto se tali circostanze:

1. per la loro stessa natura od origine non sono inerenti al normale esercizio dell'attività di vettore aereo,

2. sfuggono al suo effettivo controllo e
3. non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

Si dovrà poi considerare ogni volta che vengono invocate circostanze eccezionali se queste soddisfino realmente condizione tutte e tre queste condizioni, il che non sarà sempre vero per alcune delle circostanze di cui all'allegato 1 della proposta di regolamento (ad es. i rischi per la salute o la sicurezza, le condizioni atmosferiche o le vertenze del lavoro).

1.8 Il CESE chiede alla Commissione di elaborare norme neutrali rispetto agli altri modi di trasporto per non violare il principio della parità di trattamento e non creare favoritismi a scapito di altri modi di trasporto.

2. Introduzione

2.1 Negli ultimi anni, il miglioramento del trasporto aereo è stato costantemente in cima all'agenda della Commissione europea. Il rispetto di norme europee sempre più severe in materia di sicurezza del cielo unico europeo, di efficienza e di impatto ambientale dell'aviazione ⁽¹⁾ ha migliorato il funzionamento dei servizi aerei e rafforzato i diritti acquisiti dei passeggeri. Il CESE ha elaborato pareri su tutti i testi pertinenti ⁽²⁾ e ha incoraggiato la Commissione a continuare gli sforzi sulla stessa linea, ritenendo che occorresse ancora lavorare sull'argomento.

2.2 In considerazione del fatto che viaggiare in aereo non è più un lusso, ma una necessità per motivi di lavoro e per consentire ai cittadini europei di esercitare il loro ovvio diritto alla libera circolazione, il CESE ritiene che vi siano ancora dei settori da esaminare più approfonditamente per garantire i diritti dei passeggeri e fornire ai vettori aerei un quadro giuridico ed economico solido, che consenta loro di operare con successo su un mercato altamente competitivo. Fra i settori in cui sono necessari miglioramenti del quadro giuridico e un'applicazione più efficace della legislazione vigente figurano le norme sul risarcimento e l'assistenza ai passeggeri del trasporto aereo.

3. Sintesi della proposta della Commissione

3.1 La proposta modifica l'attuale regolamento (CE) n. 261/2004, ed è motivata da una serie di nuovi sviluppi:

- spesso i vettori aerei non garantiscono ai passeggeri i diritti loro spettanti in caso di negato imbarco, ritardi prolungati, cancellazioni o errori nella gestione del bagaglio;
- nel 2011 la Commissione ha osservato che le aree grigie e le lacune esistenti nelle norme attuali comportano una loro applicazione non uniforme tra i diversi Stati membri e i vari operatori del trasporto aereo;

- la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea ha svolto un ruolo cruciale, ad es. stabilendo cosa costituisce una "circostanza eccezionale" e definendo i diritti dei passeggeri a un risarcimento in caso di ritardi prolungati.

3.2 L'obiettivo principale della proposta è garantire i diritti fondamentali dei passeggeri del trasporto aereo, ossia il diritto di ricevere informazioni, di ottenere un rimborso, nonché il diritto alla riprotezione, all'assistenza durante l'attesa di poter riprendere il viaggio e alla compensazione in determinate circostanze ⁽³⁾, tenendo conto allo stesso tempo delle implicazioni finanziarie per il settore del trasporto aereo e garantendo che i vettori aerei possano operare secondo condizioni armonizzate all'interno di un mercato liberalizzato.

3.3 La proposta riguarda i tre principali settori in cui la Commissione ritiene che siano ancora necessarie misure per migliorare l'applicazione del regolamento, vale a dire l'attuazione di fatto armonizzata dei diritti stabiliti dall'UE, l'agevolazione del loro effettivo godimento e la sensibilizzazione del pubblico per quanto riguarda l'esercizio di tali diritti. Essa viene incontro alla raccomandazione del Parlamento europeo che esprime l'esigenza "di una maggiore certezza giuridica, di una maggiore chiarezza interpretativa e di un'applicazione uniforme dei regolamenti nell'UE" ⁽⁴⁾.

3.4 Pertanto, la riforma del regolamento (CE) n. 261/2004 proposta dalla Commissione europea:

- fa propri i principi della giurisprudenza della Corte di giustizia;
- definisce l'ambito di applicazione e il significato preciso del concetto di "circostanze eccezionali" in base alle quali il vettore aereo è esentato dal pagare un risarcimento in caso di cancellazione, ritardo prolungato o perdita della coincidenza;
- stabilisce i diritti dei passeggeri in caso di perdita della coincidenza dovuta a un ritardo o un cambiamento dell'orario di un volo precedente;
- fissa un limite uniforme per i ritardi, oltre al quale il passeggero ha diritto a pasti o spuntini;
- copre altri aspetti, come l'informazione dei passeggeri e il diritto di correggere gli errori ortografici, riconoscendo allo stesso tempo il diritto del vettore aereo ad esigere un risarcimento da terzi qualora questi ultimi siano responsabili delle interruzioni del servizio.

⁽¹⁾ COM(2012) 573 final.

⁽²⁾ GU C 24 del 28.1.2012, pagg. 125-130, GU C 376 del 22.12.2011, pagg. 38-43, GU C 198 del 10.7.2013, pagg. 9-13.

⁽³⁾ COM(2011) 174 final.

⁽⁴⁾ Risoluzione del Parlamento europeo, del 29 marzo 2012, sul funzionamento e l'applicazione dei diritti acquisiti dei passeggeri aerei (2011/2150 (INI)).

4. Osservazioni generali

4.1 Il CESE si rammarica che la proposta non tenga conto dell'intera giurisprudenza della Corte di giustizia dell'UE, anzi se ne discosti per quanto concerne gli aspetti più importanti per i diritti dei passeggeri. Riconosce tuttavia che la proposta migliora l'attuale regolamento in quegli ambiti in cui la Commissione ha inserito l'*acquis* della Corte di giustizia.

4.2 Il CESE esprime soddisfazione per il fatto che la proposta attuale sembra aver corretto la maggior parte delle lacune della precedente versione, segnalate sia dagli operatori del settore che dai passeggeri ⁽⁵⁾, e che abbia al tempo stesso chiarito una serie di definizioni.

4.2.1 Per l'industria, il valore aggiunto della proposta rispetto alle norme esistenti potrebbe consistere nel fatto che:

- limita la responsabilità di fornire assistenza nel caso di circostanze eccezionali che vanno oltre il controllo del vettore;
- definisce, in modo non esaustivo, cosa debba essere considerato "circostanza eccezionale";
- chiarisce la possibilità di esigere un risarcimento da terzi in caso di loro responsabilità e prevede la responsabilità solidale;
- amplia la durata dei ritardi prolungati in seguito ai quali il vettore deve risarcire il passeggero;
- limita l'obbligo di sistemare i passeggeri in albergo a un massimo di tre notti e 100 euro per passeggero in caso di "circostanze eccezionali". Tale limite non si applica alle persone a mobilità ridotta, ai minori non accompagnati, alle donne incinte e alle persone che necessitano di assistenza medica specifica;
- cancella ogni obbligo di sistemazione in albergo per i voli fino a 250 km operati da aeromobili con capacità massima di 80 posti (eccetto le coincidenze).

4.2.2 Per i passeggeri, il valore aggiunto della proposta potrebbe consistere nel fatto che:

- chiarisce le condizioni per l'applicazione del regolamento;
- specifica cosa fare nei casi di negato imbarco, cancellazione, ritardi prolungati e perdita della coincidenza, e definisce in termini più chiari le norme riguardanti il diritto a risarcimento, rimborso, riprotezione e assistenza;
- specifica alcuni particolari dell'attuazione;

- introduce un risarcimento in caso di ritardi prolungati;
- stabilisce un ritardo uniforme di due ore oltre il quale il vettore deve fornire pasti o spuntini;
- irrigidisce considerevolmente gli obblighi per il vettore di informare i passeggeri circa i loro diritti, nonché le norme in materia di risarcimento e procedure di reclamo e di sorveglianza da parte delle autorità al fine di garantire una corretta attuazione delle norme.

4.2.3 Il CESE riconosce che è molto difficile soddisfare contemporaneamente le esigenze di tutte le parti in causa, per cui il valore aggiunto offerto a una parte potrebbe comportare un minor grado di soddisfazione per l'altra.

4.3 Il CESE ritiene che le azioni della Commissione volte a migliorare la protezione dei passeggeri in caso di insolvenza di una compagnia aerea ⁽⁶⁾ rappresentino un passo nella giusta direzione, ma sottolinea che tali azioni non sono sufficienti se si vuole garantire una protezione dei passeggeri completa ed efficace nei casi di insolvenza della compagnia aerea, e ritiene che si dovrebbe stabilire un meccanismo in grado di garantire che le compagnie aeree adempiano al regolamento proposto in caso di insolvenza.

4.4 La proposta traccia una linea di demarcazione fra il proprio ambito e quello della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, riconoscendo ai passeggeri il diritto di scegliere in base a quali norme presentare un reclamo, ma escludendo il diritto di cumulare i risarcimenti per lo stesso problema attraverso un ricorso ad entrambi gli strumenti normativi.

4.5 Nei suoi pareri precedenti sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo, il CESE ha avanzato diverse proposte che rafforzerebbero tali diritti ⁽⁷⁾, molte delle quali sono state inserite nel progetto di regolamento in esame. Il CESE però si rammarica del fatto che le seguenti proposte siano rimaste inascoltate:

- includere nel testo del futuro regolamento le soluzioni contenute nelle sentenze della CGUE;
- definire, per determinati casi eccezionali, portata e il limite del diritto all'assistenza, stabilendo i mezzi di salvaguardia dei legittimi diritti dei passeggeri attraverso meccanismi alternativi, con decisioni vincolanti per le parti emanate entro un termine ragionevole;
- regolamentare le situazioni che si verificano attualmente in rapporto alla riprogrammazione dei voli;
- regolamentare l'obbligo di assistenza negli scali di coincidenza;

⁽⁶⁾ COM(2013) 129 final.

⁽⁷⁾ GU C 24, del 28.1.2012, pagg. 125-130 e GU C 229 del 31.7.2012, pagg. 122-125.

⁽⁵⁾ SEC(2011) 428.

- includere i prestatori di servizi di assistenza a terra, che lavorano per conto delle compagnie aeree, tra i soggetti che prestano i servizi previsti dal regolamento;
- precisare qual è l'autorità competente per il trattamento dei reclami degli utenti e la vigilanza sull'applicazione del regolamento;
- monitorare e pubblicare - a livello dell'UE e di singolo Stato membro - i reclami, suddivisi per compagnia e per tipologia di violazione del regolamento, e permettere che le compagnie a cui viene rilasciato il certificato di operatore aereo (COA) possano essere soggette a sorveglianza in ogni Stato membro;
- correggere l'incoerenza della formulazione tra il paragrafo 1 e il paragrafo 2 dell'articolo 14 del regolamento;
- stabilire l'obbligo di indennizzare i passeggeri danneggiati se una compagnia aerea dichiara fallimento e prevedere sia il principio di "responsabilità solidale" per il rimpatrio dei passeggeri con altri vettori aerei che abbiano posti disponibili, sia la creazione di un fondo che permetta di indennizzare i passeggeri sulla base del principio "chi partecipa al mercato paga";
- consentire la cessione del contratto di viaggio a un terzo;
- vietare la prassi, attualmente seguita dalle compagnie aeree, di annullare il viaggio di ritorno se il passeggero non ha utilizzato il viaggio di andata compreso nello stesso biglietto.

4.6 Il CESE accoglie con favore tutti i miglioramenti riguardanti l'applicazione dei diritti dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta, dal momento che consentono di allinearsi alle disposizioni della Convenzione sui diritti delle persone con disabilità. In tale contesto, il Comitato propone le modifiche che seguono.

4.6.1 Il termine "persona con disabilità o persona a mobilità ridotta" di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo deve sostituire il termine generale di "persona a mobilità ridotta" utilizzato nel testo della proposta.

4.6.2 Il termine "attrezzature per la mobilità" utilizzato all'articolo 6 *ter* proposto deve essere sostituito dal termine "attrezzature per la mobilità o dispositivi di assistenza".

4.6.2.1 Il CESE raccomanda vivamente un utilizzo più professionale delle attrezzature per la mobilità e dei dispositivi di assistenza durante il trasporto aereo. A tale scopo tutto il personale incaricato del loro utilizzo dovrebbe essere ulteriormente informato e istruito in materia. La legislazione UE concernente i

diritti dei passeggeri con disabilità dovrebbe essere conseguentemente modificata. Da una maggiore professionalità trarrebbero vantaggio al tempo stesso le società che prestano servizi a terra, le linee aeree, gli aeroporti e i passeggeri.

4.6.3 Nel nuovo articolo 6 della proposta si deve chiarire che, in caso di ritardo prolungato per qualunque ragione, i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta devono ricevere l'assistenza prevista agli allegati I e II del regolamento (CE) n. 1107/2006.

4.6.4 Deve essere specificato con grande chiarezza che la sistemazione fornita, il trasporto verso la stessa, le informazioni sui sistemi e i mezzi (compresi i siti web e altri strumenti elettronici) utilizzati per renderla nota, nonché le procedure di reclamo e le dichiarazioni di interesse eventualmente necessarie devono essere accessibili alle persone con disabilità; occorre inoltre soddisfare le esigenze relative a una guida o a un cane da assistenza. Al riguardo, occorre estendere le disposizioni del proposto articolo 14 sull'obbligo di informare i passeggeri a tutte le categorie di persone con disabilità, e non soltanto ai non-vedenti e agli ipovedenti (cfr. articolo 14, paragrafo 3).

4.6.5 Il regolamento stabilisce che non può essere rifiutato l'imbarco a un passeggero a causa della sua disabilità o mobilità ridotta. L'articolo 4 tuttavia precisa le deroghe a tale principio per rispettare gli obblighi di sicurezza o se le dimensioni dell'aeromobile o dei suoi portelloni rendono fisicamente impossibile l'imbarco o il trasporto della persona con disabilità o a mobilità ridotta. In questa materia sarebbe necessaria, come minimo, una politica di trasparenza in merito alle possibilità di accesso agli aeromobili, attraverso un'informazione chiara e trasparente al momento dell'acquisto di un biglietto.

5. Osservazioni specifiche sulle norme modificate

5.1 Il CESE approva il principio riguardante le misure che i vettori aerei devono adottare, in determinate circostanze, per risarcire i passeggeri in caso di ritardi prolungati, fornire una migliore assistenza, provvedere alla riprotezione e riprogrammazione e aumentare il livello complessivo di comfort dei passeggeri in caso di ritardo o perdita del volo.

5.2 Il CESE è dell'avviso che la proposta della Commissione consistente nell'estendere il limite oltre al quale il passeggero ha diritto al risarcimento in caso di ritardo, passando dalle attuali tre ore a cinque ore per tutte le tratte interne all'UE, non sia accettabile. Il CESE non capisce perché la riduzione della soglia per ottenere un risarcimento ridurrebbe il tasso di voli cancellati, dal momento che in caso di cancellazione le linee aeree devono comunque procedere a un risarcimento.

5.3 È comprensibile che i voli a destinazione e in provenienza dei paesi terzi siano sottoposti a soglie che dipendono dalla distanza, tenendo conto dei problemi pratici incontrati dai vettori aerei nell'affrontare le cause dei ritardi che si producono in aeroporti lontani. Il CESE tuttavia ritiene che i tempi proposti di nove o dodici ore siano troppo lunghi, e che la Commissione dovrebbe continuare i propri sforzi per trovare incentivi affinché i vettori aerei nella pratica si mantengano ben al di sotto di

tali soglie. I periodi di ritardo di cui sopra dovrebbero essere ulteriormente ridotti nel caso delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, in modo da rispecchiare i costi specifici che un ritardo prolungato comporta per tali categorie di persone. Il CESE considera l'attuazione efficace e tempestiva del pacchetto legislativo SES II+ uno strumento importante per far diminuire i costi dei vettori aerei, dando loro una maggiore flessibilità nel finanziare la riduzione delle soglie.

5.4 Il CESE apprezza l'introduzione di un limite di tempo e del principio per cui il vettore aereo, qualora non sia in grado di riproteggere il passeggero con i propri servizi entro tale limite, deve prendere in considerazione altri vettori o altri mezzi di trasporto (quando siano disponibili i posti necessari). Tuttavia, il Comitato considera troppo lungo un periodo di 12 ore prima di ricorrere ad altri servizi o vettori. Inoltre, il passeggero dovrebbe avere il diritto di rifiutare di viaggiare con un altro mezzo di trasporto (come un autobus, il treno o la nave). Per coprire il più rapidamente possibile i costi aggiuntivi dovuti al trasferimento verso un altro vettore, il CESE ribadisce la proposta di creare un fondo di "responsabilità solidale" per il rimpatrio o la riprotezione dei passeggeri tramite altri vettori, di concerto con tutte le parti interessate.

5.5 Il CESE ritiene necessario definire con maggiore chiarezza la responsabilità degli aeroporti di assistere i passeggeri nel caso delle cancellazioni multiple di voli causate dall'incapacità delle autorità aeroportuali di garantire le condizioni necessarie per un'erogazione senza difficoltà dei servizi aerei.

5.6 Il CESE è a favore di una seconda prova di applicazione della clausola relativa alle "circostanze eccezionali" di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b) della proposta, e raccomanda che gli organismi nazionali di applicazione ne garantiscano uno svolgimento accurato.

5.7 Il CESE appoggia la proposta di introdurre un'unica soglia per il diritto all'assistenza pari a 2 ore per i voli di qualsiasi durata che sostituisca le soglie attuali, le quali dipendono dalla distanza di percorrenza. Una simile misura è chiaramente nell'interesse dei passeggeri e garantisce loro condizioni eque e confortevoli di attesa.

5.8 Il CESE accoglie con favore la proposta per cui i passeggeri che perdono una coincidenza a causa del ritardo del volo precedente hanno diritto all'assistenza e, in determinate circostanze, al risarcimento, dato che anche tali disposizioni migliorano la posizione dei passeggeri.

5.9 Un passo avanti verso una migliore garanzia dei diritti dei passeggeri è la proposta secondo cui i passeggeri dei voli riprogrammati con un anticipo inferiore alle due settimane godono di diritti analoghi a quelli dei passeggeri dei voli in ritardo.

5.10 Il CESE raccomanda vivamente alla Commissione di trovare misure per migliorare la cooperazione fra gli aeroporti e i vettori aerei, in modo da ridurre significativamente il tempo di attesa per i passeggeri quando l'aeromobile subisca un ritardo in pista.

5.11 Il CESE invita la Commissione a proibire l'attuale pratica delle linee aeree di cancellare il viaggio di ritorno se un passeggero non ha utilizzato la tratta di andata prevista dal medesimo biglietto⁽⁸⁾. Il Comitato è d'accordo col rafforzamento del diritto dei passeggeri ad essere informati sulle interruzioni dei voli (non appena le informazioni pertinenti si rendono disponibili), dal momento che così si migliora anche la possibilità per i passeggeri di pianificare il da farsi appena raggiunta la destinazione finale.

5.12 Il CESE capisce la necessità di limitare il tempo durante il quale il vettore aereo è tenuto a fornire una sistemazione ai passeggeri in caso di circostanze eccezionali e accetta il limite proposto di tre notti. Tuttavia, il Comitato consiglia con forza alla Commissione di lasciare gli organismi nazionali di applicazione di ciascuno Stato membro liberi di stabilire un limite di prezzo per tali pernottamenti. Detto limite non si dovrebbe applicare alle persone a mobilità ridotta.

6. Applicazione

6.1 La proposta di modifica del regolamento (CE) n. 261/2004 chiarisce il ruolo degli organismi nazionali di applicazione, assegnando loro il compito di garantire l'applicazione generale. La gestione extragiudiziale dei singoli reclami diventerà compito degli organismi di risoluzione alternativa delle controversie, come suggerito dal CESE⁽⁹⁾. Queste disposizioni conferiscono agli organismi responsabili maggiori poteri di sanzionamento per casi di mancato rispetto del regolamento (CE) n. 261/2004 da parte dei vettori aerei e mettono a disposizione dei passeggeri strumenti di pressione più affidabili per la corretta applicazione dei loro diritti.

6.2 Il proposto scambio di informazioni e coordinamento tra gli organismi nazionali di applicazione, nonché fra tali organismi e la Commissione, effettuato grazie agli obblighi rafforzati di comunicazione e alle procedure formali di coordinamento, consentirà di reagire velocemente a tutti i problemi di applicazione che verranno emergendo.

7. Definizione di "circostanze eccezionali"

7.1 Il CESE è d'accordo sul fatto che la proposta di regolamento in esame

— si basi sulla definizione di "circostanze eccezionali" fornita dalla sentenza della Corte di giustizia nella causa C-549/07 (Wallentin-Hermann) e

⁽⁸⁾ GU C 24 del 28.1.2012, pag. 127.

⁽⁹⁾ GU C 24 del 28.1.2012, pag. 130.

— precisi che ritardi o cancellazioni sono da considerarsi circostanze eccezionali soltanto se tali circostanze:

1. per la loro stessa natura od origine non sono inerenti al normale esercizio dell'attività di vettore aereo (articolo 1.1, lettera e)),
2. sfuggono al suo effettivo controllo (articolo 1.1, lettera e)), e
3. non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso (articoli 1.4, lettera b) e 1.5.4).

Tali precisazioni avranno conseguenze positive sia per i passeggeri ai fini della valutazione della portata dei loro diritti in

materia che per i vettori aerei per la determinazione dei loro relativi obblighi.

7.2 Anche l'elenco non esaustivo proposto delle circostanze da considerare eccezionali e di quelle da ritenere non eccezionali, contenuto nell'allegato I della proposta di regolamento, aiuterà a ridurre il rischio di litigi superflui tra i passeggeri e le linee aeree.

7.3 Secondo il CESE, pertanto, dovrebbe essere indicato chiaramente che si dovrà considerare ogni volta che vengono invocate circostanze eccezionali se queste soddisfino davvero tale triplice condizione, il che non sarà sempre vero per alcune delle circostanze di cui all'allegato 1 (ad es. i rischi per la salute o la sicurezza, le condizioni atmosferiche o le vertenze del lavoro).

Bruxelles, 11 luglio 2013

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Henri MALOSSE

ALLEGATO

al parere del Comitato economico e sociale europeo

I seguenti emendamenti, che hanno ottenuto almeno un quarto dei voti espressi, sono stati respinti nel corso delle deliberazioni:

Nuovo punto 4.1.3 (emendamento 7)

Aggiungere il seguente nuovo punto:

Il CESE si rammarica del fatto che la proposta abbia rotto l'equilibrio esistente tra i vari interessi, privilegiando la protezione dei diritti dei trasportatori rispetto ai diritti dei passeggeri.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 52
Voti contrari: 70
Astensioni: 14

Punto 5.3 (emendamento 11)

Modificare come segue:

È incomprensibile che i voli a destinazione e in provenienza dei paesi terzi siano sottoposti a soglie che dipendono dalla distanza, tenendo conto dei problemi pratici incontrati dai vettori aerei nell'affrontare le cause dei ritardi che si producono in aeroporti lontani. Il CESE tuttavia ritiene che i tempi proposti di nove o dodici ore siano troppo lunghi, e che la Commissione dovrebbe mantenere l'attuale tempo limite di tre ore in tutte le ipotesi. Continuare i propri sforzi per trovare incentivi affinché i vettori aerei nella pratica si mantengano ben al di sotto di tali soglie. I periodi di ritardo di cui sopra dovrebbero essere ulteriormente ridotti nel caso delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, in modo da rispecchiare i costi specifici che un ritardo prolungato comporta per tali categorie di persone. Il CESE considera l'attuazione efficace e tempestiva del pacchetto legislativo SES II+ uno strumento importante per far diminuire i costi dei vettori aerei, dando loro una maggiore flessibilità nel finanziare la riduzione delle soglie.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 50
Voti contrari: 81
Astensioni: 12

Punto 5.12 (emendamento 12)

Modificare come segue:

Il CESE capisce la necessità di limitare il tempo durante il quale il vettore aereo è tenuto a fornire una sistemazione ai passeggeri in caso di circostanze eccezionali e accetta il limite proposto di tre notti⁽¹⁾. Si rammarica che la nuova proposta diluisca il regolamento in vigore, il quale garantisce l'assistenza ai passeggeri in attesa in caso di interruzione del viaggio, poiché in questo modo si discosta da una sentenza della Corte di giustizia relativa al diritto alla sistemazione in albergo (causa Denise McDonagh/Ryanair, 31 gennaio 2013). Il CESE ritiene che il diritto alla sistemazione sia giustificato soprattutto quando le interruzioni perdurano nel tempo e i passeggeri sono particolarmente vulnerabili; inoltre il trasporto aereo, diversamente da altri mezzi di trasporto, implica nella maggior parte dei casi delle lunghe distanze, e spesso i passeggeri colpiti da un'interruzione del viaggio sono molto lontani dalle proprie case, col risultato che le lunghe distanze in parola non consentono loro di trovare mezzi alternativi per raggiungere la propria destinazione finale. Tuttavia, il Comitato consiglia con forza alla Commissione di lasciare gli organismi nazionali di applicazione di ciascuno Stato membro liberi di stabilire un limite di prezzo per tali pernottamenti. Detto limite non si dovrebbe applicare alle persone a mobilità ridotta.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 56
Voti contrari: 78
Astensioni: 7

⁽¹⁾ Articolo 8, paragrafo 9, della proposta — articolo 9 del regolamento (CE) n. 261/2004 modificato.