



A7-0020/2014

22.1.2014

*****I**

RAPORT

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Georges Bach

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
- *** Procedura de aprobare
- ***I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- ***II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- ***III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

Amendamente la un proiect de act

În amendamentele Parlamentului, modificările aduse proiectului de act sunt evidențiate prin caractere ***cursive aldine***. Evidențierea cu caractere *cursive simple* este o indicație pentru serviciile tehnice, referitoare la elemente ale proiectului de act propuse pentru a fi corectate în vederea elaborării textului final (de exemplu elemente evident greșite sau omise într-o anumită versiune lingvistică). Propunerile de corectură sunt supuse acordului serviciilor tehnice în cauză.

Antetul amendamentelor referitoare la un act existent pe care proiectul de act dorește să îl modifice cuprinde două rânduri suplimentare prin care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția vizată a acestuia. Fragmentele preluate ca atare dintr-o dispoziție a unui act existent pe care Parlamentul dorește să o modifice, dar pe care proiectul de act nu a modificat-o, sunt evidențiate cu caractere **aldine**. Eventualele eliminări ale unor astfel de fragmente sunt semnalate prin simbolul următor: [...].

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	5
EXPUNERE DE MOTIVE	108
AVIZ AL COMISIEI PENTRU PIAȚA INTERNĂ ȘI PROTECȚIA CONSUMATORILOR	115
PROCEDURĂ.....	181

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei înaintată Parlamentului și Consiliului (COM(2013)0130),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0066/2013),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 11 iulie 2013¹,
 - după consultarea Comitetului Regiunilor,
 - având în vedere articolul 55 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor (A7-0020/2014),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
 3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

¹ Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Serviciile de transport aerian sunt plătite în avans de pasageri și subvenționate în mod direct sau indirect de contribuabili. Prin urmare, biletele de avion ar trebui considerate drept „contracte cu rezultat”, companiile aeriene garantând îndeplinirea obligațiilor contractuale cu toată diligența.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3) Pentru a spori gradul de securitate juridică pentru transportatorii aerieni și pentru pasageri, este necesară o definiție mai exactă a noțiunii „circumstanțe extraordinare”, care să ia în considerare hotărârea Curții Europene de Justiție în cauza C-549/07 (Wallentin-Hermann). O astfel de definiție trebuie să fie clarificată prin intermediul unei liste ***neexhaustive*** a circumstanțelor care pot fi identificate cu precizie ca fiind extraordinare ***sau nu***.

(3) Pentru a spori gradul de securitate juridică pentru transportatorii aerieni și pentru pasageri, este necesară o definiție mai exactă a noțiunii „circumstanțe extraordinare”, care să ia în considerare hotărârea Curții Europene de Justiție în Cauza C-549/07 (Wallentin-Hermann). O astfel de definiție trebuie să fie clarificată prin intermediul unei liste ***complete*** a circumstanțelor care pot fi identificate cu precizie ca fiind extraordinare. ***Ar trebui să se delege Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene pentru a completa această listă dacă este necesar.***

Justificare

Pentru a asigura securitatea juridică în ceea ce privește definiția circumstanțelor

extraordinare, enumerarea ar trebui concepută ca listă completă.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) În Cauza C-22/11 (Finnair), Curtea a decis că noțiunea „refuz la îmbarcare” trebuie interpretată ca fiind referitoare nu numai la cazurile în care se refuză îmbarcarea din cauza suprarezervării, ci și la cazurile în care se refuză îmbarcarea din alte motive, cum ar fi cele operaționale. ***Având în vedere această confirmare, nu există niciun motiv pentru a modifica definiția actuală a „refuzului la îmbarcare”.***

Amendamentul

(5) În Cauza C-22/11 (Finnair), Curtea ***de Justiție*** a decis că noțiunea „refuz la îmbarcare” trebuie interpretată ca fiind referitoare nu numai la cazurile în care se refuză îmbarcarea din cauza suprarezervării, ci și la cazurile în care se refuză îmbarcarea din alte motive, cum ar fi cele operaționale. Definiția „refuzului la îmbarcare” ***ar trebui să acopere cazurile în care ora plecării a fost anticipată, cu consecința că un pasager a pierdut zborul.***

Justificare

Definiția actuală a „refuzului la îmbarcare” trebuie modificată, pentru a include situațiile în care un pasager pierde un zbor din cauză că ora de plecare a fost anticipată.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică, de asemenea, pasagerilor care au rezervat un zbor ca parte a unui pachet de călătorie. Cu toate acestea, trebuie să se precizeze că pasagerii nu pot cumula drepturile corespunzătoare atât în temeiul prezentului regulament, cât și al Directivei Consiliului 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite¹⁷. Pasagerii ar trebui să aibă posibilitatea de a alege în temeiul cărui text de lege depun

Amendamentul

(6) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică, de asemenea, pasagerilor care au rezervat un zbor ca parte a unui pachet de călătorie. Cu toate acestea, ar trebui să se precizeze că pasagerii nu pot cumula drepturile corespunzătoare atât în temeiul prezentului regulament, cât și al Directivei 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite¹⁷. Pasagerii ar trebui să aibă posibilitatea de a alege în temeiul cărui text de lege depun cererile,

cererile, dar nu ar trebui să aibă dreptul de a cumula compensații pentru aceeași problemă în temeiul ambelor texte legislative. ***Pasagerii nu ar trebui să fie preocupați de modul în care transportatorii aerieni și agențiile de voiaj își repartizează între ele aceste cereri.***

¹⁷ JO L158, 23.6.1990, p.59

dar nu ar trebui să aibă dreptul de a cumula compensații pentru aceeași problemă în temeiul ambelor texte legislative. ***Ar trebui să fie responsabilitatea transportatorilor aerieni și a operatorilor de turism de a furniza pasagerilor dovezile necesare pentru ca aceștia să-și finalizeze cererile fără întârziere.***

¹⁷ JO L158, 23.6.1990, p.59

Justificare

Eliminarea ultimei propoziții clarifică faptul că Regulamentul 261/2004 și Directiva 90/314/CEE privind pachetul de servicii constituie două acte legislative distincte, ceea ce înseamnă că pasagerii trebuie să-și adreseze revendicările exclusiv companiei aeriene care exploatează aeronava. Cu toate acestea, dacă obligațiile prevăzute în Regulamentul 261 și cele din Directiva privind pachetul de servicii coincid, pasagerii pot alege legislația în temeiul căreia își formulează revendicările.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Pentru a îmbunătăți nivelurile de protecție, pasagerilor nu ar trebui să li se ***refuze*** îmbarcarea pe ***segmentul întors*** al unui bilet dus-întors pe motiv că ***segmentul dus nu a fost*** utilizat.

Amendamentul

(7) Pentru a îmbunătăți nivelurile de protecție, pasagerilor nu ar trebui să li se ***poată refuza*** îmbarcarea pe ***un segment*** al unui bilet dus-întors pe motiv că ***nu au*** utilizat ***fiecare segment al călătoriei inclus în bilet.***

Justificare

Interzice în mare măsură politica de „neprezentare”. Dacă un zbor rezervat este alcătuit din mai multe segmente, pasagerului ar trebui să i se permită să utilizeze doar unul sau unele dintre aceste segmente fără a fi pedepsit prin pierderea celorlalte segmente ale călătoriei sau prin obligația de a plăti o taxă suplimentară semnificativă.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) În prezent, pasagerii sunt uneori penalizați pentru greșelile de ortografiere a numelor lor, prin aplicarea unor taxe administrative. **Corecțiile rezonabile ale** greșelilor la rezervare ar trebui să fie permise gratuit, cu condiția ca acestea să nu presupună o modificare a orei, datei, itinerariului sau pasagerului.

Amendamentul

(8) În prezent, pasagerii sunt uneori penalizați pentru greșelile de ortografiere a numelor lor, prin aplicarea unor taxe administrative. **Corecturile aduse** greșelilor la rezervare ar trebui să fie permise gratuit, cu condiția ca acestea să nu presupună o modificare a orei, datei, itinerariului sau pasagerului.

Justificare

Noțiunea de „corecturi rezonabile” lasă prea mult loc pentru interpretări.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Trebuie precizat că, în cazurile de anulare, alegerea între a primi despăgubiri, a continua călătoria prin redirecționare sau a amâna călătoria la o dată ulterioară reprezintă decizia pasagerului și nu a transportatorului aerian.

Amendamentul

(9) Trebuie precizat că, în cazurile de anulare, alegerea între a primi despăgubiri, a continua călătoria prin redirecționare sau a amâna călătoria **pe mai târziu, în aceeași zi sau** la o dată ulterioară reprezintă decizia pasagerului și nu a transportatorului aerian.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) În cazul în care un pasager anulează zborul, operatorii de transport aerian ar trebui să aibă obligația de a rambursa, cu titlu gratuit, taxele deja plătite de acesta.

Justificare

În astfel de cazuri, unii operatori de transport aerian aplică taxe pentru servicii care de cele mai multe ori sunt excesive. Acest lucru este inadecvat. Taxele plătite pentru servicii care nu au fost prestate trebuie să fie integral rambursate. Anularea unui zbor plătit trebuie să fie considerată o „pedeapsă” suficientă.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 9 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9b) În cazul în care un pasager hotărăște printr-un acord să călătorească la o dată ulterioară, ar trebui să i se restituie întotdeauna integral costurile aferente zborului dus-întors anulat. Printre acestea ar trebui să se numere costurile pentru mijloacele de transport în comun, taxi și taxele de parcare în parcare aeroportului.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 9 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9c) Protecția financiară a pasagerilor în caz de faliment al companiei aeriene constituie o componentă esențială a unui sistem eficient în materie de drepturi ale călătorilor. Pentru a consolida protecția pasagerilor companiilor aeriene în eventualitatea anulării zborurilor din cauza insolvenței unui transportator aerian sau a suspendării activității unui transportator aerian din cauza revocării licenței sale de operare, operatorii de transport aerian ar trebui să fie obligați să prezinte dovezi suficiente care să garanteze rambursarea banilor

pasagerilor sau repatrierea acestora.

Justificare

Cerința de a furniza dovezi asiguratorii suficiente lasă loc pentru mai multe măsuri pe care operatorii de transport aerian le pot lua pentru protejarea pasagerilor în caz de insolvență. Printre opțiuni s-au putea număra și un fond sau o asigurare.

Amendamentul 11

**Propunere de regulament
Considerentul 9 d (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9d) De exemplu, crearea unui fond de garanție sau a unui sistem de asigurare obligatorie va permite transportatorului aerian să asigure rambursarea pasagerilor sau repatrierea acestora în cazul anulării unui zbor ca urmare a insolvabilității unui alt transportator aerian sau în cazul suspendării activității acestuia din cauza revocării licenței sale de funcționare.

Justificare

Crearea unui fond de garanție sau a unui sistem de asigurări va asigura protecția pasagerilor în caz de faliment sau de pierdere a licenței.

Amendamentul 12

**Propunere de regulament
Considerentul 10**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10) Aeroporturile și utilizatorii precum transportatorii aerieni și companiile de handling la sol trebuie să coopereze pentru a reduce la minimum impactul perturbărilor de zbor multiple asupra pasagerilor prin asigurarea serviciilor de

(10) Organismul de gestionare a aeroportului și utilizatorii aeroporturilor, precum transportatorii aerieni, companiile de handling la sol, furnizorii de servicii de navigație aeriană și furnizorii de servicii de asistență pentru pasagerii cu handicap

asistență și prin redirecționare. În acest scop, **statele membre trebuie să întocmească planuri alternative** pentru astfel de situații și să **conlucreze** la elaborarea acestor planuri.

și pentru cei cu mobilitate redusă, ar trebui să ia măsurile adecvate pentru a intensifica coordonarea și cooperarea dintre utilizatorii aeroportului în vederea reducerii la minimum a impactului perturbărilor de zbor multiple asupra pasagerilor prin asigurarea serviciilor de asistență și prin redirecționare. În acest scop, **organismele de gestionare a aeroportului ar trebui să asigure o coordonare adecvată prin intermediul unui plan alternativ corespunzător** pentru astfel de situații și să **lucreze împreună cu autoritățile naționale, regionale sau locale** la elaborarea acestor planuri. **Astfel de planuri ar trebui evaluate de organismele naționale de aplicare a legii care pot solicita ajustări atunci când este necesar.**

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10a) Operatorii de transport aerian ar trebui să instituie proceduri și acțiuni coordonate pentru informarea corespunzătoare a pasagerilor aflați în situație de necesitate. Respectivele proceduri ar trebui să indice clar cine răspunde, în fiecare aeroport, de îngrijire, asistență, redirecționare sau rambursare și să instituie metode și condiții privind prestarea acestor servicii.

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 10 b (nou)

(10b) Pentru a oferi asistență pasagerilor în caz de perturbări de zbor sau în caz de întârziere, deteriorare sau pierdere a unui bagaj, transportatorii aerieni ar trebui să instituie puncte de contact în aeroporturi unde personalul acestora sau terți desemnați de aceștia ar trebui să ofere pasagerilor informațiile necesare cu privire la drepturile lor, inclusiv procedurile de reclamație, și să-i asiste în acest sens.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 11

(11) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să includă în mod explicit dreptul la despăgubiri pentru pasagerii care suferă întârzieri prelungite, în conformitate cu hotărârea Curții Europene de Justiție în cauzele conexe C-402/07 și C-432/07 (Sturgeon). **În același timp**, pragurile care dau dreptul la despăgubiri trebuie mărite pentru a se ține cont de impactul financiar asupra sectorului **și a se evita creșterea în consecință a frecvenței anulărilor. Pentru a se asigura** că cetățenii care călătoresc în UE beneficiază de condiții omogene de despăgubire, **pragul** ar trebui să **fie aceeași pentru toate călătoriile în interiorul Uniunii, însă trebuie să depindă** de distanța de parcurs pentru călătoriile înspre și dinspre țări terțe pentru a ține seama de dificultățile operaționale întâmpinate de transportatorii aerieni în tratarea cazurilor de întârziere la aeroporturi îndepărtate.

(11) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să includă în mod explicit dreptul la despăgubiri pentru pasagerii care suferă întârzieri prelungite, în conformitate cu hotărârea Curții Europene de Justiție în cauzele conexe C-402/07 și C-432/07 (Sturgeon) **și în conformitate cu principiul egalității de tratament, care impune ca situațiile comparabile să nu fie tratate în mod diferit.** Pragurile care dau dreptul la despăgubiri trebuie mărite pentru a se ține cont, **printre altele**, de impactul financiar asupra sectorului. **Acestea ar trebui să asigure** că cetățenii care călătoresc în UE beneficiază de condiții omogene de despăgubire. **În același timp, anumite praguri** ar trebui să **fie stabilite la un nivel superior în funcție** de distanța de parcurs pentru călătoriile înspre și dinspre țări terțe pentru a ține seama de dificultățile operaționale întâmpinate de transportatorii aerieni în tratarea cazurilor de întârziere la aeroporturi îndepărtate. **În ceea ce privește cuantumul compensației, ar trebuie să se**

aplice întotdeauna aceeași metodă de calcul pentru aceeași distanță a zborului în cauză.

Justificare

Acest amendament ține seama de poziția raportorului în privința pragurilor peste care întârzierile ar trebui să genereze un drept la compensare. Raportorul opinează că aceste praguri ar trebui să fie stabilite în concordanță cu sentința pronunțată de CEJ în cauza Sturgeon care, în cazul întârzierilor îndelungate, adică de peste 3 ore, le conferă călătorilor aceleași drepturi ca și în cazul zborurilor anulate.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Pentru a garanta securitatea juridică, Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să confirme în mod explicit că schimbarea orarelor de zbor are un impact similar asupra pasagerilor la întârzierile prelungite și că, prin urmare, trebuie să dea naștere unor drepturi similare.

Amendamentul

(12) Pentru a garanta securitatea juridică, Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să confirme în mod explicit că schimbarea orarelor de zbor are un impact similar asupra pasagerilor la întârzierile prelungite ***sau la refuzarea îmbarcării*** și că, prin urmare, trebuie să dea naștere unor drepturi similare.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Pasagerii care pierd zborul de legătură trebuie beneficieze de asistență adecvată în așteptarea redirecționării. În conformitate cu principiul egalității de tratament, acești pasageri ***trebuie*** să poată solicita despăgubiri în același temei cu pasagerii ale căror zboruri sunt amânate sau anulate, ținând cont de întârzierea cu care ajung la destinația finală a călătoriei.

Amendamentul

(13) Pasagerii care pierd zborul de legătură ***din cauza unei schimbări de orar sau a unei întârzieri*** trebuie beneficieze de asistență adecvată în așteptarea redirecționării. În conformitate cu principiul egalității de tratament ***și cu hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene în Cauza C-11/11 (Air France/Folkerts)***, acești pasageri ***ar trebui*** să poată solicita despăgubiri în același

temei cu pasagerii ale căror zboruri sunt amânate sau anulate, ținând cont de întârzierea cu care ajung la destinația finală a călătoriei.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) În principiu, obligația de oferi asistență și redirecționare ar trebui să-i incumbe operatorului de transport aerian căruia i se datorează schimbarea orarului sau întârzierea. Cu toate acestea, pentru a diminua povara economică impusă operatorului de transport aerian în cauză, compensația de achitat pasagerului ar trebui raportată la întârzierea unui zbor de legătură precedent în punctul de transfer.

Justificare

Raportorul opinează că, având în vedere numărul mare de transportatori care operează zboruri regionale pe distanțe mici în interiorul UE, povara financiară generată de plata compensației ar trebui redusă la aceștia din urmă. Reținând toate acestea, din rațiuni legate de proporționalitate se adaugă o dublă condiție, de aplicat atunci când operatorul de transport aerian de dinainte a provocat doar o întârziere de scurtă durată care duce, în final, la pierderea zborului de legătură și la o întârziere mult mai îndelungată pentru ajungerea la destinația finală.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 13 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13b) Pasagerii cu handicap sau pasagerii cu mobilitate redusă care pierd zborul de legătură din cauza unei întârzieri produse de serviciile de asistență aeroportuară ar

trebui să beneficieze de îngrijiri adecvate în așteptarea redirecționării. Respectivii pasageri ar trebui să poată solicita despăgubiri de la organismul de gestionare a aeroportului pe același temei cu pasagerii ale căror zboruri sunt amânate sau anulate de transportatorii aeriени.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 16

Textul propus de Comisie

(16) Transportatorii aeriени au în prezent răspundere nelimitată pentru cazarea pasagerilor lor în cazul unor circumstanțe extraordinare de lungă durată.

Incertitudinea generată de absența unei limite de timp poate pune în pericol stabilitatea financiară a respectivului transportator. Prin urmare, transportatorii aeriени ar trebui să fie în măsură să limiteze acordarea de asistență după o anumită perioadă de timp. De asemenea, planificarea pentru situații de urgență și redirecționarea rapidă ar trebui să limiteze riscul ca pasagerii să rămână blocați pentru perioade lungi de timp.

Amendamentul

(16) Transportatorii aeriени au în prezent răspundere nelimitată pentru cazarea pasagerilor lor în cazul unor circumstanțe extraordinare de lungă durată.

Transportatorii aeriени ar trebui ***totuși*** să fie în măsură să limiteze acordarea de asistență ***în ceea ce privește durata cazării și, în cazul în care pasagerii se cazează ei înșiși, în ceea ce privește costurile și îngrijirea*** după o anumită perioadă de timp. De asemenea, planificarea pentru situații de urgență și redirecționarea rapidă ar trebui să limiteze riscul ca pasagerii să rămână blocați pentru perioade lungi de timp.

Justificare

În cazul unor disfuncționalități majore, pentru soluționarea situației ar trebui ca toate părțile implicate (autorități, aeroporturi, companii aeriene, hoteluri și pasageri) să accepte asumarea unei responsabilități comune. Obligația companiei aeriene de a asigura îngrijire poate fi limitată la costurile de cazare pe noapte și pe pasager. O excepție de la această regulă ar putea fi introdusă atunci când pasagerii se cazează ei înșiși. Într-o astfel de situație, compania aeriană poate limita costurile de cazare și de îngrijire după epuizarea unui anumit interval de timp.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Implementarea anumitor drepturi ale pasagerilor, în special dreptul la cazare, s-a dovedit a fi disproporționată față de veniturile transportatorilor aerieni pentru anumite operațiuni de dimensiuni limitate. Zborurile efectuate de aeronave de mici dimensiuni pe distanțe scurte ar trebui, prin urmare, să fie exceptate de la obligația de plată a cazării, dar transportatorul ar trebui să ajute pasagerii să își găsească aceste locuri de cazare.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 18

Textul propus de Comisie

(18) Pentru persoanele cu handicap, persoanele cu mobilitate redusă și a alte persoane cu nevoi speciale, cum ar fi copiii neînsoțiți, femeile însărcinate și persoanele care au nevoie de îngrijiri medicale specifice, găsirea unei cazări se poate dovedi mai dificilă atunci când se produc perturbări ale zborurilor. Prin urmare, limitările dreptului la cazare în cazul unor circumstanțe extraordinare *sau în cazul operațiunilor regionale* nu ar trebui să se aplice acestor categorii de pasageri.

Amendamentul

(18) Pentru persoanele cu handicap, persoanele cu mobilitate redusă și a alte persoane cu nevoi speciale, cum ar fi copiii neînsoțiți, femeile însărcinate și persoanele care au nevoie de îngrijiri medicale specifice, găsirea unei cazări se poate dovedi mai dificilă atunci când se produc perturbări ale zborurilor. Prin urmare, limitările dreptului la cazare în cazul unor circumstanțe extraordinare nu ar trebui să se aplice *în niciun caz* acestor categorii de pasageri.

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18a) În cazul în care transportatorul aerian comunitar prevede obligația ca persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă să fie însoțite de un îngrijitor, acesta din urmă nu ar trebui să plătească taxa de plecare aplicabilă pe aeroportul respectiv.

Amendamentul 24

**Propunere de regulament
Considerentul 18 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18b) Furnizorii de servicii ar trebui să se asigure că persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap au dreptul în orice moment să utilizeze în mod gratuit în aeronave dispozitive de protecție respiratorie omologate pentru siguranță. Comisia ar trebui să întocmească, în cooperare cu partenerii din industrie și cu organizațiile care reprezintă persoanele cu handicap și PMR, o listă de echipamente medicale de oxigen autorizate, ținând seama în mod corespunzător de cerințele de siguranță.

Amendamentul 25

**Propunere de regulament
Considerentul 20**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(20) Pasagerii ar trebui să fie corect informați nu numai cu privire **atât** la drepturile lor în cazuri de perturbare a zborului, ci și la cauza în sine a perturbării, de îndată ce informațiile sunt disponibile.

(20) Pasagerii ar trebui să fie corect informați nu numai cu privire la drepturile lor în cazuri de perturbare a zborului, **schimbare de orar sau refuz la îmbarcare**, ci și la cauza în sine a perturbării, de îndată

Aceste informații ar trebui să fie de asemenea furnizate și atunci când pasagerii au achiziționat biletul de la un intermediar stabilit în Uniune.

ce informațiile sunt disponibile. Aceste informații ar trebui să fie de asemenea furnizate **de către transportorul aerian** și atunci când pasagerii au achiziționat biletul de la un intermediar stabilit în Uniune. **În plus, pasagerii ar trebui să fie informați cu privire la procedurile cele mai simple și mai rapide de depunere a cererilor și a reclamațiilor pentru a-și putea exercita drepturile.**

Justificare

Operatorul de transport aerian este singura sursă fiabilă în ceea ce privește informațiile referitoare la cauzele perturbațiilor zborurilor.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21a) Pentru a ajuta organismele naționale de aplicare a legii să își îndeplinească rolul de aplicare a prezentului regulament, transportatorii aerieni ar trebui să le furnizeze documente de conformitate pertinente, care să demonstreze respectarea în totalitate a tuturor articolelor aplicabile din regulament.

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 21 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21b) Întrucât aviația comercială constituie o piață integrată a UE, măsurile de garantare a punerii în aplicare a regulamentului vor fi mai

eficiente la nivelul Uniunii grație unei mai mari implicări a Comisiei Europene. Concret, Comisia Europeană ar trebui să sporească gradul de conștientizare a pasagerilor aerieni cu privire la respectarea cerințelor referitoare la drepturile pasagerilor de către transportatorii aerieni, prin publicarea unei liste de transportatori care încalcă în mod sistematic dispozițiile prezentului regulament.

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(22) Pasagerii ar trebui să fie informați corespunzător cu privire la procedurile relevante pentru depunerea cererilor și reclamațiilor la transportatorii aerieni și ar trebui să primească un răspuns într-o perioadă **de timp rezonabilă**. Pasagerii ar trebui să aibă la dispoziție și mijloace extrajudiciare de soluționare a plângerilor referitoare la transportatorii aerieni. Cu toate acestea, deoarece dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe judecătorești este un drept fundamental recunoscut în articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, aceste căi nu ar trebui să împiedice și nici să îngreuneze accesul pasagerilor la instanțele judecătorești.

Amendamentul

(22) Pasagerii ar trebui să fie informați corespunzător cu privire la procedurile relevante pentru depunerea cererilor și reclamațiilor la transportatorii aerieni și **cu privire la termenele aferente acestora, în special cele prevăzute la articolul 16a alineatul (2) și** ar trebui să primească un răspuns într-o perioadă **cât mai scurtă posibilă**. Pasagerii ar trebui să aibă la dispoziție și mijloace extrajudiciare de soluționare a plângerilor referitoare la transportatorii aerieni. **Statele membre ar trebui să asigure servicii de mediere bine organizate, prin intermediul cărora ar putea fi soluționat un conflict între pasager și compania aeriană.** Cu toate acestea, deoarece dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe judecătorești este un drept fundamental recunoscut în articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, aceste căi nu ar trebui să împiedice și nici să îngreuneze accesul pasagerilor la instanțele judecătorești. **În acest sens, pasagerii ar trebui să primească întotdeauna adresele și datele de contact ale organismelor responsabile de desfășurarea acestor**

proceduri în fiecare țară. Pentru a permite o procesare rapidă și necostisitoare a reclamațiilor pe cale extrajudiciară și în instanță ar trebui să se recomande recurgerea la procedurile online sau alternative de soluționare a litigiilor, precum și la procedura europeană cu privire la cererile de despăgubire cu valoare redusă.

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(22a) Înainte de depunerea unei cereri de despăgubiri, este recomandabilă depunerea unei plângeri, ca regulă.

Amendamentul 30

Propunere de regulament Considerentul 23

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23) În cauza C-139/11 (Moré/KLM), Curtea **Europeană** de Justiție a clarificat faptul că termenele pentru introducerea acțiunilor în despăgubire sunt determinate în conformitate cu normele naționale ale fiecărui stat membru.

(23) În Cauza C-139/11 (Moré/KLM), Curtea de Justiție a clarificat faptul că termenele pentru introducerea acțiunilor în despăgubire sunt determinate în conformitate cu normele naționale ale fiecărui stat membru. **În ceea ce privește soluționările extra-judiciare, termenele se stabilesc în conformitate cu Directiva 2013/11/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind soluționarea alternativă a litigiilor în materie de consum și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 și a Directivei 2009/22/CE (Directiva privind SAL în materie de consum)^{17a}.**

Amendamentul 31

Propunere de regulament Considerentul 26 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(26a) Pentru a spori gradul de securitate juridică pentru pasageri și pentru transportatorii aerieni, ar trebui să fie posibilă definirea mai exactă a noțiunii „circumstanțe extraordinare” în baza analizelor organismelor naționale de aplicare a legii și a hotărârilor instanțelor. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate cu organismele naționale de aplicare a legii. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

Amendamentul 32

Propunere de regulament Considerentul 27

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(27) Pentru a garanta că deteriorarea sau pierderea echipamentelor de mobilitate este compensată la valoarea lor integrală, transportatorii aerieni **ar trebui să ofere gratuit persoanelor** cu mobilitate redusă posibilitatea de a face o declarație specială de interes, care în temeiul Convenției de la Montreal le permite să urmărească despăgubirea integrală pentru pierderi sau daune.

(27) Pentru a garanta că deteriorarea sau pierderea echipamentelor de mobilitate este compensată la valoarea lor integrală, transportatorii aerieni **și serviciile de asistență aeroportuară informează persoanele cu handicap sau pe cele** cu mobilitate redusă **în momentul rezervării și, din nou, în momentul înregistrării cu privire la** posibilitatea de a face o declarație specială de interes, care în temeiul Convenției de la Montreal le

permite să urmărească despăgubirea integrală pentru pierderi sau daune. **La momentul rezervării biletului, transportatorii aerieni ar trebui să informeze pasagerii cu privire la existența acestei declarații și la drepturile care decurg din aceasta.**

Amendamentul 33

Propunere de regulament Considerentul 29

Textul propus de Comisie

(29) Instrumentele muzicale ar trebui, **în măsura posibilului**, să fie acceptate ca bagaje în cabina pasagerilor și, dacă acest lucru nu este posibil, ar trebui, **pe cât posibil**, să fie transportate în condiții adecvate în cala aeronavei. Regulamentul (CE) nr. 2027/97 ar trebui modificat în consecință.

Amendamentul

(29) Instrumentele muzicale ar trebui să fie acceptate ca bagaje în cabina pasagerilor și, dacă acest lucru nu este posibil, ar trebui să fie transportate în condiții adecvate în cala aeronavei. **Pentru a le permite pasagerilor în cauză să decidă dacă instrumentele lor pot fi păstrate în cabină, transportatorii aerieni ar trebui să-i informeze cu privire la dimensiunea locurilor de depozitare.** Regulamentul (CE) nr. 2027/97 ar trebui modificat în consecință.

Amendamentul 34

Propunere de regulament Considerentul 31

Textul propus de Comisie

(31) Având în vedere termenele scurte de depunere a reclamațiilor pentru bagajele pierdute, deteriorate sau întârziate, **transportatorii aerieni ar trebui să ofere pasagerilor** posibilitatea de a depune o reclamație **prin furnizarea unui** formular de reclamație **la aeroport**. Acest formular ar putea în egală măsură să ia forma raportului PIR - Property Irregularity

Amendamentul

(31) Având în vedere termenele scurte de depunere a reclamațiilor pentru bagajele pierdute, deteriorate sau întârziate, **în toate aeroporturile în care pasagerii au** posibilitatea de a depune o reclamație **la sosire ar trebui înființate servicii speciale pentru recuperarea bagajelor. În acest scop, transportatorii aerieni ar trebui să ofere pasagerilor un** formular de reclamație **în toate limbile oficiale ale UE.**

Report.

Acest formular ar putea în egală măsură să ia forma raportului PIR - Property Irregularity Report. **Comisia ar trebui să stabilească forma standard a formularului de cerere prin intermediul actelor de punere în aplicare.**

Justificare

Din motive de ordin practic, în toate aeroporturile ar trebui să fie disponibil un serviciu special pentru recuperarea bagajelor, în vederea accelerării și facilitării procedurii. Odată cu regulamentul revizuit, ar trebui pus la dispoziție un formular de reclamație tipizat pentru întreaga UE.

Amendamentul 35

Propunere de regulament Considerentul 35 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(35a) Pentru a se îmbunătăți protecția pasagerilor, inclusiv dincolo de frontierele Uniunii, drepturile pasagerilor ar trebui să fie abordate în cadrul unor acorduri bilaterale și internaționale.

Amendamentul 36

Propunere de regulament Considerentul 35 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(35b) Instalații specifice pentru pasagerii cu handicap grav care necesită instalații pentru schimb și grupuri sanitare (așa-numitele „locuri pentru schimb”) ar trebui puse la dispoziția pasagerilor în mod gratuit în toate aeroporturile din Uniune cu un volum anual de peste un milion de pasageri;

Amendamentul 37

Propunere de regulament Considerentul 35 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(35c) Organismele naționale de aplicare a legii instituite de statele membre („ONA”) nu au întotdeauna competențe suficiente pentru a asigura protecția efectivă a drepturilor pasagerilor. Prin urmare, statele membre ar trebui să acorde ONA competențe suficiente pentru a sancționa încălcarea dispozițiilor legale și pentru a soluționa disputele dintre pasageri și partenerii din domeniu, iar aceste organisme ar trebui să investigheze integral toate reclamațiile primite.

Amendamentul 38

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 1 – punctul -1 (nou) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 Articolul 1 – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul în vigoare

Amendamentul

***(-1) La articolul 1 alineatul (1) se introduce următoarea literă:
(ca) în caz de declasificare.***

Justificare

Cazul indicat la litera (ca) este tratat în conformitate cu articolul 10 alineatul (2); prin urmare, ar trebui să fie inclus în listă.

Amendamentul 39

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 1 – punctul -1 (nou) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 Articolul 1 – alineatul 1 – litera cb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-1) La articolul 1 alineatul (1), se introduce următoarea literă:

„(cb) pierd un zbor de legătură.”

Justificare

Având în vedere noul articol 6a referitor la „zboruri de legătură pierdute”, obiectul regulamentului definit la articolul 1 alineatul (1) trebuie să fie modificat în consecință.

Amendamentul 40

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„«organizator» înseamnă o persoană în sensul articolului 2 alineatul (2) din Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite;”

(d) „«organizator» înseamnă persoana care, în mod neocazional, organizează pachete de servicii și le vinde sau le oferă spre vânzare direct sau prin intermediul unui detailist;”

Justificare

Pentru o mai bună înțelegere a acestei dispoziții și pentru a o face mai ușor de înțeles pentru utilizatori, în prezentul regulament este mai bine să se renunțe la trimiterile de orice fel și să se formuleze în mod clar toate definițiile relevante.

Amendamentul 41

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera ba (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Litera (g) se înlocuiește cu următorul text:

„(g) «rezervare» înseamnă faptul că pasagerul deține un bilet sau altă dovadă

care indică acceptarea și înregistrarea rezervării de către operatorul de transport aerian sau organizator;”

Justificare

Acest amendament este aliniat la noua definiție de la articolul 2 litera (d).

Amendamentul 42

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera c

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera i

Textul propus de Comisie

„ «persoane cu mobilitate redusă» înseamnă **persoanele definite la articolul 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei aeriene.**²²”

²² JO L204, 26.7.2006, p.1

Amendamentul

(i) „«persoane cu **handicap**» sau «persoane cu mobilitate redusă» înseamnă **orice persoană a cărei mobilitate la călătoria cu un mijloc de transport este redusă ca urmare a unui handicap fizic (senzorial sau locomotor, permanent sau temporar), a unui handicap sau a unei deficiențe intelectuale sau a oricărui alt tip de handicap sau din cauza vârstei și a cărei situație necesită atenția cuvenită și adaptarea serviciilor disponibile tuturor pasagerilor la necesitățile speciale ale acesteia**²².”

²² JO L204, 26.7.2006, p.1

Justificare

Este important ca în regulament să existe o definiție clară și integrală a „persoanei cu handicap” sau „a persoanei cu mobilitate redusă” în locul unei trimiteri la legislația în vigoare, și anume la Regulamentul (UE) nr. 1107/2006. De asemenea, este important de subliniat că expresia „persoană cu handicap” nu poate fi folosită ca sinonim pentru „persoană cu mobilitate redusă”, iar acest lucru ar trebui să fie evidențiat prin definiția utilizată.

Amendamentul 43

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera ca (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera j

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca). litera (j) se înlocuiește cu următorul text:

„(j) «refuz la îmbarcare» înseamnă refuzul de a transporta pasageri pe un anumit zbor, deși aceștia s-au prezentat pentru îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 3 alineatul (2), cu excepția cazurilor în care există motive temeinice pentru refuzul la îmbarcare, cum ar fi starea sănătății, cerințele de siguranță sau securitate sau documente de călătorie necorespunzătoare. Un zbor a cărui oră de plecare a fost anticipată, cu rezultatul că pasagerul pierde respectivul zbor, se consideră zbor pentru care pasagerului i s-a refuzat îmbarcarea.”

Justificare

Definiția actuală a „refuzului la îmbarcare” trebuie modificată, pentru a include situațiile în care un pasager pierde un zbor din cauză că ora de plecare a fost anticipată.

Amendamentul 44

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera d

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera l

Textul propus de Comisie

Amendamentul

*„un zbor în care aeronava a decolat, **dar, dintr-un motiv oarecare**, a fost ulterior obligată să aterizeze la un alt aeroport decât aeroportul de destinație sau să revină la aeroportul de plecare, este*

*(l) „un zbor în care aeronava a decolat **dar** a fost ulterior obligată să revină la aeroportul de plecare **și ai cărei pasageri au fost transferați spre decolare către alte zboruri** este considerat un zbor anulat.”*

considerat un zbor anulat.”

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera e

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera m

Textul propus de Comisie

«circumstanțe extraordinare» înseamnă circumstanțe care, ***prin natura sau originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului*** aerian în cauză și ***depășesc controlul său efectiv***. În sensul prezentului regulament, circumstanțele extraordinare ***includ*** circumstanțele prevăzute în ***anexă***;

Amendamentul

(m) «circumstanțe extraordinare» înseamnă circumstanțe care ***nu pot fi controlate de transportatorul*** aerian în cauză ***în exercitarea normală a activității sale și se află în afara obligațiilor impuse de normele de siguranță și de securitate care trebuie respectate***. În sensul prezentului regulament, circumstanțele extraordinare ***sunt limitate la*** circumstanțele prevăzute în ***anexa 1***.

Justificare

„*Inerent*” nu este un termen clar și are sensuri diferite de la o limbă la alta. Un transportator aerian care a acționat în deplină conformitate cu normele și cu obligațiile de siguranță și de întreținere și, astfel, a făcut tot posibilul pentru a evita o perturbare nu ar trebui să fie pedepsit prin obligația de a plăti despăgubiri. Într-adevăr, plățile compensatorii pot stimula optimizarea comportamentului companiilor aeriene doar în cazul în care acestea pot controla efectiv cauza. Anexa nu este limitativă și doar oferă exemple.

Amendamentul 46

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera e

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera o

Textul propus de Comisie

(o) «zbor de legătură» înseamnă un zbor care, în temeiul unui contract de transport unic, este destinat să permită călătorilor să ajungă la un punct de transfer pentru a se

Amendamentul

(o) „zbor de legătură” înseamnă un zbor care, în temeiul unui contract unic de transport ***sau pe baza unei rezervări unice, sau a amândurora***, este destinat să

îmbarca pe un alt zbor, sau, după caz, înseamnă zborul cu plecare din punctul de transfer.

permite călătorilor să ajungă la un punct de transfer pentru a se îmbarca pe un alt zbor, sau, după caz, **în contextul articolului 6a**, înseamnă zborul cu plecare din punctul de transfer.

Justificare

Adăugirea „o unică rezervare” s-a operat pentru clarificare, cu scopul de a evita problemele în cazurile în care printr-o singură tranzacție sunt cumpărate împreună bilete separate. Adăugarea articolului 6a se referă la dispozițiile privind zborurile de legătură.

Amendamentul 47

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera e

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera r

Textul propus de Comisie

„organism de administrare a aeroportului” înseamnă un organism care, pe lângă alte activități sau nu, după caz, are ca obiectiv, în temeiul legislației sau reglementărilor naționale sau a unor contracte, administrarea și gestionarea infrastructurilor unui aeroport sau ale unei rețele de aeroporturi, precum și coordonarea și **controlul** activităților diferiților operatori prezenți în aeroporturile sau în rețeaua de aeroporturi în cauză;

Amendamentul

(**r**) „organism de administrare a aeroportului” înseamnă un organism care, pe lângă alte activități sau nu, după caz, are ca obiectiv, în temeiul legislației sau reglementărilor naționale sau a unor contracte, administrarea și gestionarea infrastructurilor unui aeroport sau ale unei rețele de aeroporturi, precum și coordonarea activităților diferiților operatori prezenți în aeroporturile sau în rețeaua de aeroporturi în cauză, **în conformitate cu competențele sale;**

Justificare

Propunerea impune noi sarcini organismelor de administrare a aeroporturilor, inclusiv controlul activităților tuturor părților interesate care își desfășoară activitatea în aeroport. Acest lucru nu este funcțional și nu este datorია organismului de gestionare a aeroportului. Prin urmare, această prevedere ar trebui să fie eliminată pentru a evita confuzia cu privire la rolul și responsabilitatea organismului de administrare a aeroportului.

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera e

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera s

Textul propus de Comisie

(s) «prețul biletului înseamnă prețul integral plătit pentru un bilet, inclusiv tarifele aeriene, precum și toate taxele aplicabile, costurile, suprataxele și comisioanele plătite pentru toate serviciile obligatorii și opționale incluse în bilet;

Amendamentul

(s) „prețul biletului” înseamnă prețul integral plătit pentru un bilet, inclusiv tarifele aeriene, precum și toate taxele aplicabile, costurile, suprataxele și comisioanele plătite pentru toate serviciile obligatorii și opționale incluse în bilet, ***precum costurile aferente înregistrării, furnizării biletelor și emiterii cărților de îmbarcare, transportul bagajului minim admis, inclusiv al unui bagaj de mână, al unui bagaj înregistrat și al unor articole esențiale, precum și costurile legate de plată, de exemplu costurile aferente plăților cu cardul de credit; prețul biletului publicat în prealabil reflectă întotdeauna prețul final al biletului ce trebuie achitat.***

Justificare

Din rațiuni legate de claritate și comparabilitate, se impune definirea unui pachet de servicii de bază de inclus în prețul biletului.

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera e

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera t

Textul propus de Comisie

(t) „prețul zborului” înseamnă valoarea obținută prin înmulțirea prețului biletului cu raportul dintre distanța zborului și distanța totală a călătoriei sau călătoriilor incluse în bilet;

Amendamentul

(t) „prețul zborului” înseamnă valoarea obținută prin înmulțirea prețului biletului cu raportul dintre distanța zborului și distanța totală a călătoriei sau călătoriilor incluse în bilet; ***atunci când prețul unui bilet nu este cunoscut, suma rambursată***

se ridică la valoarea suplimentului plătit pentru un loc premium pentru respectivul zbor;

Justificare

Așa cum a fost propus de Comisie, conceptul de „preț al zborului” nu funcționează atunci când zborul este oferit ca parte a unui pachet de vacanță, deoarece el nu figurează pe bilet. Amendamentul propus urmărește remedierea acestei situații. Adăugirea din definiție stabilește cuantumul rambursării la valoarea unui loc premium pentru zborul respectiv. Această definiție ar trebui să se aplice în contextul unei rambursări parțiale în urma unei declasificări.

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera e

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera w

Textul propus de Comisie

(w) «întârziere pe pistă» înseamnă, la plecare, perioada de timp în care aeronava rămâne la sol între **începutul** îmbarcării pasagerilor și ora decolării aeronavei sau, la sosire, perioada de timp dintre aterizarea aeronavei și începerea debarcării pasagerilor;

Amendamentul

(w) „întârziere pe pistă” înseamnă, la plecare, perioada de timp în care aeronava rămâne la sol între **sfârșitul** îmbarcării pasagerilor și ora decolării aeronavei sau, la sosire, perioada de timp dintre aterizarea aeronavei și începerea debarcării pasagerilor;

Justificare

Timpul de îmbarcare nu trebuie să includă întârzierea pe pistă, deoarece aceasta depinde de mărimea aeronavei. Întârzierea trebuie calculată în termeni absoluți și nu în raport cu fiecare aeronavă.

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera e

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera ya (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

La articolul 2 se introduce următoarea literă:

„(ya) «întârziere la sosire» înseamnă diferența de timp între ora de sosire programată, înscrisă pe biletul pasagerului, și ora efectivă de sosire a aeronavei. Un zbor în care aeronava a decolat, dar a fost ulterior obligată să revină la aeroportul de plecare, decolând din nou la un moment ulterior este considerat ca făcând obiectul unei întârzieri la sosire. În mod similar, un zbor care este deviat dar care ajunge în cele din urmă la destinația finală sau într-un aeroport care se află în apropiere de destinația finală este considerat ca făcând obiectul unei întârzieri la sosire.»

Amendamentul 52

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera e

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera yb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

La articolul 2 se introduce următoarea literă:

„(yb) «redirecționare» înseamnă o ofertă alternativă de transport, fără costuri suplimentare, care permite pasagerilor să ajungă la destinația lor finală.»

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 2 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 3 – alineatul 2 – litera a – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(a) să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și, cu excepția cazului anulării menționate la articolul 5 și a cazului schimbării orarului menționat la articolul 6, să se prezinte personal la îmbarcare,

Amendamentul

(a) să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și, cu excepția cazului anulării menționate la articolul 5 și a cazului schimbării orarului menționat la articolul 6 **sau, în cazul unui zbor de legătură, menționat la articolul 6a**, să se prezinte personal la îmbarcare,

Justificare

Amendamentul modifică textul în conformitate cu noul articol 6a referitor la „zborurile de legătură pierdute”.

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 2 – litera aa (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 3 – alineatul 3

Textul în vigoare

(3) Prezentul regulament nu se aplică pasagerilor care călătoresc gratuit sau la un tarif redus, care nu este disponibil direct sau indirect publicului. Cu toate acestea, prezentul regulament se aplică pasagerilor care posedă bilete emise de un **operator de transport** aerian sau un **tour operator** în cadrul unui program de fidelizare a **clientelei** sau al unui alt program comercial.

Amendamentul

2(aa) La alineatul (3), se inserează următoarea literă:

„(3) Prezentul regulament nu se aplică pasagerilor care călătoresc gratuit sau la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului, **inclusiv copiilor cu vârsta sub doi ani, pentru care nu a fost rezervat niciun loc separat**. Cu toate acestea, prezentul regulament se aplică pasagerilor care posedă bilete emise de un **transportator** aerian sau un operator **de turism** în cadrul unui program de fidelizare a **pasagerilor** sau al unui alt program comercial.”

Acest amendament urmărește să modifice o dispoziție în actul existent - articolul 3 alineatul (3) - care nu a fost menționată în propunerea Comisiei.

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 2 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 3 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (6), prezentul regulament se aplică numai pasagerilor transportați cu aeronave motorizate cu aripă fixă. Cu toate acestea, în cazul în care o parte a călătoriei este efectuată, în conformitate cu un contract de transport, cu un alt mod de transport sau cu elicopterul, **prezentul regulament** se aplică pentru întreaga călătorie, **iar segmentele călătoriei efectuate cu un alt mod de transport se consideră zbor de legătură în sensul prezentului regulament.**”

Amendamentul

(4) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (6), prezentul regulament se aplică numai pasagerilor transportați cu aeronave motorizate cu aripă fixă. „Cu toate acestea, în cazul în care o parte a călătoriei este efectuată, în conformitate cu un contract **unic** de transport **și pe baza unei rezervări unice**, cu un alt mod de transport sau cu elicopterul, **articolul 6a** se aplică pentru întreaga călătorie **cu condiția ca celălalt** mod de transport **să fi fost menționat în contractul de transport. Transportatorul este obligat să aplice prezentul regulament pentru întreaga călătorie.**”

Amendamentul 56

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 2 – litera c

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 3 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

„(6) Prezentul regulament se aplică, de asemenea, pasagerilor transportați în conformitate cu contractele de pachete de servicii de călătorie, însă nu aduce atingere drepturilor ce revin pasagerilor în temeiul Directivei 90/314/CEE. Pasagerul are dreptul să formuleze cereri de daune în temeiul prezentului regulament și în temeiul Directivei 90/314/CEE, dar nu poate, în ceea ce privește aceleași fapte, să cumuleze drepturi în temeiul ambelor acte legislative în cazul în care drepturile apără același interes sau au același obiectiv.

Amendamentul

„(6) Prezentul regulament se aplică, de asemenea, pasagerilor transportați **pe calea aerului** în conformitate cu contractele de pachete de servicii de călătorie, însă nu aduce atingere drepturilor ce revin pasagerilor în temeiul Directivei 90/314/CEE. Pasagerul are dreptul să formuleze cereri de daune în temeiul prezentului regulament **la adresa operatorului de transport aerian** și în temeiul Directivei 90/314/CEE **la adresa organizatorului**, dar nu poate, în ceea ce privește aceleași fapte, să cumuleze

Prezentul regulament nu se aplică în cazurile în care un pachet de servicii turistice este anulat sau amânat din alte motive decât anularea sau întârzierea zborului.”

drepturi în temeiul ambelor acte legislative în cazul în care drepturile apără același interes sau au același obiectiv. Prezentul regulament nu se aplică în cazurile în care un pachet de servicii turistice este anulat sau amânat din alte motive decât anularea sau întârzierea zborului.”

Justificare

Prezentul amendament a fost introdus în scopul clarificării. Regulamentul 261/2004 și Directiva 90/314/CEE privind pachetul de servicii de călătorie constituie două acte legislative distincte. Trebuie să fie clar faptul că pasagerii nu pot acumula drepturi în temeiul ambelor acte legislative.

Amendamentul 57

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 3 – litera - a (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 4 – alineatul 1

Textul în vigoare

(1) Atunci când un transportator aerian efectiv preconizează în mod rezonabil un refuz la îmbarcare, atunci mai întâi trebuie să facă un apel la voluntari dispuși să renunțe la rezervările lor în schimbul unor beneficii acordate în condiții care urmează a fi convenite între pasagerul respectiv și transportatorul aerian efectiv. Voluntarii sunt asistați în conformitate cu articolul 8, asistența fiind **oferită** pe lângă indemnizațiile menționate în prezentul alineat.”

Amendamentul

(-a) Articolul 4 alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

(1) Atunci când un transportator aerian efectiv preconizează în mod rezonabil un refuz la îmbarcare, atunci mai întâi trebuie să facă un apel la voluntari dispuși să renunțe la rezervările lor în schimbul unor beneficii acordate în condiții care urmează a fi convenite între pasagerul respectiv și transportatorul aerian efectiv. Voluntarii sunt **informați cu privire la drepturile lor în conformitate cu articolul 14 alineatul (2)**, asistați în conformitate cu articolul 8 **și, în cazul în care ora de plecare convenită depășește cu cel puțin două ore ora inițială de plecare, transportatorul oferă îngrijiri pasagerilor în conformitate cu articolul 9**, asistența și **îngrijirile** fiind **furnizate** pe lângă indemnizațiile menționate în prezentul alineat.”

Justificare

Scopul este de a garanta voluntarilor același nivel de informare și de îngrijire care este oferit tuturor celorlalți pasageri, astfel încât deciziile acestora să fie luate pe baza unui set complet de informații înainte de acceptarea oricărei oferte din partea transportatorului aerian.

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 3 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 4 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

eliminat

„(3) Dacă pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, operatorul de transport aerian le acordă imediat compensații în conformitate cu articolul 7 și le oferă asistență în conformitate cu articolul 8. Dacă pasagerul optează pentru redirecționarea în cel mai scurt timp posibil în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b) și dacă ora de plecare depășește cu cel puțin două ore ora de plecare inițială, operatorul de transport aerian asistă pasagerul în conformitate cu articolul 9.”

Justificare

Regulamentul în vigoare prevede aplicarea imediată a articolului 9. Acest lucru ar trebui să fie în continuare valabil. Pasagerilor cărora li se refuză îmbarcarea din motive pentru care nu sunt responsabili nu ar trebui să fie obligați să aștepte două ore până la servirea băuturilor răcoritoare prevăzute la articolul 9 alineatul (1) litera (a) în perioada premergătoare îmbarcării.

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 3 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) *Alineatele (1), (2) și (3) se aplică, de asemenea, biletelor retur cu care pasagerului i se refuză îmbarcarea pe segmentul retur pe motiv că acesta nu s-a îmbarcat pe segmentul tur sau nu a plătit un cost suplimentar în acest scop.*

Amendamentul

(4) *Pasagerilor nu li se refuză îmbarcarea pe segmentul retur, inclusiv pe un segment care include zboruri multiple, pe motiv că acesta nu s-a îmbarcat pe segmentul tur al unui bilet dus-întors sau nu a plătit un cost suplimentar în acest scop. În cazul în care pasagerilor le este refuzată îmbarcarea din astfel de motive, împotriva voinței lor, se aplică alineatele (1) și (2). De asemenea, operatorul de transport aerian compensează imediat pasagerii în cauză în conformitate cu articolul 7 și le acordă asistență în conformitate cu articolele 8 și 9.*

Primul paragraf din prezentul alineat nu se aplică în cazul biletului care include cupoane de zbor multiple și pasagerilor li se refuză îmbarcarea pe motiv că transportul pe durata călătoriei nu este folosit pentru toate zborurile individuale sau nu este utilizat în ordinea stabilită care figurează pe bilet.

Justificare

Practica companiilor aeriene contravine intereselor consumatorilor și ar trebui interzisă în viitor prin dispoziții legale neechivoce. Referitor la aplicarea articolului 9 se face trimitere la amendamentul anterior.

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 3 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 4 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Dacă pasagerul sau un intermediar care acționează în numele unui pasager raportează *o greșeală* de ortografiere a numelui unuia sau mai multor pasageri incluși în același contract de transport, care poate conduce la refuzul la îmbarcare,

Amendamentul

(5) Dacă pasagerul sau un intermediar care acționează în numele unui pasager raportează *greșeli* de ortografiere a numelui unuia sau mai multor pasageri incluși în același contract de transport, care poate conduce la refuzul la îmbarcare,

transportatorul aerian trebuie să corecteze **această greșeală** cu cel puțin 48 de ore înainte de plecare, fără niciun cost suplimentar pentru pasageri sau intermediar, cu excepția cazului în care acesta este împiedicat să acționeze în acest sens prin legislația națională sau internațională.”

transportatorul aerian trebuie să corecteze **aceste greșeli** cu cel puțin 48 de ore înainte de plecare, fără niciun cost suplimentar pentru pasageri sau intermediar, cu excepția cazului în care acesta este împiedicat să acționeze în acest sens prin legislația națională sau internațională.”

Justificare

Deoarece greșelile se pot datora mai multor cauze, amendamentul garantează posibilitatea corectării mai multor greșeli de ortografie.

Amendamentul 61

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 3 –litera ba (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 4 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) Se adaugă următorul alineat:

„(5a) Alineatele (1), (2) și (4) se aplică și în cazul în care pasagerul pierde zborul din cauză că:

(a) aeronava a decolat înainte de ora de plecare programată, pasagerul ajungând la timp la aeroport, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2); sau

(b) ora de plecare a aeronavei a fost anticipată, iar pasagerul nu a fost informat despre aceasta cu cel puțin 24 de ore înainte; sarcina dovedirii faptului că pasagerul a fost informat în timp util cu privire la schimbarea orei de plecare programate îi revine operatorului de transport aerian.

De asemenea, operatorul de transport aerian compensează imediat pasagerul în cauză în conformitate cu articolul 7 și îi acordă asistență în conformitate cu articolele 8 și 9.

Justificare

AM 35 revizuit este conform cu poziția raportorului privind drepturile pasagerilor în cazul refuzării îmbarcării și în special cu AM 1 privind considerentul 5, AM 11 privind considerentul 12, AM 32 la articolul 4 alineatul (3) și AM 33 la articolul 4 alineatul (4). La AM 35, alineatul(3) ar trebui prin urmare eliminat și completat cu trimiterile la articolele 7, 8 și 9, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (4).

Amendamentul 62

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 3 a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Se introduce următorul articol 4a:

„Bilete cu cupoane multiple

(1) În cazul în care un bilet cu cupoane multiple oferă o utilizare succesivă a zborurilor, transportatorul aerian sau vânzătorul de bilete în sensul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 se asigură că pasagerul este deplin conștient de condițiile de utilizare specifice legate de oferta tarifară și îl invită să contacteze transportatorul prin intermediul datelor de contact furnizate în caz de incapacitate de efectuare a unuia din zboruri.

(2) În cazul în care un pasager nu a utilizat segmentul tur sau zborul său de legătură, transportatorul nu elimină rezervarea corespunzătoare pe zborul, pe segmentul retur sau pe următorul zbor.

(3) În cazul în care pasagerul a luat legătura cu transportatorul înaintea zborului, a segmentului retur sau a zborului următor, acesta poate efectua zborul respectiv fără costuri suplimentare.

(4) În cazurile diferite de cele menționate la alineatul (3) și dacă este în măsură să demonstreze că dispozițiile alineatului (1) au fost îndeplinite, transportatorul aerian

poate aplica un supliment tarifar egal cu diferența dintre prețul zborului plătit indicat pe bilet și prețul zborului individual la data rezervării.”

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 4 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 5 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

„(a) să i se ofere de către operatorul de transport aerian posibilitatea de a alege între rambursare, continuarea călătoriei prin redirectionare sau amânarea călătoriei la o dată ulterioară, în conformitate cu articolul 8; precum și

Amendamentul

„(a) să i se ofere de către operatorul de transport aerian posibilitatea de a alege între rambursare, continuarea călătoriei prin redirectionare sau amânarea călătoriei **pe mai târziu, în aceeași zi, sau** la o dată ulterioară, în conformitate cu articolul 8; precum și

Amendamentul 64

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 4 – litera aa (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 5 – alineatul 2

Textul în vigoare

(2) Atunci când **pasagerii sunt** informați cu privire la **anulare, trebuie să li se ofere explicații referitoare la posibilitățile** de transport **alternative**.

Amendamentul

(aa) Alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Atunci când **pasagerilor li se comunică anularea zborului, aceștia trebuie să fie** informați **pe deplin, de către operatorul de transport aerian sau de organizator, cu privire la drepturile pe care le au în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) și cu eventualele modalități alternative** de transport.”

Justificare

Acest amendament urmărește consolidarea dreptului la informare al pasagerilor în caz de

anulare.

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 4 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 5 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă poate face dovada că anularea este provocată de împrejurări excepționale **și că nu a putut fi evitată în pofida luării tuturor măsurilor posibile și rezonabile.** Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care acestea afectează zborul respectiv sau **a** zborul precedent operat de aceeași aeronavă.

Amendamentul

(3) Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă poate face dovada că anularea este provocată de împrejurări excepționale. Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care acestea afectează zborul respectiv sau zborul precedent operat de aceeași aeronavă. **În cazul neprezentării de către transportatorul aerian a unei dovezi în formă scrisă privind existența unor circumstanțe excepționale, compensația prevăzută la articolul 7 este plătită de transportatorul însuși.**

Primul paragraf nu scutește transportatorii aeriene de obligația de a oferi pasagerilor asistență în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (b) din prezentul regulament.

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 4 – litera c

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 5 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

„(5) **În aeroporturile cu trafic anual de minimum trei milioane de pasageri timp**

Amendamentul

„(5) **În cazul unor eventuale anulări multiple și/sau întârzieri ale zborurilor de**

de cel puțin trei ani consecutivi, organismul de gestionare a aeroportului se asigură că operațiunile aeroportului și ale utilizatorilor aeroportului, în special transportatorii aerieni și furnizorii de servicii de handling la sol, sunt coordonate prin intermediul unui plan alternativ corespunzător în cazul unor eventuale anulări multiple și/sau întârzieri ale zborurilor de natură să blocheze un număr considerabil de călători în aeroport, inclusiv în cazurile de insolvență a companiilor aeriene sau de revocare a licenței de operare. Planul alternativ trebuie să fie conceput pentru a asigura informarea și asistarea corespunzătoare a pasagerilor blocați. Organismul de gestionare a aeroportului trebuie să comunice planul alternativ, cu modificările ulterioare, organismului național de aplicare desemnat în conformitate cu articolul 16. În cazul aeroporturilor care au un trafic anual mai mic decât valoarea prevăzută mai sus, organismul de gestionare a aeroportului trebuie să depună toate eforturile rezonabile în astfel de situații pentru a coordona utilizatorii aeroportului și pentru a asista și informa pasagerii blocați.

natură să blocheze un număr considerabil de călători în aeroport, inclusiv în cazurile de insolvență a companiilor aeriene sau de revocare a licenței de operare, organismele de gestionare a aeroporturilor ar trebui să asigure coordonarea adecvată a utilizatorilor aeroportului prin intermediul unui plan alternativ corespunzător în aeroporturile din Uniune cu trafic anual de minimum un 1,5 milioane de pasageri timp de cel puțin trei ani consecutivi.

Planul alternativ este conceput de către organismul de gestionare a aeroportului în colaborare cu utilizatorii aeroportului, în special cu transportatorii aerieni, furnizorii de servicii de handling la sol, furnizorii de servicii de navigație aeriană, punctele de vânzare cu amănuntul din aeroport și furnizorii de servicii de asistență specială pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă, și cu participarea autorităților naționale, regionale sau locale relevante și a organizațiilor, după caz.

Organismul de gestionare a aeroportului trebuie să comunice planul alternativ, cu modificările ulterioare, organismului național de aplicare desemnat în conformitate cu articolul 16. *Statele*

membre se asigură că organismul național de aplicare a legii dispune atât de capacitatea, cât și de resursele pentru a se implica în mod eficient în transpunerea planurilor alternative și pentru a le adapta, dacă este necesar.

În cazul aeroporturilor care au un trafic anual mai mic decât valoarea prevăzută mai sus, organismul de gestionare a aeroportului trebuie să depună toate eforturile rezonabile în astfel de situații pentru a coordona utilizatorii aeroportului și pentru a asista și informa pasagerii blocați.

Justificare

În interesul pasagerilor, se consideră că pragul de trei milioane de pasageri pe an stabilit pentru aeroporturi este prea mare și ar trebui redus la 1,5 milioane. Pentru crearea planurilor alternative, implicarea tuturor utilizatorilor aeroportului și a autorităților naționale, regionale și locale trebuie specificată clar. Obiectivul principal de atins cu ajutorul planurilor alternative este acela de a asigura coordonarea corespunzătoare la nivelul tuturor părților interesate.

Amendamentul 67

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 4 – litera ca (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 5 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) Se adaugă următorul alineat (5a):

„(5a) Deși operatorii de transport aerian nu-și pot reduce obligațiile, astfel cum sunt definite în prezentul regulament, planul alternativ prevăzut la alineatul (5) se instituie pentru a defini o acțiune coordonată atunci când este necesar pentru a garanta furnizarea unei asistențe și a unor informații corespunzătoare pasagerilor blocați, în special persoanelor cu dizabilități și celor cu mobilitate redusă, mai ales cu privire la:

- *furnizarea de informații pasagerilor blocați în aeroport sau care se îndreaptă spre aeroport pentru a-și începe călătoria pe calea aerului;*
- *asigurarea cazării la nivel local, atunci când numărul mare de pasageri blocați depășește capacitatea de cazare disponibilă în hoteluri;*
- *furnizarea de informații și asistență pasagerilor afectați de restricțiile menționate la articolul 9 alineatele (4) și (5);*
- *redirecționarea pasagerilor blocați prin intermediul altor transportatori sau prin alte modalități de transport, în mod gratuit sau cu costuri limitate pentru pasageri, atunci când transportatorul care operează zborul și-a încetat activitatea.”*

Justificare

Acest amendament este strict corelat cu amendamentul anterior la articolul 5 alineatul (5). El urmărește să indice într-un mod mai detaliat ce anume ar trebui să cuprindă planurile alternative în materie de informații și asistență. Necesitatea persoanelor cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă necesită o atenție deosebită.

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 4 – litera cb (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 5 – alineatul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(cb) Se adaugă următorul alineat (5b):

„(5b) Operatorii de transport aerian elaborează și pun în practică proceduri detaliate, care le permit să respecte pe deplin și în mod consecvent prezentul regulament, în special în cazul în care survin întârzieri, anulări, disfuncționalități majore și insolvențe. Aceste proceduri indică în mod clar

persoana de contact a companiei aeriene din fiecare aeroport, responsabilă pentru furnizarea de informații fiabile privind îngrijirea, asistența, redirecționarea sau rambursarea, și capabilă să ia măsurile imediate necesare. Transportatorul aerian definește procesele și condițiile de furnizare a serviciilor respective în așa fel încât respectiva persoană de contact să poată îndeplini această obligație fără întârziere. Transportatorul aerian comunică aceste metode, precum și orice modificări aduse acestora, organismului național de aplicare a legii desemnat în temeiul articolului 16.”

Justificare

Amendamentul înlocuiește amendamentul 41 al raportului.

Amendamentul 69

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 4 – litera cc (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 5 – alineatul 5 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(cc) Se adaugă următorul alineat (5c):

„(5c) Anularea unui zbor ca urmare a insolvenței, a falimentului, a suspendării sau a întreruperii activității unui transportator aerian, le conferă pasagerilor imobilizați dreptul la rambursare, la un zbor de întoarcere pe aeroportul de plecare sau la redirecționare, precum și dreptul la asistență, astfel cum se prevede la articolele 8 și 9 din prezentul regulament. Totodată, pasagerii care încă nu și-au început călătoria au dreptul la rambursare. Transportatorii aerieni dovedesc că au luat măsurile necesare, precum încheierea unei asigurări sau crearea de fonduri de garanție, pentru a

garanta, dacă este cazul, asistența, rambursarea sau redirecționarea pasagerilor imobilizați. Pasagerii în cauză beneficiază de aceste drepturi indiferent de locul lor de reședință, locul de plecare sau locul de vânzare a biletului.”

Justificare

Falimentul, insolvabilitatea, suspendarea sau încetarea activității unui transportator aerian pot duce la încălcarea drepturilor pasagerilor: anularea zborului și redirecționarea suportate de pasager. Prin urmare, protecția pasagerului în aceste circumstanțe este o obligație ce le revine companiilor aeriene; pasagerii nu au de ce să-și manifeste o opțiune pentru astfel de protecție și să suporte costurile aferente.

Amendamentul 70

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(1) În cazul în care un operator de transport aerian anticipează, în mod rezonabil, o posibilă întârziere a unui zbor, sau un amână ora programată de plecare dincolo de ora de plecare programată inițial, pasagerilor li se oferă de către operatorul de transport aerian:

Amendamentul

(1) În cazul în care un operator de transport aerian anticipează, în mod rezonabil, o posibilă întârziere a unui zbor, sau un **operator de transport aerian** amână ora programată de plecare dincolo de ora de plecare programată inițial, pasagerilor li se oferă de către operatorul de transport aerian:

Justificare

Amendamentul clarifică faptul că prevederile acestui articol rămân în sfera sectorului aviației.

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 1 – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ii) dacă întârzierea este de cel puțin **cinci** ore și include **una sau mai multe nopți**, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 alineatul (1) litera (c); precum și

(ii) dacă întârzierea este de cel puțin **trei** ore și include **ore nocturne**, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 alineatul (1) litera (c), precum și

Justificare

Amendamentul este conform hotărârii pronunțate de CEJ în cauzele conexe C-402/07 și C-432/07, Sturgeon / Condor și Böck & Lepuschitz / Air France, care le conferă pasagerilor, în cazul întârzierilor îndelungate, adică mai mari de trei ore, aceleași drepturi ca pasagerilor ale căror zboruri au fost anulate. Limita de cinci ore care generează drepturile este, în consecință, înlocuită cu una de trei ore.

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 1 – subpunctul iii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iii) dacă întârzierea este de cel puțin **cinci** ore, asistența specificată la articolul 8 alineatul (1) **litera (a)**.

(iii) dacă întârzierea este de cel puțin **trei** ore, asistența specificată la articolul 8 alineatul (1).

Justificare

Amendamentul este conform hotărârii pronunțate de CEJ în cauzele conexe C-402/07 și C-432/07, Sturgeon / Condor și Böck & Lepuschitz / Air France, care le conferă pasagerilor, în cazul întârzierilor îndelungate, adică mai mari de trei ore, aceleași drepturi ca pasagerilor ale căror zboruri au fost anulate. Limita de cinci ore care generează drepturile este, în consecință, înlocuită cu una de trei ore. A se vedea și amendamentul la articolul 6 alineatul (1) punctul (ii).

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 1 a (nou)

„(1a) Atunci când un transportor aerian anticipă ora de plecare programată cu mai mult de trei ore, acesta le oferă pasagerilor rambursarea specificată la articolul 8 alineatul (1) litera (a) sau redirectionarea specificată la articolul 8 alineatul (1) litera (b). Pasagerul își poate organiza el însuși redirectionarea și poate revendica rambursarea costurilor aferente, în cazul în care operatorul de transport aerian nu-i oferă alternativa redirectionării în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b).”

Justificare

Atunci când programul revizuit implică o întârziere prea mare, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a solicita rambursarea sau redirectionarea. Pe lângă aceasta, în conformitate cu noua prevedere de la articolul 8 alineatul (6a), pasagerilor ar trebui să li se ofere posibilitatea de a-și organiza ei înșiși redirectionarea și de a revendica rambursarea costurilor aferente în cazul în care operatorul de transport aerian nu oferă alternativa redirectionării.

Amendamentul 74

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) cu o întârziere de cel puțin **cinci** ore față de ora programată de sosire pentru toate călătoriile **în interiorul UE și pentru călătoriile înspre/dinspre țări terțe de 3 500** kilometri sau mai puțin;

(b) cu o întârziere de cel puțin **nouă** ore față de ora programată de sosire pentru călătoriile înspre/dinspre țări terțe, pe distanțe între **3 500 și 6 000 de** kilometri;

(a) cu o întârziere de cel puțin **trei** ore față de ora programată de sosire pentru toate călătoriile **pe distanțe de 2 500 de** kilometri sau mai puțin.

(b) cu o întârziere de cel puțin **cinci** ore față de ora programată de sosire pentru călătoriile **în interiorul UE de peste 2 500 de kilometri sau pentru călătoriile** înspre/dinspre țări terțe pe distanțe între

(c) cu o întârziere de cel puțin **douăsprezece** ore față de ora programată de sosire pentru călătoriile înspre/dinspre țări terțe pe distanțe **mai mari** de 6 000 de kilometri.

2 500 și 6 000 de kilometri;

(c) cu o întârziere de cel puțin **șapte** ore față de ora programată de sosire pentru călătoriile înspre/dinspre țări terțe pe distanțe de **peste** 6 000 de kilometri.

Amendamentul 75

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă **se poate dovedi** că întârzierea **sau schimbarea de program** este **cauzată de circumstanțe** extraordinare **și că întârzierea sau schimbarea de program nu ar fi putut fi evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile**. Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care acestea afectează zborul respectiv sau a zborul precedent operat de aceeași aeronavă.

Amendamentul

(4) Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă **poate face dovada** că întârzierea este **provocată de împrejurări** excepționale.

Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care acestea afectează zborul respectiv sau zborul precedent operat de aceeași aeronavă. **În cazul neprezentării de către transportatorul aerian a unei dovezi în formă scrisă privind existența unor circumstanțe excepționale, compensația prevăzută la articolul 7 este plătită de transportatorul însuși. Precizările de mai sus nu scutesc transportatorii aerieni de obligația de a oferi pasagerilor asistență în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (b).**

Justificare

Amendamentul înlocuiește amendamentul 50 al raportorului.

Amendamentul 76

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Sub rezerva constrângerilor de siguranță, în cazul în care o întârziere pe pistă depășește o oră, operatorul de transport aerian furnizează gratuit accesul la instalații sanitare și la apă potabilă, asigură un nivel adecvat de încălzire sau răcire în cabina pasagerilor și se asigură că, în caz de nevoie, se pot asigura îngrijiri medicale. În cazul în care o întârziere pe pistă atinge un maxim de **cinci** ore, **aeronavele vor reveni** la poarta de îmbarcare sau la un alt punct de debarcare unde pasagerilor li se permite să debarce **și să beneficieze de aceeași asistență menționată la alineatul (1)**, cu excepția cazului în care există motive de securitate sau de siguranță care împiedică aeronava să își părăsească poziția de pe pistă.

Amendamentul

(5) Sub rezerva constrângerilor de siguranță, în cazul în care o întârziere pe pistă depășește o oră, operatorul de transport aerian furnizează gratuit accesul la instalații sanitare și la apă potabilă, asigură un nivel adecvat de încălzire sau răcire în cabina pasagerilor și se asigură că, în caz de nevoie, se pot asigura îngrijiri medicale. În cazul în care o întârziere pe pistă atinge un maxim de **două** ore, **aeronava revine** la poarta de îmbarcare sau la un alt punct de debarcare unde pasagerilor li se permite să debarce, cu excepția cazului în care există motive de securitate sau de siguranță care împiedică aeronava să își părăsească poziția de pe pistă. **După o întârziere totală de peste trei ore de la momentul inițial al plecării, pasagerii beneficiază de aceeași asistență menționată la alineatul (1), inclusiv de opțiunile de rambursare, de retur și de redirecționare, astfel cum se prevede la articolul 8 alineatul (1), și sunt informați în mod corespunzător.**

Justificare

Acest amendament înlocuiește amendamentul 51 depus de raportor cu trimitere suplimentară la dreptul la rambursare, de retur sau de redirecționare.

Amendamentul 77

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură ca urmare a unei întârzieri sau a unei schimbări a orarului unui zbor precedent, transportatorul aerian **comunitar** care operează zborul **de legătură** oferă pasagerului:

Amendamentul

În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură **pentru care are rezervare, inclusiv atunci când i s-a rezervat un zbor alternativ în cazul unei redirectionări**, ca urmare a unei întârzieri sau a unei schimbări a orarului unui zbor precedent, transportatorul aerian **din Uniune** care operează zborul **precedent și care este responsabil pentru respectiva întârziere sau schimbare de orar**, oferă pasagerului:

Amendamentul 78

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 1 – subpunctul iii

Textul propus de Comisie

(iii) dacă ora de plecare programată a zborului alternativ sau a altor moduri de transport oferite în temeiul articolului 8 depășește cu cel puțin **5** ore ora programată de plecare a zborului pierdut și întârzierea include **una sau mai multe nopți**, asistența prevăzută la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 alineatul (1) litera (c).

Amendamentul

(iii) dacă ora de plecare programată a zborului alternativ sau a altor moduri de transport oferite în temeiul articolului 8 depășește cu cel puțin **3** ore ora programată de plecare a zborului pierdut și întârzierea include **ore nocturne**, asistența prevăzută la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 alineatul (1) litera (c).

Justificare

Amendamentul concordă cu amendamentele precedente referitoare la limitele de la articolul 6. De asemenea, clarificarea este necesară deoarece formularea actuală poate fi înțeleasă greșit, în sensul că s-ar oferi cazare (drept compensație) numai dacă întârzierea acoperă o noapte întreagă.

Amendamentul 79

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură ca urmare a întârzierii unui zbor de legătură precedent, pasagerul are dreptul să fie despăgubit de către transportatorul aerian **comunitar** care operează zborul precedent în conformitate cu articolul 6 alineatul (2). În acest sens, întârzierea se calculează prin trimitere la ora programată de sosire la destinația finală.

Amendamentul

(2) În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură ca urmare a **schimbării programului sau a** întârzierii unui zbor de legătură precedent **de 90 de minute sau mai mult, calculată prin raportare la timpul sosirii în punctul de transfer,** pasagerul are dreptul să fie despăgubit de către transportatorul aerian **european** care operează zborul precedent în conformitate cu articolul 6 alineatul (2). În acest sens, întârzierea **totală** se calculează prin trimitere la ora programată de sosire la destinația finală.

Justificare

Amendamentul înlocuiește amendamentul 54 al raportorului. Textul precizează că cele 90 de minute de întârziere sunt calculate în funcție de momentul sosirii avionului.

Amendamentul 80

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 a – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Alineatele (1) și (2) se aplică, de asemenea, transportatorilor aerieni din **țările** terțe care operează un zbor de legătură înspre sau dinspre un aeroport din **UE**.”

Amendamentul

(4) Alineatele (1) și (2) se aplică, de asemenea, transportatorilor aerieni din **țări** terțe care operează un zbor de legătură **dinspre un aeroport din UE** înspre **un alt aeroport din Uniune**, sau dinspre un aeroport din **Uniune înspre un aeroport din afara Uniunii**.”

Justificare

Modificarea este necesară pentru a asigura consecvența în raport cu articolul 3 alineatul (1) referitor la sfera de aplicare a regulamentului și pentru a evita dificultățile legate de extrateritorialitate în relațiile cu transportatorii din țări terțe.

Amendamentul 81

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 7 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 7 – alineatul 1

Textul în vigoare

(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) **250** EUR pentru toate **zborurile de 1 500** de kilometri sau mai puțin;

(b) 400 EUR pentru toate **zborurile intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500** de kilometri;

(c) 600 EUR pentru toate **zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b)**.

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație **unde pasagerul urmează să sosească** după ora prevăzută **ca urmare a refuzului la îmbarcare sau a anulării zborului**.

Amendamentul

(a) Alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) **300** EUR pentru toate **călătoriile de 2 500** de kilometri sau mai puțin;

(b) 400 EUR pentru toate **călătoriile între 2 500 și 6 000** de kilometri;

(c) 600 EUR pentru toate **călătoriile de 6 000 de kilometri sau mai mult;**

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație **la care refuzul la îmbarcare sau anularea zborului va întârzia sosirea pasagerului** după ora prevăzută.”

Acest amendament urmărește să înlocuiască o dispoziție în actul în vigoare - articolul 7 alineatul (1) - care nu a fost menționată complet în propunerea Comisiei.

Justificare

Regulamentul actual definește o compensație pentru „zboruri” și acest termen ar trebui păstrat și după revizuire.

Amendamentul 82

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 7 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 7 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Compensația menționată la alineatul (1) se plătește **în numerar**, prin transfer bancar electronic, ordin de **plată sau cec bancar**.

Amendamentul

(3) **În acord cu pasagerul**, compensația menționată la alineatul (1) se plătește prin transfer bancar electronic, **creditare a cardului de credit sau ordin bancar, în contul indicat de pasagerul în cauză. Comisia decide majorarea compensărilor în consultare cu Comitetul instituit în temeiul articolului 16.**

Justificare

Apar probleme atunci când transportatorii plătesc compensațiile cu cekuri de bancă.

Amendamentul 83

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 7 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 7 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Operatorul de transport aerian poate ajunge la un acord voluntar cu pasagerul, care înlocuiește **dispozițiile referitoare la compensație prevăzute la** alineatul (1), cu condiția ca respectivul acord să fie confirmat de un document semnat de pasager, care **reamintește acestuia** drepturile sale la despăgubiri în conformitate cu prezentul regulament. ”

Amendamentul

(5) Operatorul de transport aerian poate ajunge la un acord voluntar cu pasagerul, care înlocuiește **compensația prevăzută** la alineatul (1) **cu alte beneficii, nepecuniare, de valoare cel puțin echivalentă (de exemplu: bonuri de călătorie aeriană fără dată de expirare la 100% din valoarea compensării)**, cu condiția ca respectivul acord să fie confirmat de un document semnat de pasager, **prin care acesta este informat în mod clar cu privire la** drepturile sale la despăgubiri în conformitate cu prezentul regulament. **Un astfel de acord poate fi încheiat numai după ce au avut loc**

evenimentele care dau dreptul la despăgubiri.

Justificare

Prezentul amendament înlocuiește amendamentul 61 al raportorului. Altfel, pasagerii ar putea semna un astfel de document în avans, încă de la momentul rezervării biletului.

Amendamentul 84

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 7 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 7 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Sarcina dovezii cu privire la data și modul în care pasagerul a acceptat forma de plată a compensației sau a rambursării costurilor biletului stabilite la articolul 7 alineatul (3), precum și data și confirmarea acceptării de către pasager a acordului menționat la alineatul (5) îi revine operatorului de transport aerian.

Justificare

Această dispoziție stabilește în mod clar cui îi revine sarcina dovezii.

Amendamentul 85

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 8 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– rambursarea prețului **zborului** în termen de șapte zile de la solicitarea pasagerului, prin mijloacele prevăzute la articolul 7 alineatul (3), pentru segmentul sau segmentele de călătorie neefectuate și pentru segmentul sau segmentele de

rambursarea prețului **biletului** în termen de șapte zile **lucrătoare** de la solicitarea pasagerului, prin mijloacele prevăzute la articolul 7 alineatul (3), pentru segmentul sau segmentele de călătorie neefectuate și pentru segmentul sau segmentele de

călătorie efectuate deja în cazul în care zborul nu mai servește niciunui scop raportat la planul inițial de călătorie al pasagerului, precum și, dacă este relevant,

călătorie efectuate deja în cazul în care zborul nu mai servește niciunui scop raportat la planul inițial de călătorie al pasagerului, precum și, dacă este relevant,

Justificare

Clarifică faptul că are legătură cu zilele lucrătoare și nu calendaristice. În plus, rambursarea ar trebui să aibă legătură cu prețul biletului, astfel cum este prevăzut la articolul 2 litera (s), și nu cu prețul zborului.

Amendamentul 86

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 8 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Alineatul (1) litera (b) se aplică, de asemenea, în cazul în care aeronava a decolat dar a fost ulterior forțată să aterizeze pe alt aeroport decât cel de destinație. În conformitate cu alineatul (3), operatorul de transport aerian suportă costurile de transfer al pasagerului de la aeroportul alternativ la aeroportul la care a fost făcută rezervarea.

Amendamentul 87

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 8 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Un operator de transport aerian, dacă oferă unui pasager un zbor înspre sau dinspre un aeroport alternativ față de cel pentru care a fost făcută rezervarea, trebuie să suporte costul transferării pasagerului din respectivul aeroport alternativ către cel

(3) Un operator de transport aerian, dacă oferă unui pasager un zbor înspre sau dinspre un aeroport alternativ față de cel pentru care a fost făcută rezervarea, trebuie să suporte costul transferării pasagerului din respectivul aeroport alternativ către cel

pentru care a fost făcută rezervarea *sau, în ceea ce privește aeroportul de destinație, către o altă destinație apropiată, de comun acord cu pasagerul.*

pentru care a fost făcută rezervarea.

Amendamentul 88

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 8 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Atunci când aleg opțiunea prevăzută la alineatul (1) litera (b), pasagerii, în funcție de disponibilitate, au dreptul la redirecționare prin intermediul altui transportator aerian sau printr-un alt mod de transport, dacă operatorul de transport aerian nu poate transporta pasagerii prin propriile sale servicii și suficient de rapid pentru a ajunge la destinația finală în maximum 12 ore de la ora de sosire programată. ***Fără a aduce atingere articolului 22 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, celălalt transportator aerian sau operator de transport nu percepe de la transportatorul contractant un preț care să depășească prețul mediu plătit de propriii pasageri pentru servicii echivalente în cursul ultimelor trei luni.***

Amendamentul

(5) Atunci când aleg opțiunea prevăzută la alineatul (1) litera (b), pasagerii, în funcție de disponibilitate ***și cu condiția existenței unei alternative comparabile***, au dreptul la redirecționare, ***cu prima ocazie apărută***, prin intermediul altui transportator aerian sau printr-un alt mod de transport, dacă operatorul de transport aerian nu poate transporta pasagerii prin propriile sale servicii și suficient de rapid pentru a ajunge la destinația finală în maximum 8 ore de la ora de sosire programată. ***În termen de 30 de minute de la ora de plecare programată, operatorul de transport aerian informează pasagerii dacă îi poate transporta în timp util prin propriile servicii. Pasagerul are dreptul de a refuza redirecționarea printr-un alt mijloc de transport și, în acest caz, își menține drepturile la îngrijiri specificate la articolul 9 în timpul așteptării pentru redirecționare.***

²³ JO L293, 31.10.2008, p.3

Justificare

Nu ar trebui să existe limite pentru prețurile sau condițiile care impun o obligație de utilizare a unui mod de transport din cauza deficiențelor unui alt mod de transport. În plus, nu este clar modul în care noțiunea de „preț care depășește prețul mediu plătit de propriii pasageri pentru servicii echivalente în ultimele trei luni” ar putea fi aplicată în practică. De asemenea, amendamentul precizează că obligația de a organiza transportul unui pasager revine în

continuare transportatorului aerian ale cărui servicii sunt perturbate.

Amendamentul 89

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 8 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) Dacă pasagerilor li se oferă, în conformitate cu alineatul (1), redirecționarea totală sau parțială cu un alt mod de transport, **prezentul regulament** se aplică transportului efectuat prin acest din urmă mod de transport, **ca și cum ar fi efectuat de aeronave cu aripă fixă.**

Amendamentul

(6) Dacă pasagerilor li se oferă, în conformitate cu alineatul (1), redirecționarea totală sau parțială cu un alt mod de transport, **articolul 6a** se aplică transportului efectuat prin acest din urmă mod de transport, **în conformitate cu acordurile de redirecționare în vigoare între compania aeriană și celălalt mod de transport. Transportatorul aerian rămâne responsabil cu aplicarea prezentului regulament pentru întreaga călătorie.**

Justificare

Ar trebui precizat că există acorduri de redirecționare între diferitele moduri de transport, care detaliază condițiile redirecționărilor și care se aplică în aceste cazuri particulare.

Amendamentul 90

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 8 a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 8 – alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8a) La articolul 8 se adaugă următorul alineat:

„(6a) Pasagerul își poate organiza el însuși redirecționarea și rambursarea cheltuielilor aferente în cazul în care operatorul de transport aerian nu îi oferă posibilitatea redirecționării în conformitate cu alineatul (1) litera (b).”

Justificare

Pasagerul trebuie să aibă și opțiunea de a-și organiza redirecționarea fără a pierde dreptul de a solicita rambursarea cheltuielilor aferente.

Amendamentul 91

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera - a (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 1 – litera a

Textul în vigoare

(a) mese și băuturi răcoritoare, **direct proporționale cu timpul de așteptare;**

Amendamentul

(-a) La alineatul (1), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) mese și băuturi răcoritoare.
Transportatorul aerian oferă automat apă potabilă, pe lângă soluțiile de masă, la cererea pasagerilor.”

Acest amendament urmărește să modifice o dispoziție în actul existent - articolul 9 alineatul (1) litera (a) - care nu a fost menționată în propunerea Comisiei.

Amendamentul 92

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) transportul **între** aeroport și locul de cazare (hotel, locul de reședință al pasagerului sau altele)”

Amendamentul

(c) transportul **de la** aeroport **la** locul de cazare (hotel, locul de reședință al pasagerului sau altele) **și retur**.

Amendamentul 93

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera aa (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) Alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În plus, pasagerii au dreptul la două apeluri telefonice gratuite și mesaje fax sau e-mail.”

Justificare

Telexul nu mai este de actualitate.

Amendamentul 94

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera ab (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 3

Textul în vigoare

Amendamentul

(3) La aplicarea prezentului articol, operatorul de transport aerian acordă o atenție specială nevoilor persoanelor cu mobilitate redusă și însoțitorilor acestora, precum și nevoilor copiilor **fără** însoțitor.

(ab) Alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) La aplicarea prezentului articol, operatorul de transport aerian acordă o atenție specială nevoilor *persoanelor cu dizabilități și ale* persoanelor cu mobilitate redusă și **tuturor însoțitorilor acestora, precum și nevoilor **părinților care călătoresc singuri cu copii mici și ale** copiilor **care călătoresc fără custode adult.**”**

Acest amendament urmărește să modifice o dispoziție în actul existent - articolul 9 alineatul (3) - care nu a fost menționată în propunerea Comisiei.

Amendamentul 95

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera ac (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 3 a (nou)

(ac) Se inserează următorul alineat:

„(3a) Organismele de gestionare a aeroporturilor asigură gratuit facilități specifice pentru pasagerii cu handicapuri grave care necesită facilități de schimbare și sanitare speciale, în toate aeroporturile din Uniune cu un volum de peste un milion de pasageri.

Amendamentul 96

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4) Dacă operatorul de transport aerian poate dovedi că anularea, întârzierea sau schimbarea de program este cauzată de circumstanțe extraordinare și că anularea, întârzierea sau schimbarea de program nu ar fi putut să fie evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile, acesta poate limita **costul total** al cazării furnizate în conformitate cu alineatul (1) litera (b) la 100 EUR pe noapte și per pasager și la **o durată maximă de 3 nopți** de cazare. Dacă alege să aplice această limitare, operatorul de transport aerian trebuie să furnizeze pasagerilor informații despre cazarea disponibilă după aceste **trei** nopți, în plus față de obligațiile permanente de informare prevăzute la articolul 14.

(4) Dacă operatorul de transport aerian poate dovedi că anularea, întârzierea sau schimbarea de program este cauzată de circumstanțe extraordinare și că anularea, întârzierea sau schimbarea de program nu ar fi putut să fie evitate chiar dacă ar fi fost luate **în mod corect** toate măsurile rezonabile, acesta poate limita **durata totală** a cazării furnizate în conformitate cu alineatul (1) litera (b) la **maximum cinci nopți** de cazare. **Dacă pasagerul decide să organizeze propria cazare, se poate limita și mai mult costul de cazare, la 125 EUR pe noapte pentru fiecare pasager.** Dacă alege să aplice această limitare, operatorul de transport aerian trebuie să furnizeze pasagerilor informații despre cazarea disponibilă după aceste **cinci** nopți, în plus față de obligațiile permanente de informare prevăzute la articolul 14.

Această limitare nu aduce în niciun caz atingere obligației transportatorilor aerieni operanți de a oferi cazare, iar operatorul de transport se conformează în

mod prioritar acestei obligații. Această limitare nu se aplică în cazul în care transportorul aerian nu a asigurat cazare.

Justificare

Amendamentul înlocuiește amendamentul 69 al raportului. Obligația transportorilor aerieni de a asigura cazare este nelimitată cu excepția cazurilor în care pasagerul alege să își găsească singur cazare. Totuși, limita ar trebui crescută aici de la 100 EUR, la 125 EUR. Limitarea nu ar trebui să atingă obligația transportorilor aerieni de a asigura cazare în mod prioritar și nu ar trebui să se aplice în cazul în care transportatorul nu reușește să facă acest lucru.

Amendamentul 97

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5) Obligația de a oferi cazare în temeiul alineatului (1) litera (b) nu se aplică în cazul în care zborul în cauză este de maximum 250 km și este programat să fie operat de o aeronavă cu o capacitate maximă de 80 de locuri (cu excepția zborurilor de legătură). Cu toate acestea, operatorul de transport aerian trebuie să furnizeze pasagerilor informații despre cazările disponibile dacă decide să aplice această exceptare.

eliminat

Amendamentul 98

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6) În cazul în care optează pentru

(6) În cazul în care optează pentru

rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) **în timp ce se află la aeroportul de plecare în călătoria sa** sau optează pentru redirecționarea la o dată ulterioară în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (c), pasagerul nu are alte drepturi la asistență în temeiul articolului 9 alineatul (1) în ceea ce privește zborul relevant.

rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) sau optează pentru redirecționarea la o dată ulterioară în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (c), pasagerul nu are alte drepturi la asistență în temeiul articolului 9 alineatul (1) în ceea ce privește zborul relevant. **În cazul în care, ca urmare a acestei decizii, pasagerii demonstrează că au avut de suportat cheltuieli pentru călătoria înspre și dinspre aeroport, aceștia primesc despăgubire pentru toate cheltuielile suportate pentru deplasarea la aeroport în vederea efectuării călătoriei pe care nu au mai făcut-o.**

Justificare

Sunt incluse costurile călătoriei tur și retur cu autobuzul, trenul și taxiul, precum și costul parcării în parcare aeroportului, deoarece pentru acestea se pot aduce dovezi.

Amendamentul 99

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul -10 (nou)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 10 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-10) La articolul 10 alineatul (2), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În cazul în care un operator de transport aerian cazează pasagerul la o clasă inferioară prețului de achiziție a biletului, atunci acesta, în termen de șapte zile lucrătoare și în conformitate cu prevederile din articolul 7 alineatul (3), rambursează.”

Amendamentul 100

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 11

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 11 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

La articolul 11 se adaugă **următorul alineat**:

„(3) Operatorul de transport aerian nu aplică limitările prevăzute la articolul 9 alineatele (4) și (5) dacă pasagerul este o persoană cu mobilitate redusă sau un însoțitor al acesteia, un copil neînsoțit, o femeie însărcinată sau o persoană care are nevoie de asistență medicală specifică, cu condiția ca transportatorul aerian sau agentul acestuia sau organizatorul să fie notificat cu privire la nevoile de asistență ale persoanei respective cu cel puțin 48 de ore înainte de ora programată de plecare a zborului. O astfel de notificare este considerată valabilă pentru întreaga călătorie, inclusiv pentru călătoria retur, dacă ambele călătorii **au fost contractate cu același transportator aerian.**”

Amendamentul

La articolul 11 se adaugă **următoarele alineate**:

„(3) Operatorul de transport aerian nu aplică limitările prevăzute la articolul 9 alineatele (4) și (5) dacă pasagerul este o **persoană cu dizabilități sau** o persoană cu mobilitate redusă sau un însoțitor al acesteia, un copil neînsoțit, o femeie însărcinată sau o persoană care are nevoie de asistență medicală specifică, cu condiția ca transportatorul aerian **operant** sau agentul acestuia sau organizatorul să fie notificat cu privire la nevoile de asistență ale persoanei respective cu cel puțin 48 de ore înainte de ora programată de plecare a zborului. O astfel de notificare este considerată valabilă pentru întreaga călătorie, inclusiv pentru călătoria retur, dacă ambele călătorii **figurează pe același bilet.**

Transportatorii aeriени trebuie să încerce, de asemenea, să asigure bune condiții de îngrijire pentru ghidare și câinii de asistență. Informațiile privind asistența și aranjamentele disponibile sunt furnizate prin diverse mijloace de comunicare accesibile.

Amendamentul 101

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 11

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 11 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„(3a) Personalul de zbor trebuie format în privința asistenței pentru persoanele cu handicap și cele cu mobilitate redusă, astfel încât să faciliteze accesul și ieșirea acestora din aeronave;”

Amendamentul 102

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 11

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 11 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„(3b) O companie nu poate refuza imbarcarea unui pasager cu handicap sau cu mobilitate redusă sub pretextul că nu este însoțit și nu poate solicita prezența sistematică a unui însoțitor;”

Amendamentul 103

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 11 a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 12 – alineatul 2

Textul în vigoare

Amendamentul

„(2) Fără a se aduce atingere principiilor relevante și normelor de drept intern, inclusiv jurisprudenței, alineatul (1) nu se aplică pasagerilor care renunță în mod voluntar la rezervare în conformitate cu articolul 4 alineatul (1)”.

Articolul 12 alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Prezentul regulament se aplică indiferent de orice altă despăgubire la care au dreptul pasagerii. Compensația acordată în temeiul prezentului regulament nu poate fi acordată în contul unei astfel de despăgubiri.”

Acest amendament urmărește să modifice o dispoziție în actul existent - articolul 12 alineatul (2) - care nu a fost menționată în propunerea Comisiei.

Justificare

În regulamentul inițial erau prevăzute mai multe posibilități de compensare, fapt care trebuie eliminat. O cauză legată de această chestiune se află în prezent pe rolul Curții de Justiție (nr. de referință X ZR/111/12).

Amendamentul 104

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 12

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 13

Textul propus de Comisie

În cazurile în care un operator de transport aerian plătește compensații sau îndeplinește celelalte obligații care îi revin în temeiul prezentului regulament, nicio dispoziție a prezentului **regulament sau a legislației naționale** nu poate fi interpretată ca limitând dreptul său de a solicita reparații pentru costurile suportate în temeiul prezentului regulament de la **terții** care au contribuit la evenimentul care a declanșat dreptul la despăgubiri sau alte obligații.”

Amendamentul

În cazurile în care un operator de transport aerian plătește compensații sau îndeplinește celelalte obligații care îi revin în temeiul prezentului regulament **și fără a aduce atingere contractelor în vigoare de transfer al răspunderii între părți terțe în momentul litigiului în cauză**, nicio dispoziție a prezentului regulament nu poate fi interpretată ca limitând dreptul său de a solicita despăgubiri pentru costurile suportate, **sau recuperarea lor integrală**, în temeiul prezentului regulament de la **orice persoană, inclusiv orice terți** care au contribuit la evenimentul care a declanșat dreptul la despăgubiri sau alte obligații, **în conformitate cu dreptul aplicabil. În special, prezentul regulament nu limitează în nici un fel dreptul operatorului de transport aerian de a solicita o compensație sau de a-și recupera cheltuielile de la un aeroport sau de la alt terț cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract.**

Justificare

Contractele existente de transfer al răspunderii (de exemplu între aeroporturi și companiile aeriene) ar trebui să nu fie afectate de prezenta dispoziție. Trebuie clarificat faptul că pasagerii nu sunt implicați.

Amendamentul 105

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Organismul de gestionare a aeroportului și operatorul de transport aerian se asigură că la ghișeele de check-in (inclusiv la automatele de check-in) și la poarta de îmbarcare se afișează un anunț lizibil și vizibil destinat pasagerilor, conținând următorul text: „Dacă vi se refuză îmbarcarea sau dacă zborul dumneavoastră este anulat sau are o întârziere de cel puțin două ore, solicitați la ghișeul de check-in sau la poarta de îmbarcare textul care prevede drepturile dumneavoastră, în special cu privire la asistență și la posibilitatea unei compensații.”

Amendamentul

(1) Organismul de gestionare a aeroportului și operatorul de transport aerian se asigură că la ghișeele de check-in (inclusiv la automatele de check-in) și la poarta de îmbarcare se afișează un anunț lizibil și vizibil destinat pasagerilor, conținând următorul text: „Dacă vi se refuză îmbarcarea sau dacă zborul dumneavoastră este anulat sau are o întârziere de cel puțin două ore, ***sau dacă ora de plecare programată a zborului dumneavoastră a fost amânată cu cel puțin două ore față de ora inițială planificată indicată pe bilet***, solicitați la ghișeul de check-in sau la poarta de îmbarcare textul care prevede drepturile dumneavoastră, în special cu privire la asistență și la posibilitatea unei compensații”.

Justificare

De asemenea, justifică formularea plângerii cu privire la ora de plecare a zborului.

Amendamentul 106

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„(1a) operatorii de transport aerian asigură, în toate aeroporturile în care

operează, puncte de contact la care să fie prezente persoane de contact sau terți desemnați de operatorul de transport aerian în cauză, care să ofere pasagerilor informațiile necesare cu privire la drepturile lor, inclusiv procedurile de reclamație, pentru a-i asista și pentru a lua măsuri imediate în cazul anulării ori întreruperii zborului, refuzului de îmbarcare sau pierderii ori întârzierii bagajelor. În timpul programului de funcționare al transportatorilor aerieni și până la debarcarea ultimilor pasagerii din ultimul avion, aceste puncte de contact sunt disponibile pentru a ajuta pasagerii, printre altele în ceea ce privește rambursarea, redirectionarea sau noi rezervări, precum și pentru a recepționa reclamațiile depuse de aceștia.”

Justificare

Prezența unui punct local de contact care reprezintă operatorul de transport aerian la aeroport, cu capacitatea de a lua măsuri imediate în numele operatorului de transport în caz de necesitate, ar contribui la asigurarea faptului că pasagerii se bucură de drepturile care li se cuvin. Doar companiile aeriene au toate informațiile disponibile în cazul întreruperii zborurilor și a bagajelor întârziate sau returnate târziu. Trebuie îmbunătățită transmiterea de informații pasagerilor cu privire la drepturile lor și la posibilitățile de a depune reclamații și cereri.

Amendamentul 107

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„(1b) Operatorul de transport aerian furnizează pasagerilor informații ușor lizibile și transparente cu privire la drepturile pasagerilor și persoanele de contact pentru ajutor și asistență privind biletele electronice și versiunile electronice și tipărite ale permisului de

îmbarcare.”

Amendamentul 108

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Operatorul de transport aerian *care refuză îmbarcarea sau anulează un zbor prezintă fiecărui pasager* afectat un înscris care conține regulile pentru compensare și asistență în conformitate cu prezentul regulament, inclusiv informații cu privire la eventualele limitări în conformitate cu articolul 9 alineatele (4) și (5). *De asemenea, el prezintă un înscris echivalent fiecărui pasager afectat de o întârziere sau de o schimbare a orarului de cel puțin două ore.* Datele de contact ale organismelor competente de tratare a plângerilor desemnate în conformitate cu articolul 16a trebuie transmise pasagerilor tot în formă scrisă.

Amendamentul

(2) *În eventualitatea refuzării îmbarcării, a anulării zborului sau a schimbării orarului cu cel puțin două ore,* operatorul de transport aerian informează *în mod exhaustiv și cât mai repede* pasagerul afectat *și îi transmite* un înscris *sau o notificare în formă electronică* care conține regulile pentru compensare și asistență în conformitate cu prezentul regulament, inclusiv informații cu privire la eventualele limitări în conformitate cu articolul 9 alineatele (4) și (5), *și îl informează cu privire la modurile alternative de transport posibile. Adresa transportatorului la care pot fi depuse plângerile și* datele de contact ale organismelor competente de tratare a plângerilor desemnate în conformitate cu articolul 16a sunt transmise pasagerilor tot în formă scrisă.

Justificare

Acest amendament înlocuiește amendamentul 37 al raportorului, specifică modalitățile de informare – orală sau scrisă – și extinde obligația de a informa pasagerii la organizatori.

Amendamentul 109

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) În ceea ce privește persoanele nevăzătoare și persoanele cu deficiențe de vedere, dispozițiile prezentului articol se aplică utilizându-se mijloace **alternative** corespunzătoare.

Amendamentul

(3) În ceea ce privește **persoanele cu dizabilități și persoanele cu mobilitate redusă, în special** persoanele nevăzătoare și persoanele cu deficiențe de vedere, dispozițiile prezentului articol se aplică utilizându-se mijloacele corespunzătoare **și formele adecvate**.

Justificare

Amendamentul concordă cu amendamentele anterioare privind definiția completă a „persoanei cu dizabilități sau cu mobilitate redusă” și extinde această categorie de persoane la toate persoanele cu dizabilități și cu mobilitate redusă.

Amendamentul 110

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Organismul de gestionare a aeroportului se asigură că în spațiile din aeroport unde au acces pasagerii se afișează clar și vizibil informații generale privind drepturile pasagerilor. **El** se asigură, de asemenea, că pasagerii prezenți la aeroport sunt informați cu privire la anularea **zborurilor lor** și cu privire la drepturile pe care le au în cazul în care compania aeriană își încetează operațiunile în mod neașteptat, de exemplu în caz de insolvență sau de revocare a licenței de operare.

Amendamentul

(4) Organismul de gestionare a aeroportului se asigură că în spațiile din aeroport unde au acces pasagerii se afișează clar și vizibil informații generale privind drepturile pasagerilor. **Pe baza informațiilor primite, organismul** se asigură, de asemenea, că pasagerii prezenți la aeroport sunt informați cu privire la **cauzele întârzierilor sau a perturbărilor zborurilor, cum ar fi** anularea **și la drepturile lor în aceste situații, precum** și cu privire la drepturile pe care le au în cazul în care compania aeriană își încetează operațiunile în mod neașteptat, de exemplu în caz de insolvență sau de revocare a licenței de operare.

Justificare

Organismele de gestionare a aeroporturilor nu dispun de informații privind fiecare pasager. Acestea trebuie să primească de la bun început informațiile respective de la operatorii de

transport aerian pentru a-și respecta obligațiile menționate.

Amendamentul 111

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) În caz de anulare sau de întârziere la plecare, pasagerii vor fi informați de către operatorul de transport aerian asupra situației ***cât mai curând posibil*** și, în orice caz, nu mai târziu de 30 de minute după ora de plecare prevăzută, precum și asupra orelor de plecare, ***de îndată ce aceste informații sunt disponibile***, cu condiția ca transportatorul aerian să fi primit datele de contact ale pasagerului în conformitate cu alineatele (6) și (7) în cazul în care biletul a fost achiziționat de la un intermediar.

Amendamentul

(5) În caz de anulare sau de întârziere la plecare, pasagerii sunt informați de către operatorul de transport aerian asupra situației, ***inclusiv asupra cauzei perturbării, imediat ce aceste informații sunt disponibile*** și, în orice caz, nu mai târziu de 30 de minute după ora de plecare prevăzută, precum și asupra orelor de plecare, cu condiția ca transportatorul aerian să fi primit datele de contact ale pasagerului în conformitate cu alineatele (6) și (7) în cazul în care biletul a fost achiziționat de la un intermediar.

Justificare

După cum este subliniat în considerentul 20 al propunerii Comisiei, pasagerii ar trebui să fie corect informați nu numai cu privire la drepturile lor în cazuri de perturbare a zborului, ci și la cauza în sine a perturbării, de îndată ce informațiile sunt disponibile. Acest amendament vizează consolidarea informațiilor oferite pasagerilor în timp real în cazurile de întârziere sau anulare, astfel încât să își poată exercita drepturile în mod efice.

Amendamentul 112

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„(5a) Transportatorul aerian trebuie să dispună, la ghișeul de check-in și la

ghișeul de îmbarcare, de documente care conțin Carta europeană a drepturilor pasagerilor aerieni, aceasta trebuind să fie furnizată de personalul său la cererea pasagerilor aerieni. Comisia Europeană reactualizează documentele care conțin cartă la fiecare modificare substanțială a drepturilor pasagerilor aerieni.”

Amendamentul 113

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„(5b) Operatorii de transport aerian oferă centre de asistență telefonică accesibilă și eficientă pentru toți pasagerii, odată ce călătoria este rezervată; aceste centre trebuie să furnizeze informații și propuneri alternative în caz de evenimente neprevăzute, iar costul unui apel către aceste centre nu ar trebui, în niciun caz, să depășească costul unei convorbiri locale;

Amendamentul 114

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6) În cazul în care pasagerul nu achiziționează un bilet direct de la operatorul de transport aerian, ci de la un intermediar stabilit în Uniune, acest intermediar furnizează transportatorului aerian datele de contact ale pasagerului, cu condiția ca pasagerul să-și fi dat

(6) În cazul în care pasagerul nu achiziționează un bilet direct de la operatorul de transport aerian, ci de la un intermediar stabilit în Uniune, acest intermediar furnizează transportatorului aerian datele de contact ale pasagerului, cu condiția ca pasagerul să-și fi dat **acordul**.

autorizarea scrisă în acest sens. Această autorizare poate fi *acordată* numai pe baza alegerii clientului. Transportatorul aerian poate utiliza aceste date de contact exclusiv pentru îndeplinirea obligației de informare în temeiul prezentului articol și nu în scopuri comerciale, având obligația să șteargă datele de contact în termen de 72 de ore de la finalizarea contractului de transport. Prelucrarea, accesarea și stocarea acestor date se realizează în conformitate cu Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date²⁴.

²⁴ JO L 281, 23.11.1995, p.31

Acordul poate fi *dat* numai pe baza alegerii clientului. Transportatorul aerian poate utiliza aceste date de contact exclusiv pentru îndeplinirea obligației de informare în temeiul prezentului articol și nu în scopuri comerciale, având obligația să șteargă datele de contact în termen de 72 de ore de la finalizarea contractului de transport. *Acordul pasagerului cu privire la transferarea datelor sale de contact către operatorul de transport aerian și cu privire la prelucrarea, accesarea și stocarea acestor date se preia în conformitate cu Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date*²⁴.

²⁴ JO L 281, 23.11.1995, p.31

Justificare

Acordul pasagerului trebuie obținut în conformitate cu legislația aplicabilă în materie de protecție a datelor, care nu specifică forma exactă a acordului („scris”). Termenul de „autorizare” este înlocuit cu cel de „acord”, în concordanță cu terminologia folosită în legislația europeană privind protecția datelor.

Amendamentul 115

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

(7) Intermediarii sunt exceptați de la dispozițiile alineatului (6) dacă pot demonstra existența unui sistem alternativ care să garanteze că pasagerul este informat, fără transmiterea datelor de contact relevante.

Amendamentul

(7) Intermediarii sunt exceptați de la ***obligațiile care le revin în conformitate cu*** dispozițiile alineatului (6) dacă pot demonstra existența unui sistem alternativ care să garanteze că pasagerul este informat, fără transmiterea datelor de contact relevante, ***sau dacă pasagerul a decis să nu ofere datele sale de contact.***

Justificare

Intermediarii nu ar trebui să fie răspunzători de furnizarea informațiilor în cazul în care pasagerii au decis să nu-și ofere datele de contact.

Amendamentul 116

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„(7a) Furnizorul de servicii oferă un acces facil la informații corecte și obiective, care detaliază impactul asupra mediului (inclusiv asupra climei) și eficiența energetică a călătoriei lor. Aceste informații se publică într-o formă clar vizibilă atât pe paginile de internet ale transportatorilor aerieni și operatorilor de turism, cât și pe bilete; Comisia sprijină activitatea în desfășurare în această privință.

Amendamentul 117

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 7 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„(7b) Fără a aduce atingere obligațiilor în temeiul alineatului (2), orice comunicare electronică către pasageri prin care sunt informați cu privire la anularea, întârzierea prelungită sau schimbarea orarului, menționează clar că pasagerul are dreptul la compensații și/sau asistență în temeiul prezentului regulament.”

Justificare

Indiferent de obligația de a trimite o notificare scrisă cu privire la normele privind compensațiile în temeiul alineatului (2) (care, în orice caz, potrivit sondajelor, prezintă niveluri scăzute de conformitate), ar trebui să existe o mențiune a posibilelor drepturi la compensații și asistență chiar în notificarea anulării/întârzierii.

Amendamentul 118

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 14

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Fiecare stat membru desemnează un organism național de aplicare, responsabil de aplicarea prezentului regulament în ceea ce privește zborurile de pe aeroporturile situate pe teritoriul lor și zborurile dintr-o țară terță spre aceste aeroporturi. Statele membre notifică Comisiei organismul desemnat în conformitate cu prezentul alineat.

Amendamentul

(1) Fiecare stat membru desemnează un organism național de aplicare, responsabil de aplicarea prezentului regulament în ceea ce privește **încălcarea regulamentului în aeroporturile situate pe teritoriul său**, zborurile de pe aeroporturile situate pe teritoriul lor și zborurile dintr-o țară terță spre aceste aeroporturi. Statele membre notifică Comisiei organismul desemnat în conformitate cu prezentul alineat.

Justificare

Regulamentul este aplicabil și încălcărilor din aeroporturile situate pe teritoriul statelor membre UE.

Amendamentul 119

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 14

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Organismul național de aplicare supraveghează îndeaproape respectarea cerințelor prevăzute de prezentul

Amendamentul

(2) Organismul național de aplicare supraveghează îndeaproape respectarea cerințelor prevăzute de prezentul

regulament și ia măsurile necesare pentru a se asigura că drepturile pasagerilor sunt respectate. În acest scop, transportatorii aerieni și organismele de gestionare a aeroporturilor trebuie să furnizeze organismului național de aplicare documentele relevante, **la cererea acestuia**. Pentru a-și exercita funcțiile, organismul național de aplicare ține cont și de informațiile care i-au fost furnizate de organismul desemnat în temeiul articolului 16a. El poate **decide și cu privire la măsurile de aplicare**, pe baza plângerilor individuale transmise de organismul desemnat în temeiul articolului 16a.

regulament și ia măsurile necesare pentru a se asigura că drepturile pasagerilor sunt respectate. În acest scop, transportatorii aerieni și organismele de gestionare a aeroporturilor furnizează organismului național de aplicare documentele relevante **în termen de o lună de la cererea acestuia, fără a aduce atingere obligațiilor transportatorilor aerieni în temeiul articolului 14a**. Pentru a-și exercita funcțiile, organismul național de aplicare ține cont și de informațiile care i-au fost furnizate de organismul desemnat în temeiul articolului 16a. El poate **lua măsuri de aplicare**, pe baza plângerilor individuale transmise de organismul desemnat în temeiul articolului 16a. **Statele membre se asigură că organismelor lor naționale de aplicare respective dispun de suficientă putere pentru a sancționa în mod eficient încălcările.**

Justificare

Amendamentul specifică o dată-limită până la care transportorii aerieni și organismele de gestionare a aeroporturilor trebuie să se conformeze solicitărilor din document și elimină activitățile de aplicare ale organismelor naționale de aplicare care sunt cel mai bine enumerate împreună într-un alineat nou următor.

Amendamentul 120

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 14

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Transportorii aerieni furnizează în mod proactiv organismului național de aplicare informații cuprinzătoare în ceea ce privește apariția unor probleme tehnice, în special în ceea ce privește motivele acestora. Organismul național de aplicare comunică aceste informații organismelor responsabile cu

soluționarea pe care extrajudiciară a litigiilor, menționate la articolul 16a.

Justificare

Transportorii aerieni ar trebui să aibă obligația de a informa organismele naționale de aplicare cu privire la motivele și circumstanțele care stau la baza problemelor tehnice.

Amendamentul 121

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 14

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Sancțiunile stabilite de statele membre pentru nerespectarea prezentului regulament sunt eficiente, proporționale și disuasive.

Amendamentul

(3) Sancțiunile stabilite de statele membre pentru nerespectarea prezentului regulament sunt eficiente, proporționale, disuasive **și suficiente pentru a asigura transportorilor un stimulent financiar pentru a respecta în mod consecvent regulamentul.**

Justificare

Studiul realizat în 2012 în numele Comisiei Europene a concluzionat că sancțiunile sunt prea mici pentru a asigura un stimulent economic pentru ca transportatorii să respecte regulamentul, ținând seama și de faptul că doar un număr limitat de pasageri care sunt afectați de o încălcare a regulamentului este probabil să depună o plângere la organismul național de aplicare.

Amendamentul 122

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 14

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) **În cazul în care organismele desemnate în temeiul articolelor 16 și 16a**

Amendamentul

(4) **În conformitate cu Directiva 2013/11/EU, se creează** mecanisme de

sunt diferite, se instituie mecanisme de raportare pentru a asigura schimbul de informații între diferitele organisme, care să ajute organismul național de aplicare să își îndeplinească sarcinile de supraveghere și de aplicare a legii și să ajute organismul desemnat în temeiul articolului 16a la colectarea informațiilor necesare pentru **examinarea** reclamațiilor individuale.

cooperare între organismul național de aplicare și organismul desemnat în conformitate cu articolul 16a. Aceste mecanisme de cooperare includ schimburi reciproce de informații care să ajute organismul național de aplicare să își îndeplinească sarcinile de supraveghere și de aplicare a legii și să ajute organismul desemnat în temeiul articolului 16a la colectarea informațiilor **și dobândirea expertizei tehnice** necesare pentru **tratarea** reclamațiilor individuale.

Justificare

Amendamentul înlocuiește amendamentul 81 al raportului. Solicitarea referitoare la un mecanism de schimb de informații la nivelul Uniunii a fost introdusă la articolul 16b.

Amendamentul 123

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 14

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Pentru fiecare an, cel mai târziu la sfârșitul lunii aprilie a anului calendaristic următor, organismele naționale de aplicare publică statistici privind activitatea lor, inclusiv privind sancțiunile aplicate.

Amendamentul

(5) Pentru fiecare an, cel mai târziu la sfârșitul lunii aprilie a anului calendaristic următor, organismele naționale de aplicare publică statistici privind activitatea lor, inclusiv privind sancțiunile aplicate. ***Organismele naționale de aplicare publică în același timp, pe baza datelor pe care transportatorii aerieni și organismele de gestionare a aeroportului trebuie să le mențină și să le furnizeze, statisticile privind numărul și natura plângerilor, numărul de anulări, refuzuri de îmbarcare și întârzieri și durata acestora, precum și datele privind bagajele pierdute, întârziate sau avariate.***

Amendamentul 124

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 14

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) Transportatorii aerieni vor comunica datele lor de contact, pentru chestiunile reglementate de prezentul regulament, organismelor naționale de aplicare din statele membre în care își desfășoară activitatea.”

Amendamentul

(6) Până la transpunerea de către statele membre a dispozițiilor Directivei 2013/11/EU, pasagerii pot adresa, în oricare aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, o plângere către oricare organism național de aplicare, cu privire la o presupusă încălcare a prezentului regulament survenită pe oricare dintre aeroporturile situate pe teritoriul statelor membre, sau cu privire la zborurile de pe oricare aeroport situat pe teritoriul unui stat membru ori la zborurile dintr-o țară terță spre aceste aeroporturi.

Justificare

Amendamentul a fost introdus pentru a confirma că ONA sunt în continuare organismele competente pentru tratarea plângerilor până la intrarea în vigoare a Directivei SAL în 2015. Până la crearea unui nou organism pentru soluționarea conflictelor, pasagerii trebuie să aibă în continuare posibilitatea de a depune plângeri individuale oricărui organism național de aplicare.

Amendamentul 125

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 14 a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 -a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

14a. Se adaugă următorul articol:

„Articolul 16-a

Documente de conformitate

(1) Transportatorii aerieni comunitari pregătesc și prezintă, până la 1 ianuarie

20016, organismului național de aplicare al statului membru care a emis licența de operare în temeiul Regulamentului 1008/2008, precum și Comisiei, un document care demonstrează prin detalii rezonabile faptul că procedurile lor de funcționare sunt suficiente pentru a garanta că îndeplinesc în mod consecvent toate articolele relevante ale regulamentului.

(1a) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili conținutul minim al documentelor de conformitate. Conținutul minim include însă cel puțin planurile de intervenție pentru perturbări majore, identifică persoanele responsabile cu furnizarea de asistență și alte drepturi, modalitățile practice și procedurile prin care sunt tratate plângerile și prin care sunt furnizate asistența și compensația și procedurile și modelele pentru comunicarea cu pasagerii. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 16c alineatul (2).

(2) Orice alte operator care furnizează servicii de pe un aeroport al Uniunii depune un document de conformitate la organismele naționale de aplicare din toate statele membre în care operează și la Comisie.

(3) Transportatorii aerieni își revizuiesc documentele de conformitate și prezintă versiunile actualizate organismelor naționale de aplicare și Comisiei o dată la trei ani, începând cu 1 ianuarie 2019.

(4) Organismul național de aplicare ține seama de documentele de conformitate prezentate de transportatorii aerieni, verificând, dacă este posibil, valabilitatea documentelor de conformitate în raport cu informațiile din plângeri.”

Justificare

Documentul de conformitate ar fi un mijloc eficient din punctul de vedere al costurilor de a

aborda problema principală a regulamentului, care este punerea în aplicare. Conținutul necesar al documentelor ar putea fi stabilit de un Comitet pentru drepturile pasagerilor de la articolul propus 16c. El ar putea cuprinde aspecte precum planurile de intervenție pentru perturbări majore, personalul responsabil cu asistența pentru pasageri, procedurile de refuz la îmbarcare, de anulare a zborurilor, de informare a pasagerilor etc.

Amendamentul 126

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 a – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) **În momentul rezervării**, transportatorii aerieni *trebuie să ofere* pasagerilor informații referitoare la *procesele* de tratare a reclamațiilor și plângerilor cu privire la drepturile prevăzute în prezentul regulament, precum și la adresele de contact relevante, la care pasagerii pot depune reclamațiile și plângerile, inclusiv prin mijloace electronice. Transportatorul aerian *trebuie*, de asemenea, *să informeze* pasagerii cu privire la organismul sau organismele competente pentru tratarea plângerilor pasagerilor.

Amendamentul

(1) În momentul rezervării, transportatorii aerieni, **organizatorii sau agenții care vând biletele în sensul articolului 2 litera (d) din regulamentul (CE) nr. 2111/2005** oferă pasagerilor informații referitoare la **procedurile transportatorilor aerieni** de tratare a reclamațiilor și plângerilor **și la termenele aferente conform alineatului (2) din prezentul articol** cu privire la drepturile prevăzute în prezentul regulament, precum și la adresele de contact relevante, la care pasagerii pot depune reclamațiile și plângerile, inclusiv prin mijloace electronice. Transportatorul aerian **și, dacă este cazul, organizatorul informează**, de asemenea, pasagerii cu privire la organismul sau organismele competente pentru tratarea plângerilor pasagerilor, **desemnate de statele membre în temeiul prezentului articol și al articolului 16. Informațiile relevante se comunică în momentul rezervării, sunt accesibile tuturor, sunt indicate clar pe biletul pasagerului și pe site-ul internet al transportatorului aerian, sunt disponibile la ghișeele operatorului de transport aerian din aeroporturi și sunt comunicate în mesajele email prin care sunt anunțați că zborul a fost anulat sau întârziat. Se oferă pasagerilor, la cerere, un formular de reclamație.**

Justificare

Informarea pasagerilor cu privire la procedurile de reclamație și plângere trebuie îmbunătățită. Organizatorul trebuie să transmită pasagerilor, dacă este necesar, informații generale privind aceste proceduri, inclusiv adresele de contact ale organismelor competente.

Amendamentul 127

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 a – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„(1a) Sarcina probei în legătură cu oferirea informațiilor necesare pasagerilor revine operatorului de transport aerian.”

Amendamentul 128

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) În cazul în care un pasager dorește să adreseze transportatorului aerian o reclamație cu privire la drepturile ce îi revin în temeiul prezentului regulament, acesta trebuie să depună reclamația în termen de trei luni de la data la care zborul a fost efectuat sau a fost programat a fi efectuat. În termen de 7 zile de la data primirii reclamației, transportatorul trebuie să confirme pasagerului primirea acesteia. În termen de două luni de la data primirii reclamației, transportatorul transmite pasagerului un răspuns complet.

(2) În cazul în care un pasager dorește să adreseze transportatorului aerian o reclamație cu privire la drepturile ce îi revin în temeiul prezentului regulament, acesta trebuie să depună reclamația în termen de trei luni de la data la care zborul a fost efectuat sau a fost programat a fi efectuat. **Introducerea unei reclamații în termen de trei luni și după scurgerea acestui termen nu aduce atingere dreptului care revine pasagerului în temeiul prezentului regulament de a-și apăra drepturile în cadrul sistemului judiciar sau al unei proceduri de soluționare extrajudiciare.** În termen de șapte zile lucrătoare de la data primirii

reclamației, transportatorul confirmă pasagerului primirea acesteia. În termen de două luni de la data primirii reclamației, transportatorul transmite pasagerului un răspuns complet. **În cazul în care operatorul de transport aerian nu oferă un răspuns complet în perioada respectivă de două luni, se consideră că acceptă pretențiile pasagerului.**

În cazul în care operatorul de transport aerian invocă în răspunsul său circumstanțe extraordinare, acesta informează pasagerul cu privire la motivele specifice ale anulării sau întârzierii. În plus, operatorul de transport aerian demonstrează că au fost luate toate măsurile rezonabile pentru a evita anularea sau întârzierea.

Împreună cu răspunsul complet, operatorul de transport aerian comunică, de asemenea, pasagerului în cauză datele de contact relevante ale organismului desemnat menționat la alineatul (3), inclusiv adresa poștală, numărul de telefon, adresa de e-mail și site-ul internet.

Justificare

Înlocuiește amendamentul 85 deus de raportor.

Amendamentul 129

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16a – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) În conformitate cu legislația UE și cu legislația națională pertinentă, fiecare stat membru desemnează un organism național sau organismele responsabile pentru soluționarea extrajudiciară a litigiilor între

Amendamentul

(3) Statele membre iau măsuri pentru ca pasagerii să poată beneficia, pentru litigiile cu transportatorii aerieni referitoare la drepturile și obligațiile stabilite în prezentul regulament, de

transportatorii aerieni și pasageri, având ca obiect drepturile prevăzute de prezentul regulament.

mecanisme de soluționare extrajudiciară independente, eficace și eficiente. În acest scop, fiecare stat membru desemnează un organism național sau organismele responsabile pentru soluționarea extrajudiciară a litigiilor între transportatorii aerieni și pasageri, având ca obiect drepturile și obligațiile prevăzute de prezentul regulament. Aceste organisme ar trebui să fie diferite de organismul de aplicare menționat la articolul 16 alineatul (1). Statele membre se asigură că aceste organisme sunt împuternicite să soluționeze litigiul principal dintre pasageri și transportatorii aerieni printr-o decizie care este obligatorie din punct de vedere legal pentru ambele părți și aplicabilă. Pentru litigiile care intră sub incidența Directivei 2013/11/UE, se aplică exclusiv directiva respectivă. Toți transportatorii aerieni sunt implicați în zboruri de la un aeroport de pe teritoriul unui stat membru către aceste aeroporturi respectă acest sistem alternativ de soluționare a litigiilor menționat în Directiva 2013/11/UE, care va asigura soluționarea extrajudiciară simplă, rapidă și necostisitoare a litigiilor dintre pasageri și transportatorii aerieni.

Amendamentul 130

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16a – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Pasagerii pot adresa plângeri oricărui organism național desemnat în conformitate cu alineatul (3) referitoare la o presupusă încălcare a prezentului regulament în orice aeroport situat pe teritoriul unui stat membru sau referitoare la orice zbor dintr-o țară terță **spre un**

Amendamentul

(4) **După primirea răspunsului complet de la transportatorul aerian, pasagerii în cauză** pot adresa plângeri oricărui organism național **de soluționare extrajudiciară a litigiilor** desemnat în conformitate cu alineatul (3) referitoare la o presupusă încălcare a prezentului

aeroport situat pe teritoriul respectiv. Aceste plângeri pot fi depuse cel mai devreme în termen de două luni de la depunerea reclamației inițiale la transportatorul în cauză, cu excepția cazului în care transportatorul a oferit deja un răspuns definitiv la reclamația inițială.

regulament în orice aeroport situat pe teritoriul unui stat membru sau referitoare la orice zbor *dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru sau* dintr-o țară terță *spre un astfel de aeroport.* Aceste plângeri pot fi depuse *într-un termen precizat în prealabil, care se fixează la minimum un an de la data la care pasagerul a prezentat plângerea sau reclamația transportatorului în cauză.*

Amendamentul 131

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16a – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) În cazul în care compania aeriană se dovedește a fi vinovată, organismul de tratare a plângerilor informează organismul național de aplicare, care, în conformitate cu articolul 16a alineatul (2), ia măsurile necesare pentru a asigura aplicarea.

Amendamentul 132

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 a – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5) În termen de 7 zile de la data primirii plângerii, organismul desemnat trebuie să confirme primirea acestuia și transmite o copie organismului național de aplicare. Intervalul de timp pentru trimiterea răspunsului final nu trebuie să depășească trei luni de la data primirii plângerii. O copie a răspunsului final se transmite, de

(5) În cazul în care un organism desemnat primește o reclamație, acesta notifică părțile în litigiu imediat după primirea tuturor documentelor care conțin informații relevante referitoare la reclamație. Acesta transmite o copie a documentelor legate de plângere organismului național de aplicare.

asemenea, organismului național de aplicare.

Intervalul de timp pentru trimiterea răspunsului final nu trebuie să depășească **90 de zile calendaristice de la data la care organismul desemnat a primit dosarul complet al plângerii**. O copie a răspunsului final se transmite, de asemenea, organismului național de aplicare.

Justificare

Amendamentul adaptează articolul în concordanță cu noua Directivă 2013/11/UE privind soluționarea alternativă a litigiilor (SAL).

Amendamentul 133

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 a – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„(5a) Pentru a fi contactați cu privire la chestiunile reglementate de prezentul regulament, operatorii de transport aerian comunică datele lor de contact organismelor desemnate în temeiul prezentului articol din statele membre în care își desfășoară activitatea.”

Amendamentul 134

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 a – alineatul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„(5b) Atunci când sunt invocate motive de securitate în temeiul prezentului regulament, sarcina probei revine companiei aeriene în cauză.”

Amendamentul 135

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 aa (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„Articolul 16 aa

Statele membre asigură organisme de mediere bine pregătite, gratuite și independente pentru a participa la găsirea unor soluții în caz de conflicte între pasageri și companiile aeriene și furnizorii de servicii în alte moduri de transport.

Amendamentul 136

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 b – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Comisia sprijină dialogul între statele membre cu privire la interpretarea și aplicarea la nivel național a prezentului regulament prin intermediul comitetului menționat la articolul 16c.

(1) Comisia sprijină dialogul **și promovează cooperarea** între statele membre cu privire la interpretarea și aplicarea la nivel național a prezentului regulament prin intermediul comitetului menționat la articolul 16c.

Amendamentul 137

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 b – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Statele membre trebuie să prezinte Comisiei un raport anual cu privire la

(2) Statele membre prezintă Comisiei un raport anual cu privire la activitățile lor,

activitățile lor, cel târziu la sfârșitul lunii aprilie a anului calendaristic următor. Comisia poate decide cu privire la chestiunile care trebuie abordate în aceste rapoarte prin intermediul actelor de punere în aplicare. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 16c.

inclusiv statisticile menționate la articolul 16 alineatul (5), cel târziu la sfârșitul lunii aprilie a anului calendaristic următor. Comisia poate decide cu privire la chestiunile care trebuie abordate în aceste rapoarte prin intermediul actelor de punere în aplicare. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 16c.

Amendamentul 138

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 b – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Comisia și statele membre instituie un mecanism la nivelul Uniunii, care include toate organismele desemnate în temeiul articolelor 16 și 16a, pentru a asigura schimbul de informații între statele membre cu privire la încălcări, sancțiuni și cele mai bune practici de aplicare.

Comisia pune aceste informații la dispoziția tuturor statelor membre, în format electronic.

Justificare

Acest amendament are legătură cu amendamentul 81 al raportorului. Solicitarea privind un mecanism la nivelul Uniunii pentru schimbul de informații a fost mutată de la articolul 16 alineatul (4) la prezentul articol 16b care vizează un mecanism de cooperare între statele membre și Comisie.

Amendamentul 139

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004
Articolul 16 b – alineatul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5b) Organismele naționale de aplicare furnizează Comisiei, la cerere, informații privind documentele relevante privind cazurile individuale de încălcare.

Justificare

Pentru a crea un flux coerent de informații, Comisia ar trebui să poată obține informații de la organismele naționale de aplicare prin intermediul unei dispoziții relevante a prezentului regulament.

Amendamentul 140

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 b – alineatul 5 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5c) Comisia publică pe site-ul său o actualizare periodică, începând cu cel târziu 1 mai 2015, o listă a tuturor operatorilor de transport aerian care își desfășoară activitatea în Uniune și nu respectă în mod sistematic dispozițiile prezentului regulament. Indiferent de dimensiune sau naționalitate, orice transportator pentru care Comisia a primit dovezi ale unor încălcări în temeiul articolului 16a alineatul (5b) care li s-au întâmplat pasagerilor în cazul a peste 10 zboruri diferite într-un an calendaristic și care au legătură cu mai mult de un articol din prezentul regulament, este considerat ca încălcând prezentul regulament în mod sistematic.

Amendamentul 141

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15 a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16c a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

15a. Se introduce următorul articol:

„Articolul 16ca

Acte delegate

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 16cb, adăugând elemente la lista exhaustivă a condițiilor considerate a fi circumstanțe extraordinare, pe baza activității organelor naționale și a hotărârilor Curții Europene de Justiție.”

Amendamentul 142

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15 b (nou)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16c b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

15b. Se introduce următorul articol:

„Articolul 16cb

Exercitarea delegării

(1) Comisia este abilitată să adopte acte delegate, cu respectarea condițiilor stabilite în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 16b se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la ...*. Comisia întocmește un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp

identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea competențelor menționată la articolul 16ca poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare publicării sale în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară, menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 16ba intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu a formulat obiecții în termen de două luni de la data notificării acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

**JO - a se introduce data intrării în vigoare a prezentului regulament.*

Amendamentul 143

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 16

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 17

Textul propus de Comisie

Până la 1 ianuarie 2017, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind funcționarea și rezultatele prezentului regulament, în special în ceea ce privește impactul despăgubirilor pentru întârzierile prelungite și limitarea cazării în circumstanțe extraordinare de lungă durată. Comisia prezintă, de asemenea, un raport privind consolidarea protecției pasagerilor aeriени la zboruri din țări terțe operate de transportatori necomunitari, în contextul acordurilor de transport aerian internațional. Dacă se dovedește necesar, raportul este însoțit de propuneri legislative.

Amendamentul

Până la 1 ianuarie 2017, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind funcționarea și rezultatele prezentului regulament, în special în ceea ce privește impactul despăgubirilor pentru întârzierile prelungite și limitarea cazării în circumstanțe extraordinare de lungă durată, ***chestiunile legate de interpretarea circumstanțelor extraordinare, statisticile publicate de organismele naționale de aplicare privind activitățile lor, inclusiv sancțiunile și descoperirile lor legate de practici de încălcare de care sunt suspectați operatorii de transport aerian, progresele realizate în înființarea organismelor naționale responsabile de soluționarea extrajudiciară a litigiilor și activitățile acestora din urmă.*** Comisia prezintă, de asemenea, un raport privind consolidarea protecției pasagerilor aeriени la zboruri din țări terțe operate de transportatori din afara Uniunii, în contextul acordurilor de transport aerian internațional. ***În plus, Comisia raportează cu privire la eficacitatea măsurilor luate și a sancțiunilor impuse de organismele prevăzute la articolul 16 și la eventuala necesitate a unei abordări armonizate.*** Dacă se dovedește necesar, raportul este însoțit de propuneri legislative.

Justificare

Raportorul consideră că raportările Comisiei ar trebui să includă mai multe informații detaliate pentru a evalua impactul, implementarea și aplicarea regulamentului.

Amendamentul 144

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 1

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 3 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Transportatorul aerian comunitar trebuie să furnizeze pasagerilor, **la aeroport, un formular** de reclamație cu privire la bagaje deteriorate sau întârziate, care să poată fi depus imediat. **Un astfel de formular** de reclamație, care poate lua forma unui raport PIR, trebuie acceptat de către transportatorul aerian la aeroport ca o reclamație în temeiul articolului 31 alineatul (2) din Convenția de la Montreal. Această posibilitate nu afectează dreptul pasagerului de a înainta o plângere prin intermediul altor mijloace, în termenele-limită indicate în Convenția de la Montreal.

Amendamentul

(2) **Pe toate aeroporturile Uniunii, transportatorii aerieni și operatorii la sol din Uniune care acționează în numele acestora creează un serviciu care să furnizeze pasagerilor formulare de reclamație, permițându-le să depună imediat, la sosire, o reclamație** cu privire la bagaje deteriorate sau întârziate. **De asemenea, operatorul de transport aerian comunitar oferă astfel de formulare la cererea pasagerului, la ghișeul de check-in sau la birourile lor de serviciu din aeroport, ori la ambele și pune la dispoziție formularul de reclamație pe site-ul său internet. Formularul de reclamație, care poate lua forma unui raport PIR, este acceptat de către transportatorul aerian la aeroport ca o plângere în temeiul articolului 31 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.** Această posibilitate nu afectează dreptul pasagerului de a înainta o plângere prin intermediul altor mijloace, în termenele-limită indicate în Convenția de la Montreal.

(2a) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili forma standard a formularului de reclamație. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă/de examinare menționată la articolul 6f alineatul (2).

Justificare

Amendamentul înlocuiește amendamentul 92 al raportorului. La fel ca toate actele de punere în aplicare, formularul pentru plângeri va fi publicat în Jurnalul Oficial în toate limbile UE.

Amendamentul 145

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 2 a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 5 – alineatul 3a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. La articolul 5, se adaugă alineatul următor:

„(3a) Dacă bagajul este pierdut, întârziat sau deteriorat, companiile aeriene acordă compensații în primul rând pasagerilor cu care au încheiat un contract înainte de a introduce o plângere împotriva aeroporturilor sau furnizorilor de servicii pentru daunele pentru care nu sunt în mod necesar responsabili.”

Amendamentul 146

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 a – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Atunci când transportă scaune cu rotile sau alte echipamente de mobilitate și dispozitive de asistență îmbarcate, transportatorul aerian și agenții săi *trebuie să ofere* fiecărei persoane cu mobilitate redusă, astfel cum este definit la articolul 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006²⁵, posibilitatea de a efectua, cu titlu gratuit, o declarație specială de interes în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, la momentul rezervării și cel mai târziu în momentul când echipamentul este predat transportatorului.

(1) Atunci când transportă scaune cu rotile sau alte echipamente de mobilitate și dispozitive de asistență îmbarcate, transportatorul aerian și agenții săi **informează pasagerii cu privire la drepturile lor și oferă** fiecărei persoane **cu dizabilități sau** cu mobilitate redusă, astfel cum este definit la articolul 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006²⁵, posibilitatea de a efectua, cu titlu gratuit, o declarație specială de interes în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, la momentul rezervării și cel mai târziu în momentul când echipamentul este predat transportatorului. **Comisia adoptă acte de**

punere pentru a stabili un model de formular care să fie utilizat pentru o astfel de declarație de interese. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 6f alineatul (2).

²⁵ Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului, JO L 204, 26.7.2006, p.1.

²⁵ Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului, JO L 204, 26.7.2006, p.1.

Justificare

Amendamentul înlocuiește amendamentul 93 al raportului. Pentru a facilita procedura, ar fi util un formular tip. Acesta ar oferi pasagerilor și transportatorilor aerieni orientare pentru a oferi informațiile relevante și documentele necesare în cazul distrugerii, pierderii sau deteriorării echipamentelor de mobilitate.

Amendamentul 147

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 a – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Companiile aeriene asigură, fără costuri suplimentare, deplasarea pasagerilor cu scaune cu rotile, inclusiv cărucioare pentru copii, până la poarta de îmbarcare, acestea fiindu-le returnate la ușa aeronavei. Dacă, din motive de siguranță, acest lucru este imposibil, companiile aeriene asigură, fără costuri suplimentare, utilizatorilor de scaune cu rotile mijloace alternative de mobilitate la terminalul aeroportului până când aceștia intră din nou în posesia scaunelor cu rotile. Dacă aceste motive au legătură directă cu terminalul ca atare, autoritatea

de gestionare a aeroportului este responsabilă de asigurarea mijloacelor alternative de mobilitate menționate la prezentul alineat.

Justificare

Pe multe aeroporturi din UE nu este permisă utilizarea până la poarta de îmbarcare a cărucioarelor cu roțile pentru persoanele cu mobilitate redusă sau a cărucioarelor pentru copii și aceste cărucioare sunt returnate utilizatorilor lor doar în zona de colectare a bagajelor. Deoarece acest lucru împiedică într-o mare măsură mobilitatea acestor persoane, ar trebui luate măsuri pentru a asigura că aceștia își pot lua cărucioarele cu ei până la poarta de îmbarcare. Dacă acest lucru nu este posibil din motive de securitate, ar trebui puse la dispoziția acestora, gratuit, mijloace de mobilitate alternative.

Amendamentul 148

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 b – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) În scopul monitorizării protecției pasagerilor cu mobilitate redusă și a pasagerilor cu *handicap* în cazul avarierii echipamentelor lor de mobilitate, organismul național de aplicare examinează și ține seama de informațiile privind reclamațiile referitoare la echipamentele de mobilitate prezentate organismelor desemnate în temeiul articolului 16a din Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

Amendamentul

(2) În scopul monitorizării protecției pasagerilor cu mobilitate redusă și a pasagerilor cu *dizabilități* în cazul avarierii echipamentelor lor de mobilitate ***sau de asistență***, organismul național de aplicare examinează și ține seama de informațiile privind reclamațiile referitoare la echipamentele de mobilitate prezentate organismelor desemnate în temeiul articolului 16a din Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

Justificare

Ca și în restul regulamentului, echipamentele de asistență sunt considerate echivalente cu cele de mobilitate.

Amendamentul 149

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Textul propus de Comisie

(2) **Delegarea competenței prevăzute la articolul 6 alineatul (1) este conferită Comisiei pentru o perioadă nedeterminată, începând cu data intrării în vigoare a prezentului regulament.**

Amendamentul

(2) **Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 6 alineatul (1) se acordă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la*. Comisia întocmește un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.**

***JO - a se introduce data intrării în vigoare a prezentului regulament.**

Justificare

Textul a fost adaptat la perioada standard de delegare a competenței conferite de Parlament, Comisiei.

Amendamentul 150

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 d – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Deși transportatorii aerieni au libertatea comercială deplină de a stabili condițiile în care pot fi transportate bagajele, ei trebuie să indice în mod clar, în momentul rezervării și la ghișeele de check-in (inclusiv la automatele de check-in), limita maximă a bagajelor permise în cabină și în cala aeronavei pentru fiecare dintre zborurile incluse în rezervarea

Amendamentul

(1) Transportatorii aerieni indică în mod clar, într-o etapă incipientă a procesului de rezervare, prin toate canalele de distribuție utilizate, inclusiv sistemele de rezervare online și la ghișeele de check-in (inclusiv la automatele de check-in), limita maximă a bagajelor permise în cabină și în cala aeronavei pentru fiecare dintre zborurile incluse în rezervarea pasagerului,

pasagerului, precum și restricțiile privind numărul de bagaje permise în această limită. ***Dacă se percep costuri*** suplimentare pentru transportul bagajelor, transportatorii aerieni ***trebuie să precizeze în momentul rezervării care sunt aceste costuri și, la cerere, în aeroport.***

precum și restricțiile privind numărul de bagaje permise în această limită ***și restricțiile referitoare la achizițiile în aeroport. Detaliile costurilor*** suplimentare ***aplicabile*** pentru transportul bagajelor ***se comunică de către*** transportatorii aerieni ***într-o etapă incipientă a procesului de rezervare și la cererea aeroportului într-un mod clar, transparent și neechivoc. Serviciile de călătorie de bază și costurile suplimentare trebuie să fie clar identificabile și să poată fi achiziționate separat.***

Justificare

Amendamentul înlocuiește amendamentul 95 al raportorului pentru a crește cererea privind transparența prețurilor și libertatea comerțului.

Amendamentul 151

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 d – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Pe lângă bagajul de cabină maximum admis, pasagerilor li se permite să transporte la bord, în cabină, fără costuri suplimentare, obiecte de uz personal esențiale, precum jachetele și poșetele, inclusiv cel puțin o sacoșă standardizată cu bunuri cumpărate din aeroport.

Amendamentul 152

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 d – alineatul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1b) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1107/2006, bagajul de cabină permis poate fi exprimat în dimensiuni maxime și/sau greutate maxime ale bagajului de cabină maxim permis per pasager, sau ambele, dar fără a impune vreo restricție privind un anumit număr de obiecte transportate.

Justificare

Companiile aeriene ar trebui să stabilească bagajul maxim permis după greutate sau dimensiune, însă posibilitatea de a limita numărul de obiecte ar trebui interzisă.

Amendamentul 153

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 d – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Dacă există circumstanțe extraordinare, precum motive de siguranță sau o schimbare a tipului aeronavei de la încheierea rezervării, care împiedică transportul în cabină al unor articole incluse în bagajele de cabină permise, transportatorul aerian poate să le transporte în cala aeronavei, fără costuri suplimentare pentru pasager.

(2) Transportatorul aerian poate decide să transporte articolele menționate anterior în cala aeronavei în cazul în care circumstanțe extraordinare legate de motive de siguranță și de caracteristicile specifice ale aeronavei împiedică transportul în cabină. În aceste cazuri, nu se vor percepe sume suplimentare.

Justificare

Acest amendament este creat pentru a lua în considerare circumstanțele excepționale asociate cu aeronava sau motivele de siguranță care pot împiedica transportarea în cabină a obiectelor menționate la articolul 6 – litera (d) – paragrafele 1a și 1b.

Amendamentul 154

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 d – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) În cazul în care bagajul de mână este mutat din cabină în cală la urcarea în aeronavă sau înainte de pornirea aeronavei, acesta trebuie înmânat pasagerului ca bagaj de mână în momentul debarcării din aeronavă.

Amendamentul 155

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 e – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Un transportator aerian **comunitar** trebuie să permită unui pasager să transporte un instrument muzical în cabina pasagerilor, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a specificațiilor tehnice și a constrângerilor specifice aeronavei în cauză. Instrumentele muzicale sunt acceptate la transportul în cabină cu condiția ca ele să poată fi depozitate în condiții de siguranță în compartimentul de bagaje de mână sau sub un scaun pentru pasager. ***Un transportator aerian poate decide, de asemenea, dacă*** un instrument muzical este inclus în limita pentru bagajul de mână ***și nu va fi*** transportat ca bagaj de mână suplimentar.

(1) Un transportator aerian **din Uniune** trebuie să permită unui pasager să transporte un instrument muzical în cabina pasagerilor, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a specificațiilor tehnice și a constrângerilor specifice aeronavei în cauză. Instrumentele muzicale sunt acceptate la transportul în cabină cu condiția ca ele să poată fi depozitate în condiții de siguranță în compartimentul de bagaje de mână sau sub un scaun pentru pasager. ***Dacă este acceptat pentru transportul în cabina aeronavei,*** un instrument muzical este inclus în limita pentru bagajul de mână. ***Operatorul de transport aerian poate stabili aplicarea unor costuri suplimentare pentru bagajul de mână*** transportat ca bagaj de mână suplimentar.

Amendamentul 156

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 e – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) În cazul în care un instrument muzical este prea mare pentru a fi depozitat în condiții de siguranță în compartimentul de bagaje de mână sau sub un scaun pentru pasager, transportatorul aerian poate solicita plata unei a doua taxe, dacă astfel de instrumente muzicale sunt transportate ca bagaje de mână pe un al doilea scaun. Dacă se plătește un al doilea loc pentru instrumentul muzical, transportatorul aerian *trebuie să depună* toate eforturile rezonabile pentru ca instrumentul să fie așezat pe scaunul de lângă locul pasagerului. ***Dacă este posibil și dacă se solicită acest lucru, instrumentele muzicale trebuie transportate într-o parte încălzită a calei aeronavei, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a constrângerilor de spațiu și a specificațiilor tehnice ale aeronavei în cauză. Un transportator aerian indică în mod clar, în termenii și condițiile sale, modul de transportare a instrumentelor muzicale și costurile aplicabile.***

Amendamentul

(2) În cazul în care un instrument muzical este prea mare pentru a fi depozitat în condiții de siguranță în compartimentul de bagaje de mână sau sub un scaun pentru pasager, transportatorul aerian poate solicita plata unei a doua taxe, dacă astfel de instrumente muzicale sunt transportate ca bagaje de mână pe un al doilea scaun. ***O astfel de taxă suplimentară nu face obiectul plății taxei relevante de decolare de pe aeroport.*** Dacă se plătește un al doilea loc pentru instrumentul muzical, transportatorul aerian *depune* toate eforturile rezonabile pentru ca instrumentul să fie așezat pe scaunul de lângă locul pasagerului.

Justificare

Pentru a îmbunătăți structura articolului, textul eliminat a fost divizat și integrat la articolul 6e alineatele (2a) (nou) și (2b) (nou).

Amendamentul 157

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 e – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„(2a) Dacă există spațiu și dacă se solicită acest lucru, instrumentele muzicale trebuie transportate într-o parte încălzită a celei aeronavei, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a constrângerilor de spațiu și a specificațiilor tehnice ale aeronavei în cauză. Transportatorii aerieni oferă etichete speciale care să fie afișate în mod clar pe instrumentele muzicale, pentru ca acestea să fie manipulate cu grija necesară. Numai instrumentele ambalate în mod corespunzător într-un container rigid și/sau cu partea exterioară tare, concepute special pentru aceste instrumente, sunt permise pentru transportul în cala aeronavei.”

Amendamentul 158

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 e – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2b) Un transportator aerian indică în mod clar, în termenii și condițiile sale, modul de transportare a instrumentelor muzicale, inclusiv costurile aplicabile și facilitățile de transport pentru instrumentele muzicale disponibile pe aeronava respectivă, precum și dimensiunile acestor facilități. Dacă este necesară rezervarea unui al doilea loc, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a-l rezerva online.

Amendamentul 159

Propunere de regulament

RR\1016376RO.doc

103/181

PE510.868v02-00

RO

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4
Regulamentul (CE) nr. 2027/97
Articolul 6 f (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 6f

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru drepturile pasagerilor. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Amendamentul 160

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004
Articolul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„Anexă: lista **neexhaustivă** a circumstanțelor considerate circumstanțe extraordinare în sensul prezentului regulament

„Anexă: lista **exhaustivă** a circumstanțelor considerate circumstanțe extraordinare în sensul prezentului regulament

Justificare

Pentru a asigura securitatea juridică în ceea ce privește definiția circumstanțelor extraordinare, enumerarea ar trebui concepută ca listă definitivă.

Amendamentul 161

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004
Anexa 1 – alineatul 1 – punctul ii

Textul propus de Comisie

(ii) probleme tehnice care **nu sunt inerente funcționării normale a aeronavelor, cum ar fi identificarea unei defecțiuni în timpul operațiunii de zbor în cauză, care împiedică continuarea normală a funcționării;** sau un defect de fabricație **ascuns descoperit** de către producător sau de o autoritate competentă, care **afectează** siguranța zborului;

Amendamentul

(ii) probleme tehnice care **afectează aeronava, cauzate în mod direct de un defect de fabricație ascuns recunoscut oficial** de către producător **ca atare** sau de către o autoritate competentă, **survenit în timpul controlului de întreținere dinaintea zborului sau după ce nava a fost dată în folosire, defect care periclitează** siguranța zborului;

Justificare

Amendament tactic în opoziție cu amendamentul 101?

Amendamentul 162

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – alineatul 1 – punctul iia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iia) daune provocate de coliziunea cu păsări;

Justificare

Comportamentul păsărilor în aer nu poate fi controlat și, în ciuda tuturor măsurilor de precauție luate de companiile aeriene, nu poate fi prevăzut.

Amendamentul 163

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – alineatul 1 – punctul iii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iii) **riscuri de securitate**, acte de sabotaj sau terorism care fac imposibilă operarea în condiții de siguranță a zborului;

(iii) **război, agitații politice**, acte de sabotaj sau terorism care fac imposibilă operarea în condiții de siguranță a zborului;

Amendamentul 164

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – alineatul 1 – punctul iv

Textul propus de Comisie

(iv) riscuri medicale **care pun în pericol viața** sau urgențe medicale care necesită întreruperea sau devierea zborului în cauză;

Amendamentul

(iv) riscuri medicale sau urgențe medicale care necesită întreruperea sau devierea zborului în cauză;

Amendamentul 165

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – alineatul 1 – punctul v

Textul propus de Comisie

restricții legate de managementul traficului aerian sau de închiderea unui aeroport sau spațiu aerian;

Amendamentul

(v) restricții **neprevăzute** legate de managementul traficului aerian sau de închiderea **neprevăzută a** unui aeroport sau spațiu aerian, **inclusiv închiderea pistelor de către autorități**;

Amendamentul 166

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – alineatul 1 – punctul vi

Textul propus de Comisie

(vi) condiții meteorologice incompatibile cu siguranța zborului; precum și

Amendamentul

(vi) condiții meteorologice incompatibile cu siguranța zborului **sau care au deteriorat aeronava în zbor ori pe pistă după darea în folosință și care fac**

imposibilă operarea navei în condiții de siguranță; precum și

Amendamentul 167

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – alineatul 1 – punctul vii

Textul propus de Comisie

(vii) conflicte de muncă la operatorul de transport aerian sau la furnizori de servicii esențiale, cum ar fi aeroporturile și furnizorii de servicii de navigație aeriană.

Amendamentul

(vii) conflicte de muncă *neprevăzute* la operatorul de transport aerian sau la furnizori de servicii esențiale, cum ar fi aeroporturile și furnizorii de servicii de navigație aeriană.

Amendamentul 168

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 2

Textul propus de Comisie

2. Următoarele circumstanțe nu sunt considerate extraordinare:

(i) probleme tehnice inerente funcționării normale a aeronavelor, cum ar fi o problemă identificată în timpul întreținerii de rutină sau în timpul controlului dinaintea zborului sau care derivă din efectuarea incorectă a întreținerii de rutină sau controlului dinaintea zborului; precum și

ii. indisponibilitatea echipajului de comandă sau a echipajului de cabină (cu excepția cazului în care este cauzată de conflicte de muncă).

Amendamentul

eliminat

EXPUNERE DE MOTIVE

Introducere:

Industria aviatică a suferit modificări semnificative în ultimii ani, asociate cu o creștere a numărului de pasageri și a zborurilor pe piața europeană liberalizată. Această evoluție în general pozitivă a fost, cu toate acestea, însoțită într-o oarecare măsură de o serie de practici înjuste și o reducere a calității serviciilor, cu consecințe negative pentru călători. În plus, de la intrarea în vigoare a regulamentului, în 2004, s-au constatat probleme cu privire la o serie de interpretări diferite din cauza zonelor gri și a lacunelor din actualul regulament, a aplicării neuniforme în statele membre și a dificultăților pasagerilor în exercitarea drepturilor lor în cazul în care operatorii de transport aerian încalcă legislația. Parlamentul s-a exprimat deja cu privire la câteva dintre aceste puncte în rezoluțiile sale adoptate în 2012¹.

Următoarele elemente ale propunerii Comisiei ar putea fi evidențiate ca un pas înainte în materializarea drepturilor pasagerilor aerieni: rolul organismelor naționale de aplicare este definit mai bine și extins și la reclamațiile privind bagajele; o procedură de plângere a fost introdusă, cu termene clare și un rol precis definit al unui nou organism, care urmează a fi înființat, având sarcina de soluționare a plângerilor; au fost introduse noi dispoziții cu privire la cazurile de refuz la îmbarcare, zboruri de legătură absente și întâzieri prelungite; a fost stabilită o listă neexhaustivă a circumstanțelor extraordinare, pentru a clarifica cazurile în care transportatorii aerieni sunt exonerati de plata compensațiilor; a fost consolidată obligația transportatorilor aerieni de a informa pasagerii în mod adecvat și la timp; au fost introduse noi dispoziții cu privire la transportul echipamentului de mobilitate și al instrumentelor muzicale.

Principalele probleme

Implementarea incompletă și incoerentă a regulamentului existent de către operatorii de transport aerian și de către autoritățile naționale creează confuzie atât pentru pasageri, cât și pentru sector. În plus, pasagerii nu dispun de toate informațiile cu privire la drepturile lor și sunt nemulțumiți de condițiile și costurile asociate cu concretizarea acestora.

Insecuritatea juridică a condus la o serie de hotărâri ale Curții Europene de Justiție, care au creat de-a lungul anilor o bogată jurisprudență privind drepturile pasagerilor. Aceasta este, însă, dificil de urmărit. Statisticile arată că doar un procent redus al pasagerilor care ar avea teoretic dreptul la beneficii și compensații le solicită sau le primesc efectiv.

Factorul esențial este că operatorii de transport aerian nu recunosc automat drepturile pasagerilor în cauză. Prin urmare, pasagerii trebuie să-și revendice drepturile individual în fața unor companii internaționale mari. Clienții se simt mai în nesiguranță în această situație, nu în ultimul rând datorită complexității procesului. Mulți pasageri au rețineri să meargă în fața instanței din cauza cheltuielilor și eforturilor importante care se impun, fapt exploatat de unele companii aeriene pentru a evita prestarea acestui tip de servicii.

Propunerile raportorului sunt astfel, în general, în favoarea consolidării drepturilor

¹ Texte adoptate, P7_TA-PROV(2012)0371 și P7_TA-PROV(2012)0099.

pasagerilor.

Dreptul la compensații în cazul întârzierilor prelungite:

Regulamentul revizuit ar trebui să fie explicit în ceea ce privește dreptul la asistență și la despăgubiri al pasagerilor confrunțați cu întârzieri mari. Limitele dincolo de care întârzierile dau naștere dreptului la asistență sau compensații ar trebui stabilite în conformitate cu hotărârea Curții Europene de Justiție (cauzele C-407/07 și C-432/07 - Sturgeon), care acordă pasagerilor, în caz de întârzieri prelungite de peste 3 ore, aceleași drepturi ca și pasagerii ale căror zboruri au fost anulate. Raportorul salută faptul că Comisia a luat în considerare hotărârea Sturgeon în propunerea sa.

Raportorul împărtășește opinia Comisiei, conform căreia limitele trebuie să fie aceleași pentru toate călătoriile din UE, însă trebuie raportate la distanța parcursă către și dinspre țările terțe, pentru a se lua în considerație dificultățile de ordin operațional cu care se confruntă transportatorii aerieni în cazul întârzierilor în aeroporturi îndepărtate.

Având în vedere hotărârea CEJ, raportorul nu împărtășește, cu toate acestea, opinia Comisiei conform căreia toate limitele ar trebui majorate pentru a reduce impactul financiar asupra operatorului de transport aerian și pentru a minimiza riscul ca acesta anuleze mai multe zboruri (considerentul 11). Mai mult, limitele propuse sunt considerate mult prea mari, în special pentru zborurile din interiorul UE, a căror durată nu depășește de obicei trei ore. Din acest motiv, raportorul a modificat articolul 6, înlocuind pragurile de cinci, nouă și douăsprezece ore cu trei și, respectiv, cinci ore.

Pentru a facilita în mai mare măsură aplicarea sistemului actual și pentru o mai mare claritate pentru pasageri și companiile aeriene, raportorul propune, în plus, raționalizarea punctele de declanșare și a sumelor compensatorii la articolele 6, 6a și 7, prin introducerea următoarelor limite: 300 EUR pentru zborurile din interiorul Uniunii (indiferent de distanța parcursă); 300 EUR pentru toate celelalte zboruri până la o distanță de 3 500 km; 600 EUR pentru toate zborurile de peste 3 500 km.

Acordurile voluntare între transportatorii aerieni și pasageri cu privire la compensare ar trebui să fie aplicabile numai dacă au legătură cu modalitățile, dar nu cu compensarea în sine (articolul 7 alineatul (5)).

Drepturile referitoare la zborurile de legătură

Cazurile în care un pasager ratează un zbor de legătură din cauza unei schimbări de program sau întârzieri prezintă un interes special. Așadar, a fost introdus în mod just un nou articol 6a de către Comisie, conform căruia pasagerilor în cauză ar trebui să li se ofere asistență, îngrijire și redirecționare de către operatorul de transport aerian (anterior) care a cauzat întârzierea la punctul de transfer, ce a determinat ca pasagerul să nu mai prindă zborul de legătură.

Pasagerii care ratează un zbor de legătură ar trebui să aibă, de asemenea, posibilitatea de a solicita despăgubiri la fel ca și cei ale căror zboruri sunt întârziate sau anulate. Cu toate acestea, raportorul consideră că, având în vedere numărul mare de transportatori care

operează zboruri regionale pe distanțe mai mici în interiorul UE, ar trebui redusă povara financiară pentru aceștia din urmă. În acest context, raportorul a adăugat un prag minim de 90 de minute de întârziere a zborului anterior la punctul de transfer, care va oferi pasagerilor un drept la despăgubiri (considerentul 13a (nou), articolul 6a alineatul (2)), cu condiția ca întârzierea la destinația finală a călătoriei să fie mai mare de trei, respectiv cinci ore. Din rațiuni legate de proporționalitate se adaugă o dublă condiție, justificată atunci când transportatorul aerian anterior a provocat doar o întârziere de scurtă durată care a condus, în final, la pierderea zborului de legătură și la o întârziere mult mai îndelungată la destinația finală.

Refuzul la îmbarcare

Refuzul la îmbarcare survine datorită supraz rezervărilor, dar și din alte motive operaționale, după cum a confirmat Curtea. Un caz special de refuz la îmbarcare este așa-numita politică privind neprezentarea a transportatorilor aerieni. Concret, transportatorii aerieni refuză îmbarcarea pasagerilor la zborul de întoarcere dacă aceștia nu au utilizat biletul pentru zborul la dus. Această politică este contrară interesului consumatorului și ar trebui clar interzisă. Raportorul propune, de aceea, consolidarea propunerii Comisiei (considerentul 7, articolul 4 alineatul (4)).

Regulamentul ar trebui să clarifice, de asemenea, faptul că „refuzul la îmbarcare” se referă la cazurile în care ora de plecare a fost devansată și, ca urmare a acestui fapt, pasagerul ratează zborul, cu excepția cazului în care pasagerul a fost informat cu cel puțin 24 de ore în avans (considerentul 5, articolul 2 litera (j), articolul 4 alineatul (5a nou)). În cazul unei schimbări de program semnificative, pasagerul ar trebui să aibă dreptul la rambursare sau redirectionare (articolul 6 alineatul (1) (iii)).

În plus, în cazul în care plecarea fost amânată pentru o dată ulterioară, cazul ar trebui să dea naștere unor drepturi similare celor care survin în cazul unui zbor întârziat (considerentul 12).

Raportorul consideră că pasagerilor a căror îmbarcare este refuzată împotriva voinței lor nu ar trebui să li se impună nicio limitare în ceea ce privește asistența, iar articolul 9 ar trebui aplicat fără întârziere. Din acest motiv, raportorul este împotriva propunerii Comisiei de a aplica articolul 9 numai după un timp de așteptare de două ore în cazul în care pasagerul alege redirectionare în urma refuzului la îmbarcare (articolul 4 alineatele (3) și (4)).

Protecția în cazul perturbărilor multiple ale zborurilor

Insolvența

Cazurile de Spanair și Malev Airline arată cât de importantă este protecția drepturilor pasagerilor în cazul companiilor aeriene care își încetează activitatea din cauza situației lor economice. Aceste cazuri de anulare a zborului se află în general sub incidența Regulamentului (CE) nr. 261/2004, oferindu-se pasagerului în cauză rambursarea sau o variantă alternativă de transport. Cu toate acestea, practica arată că, în caz de insolvență, există o oarecare incertitudine în ceea ce privește plățile, ceea ce implică în mod indirect și operatorii care oferă pachete de servicii. Tocmai de aceea, este necesară îmbunătățirea legislației UE.

Spre deosebire de Comisie, care nu s-a ocupat de problema esențială a protecției pasagerilor, raportorul consideră că revizuirea regulamentului ar trebui să includă dispozițiile relevante. Pentru a asigura în mod eficient dreptul pasagerului la rambursare sau la un zbor de întoarcere, transportatorii aerieni ar trebui să fie obligați să ofere garanții suficiente pentru rambursarea pasagerilor sau repatrierea lor (considerentul 9a nou, articolul 5 alineatul (5c nou)). Această cerință permite operatorilor de transport aerian să ia unele măsuri (care pot include finanțare sau asigurare) pentru a proteja pasagerul în astfel de cazuri.

Planuri pentru situații de urgență

Un element major nou introdus de Comisie se referă la obligația pentru organismele de gestionare a aeroporturilor și utilizatorii aeroportului de a stabili planuri pentru situații de urgență pentru a minimiza impactul întreruperilor de zbor multiple, astfel încât să organizeze într-un mod coordonat asistența sau redirecționarea pasagerilor. În cazul în care un operator de transport aerian își încetează brusc funcționarea, aceste planuri sunt extrem de necesare pentru a ajuta pasagerii respectivi. Raportorul consideră că pragul de trei milioane de pasageri pe an pentru aeroporturi este prea mare și ar trebui să fie redus la 1,5 milioane. Implicarea autorităților naționale, regionale sau locale în dezvoltarea unor astfel de planuri de urgență este considerată importantă (considerentul 10, articolul 5 alineatul (5)). Necesitatea unei acțiuni coordonate a tuturor părților implicate, explicații mai detaliate a ceea ce ar trebui să includă planurile de urgență din punctul de vedere al informării și asistenței pasagerilor și o obligație specifică a transportatorilor aerieni de a concepe proceduri în cazul întreruperilor de zboruri, toate aceste aspecte sunt evidențiate prin amendamentele relevante (considerentul 10a nou, articolul 5 alineatul (5), articolul 5 alineatul (5a nou)).

Circumstanțe excepționale

Transportatorii aerieni pot fi scutiți de la plata compensației, dacă pot dovedi că problemele sunt cauzate de anumite circumstanțe extraordinare. Cu toate acestea, interpretarea acestui termen este foarte neclară. Hotărârile relevante ale Curții Europene de Justiție ar trebui să ajute la formularea unor dispoziții UE într-un mod mai fiabil. Lista anexată prezentului regulament a fost prezentată pentru a servi de ajutor. Se acordă aici o atenție specială conceptului de „probleme tehnice”. De fapt, companiile aeriene își justifică adesea întârzierile sau anulările invocând „probleme tehnice”, fără nicio posibilitate de a preciza circumstanțele.

Regulamentul revizuit ar trebui să ofere orientări mai clare pentru acest fel de împrejurări excepționale în care operatorul de transport aerian nu trebuie să plătească compensații. Raportorul a făcut modificări substanțiale ale listei neexhaustive anexate la propunerea Comisiei. Modificarea cu anvergură cea mai mare se referă la includerea sau excluderea unor probleme tehnice în circumstanțe extraordinare. Raportorul este de acord cu hotărârea Curții în cauza Wallentin/Herrmann, care afirmă că, în general, defectele tehnice nu constituie circumstanțe excepționale. Problemele tehnice ar trebui să fie considerate în mod excepțional drept circumstanțe extraordinare în cazul în care sunt cauzate de circumstanțe care nu sunt ușor de gestionat de către operatorul de transport aerian, care afectează siguranța zborului și care face imposibilă continuarea normală a zborului.

Mai mult decât atât, un amendament ar trebui să clarifice faptul că, deși o întrerupere a

zborului ar putea fi cauzată de circumstanțe extraordinare, trebuie dovedit că operatorul de transport aerian a luat corect toate măsurile pentru a evita anularea. Doar în cazul în care ambele condiții sunt îndeplinite operatorul de transport aerian este scutit de plata unei compensații (articolul 5 alineatul (3)).

Dreptul la cazare:

În principiu, dreptul la cazare nu este contestat în cazul anulării, ratării zborurilor de legătură sau a întârzierii prelungite, dacă sunt îndeplinite condițiile relevante. Raportorul este de acord cu Comisia că, în caz de circumstanțe extraordinare de lungă durată, răspunderea nelimitată a operatorului de transport aerian de a oferi cazare, în vigoare acum, ar trebui limitată. Cu toate acestea, raportorul, spre deosebire de Comisie, propune doar limitarea cheltuielilor de cazare, nu și a duratei ca atare. Raportorul este de părere că pasagerii care suferă cel mai mult, în împrejurări excepționale de lungă durată, nu ar trebui tratați mai puțin favorabil decât pasagerii care sunt mai puțin afectați de astfel de împrejurări. În mod excepțional, pentru pasagerii care își organizează singuri cazarea, costurile și durata îngrijirilor ar putea fi limitate de către transportatorul aerian (considerentul 16, articolul 9 alineatul (4)). Combinând aceste propuneri, raportorul ia în considerare atât interesele pasagerilor, cât și pe cele ale companiilor implicate.

Dispoziția legată de asistență limitată în circumstanțe excepționale, nu ar trebui, cu toate acestea, să exonereze operatorul de transport aerian de obligația de a oferi cazare (articolul 9 alineatul (4)).

Dreptul la informare:

Informarea pasagerilor și transparența sunt elemente esențiale în contextul revizuirii regulamentului existent. Aceasta se referă la dreptul de a fi informați în mod corespunzător despre drepturile lor în general în cazul întreruperilor de zboruri, dar, de asemenea, și de cauza acestor întreruperi, eventual și de alte moduri de transport (articolul 14 alineatul (4)), precum și de accesul la procedurile de reclamare și formularele respective etc. Deoarece transportatorii aerieni sunt principalii responsabili și sursa cea mai credibilă pentru furnizarea acestor informații (considerentul 20, articolul 5 alineatul (2)), raportorul consideră că informarea și asistența pasagerilor poate fi îmbunătățită substanțial printr-o prezență corespunzătoare a operatorilor de transport aerian în aeroporturi (articolul 14 alineatul (1a) (nou)).

Transparența prețurilor

Trebuie de asemenea, îmbunătățite aspectele ce țin de prețul biletelor. Prețul unui bilet de multe ori nu este suficient de transparent, ceea ce produce confuzie pasagerilor și face dificilă comparația prețurilor. Legiuitorul trebuie să se asigure că regulamentul este conceput astfel încât abuzurile pot fi în general excluse. Definiția prețului biletului ar trebui să fie cât mai clară și cât mai cuprinzătoare. Raportorul propune, prin urmare, să se adauge la definiția dată de Comisie o serie de servicii de bază care ar trebui întotdeauna incluse în prețul biletului, cum ar fi emiterea unui card de îmbarcare, volumul minim de bagaje și costurile legate de plăți, cum ar fi cardurile de credit (articolul 2 litera (s)).

Procedura de formulare a plângerilor

Au fost introduse mai multe amendamente în noul articol 16a privind cererile și procedurile de plângere, pentru a alinia textul la noua Directivă 2013/11/UE privind soluționarea alternativă a litigiilor (SAL)¹, care obligă statele membre să creeze organisme naționale pentru soluționarea litigiilor în afara instanței, viitorul organism care va se va ocupa de reclamațiile pasagerilor. Acestea vor fi viitoarele organisme care se vor ocupa de plângerile pasagerilor. Refuzul de companiilor aeriene de a participa la sistemele și procedurile SAL constituie o problemă deosebită și, astfel, regulamentul ar trebui să prevadă obligația companiilor de a adera la un sistem SAL. Procedura de reclamație a operatorului de transport aerian nu aduce atingere dreptului pasagerului de acces la sistemul judiciar și la soluționarea pe cale extrajudiciară (articolul 16a alineatul (2)).

Întârzierile pe pistă

În cazul întârzierilor de pe pistă, raportorul propune să se definească întârzierea pe pistă în raport cu sfârșitul îmbarcării și nu începutul îmbarcării, după cum propune Comisia, deoarece îmbarcarea depinde de mărimea aeronavei. Întârzierea de pe pistă ar trebui să fie calculată în termeni absoluți și nu în raport cu fiecare aeronavă (articolul 2 litera (w)). Propunerea Comisiei de a stabili întârzierea pe pistă la un minim de cinci ore înaintea de a permite îmbarcarea pasagerilor indică o perioadă prea lungă. Raportorul propune reducerea întârzierii pe pistă la două ore.

Bagajele permise:

Un exemplu semnificativ se referă la lipsa de informații adecvate cu privire la practica transportatorilor aerieni în ceea ce privește cotele bagajele pasagerilor. Anumiți transportatori aerieni permit pasagerilor să aibă un singur bagaj de mana la bord și percep o taxă pentru orice bagaj suplimentar, cum ar fi cumpărăturile din aeroport. Pentru a evita confuzia în rândul pasagerilor și pentru a permite pasagerilor să compare prețurile, dacă se aplică taxe suplimentare, ar trebui să fie disponibile informații transparente cu privire la bagaj înainte de procesul de rezervare (considerentul 28, articolul 6d alineatul (1)).

În plus, raportorul consideră că pasagerilor ar trebui să li se permită să aibă în cabină obiecte personale esențiale, inclusiv cumpărăturile de pe aeroport, fără niciun cost suplimentar față de volumul maxim admis ca bagaj de mână (articolul 6d alineatul (1a) (nou)). O politică mai puțin restrictivă a transportatorilor aerieni ar contracara, de asemenea, scăderea vânzărilor comercianților.

Au fost introduse mai multe amendamente vizând îmbunătățirea transportului de instrumente muzicale. În principiu, transportatorii aerieni ar trebui să permită unui pasager să transporte un instrument muzical în cabina de pasageri a unui avion. Un instrument muzical ar trebui să facă parte din bagajele de mână. Operatorul de transport aerian trebuie să indice clar taxele aplicabile și condițiile disponibile pentru transportul de bagaje pe aeronavă.

Bagaje pierdute, deteriorate sau întârziate

¹ JO L 165, 18.6.2013, p.63.

Pentru a facilita depunerea plângerilor pentru bagajele pierdute, deteriorate sau întârziate, un serviciu special de recuperare a bagajelor, care există deja în multe aeroporturi, ar trebui să fie, în principiu, înființat în toate aeroporturile. Un astfel de serviciu oferă pasagerilor posibilitatea de a depune o reclamație la sosire și ar contribui la accelerarea procedurilor. În plus, ar trebui să existe un formular de reclamație standardizat la nivelul Uniunii, care să fie prezentat într-o anexă a regulamentului. Anexa ar avea avantajul că formularul ar fi tradus în toate limbile oficiale ale UE. (Considerentul 31, articolul 3 alineatul (2)).

8.11.2013

AVIZ AL COMISIEI PENTRU PIAȚA INTERNĂ ȘI PROTECȚIA CONSUMATORILOR

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

Raportor pentru aviz: Hans-Peter Mayer

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Având în vedere că, în special în legătură cu Regulamentul (CE) nr. 261/2004, Curtea Europeană de Justiție a primit și primește în continuare numeroase sesizări din cauza neclarităților juridice, revizuirea se impune de urgență. Ideea este de a asigura un echilibru între interesele pasagerilor și cele ale companiilor aeriene. Obiectivul revizuirii este însă și acela de a încuraja companiile aeriene să se gândească la modalități de îmbunătățire a serviciilor oferite și a abordării lor generale.

Pentru a realiza o simplificare în interesul consumatorilor/pasagerilor europeni, ar trebui efectuată nu doar o clarificare a diferitelor părți ale legislației, ci și o simplificare a instrumentului, făcându-l mai ușor de înțeles.

Regulamentul (CE) nr. 261/2004:

Dreptul la despăgubiri și diferențieri:

Unul dintre aspectele esențiale ale Regulamentului (CE) nr. 261/2004 este întrebarea ce întârzieri dau dreptul la despăgubiri și cum ar trebui diferențiate acestea. Raportorul pentru aviz s-a ghidat în această privință după jurisprudența Curții Europene de Justiție. În plus, el propune, pentru mai multă claritate, o împărțire în numai două categorii: zboruri pe distanțe mai mici de 3 500 km și zboruri pe distanțe mai mari de 3 500 km. În prima categorie - călătoriile pe distanțe de până la 3 500 km și zboruri în interiorul UE - sunt în mod explicit incluse și teritoriile de peste mări ale UE. În acest caz, ar trebui să existe posibilitatea unei despăgubiri maxime de 250 EUR pe zbor începând de la o întârziere de cel puțin trei ore. În a

doua categorii sunt cuprinse zborurile pe o distanță de 3 500 km sau mai mare. În cazul acestora, sunt posibile despăgubiri de până la maximum 600 EUR în cazul unei întârzieri de cel puțin cinci ore.

Pentru a ține cont în mod corespunzător de situația economică a așa-numitelor companii aeriene „low cost”, ar trebui să existe și posibilitatea unei limitări a despăgubirii la valoarea prețului biletului. Aici însă ar trebui să se ia în calcul prețul total al biletului, incluzând zborurile de tur și retur cu toate costurile suplimentare, îndeosebi costul legat de bagajelor suplimentare cuprinse în rezervare. Sumele respective de 250 EUR și 600 EUR ar trebui, prin urmare, considerate plafoane maxime. În acest mod, se evită disproporționalitatea.

Cuantumul despăgubirii ar trebui să acopere toate pagubele suferite. Prin urmare, raportorul propune clarificarea articolului 12 alineatul (1) a doua frază, pentru a indica faptul că o despăgubire nu poate fi acordată în contul altei cereri de despăgubire. Necesitatea acestei clarificări reiese din Cauza CEJ X ZR111/12 care este pe rol la Curtea de Justiție.

Un alt punct-cheie este politica privind neprezentarea („no-show”). Refuzarea îmbarcării la întoarcere sau la plecare din cauza faptului că pasagerul nu a efectuat călătoria tur sau o anumită parte a călătoriei este interzisă, deoarece o legislație europeană ar trebui să evite, chiar și pentru despăgubirile acordate pentru daune, legitimarea unei încălcări a contractului.

Raportorul dorește, de asemenea, să limiteze la două ore timpul de așteptare în cazul unei întârzieri pe pistă. În cazul în care decolarea este iminentă, adică probabil va avea loc într-o jumătate de oră, timpul de așteptare poate fi prelungit peste limita de două ore. În astfel de cazuri, piloții trebuie să ia decizii în funcție de situația respectivă. De asemenea, raportorul dorește să prevadă dreptul la redirecționare care decurge după o întârziere de cel mult trei ore. În același timp, în aviz se prevede acordarea timpurie a asistenței menționate la articolele 8 și 9.

Comisia consideră că, în cazul întârzierilor și anulărilor care nu survin din vina pasagerilor, companiile aeriene ar trebui să aibă obligația de a suporta costurile pentru maximum cinci nopți de cazare la un hotel, la o valoare de până la 175 EUR pe noapte. Suma propusă de Comisie pare să fie prea mică în cazul anumitor destinații, mai ales atunci când există nevoia de a înnopta în apropierea aeroportului pentru a putea prinde un eventual zbor ulterior.

În aviz se preia, de asemenea, ideea de la articolul 12 din Directiva 2013/11 privind soluționarea alternativă a litigiilor în materie de consum și se prevede faptul că termenul general de depunere a plângerilor ar trebui să fie de doi ani, pentru a asigura condiții uniforme. Se mai solicită, în plus, companiilor aeriene să atragă în mod explicit atenția asupra acestor termene.

Lista circumstanțelor extraordinare din anexa I:

În aviz se modifică ordinea în care ar trebui enumerate circumstanțele care trebuie considerate obligatorii, pentru a le indica în ordinea importanței lor. Se includ problemele tehnice, dar se extinde lista în domeniul riscurilor la adresa siguranței.

Se face, de asemenea, o distincție în cazul conflictelor de muncă între operatorul de transport aerian, pe de-o parte, și alți transportatori și furnizori de servicii esențiale, pe de altă parte.

Numai în cazul acestora din urmă se poate vorbi, prin urmare, de circumstanțe extraordinare. În ambele liste, circumstanțele extraordinare și cele care nu sunt extraordinare nu ar trebui să

fie exhaustive pentru a putea fi adaptate la situațiile viitoare și a nu crea probleme în situații în care nu se menționează anumite circumstanțe. Listele respective au fost deja extinse în urma hotărârilor curților europene. Acestea pot fi adaptate, dar nu scurtate prin intermediul actelor delegate.

Proceduri de depunere a reclamațiilor:

Din numeroase relatări din partea pasagerilor reiese faptul că cererile și reclamațiile acestora nu sunt tratate în mod satisfăcător. De multe ori, companiile aeriene încearcă întâi să respingă reclamațiile, invocând uneori motive neîntemeiate. În aceste cazuri ar trebui să se aplice sancțiuni.

Pentru a facilita aplicarea acestora, ar trebui, în plus, să se introducă dreptul legal la informații complete privind motivele întârzierii, anulării sau modificării planului de zbor. În caz contrar, nu se poate atinge obiectivul unei mai bune implementări a drepturilor pasagerilor.

Regulamentul (CE) nr. 2027/97:

Cum este vorba de un regulament al UE, unitatea monetară ar trebui să fie euro. De aceea, avizul propune eliminarea trimiterilor la dreptul special de tragere (DST) ca unitate de măsură, pentru a face textul mai inteligibil. În locul acestora se indică sume rotunjite, pe baza valorii actuale a DST.

AMENDAMENTE

Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică, de asemenea, pasagerilor care au rezervat un zbor ca parte a unui pachet de călătorie. Cu toate acestea, trebuie să se precizeze că pasagerii nu pot cumula drepturile corespunzătoare atât în temeiul prezentului regulament, cât și al Directivei Consiliului 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite. Pasagerii ar trebui să aibă posibilitatea de a alege în temeiul cărui text de lege depun cererile, dar nu ar trebui să aibă dreptul de a cumula compensații pentru aceeași problemă în temeiul ambelor texte legislative. Pasagerii nu ar trebui să fie preocupați de modul în care transportatorii aerieni și agențiile de voiaj își repartizează între ele aceste cereri.

Amendamentul

(6) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică, de asemenea, pasagerilor care au rezervat un zbor ca parte a unui pachet de călătorie. Cu toate acestea, trebuie să se precizeze că pasagerii nu pot cumula drepturile corespunzătoare atât în temeiul prezentului regulament, cât și al Directivei Consiliului 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite, ***chiar dacă sunt îndreptățiți, în principiu, să pretindă aceste drepturi, fie separat, fie concomitent***. Pasagerii ar trebui să aibă posibilitatea de a alege în temeiul cărui text de lege depun cererile, dar nu ar trebui să aibă dreptul de a cumula compensații pentru aceeași problemă în temeiul ambelor texte legislative. Pasagerii nu ar trebui să fie preocupați de modul în care transportatorii aerieni și agențiile de voiaj își repartizează între ele aceste cereri.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) Ar trebui clarificat faptul că, dacă un pasager nu dorește să efectueze o parte a călătoriei, poate să anunțe compania

aeriană deja înainte de data planificată a plecării și nu doar ulterior pentru a solicita rambursarea taxelor.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 9 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9b) În cazul în care un pasager anulează zborul, operatorii de transport aerian ar trebui să aibă obligația de a rambursa, cu titlu gratuit, taxele deja plătite de acesta.

Justificare

În astfel de cazuri, unii operatori de transport aerian aplică taxe pentru servicii care de cele mai multe ori sunt excesive. Acest lucru este inadecvat. Taxele plătite pentru servicii care nu au fost prestate trebuie să fie integral rambursate. Anularea unui zbor plătit trebuie să fie considerată o „pedeapsă” suficientă.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 9 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9c) În cazul în care un pasager hotărăște printr-un acord să călătorească la o dată ulterioară, trebuie să i se restituie integral costurile aferente zborului tur-retur anulat. Printre acestea se numără costurile pentru mijloacele de transport în comun, taxi și taxele de parcare în parcare aeroportului.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 9 d (nou)

(9d) Pasagerii trebuie să beneficieze de o protecție specifică în cazul anulării unui zbor din cauza insolvenței unui operator de transport aerian sau a suspendării activității unui operator de transport aerian ca urmare a retragerii licenței sale de operare. Operatorii de transport aerian ar trebui să aibă obligația de a prezenta dovezi suficiente drept garanție pentru rambursarea cheltuielilor suportate de pasageri sau pentru repatrierea acestora.

Justificare

În cazul în care pasagerii se confruntă cu situația în care un operator de transport aerian își încetează activitatea, trebuie să se asigure protecția acestora fie prin rambursarea prețului biletului neutilizat, fie prin repatrierea lor în cazul blocării în străinătate. Operatorii de transport aerian au o marjă de acțiune în acest sens (fonduri, asigurări etc.).

Amendamentul 6

**Propunere de regulament
Considerentul 10**

(10) Aeroporturile și utilizatorii precum transportatorii aerieni și companiile de handling la sol **trebuie** să coopereze pentru a reduce la minimum impactul perturbărilor de zbor multiple asupra pasagerilor prin asigurarea serviciilor de asistență și prin redirectionare. În acest scop, statele membre **trebuie** să întocmească planuri alternative pentru astfel de situații și **să conlucreze** la elaborarea acestor planuri.

(10) Aeroporturile și utilizatorii precum transportatorii aerieni, companiile de handling la sol **și serviciile de control al traficului aerian ar trebui** să coopereze pentru a reduce la minimum impactul perturbărilor de zbor multiple asupra pasagerilor prin asigurarea serviciilor de asistență și prin redirectionare. În acest scop, statele membre **ar trebui** să întocmească planuri alternative pentru astfel de situații și **să lucreze împreună cu autoritățile europene, naționale, regionale și locale** la elaborarea acestor planuri. **Dacă este necesar, planurile alternative existente ar trebui să fie adaptate în consecință.**

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să includă în mod explicit dreptul la despăgubiri pentru pasagerii care suferă întârzieri prelungite, în conformitate cu hotărârea Curții Europene de Justiție în cauzele conexe C-402/07 și C-432/07 (Sturgeon). **În același timp, pragurile care dau dreptul la despăgubiri trebuie mărite pentru a se ține cont de impactul financiar asupra sectorului și a se evita creșterea în consecință a frecvenței anulărilor. Pentru a se asigura că cetățenii care călătoresc în UE beneficiază de condiții omogene de despăgubire, pragul ar trebui să fie aceeași pentru toate călătoriile în interiorul Uniunii, însă trebuie să depindă de distanța de parcurs pentru călătoriile înspre și dinspre țări terțe pentru a ține seama de dificultățile operaționale întâmpinate de transportatorii aerieni în tratarea cazurilor de întârziere la aeroporturi îndepărtate.**

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să includă în mod explicit dreptul la despăgubiri pentru pasagerii care suferă întârzieri prelungite, în conformitate cu hotărârea Curții Europene de Justiție în cauzele conexe C-402/07 și C-432/07 (Sturgeon). Pentru a se asigura că cetățenii care călătoresc în UE beneficiază de condiții omogene de despăgubire, pragul ar trebui să fie aceeași pentru toate călătoriile în interiorul Uniunii, însă trebuie să depindă de distanța de parcurs pentru călătoriile înspre și dinspre țări terțe pentru a ține seama de dificultățile operaționale întâmpinate de transportatorii aerieni în tratarea cazurilor de întârziere la aeroporturi îndepărtate.

(11a) Pentru a lua în considerare consecințele financiare suferite de companiile aeriene low-cost, despăgubirile care pot fi pretinse se ridică la valoarea totală plătită a biletului, fără a depăși însă sumele menționate în prezentul regulament. Prețul total al biletului ar trebui să cuprindă costul călătoriei tur-retur, inclusiv toate costurile adiacente, de exemplu, pentru

bagaje. Acest drept de a pretinde suma corespunzătoare biletului ar trebui să fie exercitat pentru fiecare zbor întârziat. În consecință, în cazul în care zborul tur și zborul retur sunt întârziate, pasagerii au dreptul la două plăți compensatorii, fiecare plată acoperind prețul total al biletului.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Pentru a garanta securitatea juridică, Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să confirme în mod explicit că schimbarea orarelor de zbor are un impact similar **asupra pasagerilor la** întârzierile prelungite și că, prin urmare, **trebuie** să dea naștere unor drepturi similare.

Amendamentul

(12) Pentru a garanta securitatea juridică, Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să confirme în mod explicit că schimbarea orarelor de zbor are **asupra pasagerilor** un impact similar **cu** întârzierile prelungite și **anulările și** că, prin urmare, **ar trebui** să dea naștere unor drepturi similare.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Implementarea anumitor drepturi ale pasagerilor, în special dreptul la cazare, s-a dovedit a fi disproporționată față de veniturile transportatorilor aerieni pentru anumite operațiuni de dimensiuni limitate. Zborurile efectuate de aeronave de mici dimensiuni pe distanțe scurte ar trebui, prin urmare, să fie exceptate de la obligația de plată a cazării, dar transportatorul ar trebui să ajute pasagerii să își găsească aceste locuri de cazare.

Amendamentul

eliminat

Justificare

În articolul respectiv este vorba nu doar despre aeronave mai mici, ci și de distanțe mai mici de 250 km. Atunci când un pasager ajung în toiuł noșii într-un aeroport fără posibilitatea de a continua călătoria, imediat sau în alt mod, trebuie să i se asigure cazare. Nu este vina consumatorului că aeronava este mică.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 18

Textul propus de Comisie

(18) Pentru persoanele cu handicap, persoanele cu mobilitate redusă și a alte persoane cu nevoi speciale, cum ar fi copiii neînsoțiți, femeile însărcinate și persoanele care au nevoie de îngrijiri medicale specifice, găsirea unei cazări se poate dovedi mai dificilă atunci când se produc perturbări ale zborurilor. Prin urmare, limitările dreptului la cazare în cazul unor circumstanțe extraordinare **sau în cazul operațiunilor regionale** nu ar trebui să se aplice acestor categorii de pasageri.

Amendamentul

(18) Pentru persoanele cu handicap, persoanele cu mobilitate redusă și a alte persoane cu nevoi speciale, cum ar fi copiii neînsoțiți, femeile însărcinate și persoanele care au nevoie de îngrijiri medicale specifice, găsirea unei cazări se poate dovedi mai dificilă atunci când se produc perturbări ale zborurilor. Prin urmare, limitările dreptului la cazare în cazul unor circumstanțe extraordinare nu ar trebui să se aplice **în niciun caz** acestor categorii de pasageri.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 20

Textul propus de Comisie

(20) Pasagerii ar trebui să fie corect informați nu numai cu privire atât la drepturile lor în cazuri de perturbare a zborului, ci și la **cauza în sine a perturbării**, de îndată ce informațiile sunt disponibile. **Aceste informații** ar trebui să fie de asemenea furnizate și atunci când pasagerii au achiziționat biletul de la un intermediar stabilit în Uniune.

Amendamentul

(20) Pasagerii ar trebui să fie corect informați nu numai cu privire atât la drepturile lor în cazuri de **întârziere, anulare, perturbare sau modificare** a zborului, ci și la **cauzele acestora**, de îndată ce informațiile sunt disponibile. **Dreptul la informare** ar trebui **garantat prin lege, fiind prevăzute sancțiuni în caz de nerespectare. Acest drept este valabil** și atunci când pasagerii au achiziționat biletul de la un intermediar stabilit în Uniune.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 20

Textul propus de Comisie

(20) Pasagerii ar trebui să fie corect informați nu numai cu privire atât la drepturile lor în cazuri de perturbare a zborului, ci și la cauza în sine a perturbării, de îndată ce informațiile sunt disponibile. Aceste informații ar trebui să fie de asemenea furnizate și atunci când pasagerii au achiziționat biletul de la un intermediar stabilit în Uniune.

Amendamentul

(20) Pasagerii ar trebui să fie corect informați nu numai cu privire atât la drepturile lor în cazuri de perturbare a zborului, ci și la cauza în sine a perturbării, de îndată ce informațiile sunt disponibile. Aceste informații ar trebui să fie de asemenea furnizate și atunci când pasagerii au achiziționat biletul de la un intermediar stabilit în Uniune. ***În plus, pasagerii ar trebui să fie informați cu privire la procedurile cele mai simple și mai rapide de depunere a cererilor și a reclamațiilor pentru a-și putea exercita drepturile.***

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 21

Textul propus de Comisie

(21) Pentru a se asigura o mai bună aplicare a drepturilor pasagerilor, rolul organismelor naționale de aplicare ar trebui definit cu mai multă precizie și diferențiat în mod clar de tratarea reclamațiilor pasagerilor individuali.

Amendamentul

(21) Pentru a se asigura o mai bună aplicare a drepturilor pasagerilor, rolul organismelor naționale de aplicare ar trebui definit cu mai multă precizie și diferențiat în mod clar de tratarea reclamațiilor pasagerilor individuali. ***În plus, ar trebui să se clarifice faptul că, în interesul consumatorilor europeni, perioada maximă de tratare de 90 de zile nu trebuie să fie depășită. Responsabilitatea pentru tratarea reclamațiilor individuale ar trebui să fie în mod clar definită pentru a se evita situația în care, în loc să soluționeze rapid reclamațiile, organismele naționale de aplicare le trimit de la unul la altul.***

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(22) Pasagerii ar trebui să fie informați corespunzător cu privire la procedurile relevante pentru depunerea cererilor și reclamațiilor la transportatorii aerieni și ar trebui să primească un răspuns **într-o perioadă de timp rezonabilă**. Pasagerii ar trebui să aibă la dispoziție și mijloace extrajudiciare de soluționare a plângerilor referitoare la transportatorii aerieni. Cu toate acestea, deoarece dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe judecătorești este un drept fundamental recunoscut în articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, aceste căi nu ar trebui să împiedice și nici să îngreuneze accesul pasagerilor la instanțele judecătorești.

Amendamentul

(22) Pasagerii ar trebui să fie informați corespunzător cu privire la procedurile relevante pentru depunerea cererilor și reclamațiilor la transportatorii aerieni și **cu privire la termenele aferente acestora, în special cele prevăzute la articolul 16a alineatul (2)**. Ei ar trebui să primească un răspuns **în termen de două luni de la depunerea cererii sau a plângerii**. Pasagerii ar trebui să aibă la dispoziție și mijloace extrajudiciare de soluționare a plângerilor referitoare la transportatorii aerieni. Cu toate acestea, deoarece dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe judecătorești este un drept fundamental recunoscut în articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, aceste căi nu ar trebui să împiedice și nici să îngreuneze accesul pasagerilor la instanțele judecătorești. **Pentru o procesare facilă, rapidă și necostisitoare a reclamațiilor, atât pe cale extrajudiciară, cât și în instanță, ar trebui să se recomande recurgerea la procedurile online și alternative de soluționare a litigiilor, precum și la procedura europeană cu privire la cererile de despăgubire cu valoare redusă.**

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(22) Pasagerii ar trebui să fie informați

Amendamentul

(22) Pasagerii ar trebui să fie informați

corespunzător cu privire la procedurile relevante pentru depunerea cererilor și reclamațiilor la transportatorii aerieni și ar trebui să primească un răspuns într-o perioadă de timp rezonabilă. Pasagerii ar trebui să aibă la dispoziție și mijloace extrajudiciare de soluționare a plângerilor referitoare la transportatorii aerieni. Cu toate acestea, deoarece dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe judecătorești este un drept fundamental recunoscut în articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, aceste căi nu ar trebui să împiedice și nici să îngreuneze accesul pasagerilor la instanțele judecătorești.

corespunzător cu privire la procedurile relevante pentru depunerea cererilor și reclamațiilor la transportatorii aerieni și ar trebui să primească un răspuns într-o perioadă de timp rezonabilă. Pasagerii ar trebui să aibă la dispoziție și mijloace extrajudiciare de soluționare a plângerilor referitoare la transportatorii aerieni. **În acest sens, pasagerii ar trebui să primească adresele și datele de contact ale organismelor responsabile de desfășurarea acestor proceduri în fiecare țară.** Cu toate acestea, deoarece dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe judecătorești este un drept fundamental recunoscut în articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, aceste căi nu ar trebui să împiedice și nici să îngreuneze accesul pasagerilor la instanțele judecătorești.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(22a) Operatorii de transport aerian ar trebui să fie incluși în sistemele de soluționare a litigiilor menționate în Directiva 2013/22/UE privind soluționarea alternativă a litigiilor.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 22 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(22b) Pentru asigurarea unor condiții uniforme, plângerile sau cererile în sensul prezentului regulament ar trebui să se depună în termen de doi ani de la data de decurgere a dreptului, adică din ziua

zborului conform rezervării.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 31

Textul propus de Comisie

(31) Având în vedere termenele scurte de depunere a reclamațiilor pentru bagajele pierdute, deteriorate sau întârziate, transportatorii aerieni ar trebui să ofere pasagerilor posibilitatea de a depune o reclamație prin furnizarea unui formular de reclamație la aeroport. Acest formular ar putea în egală măsură să ia forma raportului PIR - Property Irregularity Report.

Amendamentul

(31) Având în vedere termenele scurte de depunere a reclamațiilor pentru bagajele pierdute, deteriorate sau întârziate, transportatorii aerieni ar trebui să ofere pasagerilor posibilitatea de a depune o reclamație prin furnizarea unui formular de reclamație **în toate limbile oficiale ale UE** la aeroport. Acest formular ar putea în egală măsură să ia forma raportului PIR - Property Irregularity Report.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 33

Textul propus de Comisie

(33) Este necesar ca limitele pecuniare exprimate în Regulamentul (CE) nr. 2027/97 să fie modificate pentru a se ține cont de evoluțiile economice, **în linie cu revizuirea efectuată de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) în 2009, în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.**

Amendamentul

(33) Este necesar ca limitele pecuniare exprimate în Regulamentul (CE) nr. 2027/97 să fie modificate **prin intermediul unor acte de punere în aplicare** pentru a se ține cont de evoluțiile economice.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 34 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(34a) Prezentul regulament ar trebui să se aplice și în cazul aeroportului din Gibraltar.

Amendamentul 22

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul -1 (nou)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 1 – alineatul 3

Textul în vigoare

Amendamentul

(3) Aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar se suspendă până la intrarea în vigoare a dispozițiilor din declarația comună a miniștrilor afacerilor externe ai Regatului Spaniei și Regatului Unit din 2 decembrie 1987. Guvernele Spaniei și Regatului Unit vor informa Consiliul cu privire la data punerii în aplicare a acestor măsuri.

eliminat

Justificare

Propunerea Comisiei nu elimină din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 dispoziția privind suspendarea aplicării regulamentului la aeroportul din Gibraltar. În 2006, Regatul Unit, Spania și guvernul din Gibraltar au ajuns la un acord constructiv care a asigurat includerea aeroportului din Gibraltar pe piața aviatică unică. Aeroportul din Gibraltar se află pe teritoriul UE și, în conformitate cu tratatele, toate măsurile UE în domeniul aviatic trebuie să se aplice și în Gibraltar.

Amendamentul 23

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„«organizator» înseamnă **o persoană în**

„organizator” înseamnă **persoana care, în**

sensul articolului 2 alineatul (2) din Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite;”

mod neocazional, organizează pachete de servicii și le vinde sau le oferă spre vânzare direct sau prin intermediul unui detailist;

Justificare

Pentru o mai bună înțelegere a acestei dispoziții și pentru a o face mai ușor de înțeles pentru utilizatori, în prezentul regulament este mai bine să se renunțe la trimiterile de orice fel și să se formuleze în mod clar toate definițiile relevante.

Amendamentul 24

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) „prezentarea pentru îmbarcare” înseamnă înregistrarea pasagerului pentru un zbor fie prin intermediul companiei aeriene sau printr-o societate de înregistrare, fie prin efectuarea înregistrării online de către pasager;

Justificare

La articolul 3 alineatul (2) din versiunea în limba engleză se face referire la „îmbarcare”, în timp ce versiunea în limba germană se referă la „Abfertigung” („prezentare pentru îmbarcare”). Acesta este un aspect care creează confuzie în ceea ce privește perioada de 45 de minute indicată (se referă la îmbarcarea pentru zbor sau la intrarea în navă?).

Amendamentul 25

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera c

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„ «persoane cu mobilitate redusă» înseamnă persoanele definite la articolul 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr.

„persoană cu handicap” sau „persoană cu mobilitate redusă” înseamnă orice persoană a cărei mobilitate la călătoria cu

1107/2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei aeriene.”

un mijloc de transport este redusă ca urmare a unui handicap fizic (senzorial sau locomotor, permanent sau temporar), handicap sau deficiențe intelectuale sau cu orice altă cauză de handicap sau vârstă și a cărei situație necesită atenția cuvenită și adaptarea serviciilor disponibile tuturor pasagerilor la necesitățile particulare ale acestuia;

Justificare

Pentru o mai bună înțelegere a acestei dispoziții și pentru a o face mai ușor de înțeles pentru utilizatori, în prezentul regulament este mai bine să se renunțe la trimiterile de orice fel și să se formuleze în mod clar toate definițiile relevante.

Amendamentul 26

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera d

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera l

Textul propus de Comisie

(d) La definiția noțiunii „anulare” de la punctul (l) se adaugă următoarea teză:
„un zbor în care aeronava a decolat, dar, dintr-un motiv oarecare, a fost ulterior obligată să aterizeze la un alt aeroport decât aeroportul de destinație sau să revină la aeroportul de plecare, este considerat un zbor anulat.”

Amendamentul

(d) La definiția noțiunii „anulare” de la punctul (l) se adaugă următoarea teză:
„În ceea ce privește consecințele pentru companiile aeriene și pasageri, un zbor în care aeronava a decolat, dar, dintr-un motiv oarecare, a fost ulterior obligată să aterizeze la un alt aeroport decât aeroportul de destinație sau să revină la aeroportul de plecare, este considerat un zbor anulat.”

Amendamentul 27

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera e

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera m

Textul propus de Comisie

(m) circumstanțe extraordinare» înseamnă

Amendamentul

(m) circumstanțe extraordinare» înseamnă

circumstanțe care, prin natura sau originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului aerian în cauză și depășesc controlul său efectiv. În sensul prezentului regulament, circumstanțele extraordinare includ circumstanțele prevăzute în *anexă*;

circumstanțe care, prin natura sau originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului aerian în cauză și depășesc controlul său efectiv. În sensul prezentului regulament, circumstanțele extraordinare includ circumstanțele prevăzute în *lista neexhaustivă din anexa I. Comisia are competența să adauge în lista din anexa I, prin intermediul unui act delegat în conformitate cu articolul 16d, circumstanțe care trebuie considerate circumstanțe extraordinare în sensul prezentului regulament.*

Amendamentul 28

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera e

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera s

Textul propus de Comisie

«prețul biletului» înseamnă prețul integral plătit pentru un bilet, inclusiv tarifele aeriene, *precum și* toate taxele aplicabile, costurile, suprataxele și comisioanele plătite pentru toate serviciile obligatorii și opționale incluse în bilet;

Amendamentul

«prețul biletului» înseamnă prețul integral plătit pentru un bilet, inclusiv tarifele aeriene, toate taxele aplicabile, costurile, suprataxele și comisioanele plătite pentru toate serviciile obligatorii și opționale incluse în bilet *legate de acea parte a călătoriei care presupune transport aerian*;

Justificare

Clarifică faptul că „prețul biletului” se referă doar la serviciile legate de transportul aerian (și nu la servicii precum rezervările la hotel sau închirierile auto).

Amendamentul 29

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 1 – litera e

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 2 – litera w

Textul propus de Comisie

«întârziere pe pistă» înseamnă, la plecare, perioada de timp în care aeronava rămâne la sol între **începutul** îmbarcării pasagerilor și ora decolării aeronavei sau, la sosire, perioada de timp dintre aterizarea aeronavei și începerea debarcării pasagerilor;

Amendamentul

«întârziere pe pistă» înseamnă, la plecare, perioada de timp în care aeronava rămâne la sol între **sfârșitul** îmbarcării pasagerilor și ora decolării aeronavei sau, la sosire, perioada de timp dintre aterizarea aeronavei și începerea debarcării pasagerilor;

Justificare

Întârzierea pe pistă nu ar trebui să fie inclusă în timpul de îmbarcare. Întârzierea pe pistă ar trebui să fie calculată din momentul în care îmbarcarea a luat sfârșit.

Amendamentul 30

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 2 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 3 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și, cu excepția cazului anulării menționate la articolul 5 și a cazului schimbării orarului menționat la articolul 6, **să se prezinte** personal la îmbarcare,

- în condițiile prevăzute și la ora indicată în prealabil și în scris (inclusiv prin mijloace electronice) de către transportatorul aerian, organizator sau un agent de voiaj autorizat, sau, în cazul în care ora nu este indicată,
- nu mai târziu de 45 de minute înainte de ora de plecare prevăzută; sau

Amendamentul

(a) să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și, cu excepția cazului anulării menționate la articolul 5 și a cazului schimbării orarului menționat la articolul 6, **să se fi prezentat** personal la îmbarcare **și, astfel, să i se fi eliberat biletul;**

- în condițiile prevăzute și la ora indicată în prealabil și în scris (inclusiv prin mijloace electronice) de către transportatorul aerian, organizator sau un agent de voiaj autorizat, sau, în cazul în care ora nu este indicată,
- nu mai târziu de 45 de minute înainte de ora de plecare prevăzută; sau

Justificare

Nu este clar la ce se referă cuvântul „Abfertigung” (prezentare pentru îmbarcare). Acest amendament și propunerea de definiție nouă a formulării „prezentare pentru îmbarcare” au scopul de a clarifica faptul că nu se referă la îmbarcarea propriu-zisă.

Amendamentul 31

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 2 – litera - a (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 3 – alineatul 1 – litera b

Textul în vigoare

(b) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul, exceptând cazurile în care aceștia au primit indemnizații sau compensații și au beneficiat de asistență în țara terță respectivă, în cazul în care operatorul de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar.

Amendamentul

(b) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul, exceptând cazurile în care aceștia au primit indemnizații sau compensații și au beneficiat de asistență în țara terță respectivă, în cazul în care operatorul de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar ***sau în cazul în care zborul a fost un zbor de retur rezervat împreună cu zborul tur cu plecare de pe un aeroport din UE al cărui operator este un operator de transport comunitar.***

Amendamentul 32

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 2 – litera c

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 3 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) Prezentul regulament se aplică, de asemenea, pasagerilor transportați în conformitate cu contractele de pachete de servicii de călătorie, însă nu aduce atingere drepturilor ce revin pasagerilor în temeiul Directivei 90/314/CEE. Pasagerul are dreptul să formuleze cereri de daune în temeiul prezentului regulament și în temeiul Directivei 90/314/CEE, dar nu poate, în ceea ce privește aceleași fapte, să cumuleze drepturi în temeiul ambelor acte

Amendamentul

(6) Prezentul regulament se aplică, de asemenea, pasagerilor transportați în conformitate cu contractele de pachete de servicii de călătorie, însă nu aduce atingere drepturilor ce revin pasagerilor în temeiul Directivei 90/314/CEE. Pasagerul are dreptul să formuleze cereri de daune în temeiul prezentului regulament și în temeiul Directivei 90/314/CEE ***separat sau simultan***, dar nu poate, în ceea ce privește aceleași fapte, să cumuleze drepturi în

legislative în cazul în care drepturile apără același interes sau au același obiectiv. Prezentul regulament nu se aplică în cazurile în care un pachet de servicii turistice este anulat sau amânat din alte motive decât anularea sau întârzierea zborului.”

temeiul ambelor acte legislative în cazul în care drepturile apără același interes sau au același obiectiv. Prezentul regulament nu se aplică în cazurile în care un pachet de servicii turistice este anulat sau amânat din alte motive decât anularea sau întârzierea zborului.

Amendamentul 33

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 3 – litera a
Regulamentul (CE) nr. 261/2004
Articolul 3 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Dacă pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, operatorul de transport aerian le acordă **imediat** compensații în conformitate cu articolul 7 și le oferă asistență în conformitate cu articolul 8. Dacă **pasagerul** optează pentru redirecționarea în cel mai scurt timp posibil în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b) **și dacă ora de plecare depășește cu cel puțin două ore ora de plecare inițială**, operatorul de transport aerian **asistă pasagerul** în conformitate cu articolul 9.

Amendamentul

(3) Dacă pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor **pentru segmentul tur sau retur al zborului**, operatorul de transport aerian le acordă **cât mai curând posibil** compensații în conformitate cu articolul 7 și le oferă asistență în conformitate cu articolul 8. Dacă **acești pasageri** optează pentru redirecționarea în cel mai scurt timp posibil în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b), operatorul de transport aerian **le acordă asistență** în conformitate cu articolul 9.

Justificare

Nu ar trebui să conteze dacă pasagerul a efectuat sau nu zborul tur. Pe lângă aceasta, nu este normal ca unui pasager să i se ofere ceva de băut abia după 2 ore de întârziere.

Amendamentul 34

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 3 – litera a
Regulamentul (CE) nr. 261/2004
Articolul 4 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Dacă pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, operatorul de transport aerian le acordă imediat compensații în conformitate cu articolul 7 și le oferă asistență în conformitate cu articolul 8. Dacă pasagerul optează pentru redirecționarea în cel mai scurt timp posibil în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b) și dacă ora de plecare depășește cu cel puțin două ore ora de plecare inițială, operatorul de transport aerian asistă pasagerul în conformitate cu articolul 9.

Amendamentul

(3) Dacă pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, operatorul de transport aerian le acordă, imediat **și fără alte formalități**, compensații în conformitate cu articolul 7 și le oferă asistență în conformitate cu articolul 8. Dacă pasagerul optează pentru redirecționarea în cel mai scurt timp posibil în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b) și dacă ora de plecare depășește cu cel puțin două ore ora de plecare inițială, operatorul de transport aerian asistă pasagerul în conformitate cu articolul 9.

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 3 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) **Alineatele (1), (2) și (3) se aplică, de asemenea, biletelor retur cu care pasagerului i se refuză îmbarcarea pe segmentul retur pe motiv că acesta nu s-a îmbarcat pe segmentul tur sau nu a plătit un cost suplimentar în acest scop.**

Amendamentul

(4) **Refuzarea îmbarcării** pe segmentul retur **sau tur** pe motiv că acesta nu s-a îmbarcat pe segmentul tur sau nu a **efectuat o anumită parte a călătoriei este interzisă.**

Justificare

Îmbarcarea nu poate fi refuzată pe segmentul retur sau tur pe motiv că pasagerul nu s-a îmbarcat pe segmentul tur sau nu a efectuat o anumită parte a călătoriei. Acesta a fost scopul amendamentului 25 depus de raportor.

Amendamentul 36

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 3 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Alineatele (1), (2) și (3) se aplică, de asemenea, biletelor retur cu care pasagerului i se refuză îmbarcarea pe segmentul retur pe motiv că acesta nu s-a îmbarcat pe segmentul tur sau nu a plătit un cost suplimentar în acest scop.

Amendamentul

Alineatele (1), (2) și (3) se aplică, de asemenea, biletelor retur cu care pasagerului i se refuză îmbarcarea pe segmentul retur pe motiv că acesta nu s-a îmbarcat pe segmentul tur sau nu a plătit un cost suplimentar în acest scop.

[Acest amendament privește numai versiunea în limba greacă. Amendamentul vizează să corecteze o greșeală existentă în versiunea în limba greacă a propunerii Comisiei, în care se face trimitere numai la alineatele (1) și (2), nu la alineatele (1), (2) și (3) ca în celelalte versiuni lingvistice.]

Amendamentul 37

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 3 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 4 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Dacă pasagerul sau un intermediar care acționează în numele unui pasager raportează o greșeală de ortografiere a numelui unuia sau mai multor pasageri incluși în același contract de transport, care poate conduce la refuzul la îmbarcare, transportatorul aerian trebuie să corecteze această greșeală cu cel puțin 48 de ore înainte de plecare, fără niciun cost suplimentar pentru pasageri sau intermediar, cu excepția cazului în care acesta este împiedicat să acționeze în acest sens prin legislația națională sau internațională.

Amendamentul

(5) Dacă pasagerul sau un intermediar care acționează în numele unui pasager raportează o greșeală de ortografiere a numelui **sau a titlului** unuia sau mai multor pasageri incluși în același contract de transport, care poate conduce la refuzul la îmbarcare, transportatorul aerian trebuie să corecteze această greșeală cu cel puțin 48 de ore înainte de plecare, fără niciun cost suplimentar pentru pasageri sau intermediar, cu excepția cazului în care acesta este împiedicat să acționeze în acest sens prin legislația națională sau internațională.

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 4 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 5 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(a) să i se ofere de către operatorul de transport aerian în caz de redirectionare **atunci când ora de plecare preconizată a zborului depășește cu cel puțin 2 ore ora de plecare planificată a zborului anulat**, deservirea prevăzută la articolul 9 și

Amendamentul

(a) să i se ofere de către operatorul de transport aerian în caz de redirectionare deservirea prevăzută la articolul 9 și

Amendamentul 39

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 4 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 5 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă poate face dovada că anularea este provocată de împrejurări excepționale și că nu a putut fi evitată în pofida luării tuturor măsurilor posibile și rezonabile. Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care afectează zborul respectiv sau zborului precedent operat de aceeași aeronavă.

Amendamentul

Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă poate face dovada că anularea este provocată de împrejurări excepționale și că nu a putut fi evitată în pofida luării tuturor măsurilor posibile și rezonabile. Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care afectează zborul respectiv sau zborului precedent operat de aceeași aeronavă. **În cazul în care, la cererea unui pasager, operatorul de transport aerian nu face dovada scrisă a unor astfel de circumstanțe extraordinare, operatorul în cauză este obligat să plătească compensații.**

Amendamentul 40

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 4 – litera c

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 5 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) În aeroporturile cu trafic anual de minimum trei milioane de pasageri timp de cel puțin trei ani consecutivi, organismul de gestionare a aeroportului se asigură că operațiunile aeroportului și ale utilizatorilor aeroportului, în special transportatorii aerieni și furnizorii de servicii de handling la sol, sunt coordonate prin intermediul unui plan alternativ corespunzător în cazul unor eventuale anulări multiple și/sau întârzieri ale zborurilor de natură să blocheze un număr considerabil de călători în aeroport, inclusiv în cazurile de insolvență a companiilor aeriene sau de revocare a licenței de operare. Planul alternativ trebuie să fie conceput pentru a asigura informarea și asistarea corespunzătoare a pasagerilor blocați. Organismul de gestionare a aeroportului trebuie să comunice planul alternativ, cu modificările ulterioare, organismului național de aplicare desemnat în conformitate cu articolul 16. În cazul aeroporturilor care au un trafic anual mai mic decât valoarea prevăzută mai sus, organismul de gestionare a aeroportului trebuie să depună toate eforturile rezonabile în astfel de situații pentru a coordona utilizatorii aeroportului și pentru a asista și informa pasagerii blocați.

Amendamentul

(5) În aeroporturile *din Uniune* cu trafic anual de minimum trei milioane de pasageri timp de cel puțin trei ani consecutivi, organismul de gestionare a aeroportului se asigură că operațiunile aeroportului și ale utilizatorilor aeroportului, în special transportatorii aerieni și furnizorii de servicii de handling la sol, sunt coordonate prin intermediul unui plan alternativ corespunzător în cazul unor eventuale anulări multiple și/sau întârzieri ale zborurilor de natură să blocheze un număr considerabil de călători în aeroport, inclusiv în cazurile de insolvență a companiilor aeriene sau de revocare a licenței de operare. Planul alternativ trebuie să fie conceput pentru a asigura informarea și asistarea corespunzătoare a pasagerilor blocați. Organismul de gestionare a aeroportului trebuie să comunice planul alternativ, cu modificările ulterioare, organismului național de aplicare desemnat în conformitate cu articolul 16. În cazul aeroporturilor care au un trafic anual mai mic decât valoarea prevăzută mai sus, organismul de gestionare a aeroportului trebuie să depună toate eforturile rezonabile în astfel de situații pentru a coordona utilizatorii aeroportului și pentru a asista și informa pasagerii blocați.

Amendamentul 41

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 4 – litera ca (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004
Articolul 5 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) Se adaugă următorul alineat (5a):

„(5a) În cazul anulării unui zbor din cauza insolvenței unui operator de transport aerian sau a suspendării activității unui operator de transport aerian, pasagerii au dreptul la rambursare sau la un zbor de întoarcere la locul de plecare, în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) și dreptul la asistență specificat la articolul 9. Operatorii de transport aerian prezintă dovezi suficiente drept garanție pentru rambursare și repatriere.”

Justificare

În cazul anulării unui zbor din cauza insolvenței unui operator de transport aerian sau din orice alt motiv, pasagerii trebuie să fie protejați. Protecția asigurată pasagerilor include și cazurile în care o licență de funcționare este retrasă.

Amendamentul 42

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Întârzierea *prelungită*

Întârzierea *zborului*

Amendamentul 43

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 1 – litera i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) *dacă întârzierea este de cel puțin două*

(i) asistența specificată la articolul 9

ore, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (a) și la articolul 9 alineatul (2); precum și

alineatul (1) litera (a) și la articolul 9 alineatul (2); precum și

Justificare

Nu este normal ca un pasager să trebuiască să aștepte 2 ore până când să poată primi un pahar cu apă.

Amendamentul 44

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 1 – punctul ii

Textul propus de Comisie

(ii) dacă întârzierea este de cel puțin **cinci ore și include una sau mai multe nopți**, asistența specificată la **articolul 9 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 alineatul (1) litera (c); și**

Amendamentul

(ii) dacă întârzierea este de cel puțin **trei ore**, asistența specificată la **articolul 8 alineatul (1)**.

Justificare

Trebuie inversată ordinea punctelor (ii) și (iii).

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 1 – punctul iii

Textul propus de Comisie

(iii) dacă întârzierea este de cel puțin **cinci ore**, **asistența** specificată la **articolul 8 alineatul (1) litera (a)**.

Amendamentul

(iii) dacă întârzierea este de cel puțin **trei ore și include una sau mai multe nopți**, **asistența** specificată la **articolul 9 alineatul (1) literele (b) și (c); precum și**

Justificare

Trebuie inversată ordinea punctelor (ii) și (iii).

Amendamentul 46

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) cu o întârziere de cel puțin **cinci** ore față de ora programată de sosire pentru toate călătoriile în interiorul UE și pentru călătoriile înspre/dinspre țări terțe de 3 500 kilometri sau mai puțin;

Amendamentul

(a) cu o întârziere de cel puțin **trei** ore față de ora programată de sosire pentru toate călătoriile în interiorul UE, **inclusiv teritoriile de peste mări ale statelor membre**, și pentru călătoriile înspre/dinspre țări terțe de 3 500 kilometri sau mai puțin;

Justificare

Durata maximă ar trebui să se bazeze pe jurisprudența actuală. Oricum această reglementare ar trebui să fie valabilă și pentru teritoriile de peste mări care țin de UE.

Amendamentul 47

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) cu o întârziere de cel puțin **nouă** ore față de ora programată de sosire pentru călătoriile înspre/dinspre țări terțe, pe distanțe **între** 3 500 și **6 000** de kilometri;

Amendamentul

(b) cu o întârziere de cel puțin **cinci** ore față de ora programată de sosire pentru călătoriile înspre/dinspre țări terțe pe distanțe **de peste** 3 500 de kilometri;

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) cu o întârziere de cel puțin douăsprezece ore față de ora programată

Amendamentul

eliminat

de sosire pentru călătoriile înspre/dinspre țări terțe pe distanțe mai mari de 6 000 de kilometri.

Justificare

Ar trebui să existe cel mult două categorii diferite.

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Alineatul (2) se aplică, de asemenea, în cazul în care operatorul de transport aerian modifică orarele de plecare și de sosire, provocând o întârziere față de ora de sosire din programul inițial, cu excepția cazului în care pasagerul a fost informat cu privire la respectivele modificări cu mai mult de cincisprezece zile în avans față de ora programată de plecare.

Amendamentul

(3) Alineatul (2) se aplică, de asemenea, în cazul în care operatorul de transport aerian modifică orarele de plecare și de sosire, provocând o întârziere *sau o devansare* față de ora de sosire din programul inițial, cu excepția cazului în care pasagerul a fost informat cu privire la respectivele modificări cu mai mult de cincisprezece zile în avans față de ora programată de plecare.

Justificare

Și devansarea unui zbor este importantă, deoarece, dacă nu este comunicată la timp, zborul poate fi ratat.

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă se poate dovedi că întârzierea sau schimbarea de

Amendamentul

(4) Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă se poate dovedi *scris* că întârzierea sau schimbarea

program este cauzată de circumstanțe extraordinare și că întârzierea sau schimbarea de program nu ar fi putut fi evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile. Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care acestea afectează zborul respectiv sau a zborul precedent operat de aceeași aeronavă.

de program este cauzată de circumstanțe extraordinare și că întârzierea sau schimbarea de program nu ar fi putut fi evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile. Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care acestea afectează zborul respectiv sau a zborul precedent operat de aceeași aeronavă. ***Pasagerii au dreptul la informații suficiente privind aceste circumstanțe extraordinare, în caz contrar aplicându-se sancțiuni.***

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Sub rezerva constrângerilor de siguranță, în cazul în care o întârziere pe pistă ***depășește o oră***, operatorul de transport aerian furnizează gratuit accesul la instalații sanitare și la apă potabilă, asigură un nivel adecvat de încălzire sau răcire în cabina pasagerilor și se asigură că, în caz de nevoie, se pot asigura îngrijiri medicale. În cazul în care o întârziere pe pistă atinge un maxim de ***cinci*** ore, aeronavele vor reveni la poarta de îmbarcare sau la un alt punct de debarcare unde pasagerilor li se permite să debarce și să beneficieze de aceeași asistență menționată la alineatul (1), cu excepția cazului în care există motive de securitate sau de siguranță care împiedică aeronava să își părăsească poziția de pe pistă.

Amendamentul

(5) Sub rezerva constrângerilor de siguranță, în cazul în care ***are loc*** o întârziere pe pistă, operatorul de transport aerian furnizează gratuit accesul la instalații sanitare și la apă potabilă, asigură un nivel adecvat de încălzire sau răcire în cabina pasagerilor și se asigură că, în caz de nevoie, se pot asigura îngrijiri medicale. În cazul în care o întârziere pe pistă atinge un maxim de ***două*** ore, aeronavele vor reveni la poarta de îmbarcare sau la un alt punct de debarcare unde pasagerilor li se permite să debarce și să beneficieze de aceeași asistență menționată la alineatul (1), cu excepția cazului în care există motive de securitate sau de siguranță care împiedică aeronava să își părăsească poziția de pe pistă ***sau decolarea sa este iminentă, adică nava va decola probabil într-o jumătate de oră.***

Justificare

Nu este clar de ce pasagerii ar trebui să petreacă până la 5 ore într-o aeronavă dacă pot aștepta și în zona de tranzit a aeroportului.

Amendamentul 52

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 a – alineatul 1

Textul propus de Comisie

În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură ca urmare a unei întârzieri sau a unei schimbări a orarului unui zbor precedent, transportatorul aerian comunitar **care operează zborul de legătură** oferă pasagerului:

Amendamentul

În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură ca urmare a unei întârzieri sau a unei schimbări a orarului unui zbor precedent, transportatorul aerian comunitar **responsabil de întârziere** oferă pasagerului:

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 a – alineatul 1 – fraza introductivă

Textul propus de Comisie

(1) În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură ca urmare a unei întârzieri sau a unei schimbări a orarului unui zbor precedent, transportatorul aerian comunitar care operează zborul de legătură oferă pasagerului:

Amendamentul

(1) În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură ca urmare a unei întârzieri, **anulări** sau a unei schimbări a orarului unui zbor precedent, transportatorul aerian comunitar care operează zborul de legătură oferă pasagerului:

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 a – alineatul 1 – punctul i

Textul propus de Comisie

(i) asistența prevăzută la articolul 9 alineatul (1) litera (a) și la articolul 9

Amendamentul

(i) asistența prevăzută la articolul 9 alineatul (1) litera (a) și la articolul 9

alineatul (2) ***dacă pasagerul este nevoit să aștepte zborul de legătură cel puțin două ore***; precum și

alineatul (2); precum și

Justificare

Nu este normal ca un pasager să trebuiască să aștepte 2 ore până când să poată primi un pahar cu apă.

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 a – alineatul 1 – punctul iii

Textul propus de Comisie

(iii) dacă ora de plecare programată a zborului alternativ sau a altor moduri de transport oferite în temeiul articolului 8 depășește cu cel puțin **5** ore ora programată de plecare a zborului pierdut și întârzierea include una sau mai multe nopți, asistența prevăzută la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 alineatul (1) litera (c).

Amendamentul

(iii) dacă ora de plecare programată a zborului alternativ sau a altor moduri de transport oferite în temeiul articolului 8 depășește cu cel puțin **3** ore ora programată de plecare a zborului pierdut și întârzierea include una sau mai multe nopți, asistența prevăzută la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 alineatul (1) litera (c).

Amendamentul 56

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură ca urmare a întârzierii unui zbor de legătură precedent, pasagerul are dreptul să fie despăgubit de către transportatorul aerian comunitar care operează zborul precedent în conformitate cu articolul 6 alineatul (2). În acest sens, întârzierea se calculează prin trimitere la ora programată de sosire la destinația finală.

Amendamentul

(2) În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură ca urmare a întârzierii, ***a anulării sau a modificării planului de zbor al*** unui zbor de legătură precedent, pasagerul are dreptul să fie despăgubit de către transportatorul aerian comunitar care operează zborul precedent în conformitate cu articolul 6 alineatul (2). În acest sens, întârzierea se calculează prin trimitere la ora programată de sosire la destinația

finală.

Amendamentul 57

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 7 – litera - a (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 7 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-a) La alineatul (1), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care se face referire la prezentul articol, pasagerii primesc pentru fiecare zbor întârziat despăgubiri care se ridică la valoarea totală a biletului de zbor, dar care nu pot depăși următoarele sume:”

Justificare

Sumele acordate ca despăgubiri sunt prea ridicate pentru companiile aeriene low-cost. Atunci când un bilet costă numai 49 euro, nu este rentabil să se plătească despăgubiri în valoare de 250 EUR. Prin urmare, ar trebui să existe posibilitatea de a limita despăgubirile la prețul biletului și de a considera valorile menționate ca valori maxime admise. Totuși, prețul biletului le poate fi rambursat pasagerilor de două ori dacă zborul tur și zborul retur sunt ambele întârziate.

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 7 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 7 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) La alineatul (1), cuvântul „zboruri” se înlocuiește cu „călătorii”.

(a) La alineatul (1), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) 250 EUR pentru toate călătoriile în interiorul UE, inclusiv teritoriile de peste

mări ale statelor membre, și pentru călătoriile înspre sau dinspre țări terțe de 3 500 km sau mai puțin;”

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 7 – litera aa (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 7 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) La alineatul (1), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) 600 EUR pentru toate călătoriile înspre/dinspre țări terțe de peste 3 500 km;”

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 7 – litera ab (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 7 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ab) La alineatul (1), litera (c) se elimină.

Amendamentul 61

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 7 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Dacă pasagerul a optat pentru continuarea călătoriei în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b), dreptul la compensații poate lua naștere doar o singură dată pe durata călătoriei sale

(Nu privește versiunea în limba română)

către destinația finală, chiar dacă pe durata redirecționării se produce o nouă anulare sau pierderea zborului de legătură.

Justificare

„Final destination” ar putea însemna, după caz, și o destinație intermediară. Formularea „ultimate destination” este mai clară.

Amendamentul 62

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 7 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 7 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Operatorul de transport aerian poate ajunge la un acord voluntar cu pasagerul, care înlocuiește dispozițiile referitoare la compensație prevăzute la alineatul (1), cu condiția ca respectivul acord să fie confirmat de un document semnat de pasager, care reamintește acestuia drepturile sale la despăgubiri în conformitate cu prezentul regulament.

Amendamentul

(5) Operatorul de transport aerian poate ajunge la un acord voluntar cu pasagerul, care înlocuiește dispozițiile referitoare la compensație prevăzute la alineatul (1), cu condiția ca respectivul acord să fie confirmat de un document semnat de pasager, care reamintește acestuia drepturile sale la despăgubiri în conformitate cu prezentul regulament. ***Un astfel de acord poate fi încheiat numai după ce au avut loc evenimentele care dau dreptul la despăgubiri.***

Justificare

Altfel ar putea fi posibil ca pasagerii să semneze un astfel de document în avans, deja din momentul rezervării biletului.

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 8 – alineatul 1 – litera a – liniuța 1

Textul propus de Comisie

(a) rambursarea prețului zborului în termen de șapte zile de la solicitarea pasagerului, prin mijloacele prevăzute la articolul 7 alineatul (3), pentru segmentul sau segmentele de călătorie neefectuate și pentru segmentul sau segmentele de călătorie efectuate deja în cazul în care zborul nu mai servește niciunui scop raportat la planul inițial de călătorie al pasagerului, precum și, dacă **este relevant**,

Amendamentul

(a) rambursarea prețului zborului în termen de șapte zile de la solicitarea pasagerului, prin mijloacele prevăzute la articolul 7 alineatul (3), pentru segmentul sau segmentele de călătorie neefectuate și pentru segmentul sau segmentele de călătorie efectuate deja în cazul în care zborul nu mai servește niciunui scop raportat la planul inițial de călătorie al pasagerului, precum și, dacă **e cazul, dacă pasagerul dorește**,

Amendamentul 64

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 8 – alineatul 1 – litera a – liniuța 2

Textul propus de Comisie

un zbor de retur la punctul de plecare inițial, cât mai repede posibil;

Amendamentul

un zbor de retur la punctul de plecare inițial, cât mai repede posibil, **zbor ce trebuie aranjat de operatorul de transportat aerian**;

Justificare

Operatorul de transportat aerian responsabil pentru această situație trebuie să organizeze un astfel de zbor, aceasta nefiind responsabilitatea pasagerilor.

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 8 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Atunci când aleg opțiunea prevăzută la alineatul (1) litera (b), pasagerii, în funcție de disponibilitate, au dreptul la

Amendamentul

(5) Atunci când aleg opțiunea prevăzută la alineatul (1) litera (b), pasagerii, în funcție de disponibilitate, au dreptul la

redirecționare prin intermediul altui transportator aerian sau printr-un alt mod de transport, dacă operatorul de transport aerian nu poate transporta pasagerii prin propriile sale servicii și suficient de rapid pentru a ajunge la destinația finală în maximum **12** ore de la ora de sosire programată. Fără a aduce atingere articolului 22 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, celălalt transportator aerian sau operator de transport nu percepe de la transportatorul contractant un preț care să depășească prețul mediu plătit de propriii pasageri pentru servicii echivalente în cursul ultimelor trei luni.

redirecționare prin intermediul altui transportator aerian sau printr-un alt mod de transport, dacă operatorul de transport aerian nu poate transporta pasagerii prin propriile sale servicii și suficient de rapid pentru a ajunge la destinația finală în maximum **trei** ore de la ora de sosire programată. Fără a aduce atingere articolului 22 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, celălalt transportator aerian sau operator de transport nu percepe de la transportatorul contractant un preț care să depășească prețul mediu plătit de propriii pasageri pentru servicii echivalente în cursul ultimelor trei luni.

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera aa (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) Alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În plus, pasagerii au dreptul la două apeluri telefonice gratuite sau de a trimite gratuit mesaje prin fax sau e-mail.”

Justificare

Se revizuieste articolul 9 alineatul (2) inițial, care nu a fost inclus în versiunea revizuită și în care se menționa și „telexul”. Acesta este însă învechit în zilele noastre și, prin urmare, irelevant.

Amendamentul 67

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Dacă operatorul de transport aerian poate dovedi că anularea, întârzierea sau schimbarea de program este cauzată de circumstanțe extraordinare și că anularea, întârzierea sau schimbarea de program nu ar fi putut să fie evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile, acesta poate limita costul total al cazării furnizate în conformitate cu alineatul (1) litera (b) la **100** EUR pe noapte și per pasager și la o durată maximă de **3** nopți de cazare. Dacă alege să aplice această limitare, operatorul de transport aerian trebuie să furnizeze pasagerilor informații despre cazarea disponibilă după aceste **trei** nopți, în plus față de obligațiile permanente de informare prevăzute la articolul 14.

Amendamentul

(4) Dacă operatorul de transport aerian poate dovedi că anularea, întârzierea sau schimbarea de program este cauzată de circumstanțe extraordinare și că anularea, întârzierea sau schimbarea de program nu ar fi putut să fie evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile, acesta poate limita costul total al cazării furnizate în conformitate cu alineatul (1) litera (b) la **175** EUR pe noapte și per pasager și la o durată maximă de **cinci** nopți de cazare. Dacă alege să aplice această limitare, operatorul de transport aerian trebuie să furnizeze pasagerilor informații despre cazarea disponibilă după aceste **cinci** nopți, în plus față de obligațiile permanente de informare prevăzute la articolul 14.

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) *Obligația de a oferi cazare în temeiul alineatului (1) litera (b) nu se aplică în cazul în care zborul în cauză este de maximum 250 km și este programat să fie operat de o aeronavă cu o capacitate maximă de 80 de locuri (cu excepția zborurilor de legătură). Cu toate acestea, operatorul de transport aerian trebuie să furnizeze pasagerilor informații despre cazările disponibile dacă decide să aplice această excepție.*

Amendamentul

eliminat

Justificare

Nu este clar de ce în acest caz contează distanța sau dimensiunea aeronavei. Pasagerii nu au nicio influență asupra dimensiunii aeronavei. Chiar și un zbor scurt se poate termina în timpul nopții. Pasagerii nu trebuie să fie din această cauză în situația de a-și petrece noaptea

pe o bancă.

Amendamentul 69

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) În cazul în care optează pentru rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) **în timp ce se află la aeroportul de plecare în călătoria sa** sau optează pentru redirecționarea la o dată ulterioară în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (c), pasagerul nu are alte drepturi la asistență în temeiul articolului 9 alineatul (1) în ceea ce privește zborul relevant.

Amendamentul

(6) În cazul în care optează pentru rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) sau optează pentru redirecționarea la o dată ulterioară în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (c), pasagerul nu are alte drepturi la asistență în temeiul articolului 9 alineatul (1) în ceea ce privește zborul relevant. **În cazul în care, ca urmare a acestei decizii, pasagerii demonstrează că au avut de suportat cheltuieli pentru călătoria înspre și dinspre aeroport, aceștia primesc despăgubire pentru toate cheltuielile suportate pentru deplasarea la aeroport în vederea efectuării călătoriei pe care nu au mai făcut-o.**

Justificare

Sunt incluse costurile călătoriei tur și retur cu autobuzul, trenul și taxiul, precum și costul parcurii în parcare aeroportului, deoarece pentru acestea se pot aduce dovezi.

Amendamentul 70

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 9 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 9 – alineatul 7 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7) Un operator de transport aerian poate întrerupe sau anula acordarea de asistență numai în cazul în care demersurile de a oferi și de a acorda

asistență ar întârzia în mod evident și mai mult decolarea.

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 11

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 11 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Operatorul de transport aerian nu aplică limitările prevăzute la articolul 9 alineatele (4) și (5) dacă pasagerul este o persoană cu mobilitate redusă sau un însoțitor al acesteia, un copil neînsoțit, o femeie însărcinată sau o persoană care are nevoie de asistență medicală specifică, **cu condiția ca transportatorul aerian sau agentul acestuia sau organizatorul să fie notificat cu privire la nevoile de asistență ale persoanei respective cu cel puțin 48 de ore înainte de ora programată de plecare a zborului. O astfel de notificare este considerată valabilă pentru întreaga călătorie, inclusiv pentru călătoria retur, dacă ambele călătorii au fost contractate cu același transportator aerian.**

Amendamentul

(3) Operatorul de transport aerian nu aplică limitările prevăzute la articolul 9 alineatele (4) și (5) dacă pasagerul este o persoană cu mobilitate redusă sau un însoțitor al acesteia, un copil neînsoțit, o femeie însărcinată sau o persoană care are nevoie de asistență medicală specifică.

Justificare

Notificarea nu trebuie să joace niciun rol, deoarece aceste categorii de persoane trebuie întotdeauna să fie protejate în mod deosebit.

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 11 a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

La articolul 12, alineatul (2) se modifică după cum urmează:

„Prezentul regulament se aplică indiferent de orice altă despăgubire la care au dreptul pasagerii. Compensația acordată în temeiul prezentului regulament nu poate fi acordată în contul unei astfel de despăgubiri.”

Justificare

În regulamentul inițial erau prevăzute mai multe posibilități de compensare, fapt care trebuie eliminat. O cauză legată de această chestiune se află în prezent pe rolul Curții de Justiție (nr. de referință X ZR/111/12).

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 12

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 13

Textul propus de Comisie

În cazurile în care un operator de transport aerian plătește compensații sau îndeplinește celelalte obligații care îi revin în temeiul prezentului regulament, nicio dispoziție a prezentului regulament sau a legislației naționale nu poate fi interpretată ca limitând dreptul său de a **solicita reparații** pentru costurile suportate în temeiul prezentului regulament de la terții care au contribuit la evenimentul care a declanșat dreptul la despăgubiri sau alte obligații.

Amendamentul

În cazurile în care un operator de transport aerian plătește compensații sau îndeplinește celelalte obligații care îi revin în temeiul prezentului regulament, nicio dispoziție a prezentului regulament sau a legislației naționale **sau a condițiilor contractuale generale** nu poate fi interpretată ca limitând dreptul său de a **primi despăgubiri** pentru costurile suportate în temeiul prezentului regulament de la terții care au contribuit la evenimentul care a declanșat dreptul la despăgubiri sau alte obligații.

Amendamentul 74

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul -1 (nou)

Înainte de alineatul (1) se inserează următorul alineat:

„(-1) Operatorii de transport aerian asigură, în toate aeroporturile în care operează, prezența unor persoane de contact sau a unor terți desemnați ca agenți ai operatorilor în cauză, care să ofere pasagerilor informațiile necesare cu privire la drepturile lor, inclusiv cu privire la procedurile de reclamație, care să le ofere asistență și care să ia măsuri imediate în cazul întreruperii zborului sau al pierderii ori întârzierii bagajelor.”

Amendamentul 75

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 2

(2) Operatorul de transport aerian care refuză îmbarcarea sau anulează un zbor prezintă fiecărui pasager afectat un înscris care conține regulile pentru compensare și asistență în conformitate cu prezentul regulament, inclusiv informații cu privire la eventualele limitări în conformitate cu articolul 9 alineatele (4) și (5). De asemenea, el prezintă un înscris echivalent fiecărui pasager afectat de o întârziere sau de o schimbare a orarului de cel puțin două ore. Datele de contact ale organismelor competente de tratare a plângerilor desemnate în conformitate cu articolul 16a trebuie transmise pasagerilor tot în formă scrisă.

(2) Operatorul de transport aerian care refuză îmbarcarea sau anulează un zbor prezintă **imediat** fiecărui pasager afectat un înscris care conține regulile pentru compensare și asistență în conformitate cu prezentul regulament, inclusiv informații cu privire la eventualele limitări în conformitate cu articolul 9 alineatele (4) și (5), **precum și o trimitere clară la termenul prevăzut la articolul 16a alineatul (2) pentru solicitarea despăgubirii**. De asemenea, el prezintă un înscris echivalent fiecărui pasager afectat de o întârziere sau de o schimbare a orarului de cel puțin două ore. Datele de contact ale organismelor competente de tratare a plângerilor **și ale organismelor naționale de aplicare (ONA)** desemnate în conformitate cu articolul 16a trebuie transmise pasagerilor tot în formă scrisă.

Amendamentul 76

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) În caz de anulare sau de întârziere la plecare, pasagerii vor fi informați de către operatorul de transport aerian asupra situației cât mai curând posibil și, în orice caz, nu mai târziu de **30 de minute după** ora de plecare prevăzută, precum și asupra orelor de plecare, de îndată ce aceste informații sunt disponibile, **cu condiția ca transportatorul aerian să fi primit datele de contact ale pasagerului în conformitate cu alineatele (6) și (7) în cazul în care biletul a fost achiziționat de la un intermediar.**

Amendamentul

(5) În caz de anulare sau de întârziere la plecare, pasagerii vor fi informați de către operatorul de transport aerian asupra situației cât mai curând posibil și, în orice caz, nu mai târziu de ora de plecare prevăzută, precum și asupra orelor de plecare, de îndată ce aceste informații sunt disponibile.

Justificare

În cazul în care pasagerii sunt informați abia la 30 de minute după ora de plecare prevăzută, acești vor fi stat deja de o oră (Boarding time) la poarta de îmbarcare fără să cunoască aceste aspecte. Informațiile trebuie să ajungă la aceștia înainte. Pasagerii trebuie să fie informați la fața locului, nu prin datele de contact. Nu toți pasagerii furnizează datele de contact - nu sunt obligați să facă acest lucru. În plus, unii dintre pasageri vor fi închis deja telefoanele mobile, poate pentru că procesul de îmbarcare a început deja.

Amendamentul 77

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 14 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) În cazul în care pasagerul nu achiziționează un bilet direct de la operatorul de transport aerian, ci de la un intermediar stabilit în Uniune, acest

Amendamentul

(6) În cazul în care pasagerul nu achiziționează un bilet direct de la operatorul de transport aerian, ci de la un intermediar stabilit în Uniune, acest

intermediar furnizează transportatorului aerian datele de contact ale pasagerului, cu condiția ca pasagerul să-și fi dat autorizarea scrisă în acest sens. Această autorizare poate fi acordată numai pe baza alegerii clientului. Transportatorul aerian poate utiliza aceste date de contact exclusiv pentru îndeplinirea obligației de informare în temeiul prezentului **articol** și nu în scopuri comerciale, având obligația să șteargă datele de contact în termen de **72 de ore de** la finalizarea contractului de transport. Prelucrarea, accesarea și stocarea acestor date se realizează în conformitate cu Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date.

intermediar furnizează transportatorului aerian datele de contact ale pasagerului, cu condiția ca pasagerul să-și fi dat autorizarea scrisă în acest sens. Această autorizare poate fi acordată numai pe baza alegerii clientului. Transportatorul aerian poate utiliza aceste date de contact exclusiv pentru îndeplinirea obligației de informare în temeiul prezentului **regulament** și nu în scopuri comerciale, având obligația să șteargă datele de contact în termen de **7 zile** de la finalizarea contractului de transport. Prelucrarea, accesarea și stocarea acestor date se realizează în conformitate cu Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date.

Amendamentul 78

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 a – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) În momentul rezervării, transportatorii aerieni trebuie să ofere pasagerilor informații referitoare la procesele de tratare a reclamațiilor și plângerilor cu privire la drepturile prevăzute în prezentul regulament, precum și la adresele de contact relevante, la care pasagerii pot depune reclamațiile și plângerile, inclusiv prin mijloace electronice. Transportatorul aerian trebuie, de asemenea, să informeze pasagerii cu privire la organismul sau organismele competente pentru tratarea plângerilor pasagerilor.

Amendamentul

(1) În momentul rezervării, transportatorii aerieni trebuie să ofere pasagerilor informații referitoare la procesele de tratare a reclamațiilor și plângerilor cu privire la drepturile prevăzute în prezentul regulament, precum și la adresele de contact relevante, la care pasagerii pot depune reclamațiile și plângerile, inclusiv prin mijloace electronice. Transportatorul aerian trebuie, de asemenea, să informeze pasagerii cu privire la organismul sau organismele competente pentru tratarea plângerilor pasagerilor **și la termenul prevăzut la articolul 16a alineatul (2) pentru solicitarea despăgubirii.**

Amendamentul 79

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

În cazul în care un pasager dorește să adreseze transportatorului aerian o reclamație **cu privire la drepturile ce îi revin în temeiul prezentului** regulament, acesta **trebuie să depună reclamația** în termen de **trei** luni de la data la care zborul **a fost efectuat sau a fost programat a fi efectuat**. În termen de **7 zile** de la data primirii reclamației, transportatorul **trebuie să confirme** pasagerului primirea acesteia. În termen de două luni de la data primirii reclamației, **transportatorul trebuie să transmită pasagerului un răspuns complet**.

Amendamentul

În cazul în care un pasager dorește să adreseze transportatorului aerian o **solicitare de despăgubire sau o** reclamație **legată de drepturile prevăzute de prezentul** regulament, acesta **face acest demers** în **scris sau în format electronic** în termen de **6** luni de la data la care **era programat** zborul. În **cazul uneia dintre situațiile menționate la articolele 4, 5 și 6,** **operatorul de transport aerian informează imediat pasagerii cu privire la adresa disponibilă pentru depunerea reclamațiilor și cu privire la faptul că reclamațiile trebuie depuse în scris** în termen de **șase luni**. În termen de **7 zile** de la data primirii **solicitării de despăgubire sau a** reclamației, transportatorul **confirmă** pasagerului primirea acesteia. **Transportatorul are obligația de a transmite pasagerului un răspuns complet** în termen de două luni de la data primirii reclamației.

Amendamentul 80

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 a – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Solicitarea în temeiul dreptului civil se prescrie dacă nu se face în instanță în termen de 2 ani de la data de la care este justificată. Statele membre se asigură că părțile care aleg să soluționeze un litigiu prin proceduri la organismele naționale

de punere în aplicare sau la organismele de soluționare a litigiilor în sensul Directivei 2013/11/UE din 21 mai 2013 al căror rezultat nu este executoriu nu sunt împiedicate să introducă acțiune în justiție în legătură cu același litigiu dacă în timpul procedurilor respective a expirat termenul. Această dispoziție nu aduce atingere dispozițiilor privind limitarea sau prescripția din acordurile internaționale la care statele membre sunt părți.

Justificare

Ar trebui să se aplice norme uniforme în această privință pentru asigurarea unor condiții uniforme și simplificarea situației pentru consumatori. Conținutul acestui alineat este identic cu directiva adoptată de curând privind soluționarea alternativă a litigiilor.

Amendamentul 81

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 a – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) În conformitate cu legislația UE și cu legislația națională pertinentă, fiecare stat membru desemnează un organism național sau organismele responsabile pentru soluționarea extrajudiciară a litigiilor între transportatorii aerieni și pasageri, având ca obiect drepturile prevăzute de prezentul regulament.

Amendamentul

(3) În conformitate cu legislația UE și cu legislația națională pertinentă, fiecare stat membru desemnează un organism național sau organismele responsabile pentru soluționarea extrajudiciară a litigiilor între transportatorii aerieni și pasageri (*solicitare de despăgubire*), având ca obiect drepturile prevăzute de prezentul regulament.

Amendamentul 82

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 a – alineatul 5

Textul propus de Comisie

În termen de **7 zile** de la data primirii **plângerii, organismul desemnat trebuie să confirme primirea** acesteia și transmite o copie organismului național de aplicare. Intervalul de timp pentru trimiterea răspunsului final nu **trebuie să depășească trei luni** de la data primirii plângerii. O copie a răspunsului final se transmite, de asemenea, organismului național de aplicare.

Amendamentul

Organismul desemnat are obligația de a confirma primirea plângerii în termen de **7 zile** de la data primirii acesteia și **de a** transmite o copie organismului național de aplicare. Intervalul de timp pentru trimiterea răspunsului final nu **depășește 90 de zile** de la data primirii plângerii. O copie a răspunsului final se transmite, de asemenea, organismului național de aplicare.

Justificare

S-ar introduce astfel o reglementare după modelul Directivei 2013/11/UE privind soluționarea alternativă a litigiilor care permite, desigur, extinderea termenului de 90 de zile, dar numai în cazuri excepționale extrem de complexe, și anume în cazurile care prezintă dificultăți tehnice extreme și care, prin urmare, necesită efectuarea unor calcule dificile, de exemplu în cazul litigiilor privind asigurările de viață, sau care necesită avize din partea unor experți. În cazul de față nu va fi necesar niciunul dintre demersurile menționate anterior.

Amendamentul 83

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 a - alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Organismele naționale de punere în aplicare menționate anterior nu aduc atingere dreptului pasagerilor de a introduce o acțiune pe lângă o instanță civilă.

Amendamentul 84

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 b – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează cazurile în care apar diferențe în implementarea și aplicarea dispozițiilor prezentului regulament, în special cu privire la interpretarea unor circumstanțe **excepționale** și clarifică dispozițiile acestuia pentru a promova o abordare comună. În acest scop, Comisia poate adopta o recomandare după consultarea comitetului menționat la articolul 16c.

Amendamentul

(4) La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează cazurile în care apar diferențe în implementarea și aplicarea dispozițiilor prezentului regulament, în special cu privire la interpretarea unor circumstanțe **extraordinare** și clarifică dispozițiile acestuia **printr-un act delegat prin care să se completeze în mod corespunzător anexa I** pentru a promova o abordare comună. În acest scop, Comisia poate adopta o recomandare după consultarea comitetului menționat la articolul 16c.

Justificare

În acest caz, procedura trebuie să aibă loc prin intermediul unui act delegat. Lista nu este însă exhaustivă. Urmările pentru consumatori/pasageri sunt importante.

Amendamentul 85

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 15 a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 16 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„Articolul 16d

Exercitarea delegării de competențe

(1) Comisia are competența de a adopta acte delegate, cu respectarea condițiilor stabilite la prezentul articol.

(2) Delegarea de competențe menționată la articolul 2 litera (m) este conferită Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată, începând de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 2 litera (m) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul

European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare publicării sale în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară, menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 2 litera (m) intră în vigoare numai dacă Parlamentul European sau Consiliul nu formulează obiecții în termen de două luni de la data la care le-a fost notificat actul respectiv sau dacă, înaintea expirării acestui termen, Parlamentul European și Consiliul informează Comisia că nu vor formula obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

Amendamentul 86

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 1

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 3 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Transportatorul aerian comunitar trebuie să furnizeze pasagerilor, la aeroport, un formular de reclamație cu privire la bagaje deteriorate sau întârziate, care să poată fi depus imediat. Un astfel de formular de reclamație, care poate lua forma unui raport PIR, trebuie acceptat de către transportatorul aerian la aeroport ca o reclamație în temeiul articolului 31 alineatul (2) din Convenția de la Montreal. Această posibilitate nu afectează dreptul

Amendamentul

(2) Transportatorul aerian comunitar trebuie să furnizeze pasagerilor, la aeroport, un formular de reclamație **în toate limbile oficiale din UE** cu privire la bagaje deteriorate sau întârziate, care să poată fi depus imediat. Un astfel de formular de reclamație, care poate lua forma unui raport PIR, trebuie acceptat de către transportatorul aerian la aeroport ca o reclamație în temeiul articolului 31 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.

pasagerului de a înainta o plângere prin intermediul altor mijloace, în termenele limită indicate în Convenția de la Montreal.

Această posibilitate nu afectează dreptul pasagerului de a înainta o plângere prin intermediul altor mijloace, în termenele limită indicate în Convenția de la Montreal.

Amendamentul 87

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 5 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), **o plată anticipată** în caz de deces nu trebuie să fie mai mică **decât echivalentul în euro a 18 096 D.S.T.** pentru fiecare pasager. Comisia este împuternicită, prin intermediul unui act delegat în conformitate cu articolul 6c, să adapteze această sumă în funcție de decizia Organizației Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal. Orice adaptare a sumei menționate anterior modifică, de asemenea, suma corespunzătoare din anexă.

Amendamentul

(2) Fără a aduce atingere **dispozițiilor** alineatului (1), în caz de deces, **plata anticipată** nu trebuie să fie mai mică **de 20 000 EUR** pentru fiecare pasager. Comisia este împuternicită, prin intermediul unui act delegat în conformitate cu articolul 6c, să adapteze această sumă în funcție de decizia Organizației Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal. Orice adaptare a sumei menționate anterior modifică, de asemenea, suma corespunzătoare din anexă.

Amendamentul 88

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Articolul 6 d – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) **Deși** transportatorii aerieni **au libertatea comercială deplină de a stabili condițiile în care pot fi transportate bagajele, ei trebuie să indice în mod clar, în momentul rezervării** și la ghișeele de check-in (inclusiv la automatele de check-in), limita maximă a bagajelor permise în cabină și în cala aeronavei pentru fiecare

Amendamentul

(1) Transportatorii aerieni **indică** în mod clar, **la începutul procesului de rezervare** și la ghișeele de check-in (inclusiv la automatele de check-in), limita maximă a bagajelor permise în cabină și în cala aeronavei pentru fiecare dintre zborurile incluse în rezervarea pasagerului, precum și restricțiile privind numărul de bagaje

dintre zborurile incluse în rezervarea pasagerului, precum și restricțiile privind numărul de bagaje permise în această limită. Dacă se percep costuri suplimentare pentru transportul bagajelor, transportatorii aerieni **trebuie să precizeze** în momentul **rezervării** care sunt aceste costuri și, **la cerere**, în aeroport.

permise în această limită. Dacă se percep costuri suplimentare pentru transportul bagajelor, transportatorii aerieni **precizează** în momentul **începerii fiecărui proces de rezervare** care sunt aceste costuri și în aeroport.

Taxele suplimentare trebuie comunicate clar și transparent și trebuie să poată fi plătite în momentul rezervării efective a călătoriei indiferent de modalitatea de rezervare. Această obligație este valabilă și pentru operatorii care oferă servicii de zbor în numele operatorilor de transport aerian. Taxele suplimentare fac parte din prețul total al biletului de zbor.

Prezentul alineat nu aduce atingere articolului 8 alineatul (2) și articolului 22 din Directiva 2011/83/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011 privind drepturile consumatorilor.

Justificare

Așa cum s-a stipulat deja în Regulamentul 1008/2008, se subliniază și cu această ocazie obligația referitoare la transparența prețurilor la începutul procesului de rezervare.

Amendamentul 89

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 d – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Dimensiunea bagajului de mână este de cel puțin 55 cm x 40 cm x 20 cm și poate avea o greutate de cel puțin 6 kg.

Justificare

Valorile menționate sunt valorile minime ale operatorilor de transport aerian care își desfășoară activitatea în prezent. Prin aceste valori minime se dorește să se evite

introducerea viitoare a unor taxe suplimentare pentru bagajul de mână de la o anumită dimensiune minimă.

Amendamentul 90

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 d – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) În cazul în care bagajul de mână este mutat în cală la urcarea în aeronavă sau înainte de pornirea aeronavei, acesta trebuie înmânat pasagerului ca bagaj de mână în momentul părăsirii aeronavei.

Amendamentul 91

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 d – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

La articolul 6d, se introduce următorul alineat (1a):

„(3a) Pe lângă volumul maxim admis ca bagaj de mână, pasagerilor li se permite să transporte în cabină, fără costuri suplimentare, obiecte de uz personal esențiale, inclusiv cumpărăturile din aeroport, cu o greutate maximă de 5kg. Transportatorul aerian poate să transporte articolele menționate anterior în cala aeronavei în cazul în care circumstanțe extraordinare legate de motive de siguranță și de caracteristicile specifice ale aeronavei împiedică transportul în cabină. În astfel de cazuri nu se aplică taxe suplimentare.”

Justificare

Pentru a prevedea limita maximă permisă a bagajelor de mână, ar trebui stabilit un standard în ceea ce privește volumul și greutatea, pentru a clarifica, la un nivel minim, situația pentru pasagerii care folosesc transportul aerian (a se vedea amendamentul 73 deșus de raportor); în orice caz, pentru obiectele de uz personal ar trebui stabilită o limită maximă în ceea ce privește greutatea.

Amendamentul 92

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 e – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Un transportator aerian comunitar **trebuie** să permită unui pasager să transporte un instrument muzical în cabina pasagerilor, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a specificațiilor tehnice și a constrângerilor specifice aeronavei în cauză. Instrumentele muzicale sunt acceptate la transportul în cabină cu condiția ca ele să poată fi depozitate în condiții de siguranță în compartimentul de bagaje de mână sau sub un scaun pentru pasager. Un transportator aerian poate decide, de asemenea, dacă un instrument muzical este inclus în limita pentru bagajul de mână și nu va fi transportat ca bagaj de mână suplimentar.

Amendamentul

(1) Un transportator aerian comunitar **poate** să permită unui pasager să transporte un instrument muzical în cabina pasagerilor, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a specificațiilor tehnice și a constrângerilor specifice aeronavei în cauză. Instrumentele muzicale sunt acceptate la transportul în cabină cu condiția ca ele să poată fi depozitate în condiții de siguranță în compartimentul de bagaje de mână sau sub un scaun pentru pasager. Un transportator aerian poate decide, de asemenea, dacă un instrument muzical este inclus în limita pentru bagajul de mână și nu va fi transportat ca bagaj de mână suplimentar.

Amendamentul 93

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Articolul 6 e – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) În cazul în care un instrument muzical este prea mare pentru a fi depozitat în condiții de siguranță în compartimentul de

Amendamentul

(2) În cazul în care un instrument muzical este prea mare pentru a fi depozitat în condiții de siguranță în compartimentul de

bagaje de mână sau sub un scaun pentru pasager, transportatorul aerian poate solicita plata *unei a doua taxe*, dacă astfel de instrumente muzicale sunt transportate ca bagaje de mână pe un al doilea scaun. Dacă se plătește un al doilea loc pentru instrumentul muzical, transportatorul aerian trebuie să depună toate eforturile rezonabile pentru ca instrumentul să fie așezat pe scaunul de lângă locul pasagerului. Dacă este posibil și dacă se solicită acest lucru, instrumentele muzicale trebuie transportate într-o parte încălzită a călei aeronavei, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a constrângerilor de spațiu și a specificațiilor tehnice ale aeronavei în cauză. Un transportator aerian trebuie să indice în mod clar, în termenii și condițiile sale, modul de transportare a instrumentelor muzicale și care sunt costurile aplicabile.

bagaje de mână sau sub un scaun pentru pasager, transportatorul aerian poate solicita plata *unui al doilea bilet, care trebuie să fie scutit de taxele de aeroport aplicabile*, dacă astfel de instrumente muzicale sunt transportate ca bagaje de mână pe un al doilea scaun. Dacă se plătește un al doilea loc pentru instrumentul muzical, transportatorul aerian trebuie să depună toate eforturile rezonabile pentru ca instrumentul să fie așezat pe scaunul de lângă locul pasagerului. Dacă este posibil și dacă se solicită acest lucru, instrumentele muzicale trebuie transportate într-o parte încălzită a călei aeronavei, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a constrângerilor de spațiu și a specificațiilor tehnice ale aeronavei în cauză. ***Operatorii de transport aerian ar trebui să pună etichete pe astfel de instrumente pentru a se asigura că acestea sunt manipulate cu grija corespunzătoare.*** Un transportator aerian trebuie să indice în mod clar, în termenii și condițiile sale, modul de transportare a instrumentelor muzicale și care sunt costurile aplicabile.

Justificare

Dacă trebuie cumpărat un loc suplimentar pentru un instrument, acesta trebuie scutit de taxele aplicabile, în orice caz însă cel puțin de taxele de aeroport.

Amendamentul 94

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Amendamentul

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. ***Acesta se aplică pentru toate zborurile și călătoriile cu ora de începere de la 00.00 a zilei respective.***

Amendamentul 95

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Următoarele situații sunt considerate extraordinare:

Amendamentul

(1) Următoarele situații sunt **în mod obligatoriu** considerate **întotdeauna** extraordinare:

Amendamentul 96

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 1 – o serie de puncte

Textul propus de Comisie

Amendamentul

iii.

i.

iv.

ii.

v.

vi.

vii.

Justificare

Ordinea trebuie să fie stabilită în funcție de importanța cauzelor.

Amendamentul 97

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – alineatul 1 – punctul ii

Textul propus de Comisie

(ii) probleme tehnice care nu sunt inerente

Amendamentul

(ii) probleme tehnice care nu sunt inerente

funcționării normale a aeronavelor, cum ar fi identificarea unei defecțiuni în timpul operațiunii de zbor în cauză, care împiedică continuarea normală a funcționării **sau** un defect de fabricație ascuns descoperit de către producător sau de o autoritate competentă, care afectează siguranța zborului;

funcționării normale a aeronavelor, cum ar fi identificarea unei defecțiuni în timpul operațiunii de zbor în cauză, care împiedică continuarea normală a funcționării **și** un defect de fabricație ascuns descoperit de către producător sau de o autoritate competentă, care afectează siguranța zborului;

Amendamentul 98

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 1 – subpunctul iia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iia) război, disensiuni politice și revolte care fac imposibilă operarea în condiții de siguranță a zborului;

Amendamentul 99

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 1 – subpunctul iii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

riscuri de securitate, acte de sabotaj sau terorism care fac imposibilă operarea în condiții de siguranță a zborului;

război, conflicte, instabilitate politică, riscuri de securitate, acte de sabotaj sau terorism care fac imposibilă operarea în condiții de siguranță a zborului;

Amendamentul 100

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – alineatul 1 – punctul iv

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iv) riscuri medicale **care pun în pericol viața sau urgențe** medicale care necesită întreruperea sau devierea zborului în cauză;

(iv) riscuri medicale **sau urgențe** medicale care necesită întreruperea sau devierea zborului în cauză;

Justificare

Nu este clar cine ar trebui să stabilească dacă un risc medical pune viața în pericol.

Amendamentul 101

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 1 – subpunctul *via* (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(via) coliziunea cu păsări;

Amendamentul 102

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – alineatul 1 – punctul *vii*

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(vii) conflicte de muncă la **operatorul de transport aerian sau la** furnizori de servicii esențiale, cum ar fi aeroporturile și furnizorii de servicii de navigație aeriană.

(vii) conflicte de muncă la furnizori de servicii esențiale, cum ar fi aeroporturile și furnizorii de servicii de navigație aeriană.

Amendamentul 103

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 1 – subpunctul *viia* (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(vii) întreruperea oficială a emisiei radar în spațiul aerian în cauză și închiderea unui aeroport de către organismul de administrare a aeroportului respectiv.

Amendamentul 104

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 2 – subpunctul i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

probleme tehnice ***inerente funcționării normale a aeronavelor, cum ar fi o problemă identificată în timpul întreținerii de rutină sau în timpul controlului dinaintea zborului sau care derivă din efectuarea incorectă a întreținerii de rutină sau controlului dinaintea zborului; și***

probleme tehnice ***care nu trebuie considerate extraordinare în sensul punctului 1 subpunctul (ii);***

Justificare

Problemele tehnice țin, fără excepție, de responsabilitatea operatorilor de transport aerian și niciodată de responsabilitatea pasagerilor. Cu excepția cazului în care problemele tehnice sunt ne semnificative pentru funcționarea normală a aeronavelor și rezultă dintr-un defect de fabricație ascuns, acestea nu ar trebui să fie trecute cu vederea.

Amendamentul 105

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 2 – subpunctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

indisponibilitatea echipajului de comandă sau a echipajului de cabină ***(cu excepția***

indisponibilitatea echipajului de comandă sau a echipajului de cabină;

cazului în care este cauzată de conflicte de muncă).

Justificare

Acesta este unul dintre riscurile pe care operatorul de transport aerian trebuie să și le asume. În caz de boală, de exemplu, operatorul de transport aerian trebuie să înlocuiască în timp util membrii indisponibili ai echipajului sau să se bazeze pe echipajul de rezervă.

Amendamentul 106

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 2 – subpunctul iia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iia) condiții meteorologice severe, cu excepția cazului în care spațiul aerian sau aeroportul în cauză a fost în mod oficial închis de către organismul de administrare a aeroportului;

Justificare

Decizia de a rămâne la sol, aparent din cauza condițiilor meteorologice, este deseori luată chiar de operatorii de transport aerian. Acest lucru nu înseamnă neapărat că vremea este atât de nefavorabilă încât să le afecteze opțiunile de zbor.

Amendamentul 107

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 2 – subpunctul iib (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iib) venirea iernii, având în vedere faptul că aeronavele trebuie să fie menținute operaționale;

Amendamentul 108

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 2 – subpunctul iic (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iic) orice întârziere cauzată de incidente care afectează un zbor precedent;

Justificare

În astfel de cazuri, operatorii de transport aerian dispun de suficient timp până la următorul zbor pentru a înlocui zborul în cauză și pentru a găsi un echipaj. Nu există nicio legătură vizibilă în timp și spațiu cu următorul zbor. Acest lucru se aplică și în caz de sabotare a unui zbor precedent, de incidente medicale, de închidere timpurie a spațiului aerian etc.

Amendamentul 109

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 2 – subpunctul iid (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iid) eliminarea din cală a bagajelor fără proprietar;

Justificare

Astfel de cazuri trebuie să fi fost cauzate de o eroare de siguranță, dar pasagerii nu ar trebui să suporte consecințele pentru aceasta. Totuși, operatorii de transport aerian au libertatea de a solicita despăgubiri de la agențiile responsabile.

Amendamentul 110

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 2 – subpunctul iie (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iie) motor înghețat, lipsa unor agenți de degivrare;

Justificare

Degivrarea trebuie să fie posibilă la nevoie. Aeroporturile trebuie să dețină stocuri suficiente de agenți de degivrare, chiar și în situația unor condiții meteorologice nefavorabile prelungite și trebuie să suporte riscurile generate de acest lucru. În astfel de cazuri, operatorii de transport aerian pot solicita despăgubiri.

Amendamentul 111

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 2 – subpunctul iif (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iif) deteriorarea la sol a aeronavei de către un terț cu puțin timp înainte de ora de plecare prevăzută;

Justificare

Într-un astfel de caz, operatorul de transport aerian poate solicita despăgubiri din partea terțului. Cu toate acestea, este inacceptabil ca pasagerii, care nu pot lua nicio măsură, să fie lipsiți de drepturi.

Amendamentul 112

Propunere de regulament

Anexa 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004

Anexa 1 – punctul 2 – subpunctul iig (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iig) conflicte de muncă la operatorul de transport aerian.

Justificare

Conflictele de muncă la operatorul de transport aerian pot fi ținute sub control și pot fi evitate. Prin urmare, conflictele de muncă nu pot fi considerate drept circumstanțe extraordinare în sensul prezentului regulament. Situația nu este aceeași în cazul conflictelor de muncă la alte societăți.

Amendamentul 113

Propunere de regulament

Anexa 2 – alineatul 2

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Anexa 2 – titlul 2

Textul propus de Comisie

Nu există nicio limită financiară în ceea ce privește răspunderea pentru vătămarea corporală sau decesul pasagerilor, provocat de un accident al aeronavei sau în timpul oricărei operațiuni de îmbarcare și debarcare. Pentru daune de până la **113 100 D.S.T. (echivalentul aproximativ al sumei în moneda națională)**, transportatorul nu poate exclude sau limita răspunderea. Peste această sumă, transportatorul aerian nu este răspunzător dacă se dovedește că nu a fost neglijent sau altminteri vinovat sau că prejudiciul a fost datorat exclusiv neglijenței sau vinei unui terț.

Amendamentul

Nu există nicio limită financiară în ceea ce privește răspunderea pentru vătămarea corporală sau decesul pasagerilor, provocat de un accident al aeronavei sau în timpul oricărei operațiuni de îmbarcare și debarcare. Pentru daune de până la **130 000 EUR**, transportatorul nu poate exclude sau limita răspunderea. Peste această sumă, transportatorul aerian nu este răspunzător dacă se dovedește că nu a fost neglijent sau altminteri vinovat sau că prejudiciul a fost datorat exclusiv neglijenței sau vinei unui terț.

Justificare

Acesta este un regulament al UE. Nu trebuie folosită în mod obligatoriu D.S.T. ca unitate monetară. Pentru consumatori, sumele în euro rotunjite pot fi cel mai ușor de înțeles. Valoarea poate fi ajustată prin acte delegate.

Amendamentul 114

Propunere de regulament

Anexa 2 – alineatul 3

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Anexa 2 – titlul 3

Textul propus de Comisie

În cazul decesului sau al vătămării

Amendamentul

În cazul decesului sau al vătămării

pasagerului, operatorul de transport aerian trebuie să facă o plată anticipată, pentru acoperirea necesităților economice imediate, în termen de 15 zile de la identificarea persoanei îndreptățite la despăgubiri. În **cazul decesului, această plată** anticipată nu **va fi** mai mică de **18 096 D.S.T. (echivalentul sumei în monedă națională)**.

pasagerului, operatorul de transport aerian trebuie să facă o plată anticipată, pentru acoperirea necesităților economice imediate, în termen de 15 zile de la identificarea persoanei îndreptățite la despăgubiri. În **caz de deces, plata** anticipată nu **este** mai mică de **21 000 EUR**.

Justificare

Acesta este un regulament al UE. Nu trebuie folosită în mod obligatoriu D.S.T. ca unitate monetară. Pentru consumatori, sumele în euro rotunjite pot fi cel mai ușor de înțeles. Valoarea poate fi ajustată prin acte delegate.

Amendamentul 115

Propunere de regulament

Anexa 2 – alineatul 4

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Anexa 2 – titlul 4

Textul propus de Comisie

În cazul întârzierii pasagerilor, transportatorul aerian este răspunzător pentru daunele survenite, cu excepția cazurilor în care acesta a luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru evitarea daunei sau i-a fost imposibil să ia aceste măsuri. Răspunderea pentru întârzierea pasagerilor este limitată la **4 694 D.S.T. (echivalentul sumei în monedă națională)**.

Amendamentul

În cazul întârzierii pasagerilor, transportatorul aerian este răspunzător pentru daunele survenite, cu excepția cazurilor în care acesta a luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru evitarea daunei sau i-a fost imposibil să ia aceste măsuri. Răspunderea pentru întârzierea pasagerilor este limitată la **5 200 EUR**.

Justificare

Acesta este un regulament al UE. Nu trebuie folosită în mod obligatoriu D.S.T. ca unitate monetară. Pentru consumatori, sumele în euro rotunjite pot fi cel mai ușor de înțeles. Valoarea poate fi ajustată prin acte delegate.

Amendamentul 116

Propunere de regulament

Anexa 2 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

În cazul pierderii, deteriorării sau întârzierii bagajelor, transportatorul aerian este răspunzător pentru prejudiciile de până la **1 113 D.S.T. (echivalentul aproximativ al sumei în monedă națională)**, limita compensației fiind aplicabilă per pasager, și nu per bagaj înregistrat, cu excepția cazului în care o limită superioară a fost convenită între transportator și pasager printr-o declarație specială de interes. Transportatorul aerian nu este răspunzător pentru bagajele deteriorate sau pierdute dacă dauna sau pierderea este cauzată de o calitate inerentă sau de un defect al bagajelor. Transportatorul aerian nu este răspunzător pentru întârzierea bagajelor dacă a luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru evitarea daunele care rezultă din întârzierea bagajului sau atunci când i-a fost imposibil să ia aceste măsuri. În cazul bagajelor de mână, inclusiv al obiectelor personale, transportatorul aerian este răspunzător numai dacă deteriorarea decurge din vina sa.

Amendamentul

Se consideră că bagajul a fost pierdut după 15 zile. În cazul pierderii, deteriorării sau întârzierii bagajelor, transportatorul aerian este răspunzător pentru prejudiciile de până la **1 300 EUR**, limita compensației fiind aplicabilă per pasager, și nu per bagaj înregistrat, cu excepția cazului în care o limită superioară a fost convenită între transportator și pasager printr-o declarație specială de interes. Transportatorul aerian nu este răspunzător pentru bagajele deteriorate sau pierdute dacă dauna sau pierderea este cauzată de o calitate inerentă sau de un defect al bagajelor. Transportatorul aerian nu este răspunzător pentru întârzierea bagajelor dacă a luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru evitarea daunele care rezultă din întârzierea bagajului sau atunci când i-a fost imposibil să ia aceste măsuri. În cazul bagajelor de mână, inclusiv al obiectelor personale, transportatorul aerian este răspunzător numai dacă deteriorarea decurge din vina sa.

Justificare

Acesta este un regulament al UE. Nu trebuie folosită în mod obligatoriu D.S.T. ca unitate monetară. Pentru consumatori, sumele în euro rotunjite pot fi cel mai ușor de înțeles. Valoarea poate fi ajustată prin acte delegate.

Amendamentul 117

Propunere de regulament

Anexa 2 – alineatul 6

Regulamentul (CE) nr. 2027/97
Anexa 2 – titlul 6

Textul propus de Comisie

Pasagerii pot beneficia de o limită de răspundere mai mare dacă depun o

Amendamentul

Pasagerii pot beneficia de o limită de răspundere mai mare dacă depun o

declarație specială în acest sens cel târziu la momentul prezentării pentru check-in și plătesc o taxă suplimentară, dacă este prevăzut astfel. O astfel de taxă suplimentară se bazează pe un tarif care depinde de costurile suplimentare pe care le presupun transportul și asigurarea bagajului în cauză peste limita răspunderii de **1 131 DST**. Tariful este comunicat pasagerilor, la cerere. Pasagerilor cu handicap și pasagerilor cu mobilitate redusă trebuie să li se ofere în mod sistematic și cu titlu gratuit posibilitatea de a efectua o declarație specială de interes pentru transportarea echipamentului lor de mobilitate.

declarație specială în acest sens cel târziu la momentul prezentării pentru check-in și plătesc o taxă suplimentară, dacă este prevăzut astfel. O astfel de taxă suplimentară se bazează pe un tarif care depinde de costurile suplimentare pe care le presupun transportul și asigurarea bagajului în cauză peste limita răspunderii de **1 150 EUR**. Tariful este comunicat pasagerilor, la cerere. Pasagerilor cu handicap și pasagerilor cu mobilitate redusă trebuie să li se ofere în mod sistematic și cu titlu gratuit posibilitatea de a efectua o declarație specială de interes pentru transportarea echipamentului lor de mobilitate.

Justificare

Acesta este un regulament al UE. Nu trebuie folosită în mod obligatoriu D.S.T. ca unitate monetară. Pentru consumatori, sumele în euro rotunjite pot fi cel mai ușor de înțeles. Valoarea poate fi ajustată prin acte delegate.

Amendamentul 118

Propunere de regulament

Anexa 2 – alineatul 7

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

Anexa 2 – titlul 7

Textul propus de Comisie

Dacă bagajul este deteriorat, predat cu întârziere, pierdut sau distrus, pasagerul trebuie să adreseze cât mai curând posibil o reclamație în scris transportatorului aerian. Se aplică un **termen limită** pentru reclamații de **7 zile** în cazul în care bagajul a fost deteriorat și **de 21 de zile în cazul în care acesta a fost** predat cu întârziere, **în ambele cazuri** termenul decurgând de la data la care bagajul a fost pus la dispoziția pasagerului. Pentru a putea respecta cu ușurință aceste termene limită, transportatorul aerian trebuie să le ofere pasagerilor posibilitatea să completeze un formular de reclamație la aeroport. Un

Amendamentul

Dacă bagajul este deteriorat, predat cu întârziere, pierdut sau distrus, pasagerul trebuie să adreseze cât mai curând posibil o reclamație în scris transportatorului aerian. Se aplică un **termen-limită** pentru reclamații de **28 zile** în cazul în care bagajul a fost deteriorat și predat cu întârziere, termenul decurgând de la data la care bagajul a fost pus la dispoziția pasagerului. Pentru a putea respecta cu ușurință aceste termene limită, transportatorul aerian trebuie să le ofere pasagerilor posibilitatea să completeze un formular de reclamație la aeroport. Un astfel de formular de reclamație, care poate

astfel de formular de reclamație, care poate lua forma unui raport PIR, trebuie **acceptat** de către transportatorul aerian la aeroport ca o reclamație.

lua forma unui raport PIR (***Property Irregularity Report***), trebuie **pus la dispoziție** de către transportatorul aerian la aeroport **în toate limbile oficiale din UE și acceptat** ca o reclamație.

PROCEDURĂ

Titlu	Modificarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 de stabilire a unor norme comune privind compensarea și asistența acordată pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare, a anulării sau a întârzierii prelungite a unui zbor și modificarea Regulamentului (CE) nr. 2027/1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora	
Referințe	COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)	
Comisie competentă în fond Data anunțului în plen	TRAN 16.4.2013	
Aviz emis de către Data anunțului în plen	IMCO 16.4.2013	
Raportor/Raportoare pentru aviz: Data numirii	Hans-Peter Mayer 29.5.2013	
Examinare în comisie	26.9.2013	4.11.2013
Data adoptării	5.11.2013	
Rezultatul votului final	+: 35 -: 0 0: 0	
Membri titulari prezenți la votul final	Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Cornelis de Jong, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Thomas Händel, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Edvard Kožušník, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Emilie Turunen, Barbara Weiler, Kerstin Westphal	
Membri supleanți prezenți la votul final	Raffaele Baldassarre, Regina Bastos, Jürgen Creutzmann, María Irigoyen Pérez, Constance Le Grip, Emma McClarkin, Claudio Morganti, Sylvana Rapti	
Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final	Eva Ortiz Vilella, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid	

PROCEDURĂ

Titlu	Modificarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 de stabilire a unor norme comune privind compensarea și asistența acordată pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare, a anulării sau a întârzierii prelungite a unui zbor și modificarea Regulamentului (CE) nr. 2027/1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora		
Referințe	COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)		
Data prezentării la PE	13.3.2013		
Comisie competentă în fond Data anunțului în plen	TRAN 16.4.2013		
Comisie(i) sesizată(e) pentru avizare Data anunțului în plen	ENVI 16.4.2013	IMCO 16.4.2013	JURI 16.4.2013
Avize care nu au fost emise Data deciziei	ENVI 26.3.2013	JURI 15.4.2013	
Raportor(i) Data numirii	Georges Bach 28.3.2013		
Examinare în comisie	16.9.2013	4.11.2013	
Data adoptării	17.12.2013		
Rezultatul votului final	+: -: 0:	37 3 1	
Membri titulari prezenți la votul final	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle		
Membri supleanți prezenți la votul final	Phil Bennion, Spyros Danellis, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Alfreds Rubiks, Bernadette Vergnaud, Sabine Wils		
Data depunerii	22.1.2014		