

Gazzetta ufficiale C 122 E

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

53° anno
11 maggio 2010

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
III Atti preparatori		
Consiglio		
2010/C 122 E/01	Posizione (UE) n. 4/2010 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 Adottata dal Consiglio l'11 marzo 2010 ⁽¹⁾	1
2010/C 122 E/02	Posizione (UE) n. 5/2010 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 Adottata dal Consiglio l'11 marzo 2010 ⁽¹⁾	19
2010/C 122 E/03	Posizione (UE) n. 6/2010 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai nuovi alimenti, che modifica il regolamento (CE) n. 1331/2008 e che abroga il regolamento (CE) n. 258/97 ed il regolamento (CE) n. 1852/2001 della Commissione Adottata dal Consiglio il 15 marzo 2010 ⁽¹⁾	38

IT

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

III

(Atti preparatori)

CONSIGLIO

POSIZIONE (UE) N. 4/2010 DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004**Adottata dal Consiglio l'11 marzo 2010****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2010/C 122 E/01)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

(1) L'azione dell'Unione nel settore del trasporto con autobus dovrebbe mirare, tra l'altro, a garantire un livello elevato di protezione dei passeggeri, simile a quello offerto da altri modi di trasporto, qualunque sia la loro destinazione. Occorre inoltre tenere in debita considerazione le esigenze relative alla protezione dei consumatori in generale.

⁽¹⁾ Parere del 16 luglio 2009 (GU C 317 del 23.12.2009, pag. 99).

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 23 aprile 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio dell'11 marzo 2010. Posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(2) Dal momento che il passeggero che viaggia con autobus è la parte più debole nel contratto di trasporto, è opportuno garantirgli un livello minimo di protezione.

(3) Le misure dell'Unione volte a migliorare i diritti dei passeggeri nel settore del trasporto con autobus dovrebbero tener conto delle caratteristiche specifiche di tale settore, che è costituito essenzialmente da piccole e medie imprese.

(4) Tenendo conto delle specificità dei servizi regolari specializzati e dei trasporti per conto proprio, questi tipi di trasporto dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento. I servizi regolari specializzati dovrebbero includere servizi riservati al trasporto di persone con disabilità e a mobilità ridotta, il trasporto dei lavoratori tra il domicilio e il luogo di lavoro, il trasporto verso e dagli istituti scolastici per scolari e studenti.

(5) Tenendo conto delle specificità dei servizi regolari urbani, suburbani e regionali, gli Stati membri dovrebbero aver il diritto di escludere tali tipi di trasporto dall'applicazione di una parte significativa del presente regolamento. Per individuare i servizi regolari urbani, suburbani e regionali, gli Stati membri dovrebbero tener conto di criteri quali la distanza, la frequenza dei servizi, il numero di fermate previste, il tipo di autobus, i regimi di emissione dei biglietti, le fluttuazioni del numero di passeggeri tra servizi nelle fasce orarie di punta e nelle fasce orarie di minor traffico, i codici degli autobus e gli orari.

- (6) I passeggeri e, come minimo, le persone verso le quali il passeggero, in virtù delle disposizioni di legge, aveva o avrebbe avuto un'obbligazione alimentare dovrebbero essere tutelati adeguatamente in caso d'incidente derivante dall'utilizzo di autobus, tenendo conto della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità ⁽¹⁾.
- (7) Nella scelta della legislazione nazionale applicabile al risarcimento in caso di decesso o lesioni personali nonché per perdita o danneggiamento del bagaglio dovuti a un incidente derivante dall'utilizzo di autobus, occorre tener conto del regolamento (CE) n. 864/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 luglio 2007, sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali (Roma II) ⁽²⁾, e del regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I) ⁽³⁾.
- (8) Oltre al risarcimento secondo la legislazione nazionale applicabile in caso di decesso, lesioni personali o perdita o danneggiamento del bagaglio dovuti a un incidente derivante dall'utilizzo di autobus, i passeggeri dovrebbero aver diritto ad assistenza per le esigenze pratiche immediate a seguito di un incidente. Tale assistenza dovrebbe comprendere servizi di primo soccorso, sistemazione, cibo, indumenti e trasporto.
- (9) I servizi di trasporto di passeggeri effettuati con autobus dovrebbero essere a beneficio di tutti i cittadini. Di conseguenza, le persone con disabilità o a mobilità ridotta dovuta a disabilità, all'età o ad altri fattori dovrebbero avere la possibilità di usufruire dei servizi di trasporto effettuato con autobus a condizioni che siano comparabili a quelle godute dagli altri cittadini. Le persone con disabilità o a mobilità ridotta hanno gli stessi diritti di tutti gli altri cittadini in relazione alla libera circolazione, alla libertà di scelta e alla non discriminazione.
- (10) Alla luce dell'articolo 9 della convenzione dell'ONU sui diritti delle persone con disabilità e al fine di offrire alle persone con disabilità o a mobilità ridotta la possibilità di effettuare viaggi con autobus a condizioni comparabili a quelle godute dagli altri cittadini, occorre stabilire norme in materia di non discriminazione e assistenza durante il viaggio. Queste persone dovrebbero quindi avere accesso al trasporto e non esserne escluse a causa della loro disabilità o mobilità ridotta, eccetto che per ragioni giustificate da motivi di sicurezza o dalla configurazione del veicolo o dell'infrastruttura. Nel quadro della pertinente normativa sulla protezione dei lavoratori, le persone con disabilità o a mobilità ridotta dovrebbero godere del diritto di assistenza nelle stazioni di autobus e a bordo dei veicoli. Per favorire l'inclusione sociale, l'assistenza in questione dovrebbe essere fornita gratuitamente alle persone interessate. I vettori dovrebbero fissare condizioni d'accesso, preferibilmente utilizzando il sistema europeo di normalizzazione.
- (11) Nella progettazione delle nuove stazioni, come pure in occasione di lavori di ristrutturazione, gli enti di gestione delle stazioni dovrebbero, ove possibile, tenere conto delle esigenze delle persone con disabilità o a mobilità ridotta. In ogni caso i gestori delle stazioni degli autobus dovrebbero designare i punti dove tali persone possono comunicare il loro arrivo e la necessità di ricevere assistenza.
- (12) Per rispondere alle esigenze delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, il personale dovrebbe ricevere una formazione adeguata. Al fine del riconoscimento reciproco delle qualificazioni nazionali di conducente, si potrebbe prevedere una formazione in materia di sensibilizzazione alla disabilità in quanto parte della qualificazione iniziale o della formazione periodica di cui alla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri ⁽⁴⁾. Per assicurare la coerenza tra l'introduzione dei requisiti in materia di formazione e i termini fissati in tale direttiva, dovrebbe essere consentita una possibilità di deroga per un periodo limitato.
- (13) Ove possibile, nell'organizzazione della formazione in materia di disabilità dovrebbero essere consultate o coinvolte le organizzazioni che rappresentano le persone con disabilità o a mobilità ridotta.
- (14) Fra i diritti dei passeggeri di autobus dovrebbe rientrare il diritto di ricevere informazioni in merito al servizio prima e durante il viaggio. Tutte le informazioni essenziali fornite ai passeggeri di autobus dovrebbero essere fornite in formati alternativi accessibili alle persone con disabilità o a mobilità ridotta.
- (15) Il presente regolamento non dovrebbe limitare i diritti dei vettori di chiedere un risarcimento a qualsiasi soggetto, compresi i terzi, in conformità della legislazione nazionale applicabile.
- (16) Si dovrebbe ridurre il disagio subito dai viaggiatori a causa della cancellazione del loro viaggio o di un ritardo prolungato. A tale scopo i passeggeri in partenza dalle stazioni dovrebbero ricevere assistenza informazioni adeguate. I passeggeri dovrebbero altresì avere la possibilità di annullare il viaggio e ottenere il rimborso del biglietto o il proseguimento o il reinstradamento a condizioni soddisfacenti.

⁽¹⁾ GU L 263 del 7.10.2009, pag. 11.

⁽²⁾ GU L 199 del 31.7.2007, pag. 40.

⁽³⁾ GU L 177 del 4.7.2008, pag. 6.

⁽⁴⁾ GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4.

- (17) Tramite le associazioni professionali, i vettori dovrebbero collaborare al fine di adottare intese a livello nazionale o europeo, con la partecipazione degli interessati, delle associazioni professionali e delle associazioni dei consumatori, dei passeggeri e delle persone con disabilità, allo scopo di migliorare l'assistenza ai passeggeri, in particolare in caso di annullamento del viaggio e ritardo prolungato.
- (18) Il presente regolamento non dovrebbe incidere sui diritti dei viaggiatori sanciti dalla direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti «tutto compreso»⁽¹⁾. Il presente regolamento non si dovrebbe applicare in caso di annullamento di un viaggio con circuito tutto compreso per motivi diversi dalla cancellazione del servizio di trasporto con autobus.
- (19) I passeggeri dovrebbero essere pienamente informati dei loro diritti ai sensi del presente regolamento, in modo da poterli effettivamente esercitare.
- (20) I passeggeri dovrebbero poter esercitare i loro diritti mediante adeguate procedure di reclamo, organizzate dai vettori o, se del caso, mediante presentazione dei reclami all'organismo o agli organismi designati a tal fine dallo Stato membro interessato.
- (21) Gli Stati membri dovrebbero garantire l'osservanza del presente regolamento e designare uno o più organismi competenti incaricati di assicurarne la supervisione e l'effettiva applicazione. Rimane salvo il diritto dei passeggeri di adire gli organi giurisdizionali conformemente al diritto nazionale.
- (22) Tenendo conto delle procedure istituite dagli Stati membri per la trasmissione di reclami, i reclami riguardanti l'assistenza dovrebbero essere indirizzati di preferenza all'organismo o agli organismi designati per garantire l'applicazione del presente regolamento nello Stato membro in cui è situato il punto d'imbarco o di sbarco.
- (23) Gli Stati membri dovrebbero fissare sanzioni per le violazioni del presente regolamento e assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (24) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire la garanzia di livelli di protezione e di assistenza equivalenti in tutti gli Stati membri nel trasporto di passeggeri effettuato per mezzo di autobus, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'intervento, essere realizzati meglio a livello dell'Unione, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (25) Il presente regolamento dovrebbe far salva la direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati⁽²⁾.
- (26) Il controllo dell'applicazione del presente regolamento dovrebbe basarsi sul regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 ottobre 2004, sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori («regolamento sulla cooperazione per la tutela dei consumatori») ⁽³⁾. Occorre pertanto modificare di conseguenza il suddetto regolamento.
- (27) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti, segnatamente, dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, di cui all'articolo 6 del trattato sull'Unione europea, tenendo altresì presente la direttiva 2000/43/CE del Consiglio, del 29 giugno 2000, che attua il principio della parità di trattamento fra le persone indipendentemente dalla razza e dall'origine etnica⁽⁴⁾, e la direttiva 2004/113/CE del Consiglio, del 13 dicembre 2004, che attua il principio della parità di trattamento tra uomini e donne per quanto riguarda l'accesso a beni e servizi e la loro fornitura⁽⁵⁾.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce regole che disciplinano il trasporto con autobus per quanto riguarda:

- a) la non discriminazione fra i passeggeri riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori;
- b) i diritti dei passeggeri in caso di incidenti derivanti dall'utilizzo di autobus che provochino il decesso o lesioni dei passeggeri o la perdita o il danneggiamento del bagaglio;
- c) la non discriminazione e l'assistenza obbligatoria nei confronti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta;
- d) i diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardo;
- e) le informazioni minime da fornire ai passeggeri;

⁽²⁾ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

⁽³⁾ GU L 364 del 9.12.2004, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 180 del 19.7.2000, pag. 22.

⁽⁵⁾ GU L 373 del 21.12.2004, pag. 37.

⁽¹⁾ GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59.

- f) il trattamento dei reclami;
- g) le regole generali per garantire l'applicazione del regolamento.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai passeggeri che viaggiano con servizi regolari:

- a) se il punto d'imbarco del passeggero è situato nel territorio di uno Stato membro; oppure
- b) se il punto d'imbarco del passeggero è situato fuori dal territorio di uno Stato membro e il punto di sbarco è situato nel territorio di uno Stato membro.

2. Inoltre, il presente regolamento si applica, ad eccezione dei capi da III a VI, ai passeggeri che viaggiano con servizi occasionali se il punto iniziale d'imbarco o il punto finale di sbarco del passeggero è situato nel territorio di uno Stato membro.

3. Il presente regolamento non si applica ai servizi regolari specializzati e ai trasporti per conto proprio.

4. Fatti salvi l'articolo 4, paragrafo 2, l'articolo 9 e l'articolo 10, paragrafo 1, gli Stati membri possono escludere dall'applicazione del presente regolamento i servizi regolari urbani, suburbani e regionali, compresi quelli transfrontalieri di tale tipo.

5. Fatti salvi l'articolo 4, paragrafo 2, l'articolo 9 e l'articolo 10, paragrafo 1, gli Stati membri possono escludere dall'applicazione del presente regolamento, in modo trasparente e non discriminatorio, i servizi regolari interni. Tali deroghe possono essere accordate per un periodo massimo di cinque anni, rinnovabile due volte.

6. Per un periodo massimo di cinque anni, gli Stati membri possono escludere dall'applicazione del presente regolamento, in modo trasparente e non discriminatorio, determinati servizi regolari laddove una parte significativa del servizio regolare, che preveda almeno una stazione di fermata, sia operata al di fuori del territorio dell'Unione. Tali deroghe sono rinnovabili.

7. Gli Stati membri informano la Commissione delle deroghe accordate per diversi tipi di servizi ai sensi dei paragrafi 4, 5 e 6. La Commissione adotta gli opportuni provvedimenti nel caso in cui ritenga la deroga non conforme alle disposizioni del presente articolo. Entro il ... (*) la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle deroghe accordate ai sensi dei paragrafi 4, 5 e 6.

(*) Cinque anni a partire dalla data di applicazione del presente regolamento.

8. Nessuna disposizione del presente regolamento è intesa come prescrizione tecnica che impone a vettori o a enti di gestione delle stazioni obblighi di modifica o sostituzione degli autobus o delle infrastrutture o delle attrezzature alle fermate e alle stazioni.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «servizi regolari»: i servizi che assicurano il trasporto di passeggeri su autobus con una frequenza determinata e su un itinerario determinato e in cui l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri hanno luogo presso fermate prestabilite;
- b) «servizi regolari specializzati»: i servizi regolari, chiunque ne sia l'organizzatore, che assicurano il trasporto su autobus di determinate categorie di passeggeri, ad esclusione di altri passeggeri;
- c) «trasporti per conto proprio»: i trasporti effettuati su autobus da una persona fisica o giuridica, senza fine commerciale e di lucro, in cui:
- l'attività di trasporto costituisce soltanto un'attività accessoria per tale persona fisica o giuridica, e
 - i veicoli utilizzati sono di proprietà della persona fisica o giuridica o sono stati acquistati a rate dalla medesima ovvero hanno costituito oggetto di un contratto di leasing a lungo termine e sono guidati da un dipendente di tale persona fisica o giuridica o dalla persona fisica stessa o da personale impiegato dall'impresa o messo a disposizione dell'impresa in base a un obbligo contrattuale;
- d) «servizi occasionali»: i servizi che non rientrano nella definizione di servizi regolari e la cui principale caratteristica è il trasporto su autobus di gruppi di passeggeri costituiti su iniziativa del cliente o del vettore stesso;
- e) «contratto di trasporto»: un contratto di trasporto fra un vettore e un passeggero per la fornitura di uno o più servizi passeggeri regolari o occasionali;
- f) «biglietto»: un documento in corso di validità o altra prova di un contratto di trasporto;
- g) «vettore»: una persona fisica o giuridica, diversa dall'operatore turistico o dal venditore di biglietti, che offre servizi regolari o occasionali di trasporto al pubblico;
- h) «vettore esecutore»: una persona fisica o giuridica, diversa dal vettore, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto;

- i) «venditore di biglietti»: un intermediario che conclude contratti di trasporto per conto del vettore;
- j) «agente di viaggio»: un intermediario che agisce per conto del passeggero nella conclusione di contratti di trasporto;
- k) «operatore turistico»: l'organizzatore o il rivenditore, diverso dal vettore, ai sensi dell'articolo 2, paragrafi 2 e 3, della direttiva 90/314/CEE;
- l) «persona con disabilità» o «persona a mobilità ridotta»: una persona la cui mobilità sia ridotta nell'uso del trasporto a causa di una disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o minorazione mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento alle sue esigenze specifiche del servizio fornito a tutti i passeggeri;
- m) «condizioni d'accesso»: le norme, gli orientamenti e le informazioni pertinenti sull'accessibilità degli autobus e/o delle stazioni designate, comprese le strutture per persone con disabilità o a mobilità ridotta;
- n) «prenotazione»: una prenotazione di un posto a sedere nell'autobus per un servizio regolare a uno specifico orario di partenza;
- o) «stazione»: una stazione presidiata in cui, secondo un percorso preciso, un servizio regolare prevede una fermata per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, dotata di strutture tra le quali il banco dell'accettazione, la sala d'attesa o la biglietteria;
- p) «fermata d'autobus»: un punto diverso dalla stazione in cui, secondo il percorso specificato, è prevista una fermata del servizio regolare per consentire lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri;
- q) «ente di gestione della stazione»: l'organismo responsabile, in uno Stato membro, della gestione di una stazione designata;
- r) «cancellazione»: la mancata effettuazione di un servizio regolare originariamente previsto;
- s) «ritardo»: la differenza di tempo fra l'ora di partenza del servizio regolare prevista secondo l'orario pubblicato e l'ora della sua partenza effettiva.

Articolo 4

Biglietti e condizioni contrattuali non discriminatorie

1. I vettori forniscono al passeggero un biglietto, a meno che altri documenti non diano diritto al trasporto. Il biglietto può essere emesso in formato elettronico.
2. Fatte salve le tariffe sociali, le condizioni contrattuali e le tariffe applicate dai vettori sono offerte al pubblico senza alcuna

discriminazione diretta o indiretta in base alla cittadinanza dell'acquirente finale o al luogo di stabilimento del vettore o del venditore di biglietti nell'Unione.

Articolo 5

Adempimento degli obblighi ad opera di altri soggetti

1. Se l'adempimento degli obblighi ai sensi del presente regolamento è stato affidato a un vettore esecutore, un venditore di biglietti o un'altra persona, il vettore, l'agente di viaggio, l'operatore turistico o l'ente di gestione della stazione che ha affidato l'adempimento di tali obblighi resta nondimeno responsabile degli atti e delle omissioni compiuti da tale soggetto.
2. Inoltre, il soggetto a cui il vettore, l'agente di viaggio, l'operatore turistico o l'ente di gestione della stazione hanno affidato l'adempimento di un obbligo soggiace alle disposizioni del presente regolamento per quanto riguarda l'obbligo in questione.

Articolo 6

Esclusione di deroghe

1. Gli obblighi nei confronti dei passeggeri stabiliti dal presente regolamento non sono soggetti a limitazioni o deroghe, in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive nel contratto di trasporto.
2. I vettori possono offrire ai passeggeri condizioni contrattuali più favorevoli di quelle sancite dal presente regolamento.

CAPO II

RISARCIMENTO E ASSISTENZA IN CASO DI INCIDENTE

Articolo 7

Decesso o lesioni dei passeggeri e perdita o danneggiamento del bagaglio

1. I passeggeri hanno diritto, secondo la legislazione nazionale applicabile, a un risarcimento per il decesso o le lesioni personali nonché per la perdita o il danneggiamento del bagaglio dovuti a un incidente derivante dall'utilizzo di autobus. In caso di decesso di un passeggero, tale diritto si applica come minimo alle persone verso le quali il passeggero, in virtù delle disposizioni di legge, aveva o avrebbe avuto un'obbligazione alimentare.
2. L'importo del risarcimento è calcolato secondo la legislazione nazionale applicabile. Per ogni singolo evento, l'importo massimo previsto dalla legislazione nazionale per il risarcimento in caso di decesso e lesioni personali o perdita o danneggiamento del bagaglio non è inferiore a:

- a) 220 000 EUR per passeggero;

b) per quanto riguarda i servizi regolari o occasionali urbani, suburbani e regionali, 500 EUR per bagaglio e per quanto riguarda tutti gli altri servizi regolari o occasionali 1 200 EUR per bagaglio. In caso di danneggiamento di sedie a rotelle, altre attrezzature per la mobilità o dispositivi di assistenza, l'importo del risarcimento è sempre pari al costo della sostituzione o della riparazione dell'attrezzatura perduta o danneggiata.

Articolo 8

Esigenze pratiche immediate del passeggero

In caso d'incidente derivante dall'utilizzo di autobus, il vettore presta un'assistenza ragionevole per le esigenze pratiche immediate del passeggero a seguito dell'incidente stesso. L'assistenza prestata non costituisce riconoscimento di responsabilità.

CAPO III

DIRITTI DELLE PERSONE CON DISABILITÀ O A MOBILITÀ RIDOTTA

Articolo 9

Diritto al trasporto

1. I vettori, gli agenti di viaggio e gli operatori turistici non rifiutano di accettare una prenotazione, di emettere o fornire altrimenti un biglietto o di far salire a bordo una persona per motivi di disabilità o mobilità ridotta.

2. Le prenotazioni e i biglietti sono offerti alle persone con disabilità o a mobilità ridotta senza oneri aggiuntivi.

Articolo 10

Eccezioni e condizioni speciali

1. In deroga all'articolo 9, paragrafo 1, i vettori, gli agenti di viaggio e gli operatori turistici possono rifiutare di accettare una prenotazione, di emettere o fornire altrimenti un biglietto o di far salire a bordo una persona per motivi di disabilità o mobilità ridotta:

- a) per rispettare gli obblighi in materia di sicurezza stabiliti dalla legislazione dell'Unione, internazionale o nazionale ovvero gli obblighi in materia di salute e sicurezza stabiliti dalle autorità competenti;
- b) qualora la configurazione del veicolo o delle infrastrutture, anche alle fermate e alle stazioni, renda fisicamente impossibile l'imbarco, lo sbarco o il trasporto della persona con disabilità o a mobilità ridotta in condizioni di sicurezza e concretamente realizzabili.

2. Qualora una prenotazione non sia accettata o un biglietto non sia emesso o altrimenti fornito per i motivi indicati al paragrafo 1, i vettori, gli agenti di viaggio e gli operatori turistici compiono sforzi ragionevoli per informare la persona in questione su un servizio alternativo accettabile gestito dal vettore.

3. Qualora a una persona con disabilità o a mobilità ridotta, nonostante sia in possesso di una prenotazione o di un biglietto e abbia soddisfatto i requisiti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), sia stato rifiutato il permesso di salire a bordo a causa della disabilità o mobilità ridotta, la persona in questione e l'eventuale accompagnatore ai sensi del paragrafo 4 del presente articolo possono scegliere tra:

- a) il diritto al rimborso e, se del caso, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile; e
- b) tranne quando non è praticabile, il proseguimento o il reindirizzamento del viaggio con servizi di trasporto alternativi ragionevoli fino alla destinazione indicata nel contratto di trasporto.

La mancata notifica di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), non incide sul diritto al rimborso del denaro pagato per il biglietto.

4. Alle stesse condizioni indicate al paragrafo 1, lettera a), il vettore, l'agente di viaggio o l'operatore turistico possono esigere che la persona con disabilità o a mobilità ridotta sia accompagnata da un'altra persona in grado di fornire l'assistenza richiesta dalla persona con disabilità o a mobilità ridotta, se ciò è strettamente necessario. L'accompagnatore è trasportato gratuitamente e, se possibile, siede accanto alla persona con disabilità o a mobilità ridotta.

5. Se si avvalgono del paragrafo 1, i vettori, gli agenti di viaggio o gli operatori turistici ne comunicano immediatamente le ragioni alla persona con disabilità o a mobilità ridotta e, a richiesta, la informano per iscritto entro cinque giorni lavorativi dalla richiesta.

Articolo 11

Accessibilità e informazione

1. In collaborazione con le organizzazioni che rappresentano le persone con disabilità o a mobilità ridotta, i vettori e gli enti di gestione delle stazioni stabiliscono, se opportuno attraverso le loro organizzazioni, condizioni d'accesso non discriminatorie per il trasporto delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, o dispongono già di tali condizioni.

2. Le condizioni d'accesso di cui al paragrafo 1 sono messe a disposizione del pubblico dai vettori e dagli enti di gestione delle stazioni materialmente o su Internet, nelle stesse lingue in cui l'informazione è normalmente fornita a tutti i passeggeri.

3. Gli operatori turistici mettono a disposizione le condizioni d'accesso di cui al paragrafo 1 che si applicano alle tratte comprese nei viaggi, nelle vacanze e nei circuiti «tutto compreso» da essi organizzati, venduti o proposti.

4. Le informazioni sulle condizioni d'accesso di cui ai paragrafi 2 e 3 sono distribuite materialmente a richiesta del passeggero.

5. I vettori, gli agenti di viaggio e gli operatori turistici garantiscono che tutte le informazioni generali pertinenti relative al viaggio e alle condizioni del trasporto siano disponibili in formati adeguati e accessibili per le persone con disabilità o a mobilità ridotta, comprese, se del caso, le prenotazioni e informazioni in linea. Le informazioni sono distribuite materialmente su richiesta del passeggero.

Articolo 12

Designazione delle stazioni

Gli Stati membri designano le stazioni di autobus nelle quali è fornita assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta. Gli Stati membri ne informano la Commissione. La Commissione rende disponibile su Internet un elenco delle stazioni di autobus designate.

Articolo 13

Diritto all'assistenza nelle stazioni di autobus designate e a bordo degli autobus

1. Fatte salve le condizioni d'accesso indicate all'articolo 11, paragrafo 1, nelle stazioni designate dagli Stati membri i vettori e gli enti di gestione delle stazioni, nell'ambito delle rispettive competenze, prestano gratuitamente l'assistenza specificata nella parte a) dell'allegato I alle persone con disabilità o a mobilità ridotta.

2. Fatte salve le condizioni d'accesso indicate all'articolo 11, paragrafo 1, a bordo degli autobus i vettori prestano gratuitamente l'assistenza specificata nella parte b) dell'allegato I alle persone con disabilità o a mobilità ridotta.

Articolo 14

Condizioni di prestazione dell'assistenza

1. I vettori e gli enti di gestione delle stazioni cooperano al fine di fornire assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta a condizione che:

- a) la necessità di assistenza della persona sia comunicata ai vettori, agli enti di gestione delle stazioni, agli agenti di viaggio o agli operatori turistici con un preavviso di almeno due giorni lavorativi; e
- b) la persona interessata si presenti al punto indicato:
 - i) a un'ora stabilita precedentemente dal vettore a condizione che non preceda di più di 60 minuti l'orario di partenza pubblicato; o
 - ii) qualora non sia stato stabilito un orario, almeno 30 minuti prima dell'orario di partenza pubblicato.

2. In aggiunta al paragrafo 1, le persone con disabilità o a mobilità ridotta notificano al vettore, all'agente di viaggio o all'operatore turistico le esigenze specifiche per il posto a sedere al momento della prenotazione o dell'acquisto anticipato del biglietto, purché tali esigenze siano note in tale occasione.

3. I vettori, gli enti di gestione delle stazioni, gli agenti di viaggio e gli operatori turistici adottano tutte le misure necessarie per agevolare il ricevimento delle notifiche di richiesta di assistenza da parte delle persone con disabilità o a mobilità ridotta. Questo obbligo si applica a tutte le stazioni designate e relativi punti di vendita, compresa la vendita per telefono e via Internet.

4. In mancanza della notifica di cui ai paragrafi 1, lettera a), e 2, i vettori, gli enti di gestione delle stazioni, gli agenti di viaggio e gli operatori turistici compiono ogni ragionevole sforzo per assicurare che l'assistenza sia fornita in modo tale che la persona con disabilità o a mobilità ridotta possa salire a bordo del servizio in partenza, prendere il servizio in coincidenza o scendere dal servizio in arrivo per il quale ha acquistato il biglietto.

5. L'ente di gestione della stazione designa un punto all'interno o all'esterno della stazione presso cui le persone con disabilità o a mobilità ridotta possono annunciare il proprio arrivo e chiedere assistenza. Tale punto è chiaramente segnalato e offre informazioni di base riguardo alla stazione e all'assistenza prestata, in formati accessibili.

Articolo 15

Trasmissione di informazioni a terzi

Se ricevono una notifica di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), gli agenti di viaggio o gli operatori turistici trasmettono quanto prima, nel normale orario di lavoro, l'informazione al vettore o all'ente di gestione della stazione.

Articolo 16

Formazione

1. I vettori e, se del caso, gli enti di gestione delle stazioni stabiliscono procedure di formazione sulla disabilità, comprensive di istruzioni, e assicurano che:

- a) il personale non conducente, compreso quello alle dipendenze di altre parti esecutrici, che fornisce assistenza diretta alle persone con disabilità o a mobilità ridotta riceva una formazione o istruzioni al riguardo, come indicato all'allegato II, parti a) e b); e
- b) il personale, conducenti compresi, a diretto contatto con i viaggiatori o con questioni ad essi inerenti riceva una formazione o istruzioni come indicato all'allegato II, parte a).

2. Per un periodo massimo di due anni dal ... (*), gli Stati membri possono concedere una deroga all'applicazione del paragrafo 1, lettera b), riguardo alla formazione dei conducenti.

(*) La data di applicazione del presente regolamento.

*Articolo 17***Risarcimento per sedie a rotelle e altre attrezzature per la mobilità**

1. I vettori e gli enti di gestione delle stazioni sono responsabili in caso di perdita o danneggiamento di sedie a rotelle, altre attrezzature per la mobilità o dispositivi di assistenza derivanti dalla fornitura di assistenza. La perdita o il danneggiamento sono risarciti dal vettore o dall'ente di gestione della stazione responsabile di tale perdita o danneggiamento.
2. Il risarcimento di cui al paragrafo 1 è pari al costo della sostituzione o della riparazione dell'attrezzatura o dei dispositivi perduti o danneggiati.
3. Se necessario, deve essere fatto ogni sforzo per fornire rapidamente attrezzature o dispositivi di sostituzione temporanea. Ove possibile, le sedie a rotelle, le altre attrezzature per la mobilità o i dispositivi di assistenza hanno caratteristiche tecniche e funzionali simili a quelli perduti o danneggiati.

*Articolo 18***Deroghe**

1. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 4, gli Stati membri possono esentare i servizi regolari interni dall'applicazione di tutte o di alcune delle disposizioni del presente capo, purché assicurino che il livello di protezione delle persone con disabilità o a mobilità ridotta ai sensi delle loro norme nazionali è almeno equivalente a quello previsto dal presente regolamento.
2. Gli Stati membri notificano alla Commissione la concessione delle deroghe accordate ai sensi del paragrafo 1. La Commissione adotta gli opportuni provvedimenti nel caso in cui ritenga la deroga non conforme alle disposizioni del presente articolo. Entro il ... (*) la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle deroghe accordate ai sensi del paragrafo 1.

CAPO IV

DIRITTI DEL PASSEGGERO IN CASO DI CANCELLAZIONE O RITARDO*Articolo 19***Continuazione, reinstadamento e rimborso**

1. Il vettore, quando prevede ragionevolmente che un servizio regolare subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal capolinea per oltre centoventi minuti, offre immediatamente al passeggero la scelta tra:
 - a) la continuazione o il reinstadamento verso la destinazione finale a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile;
 - b) il rimborso del prezzo del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito in autobus al primo punto di partenza,

(*) Cinque anni a partire dalla data di applicazione del presente regolamento.

come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile.

2. Quando un servizio regolare subisce una cancellazione o un ritardo superiore a centoventi minuti alla partenza dalla fermata, i passeggeri hanno diritto alla continuazione, al reinstadamento o al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore.

3. Il pagamento del rimborso di cui al paragrafo 1, lettera b), e al paragrafo 2 è effettuato entro quattordici giorni dalla formulazione dell'offerta o dal ricevimento della relativa domanda. Il pagamento copre il costo completo del biglietto al prezzo a cui è stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate, e per la parte o le parti già effettuate se il viaggio non serve più allo scopo originario del passeggero. In caso di titoli di viaggio o abbonamenti il pagamento è pari alla percentuale del costo completo del titolo di viaggio o dell'abbonamento. Il rimborso è corrisposto in denaro, a meno che il passeggero non accetti un'altra forma di pagamento.

*Articolo 20***Informazione**

1. In caso di cancellazione o ritardo alla partenza di un servizio regolare, il vettore o, se opportuno, l'ente di gestione della stazione informano quanto prima della situazione i passeggeri in partenza dalla stazione, e comunque non oltre trenta minuti dopo l'ora di partenza prevista, e comunicano l'ora di partenza prevista non appena tale informazione è disponibile.
2. Se i passeggeri perdono un servizio di trasporto in coincidenza in base all'orario a causa di una cancellazione o di un ritardo, il vettore o, se opportuno, l'ente di gestione della stazione compiono sforzi ragionevoli per informare i passeggeri interessati in merito a collegamenti alternativi.
3. Il vettore o, se opportuno, l'ente di gestione della stazione assicurano che le persone con disabilità o a mobilità ridotta ricevano le informazioni necessarie di cui ai paragrafi 1 e 2 in formati accessibili.

*Articolo 21***Assistenza in caso di cancellazione o ritardo alla partenza**

Per un viaggio la cui durata prevista supera le tre ore, in caso di cancellazione o ritardo alla partenza da una stazione superiore a due ore il vettore offre al passeggero a titolo gratuito:

- a) spuntini, pasti o bevande in quantità ragionevole in funzione dei tempi di attesa o del ritardo, purché siano disponibili sull'autobus o nella stazione o possano essere ragionevolmente forniti;
- b) assistenza per trovare un albergo o un altro alloggio, nonché assistenza nell'organizzazione del trasporto tra la stazione ed il luogo di alloggio qualora si renda necessario un soggiorno di una o più notti.

Ai fini dell'applicazione del presente articolo, il vettore presta particolare attenzione alle esigenze delle persone con disabilità e a mobilità ridotta e dei loro accompagnatori.

Articolo 22

Ulteriori richieste risarcitorie

Nessuna disposizione del presente capo impedisce ai passeggeri di rivolgersi agli organi giurisdizionali nazionali per ottenere, alle condizioni previste dalla legislazione nazionale, il risarcimento dei danni derivanti da perdite dovute a cancellazione o ritardo dei servizi regolari.

CAPO V

DISPOSIZIONI GENERALI IN MATERIA DI INFORMAZIONE E RECLAMI

Articolo 23

Diritto all'informazione sul viaggio

I vettori e gli enti di gestione delle stazioni, nell'ambito delle rispettive competenze, forniscono ai passeggeri informazioni adeguate per tutta la durata del viaggio. Ove possibile tali informazioni sono fornite su richiesta in formati accessibili.

Articolo 24

Informazioni sui diritti dei passeggeri

1. I vettori e gli enti di gestione delle stazioni, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono affinché, al più tardi alla partenza, i passeggeri dispongano di informazioni appropriate e comprensibili sui diritti ad essi conferiti dal presente regolamento. Le informazioni sono fornite alle stazioni e, se del caso, su Internet. Su richiesta di una persona con disabilità o a mobilità ridotta le informazioni sono fornite in formato accessibile. Le informazioni comprendono i dati necessari per contattare l'organismo o gli organismi responsabili del controllo dell'applicazione del presente regolamento designati dagli Stati membri a norma dell'articolo 27, paragrafo 1.

2. Al fine di rispettare l'obbligo di informazione di cui al paragrafo 1, i vettori e gli enti di gestione delle stazioni possono utilizzare una sintesi delle disposizioni del presente regolamento preparata dalla Commissione nelle lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione europea e messa a loro disposizione.

Articolo 25

Reclami

I vettori istituiscono o dispongono di un sistema per il trattamento dei reclami relativi ai diritti e agli obblighi indicati agli articoli 4 e 8 e agli articoli da 9 a 24.

Articolo 26

Trasmissione dei reclami

Se un passeggero che rientra nell'ambito del presente regolamento desidera presentare al vettore un reclamo relativo agli articoli 4 e 8 e agli articoli da 9 a 24, lo trasmette entro tre mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio regolare. Entro un mese dal ricevimento del reclamo il vettore notifica al passeggero che il reclamo è ac-

colto, respinto o ancora in esame. Il tempo necessario per fornire una risposta definitiva non supera i tre mesi dal ricevimento del reclamo.

CAPO VI

APPLICAZIONE E ORGANISMI NAZIONALI RESPONSABILI DELL'APPLICAZIONE

Articolo 27

Organismi nazionali responsabili dell'applicazione

1. Ogni Stato membro designa uno o più organismi nuovi o esistenti responsabili dell'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda i servizi regolari in partenza da punti situati nel proprio territorio e i servizi regolari provenienti da un paese terzo verso tali punti. Ogni organismo adotta i provvedimenti necessari per garantire il rispetto del presente regolamento.

Per quanto riguarda l'organizzazione, le decisioni di finanziamento, la struttura giuridica e il processo decisionale, ogni organismo è indipendente dai vettori, dagli operatori turistici e dagli enti di gestione delle stazioni.

2. Gli Stati membri informano la Commissione dell'organismo o degli organismi designati a norma del presente articolo.

3. Ogni passeggero può presentare un reclamo, conformemente alla legislazione nazionale, all'organismo competente designato a norma del paragrafo 1 o a qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro, in merito a presunte violazioni del presente regolamento.

Gli Stati membri possono decidere:

- a) che un passeggero in primo luogo presenti al vettore un reclamo in relazione agli articoli 4 e 8 e agli articoli da 9 a 24; e/o
- b) che l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione o un altro organismo competente designato dallo Stato membro funga da organo di secondo grado per reclami non risolti ai sensi dell'articolo 26.

Articolo 28

Relazione sull'applicazione del presente regolamento

Entro il 1° giugno ... (*), e in seguito ogni due anni, gli organismi responsabili dell'applicazione designati ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 1, pubblicano una relazione sull'attività dei due anni civili precedenti, che contiene in particolare una descrizione delle azioni adottate per l'applicazione del presente regolamento e statistiche relative ai reclami e alle sanzioni irrogate.

Articolo 29

Cooperazione tra gli organismi responsabili dell'applicazione

Gli organismi nazionali responsabili dell'applicazione di cui all'articolo 27, paragrafo 1, si scambiano, ove opportuno, informazioni sulle loro rispettive attività e sui principi e sulle pratiche decisionali. La Commissione li assiste in questo compito.

(*) Due anni a partire dalla data di applicazione del presente regolamento.

*Articolo 30***Sanzioni**

Gli Stati membri stabiliscono il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'effettiva applicazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione entro il ... (*) e notificano immediatamente qualsiasi successiva modifica.

CAPO VII

DISPOSIZIONI FINALI*Articolo 31***Relazione**

Entro il ... (**) la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento e gli effetti del presente regolamento. Se necessario, la relazione è accompagnata da proposte legislative che attuano in modo più dettagliato le disposizioni del presente regolamento o lo modificano.

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

Fatto a ..., il ...

Per il Parlamento europeo

Il presidente

...

*Articolo 32***Modifica del regolamento (CE) n. 2006/2004**

Nell'allegato del regolamento (CE) n. 2006/2004 è aggiunto il punto seguente:

«18. Regolamento (UE) n. .../2010 del Parlamento e del Consiglio, del ..., relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus (*)».

(*) GU ...».

*Articolo 33***Entrata in vigore**

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

Esso si applica a decorrere dal ... (**).

*Articolo 34***Pubblicazione**

Il presente regolamento è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Per il Consiglio

Il presidente

...

(*) La data di applicazione del presente regolamento.

(**) Tre anni a partire dalla data di applicazione del presente regolamento.

(***) Due anni a partire dalla data di pubblicazione.

ALLEGATO I

Assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta**a) Assistenza nelle stazioni designate**

Assistenza e misure necessarie per consentire alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di:

- comunicare il proprio arrivo alla stazione e la richiesta di assistenza nei punti designati;
- spostarsi dai punti designati al banco dell'accettazione, alla sala d'aspetto e alla zona di imbarco;
- salire a bordo del veicolo, mediante elevatori, sedie a rotelle o altre attrezzature necessarie, a seconda dei casi;
- riporre il proprio bagaglio a bordo;
- recuperare il proprio bagaglio;
- scendere dal veicolo;
- portare a bordo dell'autobus un cane riconosciuto da assistenza;
- recarsi al posto a sedere.

b) Assistenza a bordo

Assistenza e misure necessarie per consentire alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di:

- ottenere le informazioni essenziali relative al viaggio in formati accessibili se richieste dal passeggero;
 - salire e scendere durante le pause di un viaggio, se è disponibile a bordo altro personale oltre al conducente.
-

ALLEGATO II

Formazione in materia di disabilità**a) Formazione in materia di sensibilizzazione alla disabilità**

La formazione del personale che lavora a diretto contatto con i passeggeri riguarda i seguenti aspetti:

- sensibilizzazione alle disabilità fisiche, sensoriali (uditive e visive), nascoste o di apprendimento, e trattamento adeguato dei passeggeri che ne sono affetti, compresa la capacità di distinguere fra le varie abilità di persone con mobilità, orientamento o comunicazione ridotta;
- barriere incontrate da persone con disabilità e persone a mobilità ridotta, comprese barriere attitudinali, ambientali/fisiche, organizzative;
- cani riconosciuti da assistenza, loro ruolo ed esigenze;
- capacità di far fronte a situazioni inattese;
- abilità interpersonali e metodi di comunicazione con persone non udenti, ipovedenti, ipovedenti, con persone che soffrono di disturbi del linguaggio o con difficoltà di apprendimento;
- capacità di maneggiare con cura sedie a rotelle e altri ausili alla mobilità al fine di evitare danni (per tutto l'eventuale personale addetto alla manutenzione dei bagagli).

b) Formazione in materia di assistenza alla disabilità

La formazione del personale che assiste direttamente persone con disabilità e persone a mobilità ridotta include i seguenti aspetti:

- come aiutare gli utilizzatori di sedie a rotelle a sedersi sulla sedia a rotelle e ad alzarsi;
 - capacità di fornire assistenza alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta che viaggiano con un cane riconosciuto da assistenza, compreso il ruolo e le esigenze di tali cani;
 - tecniche per scortare passeggeri non vedenti e ipovedenti e per trattare e trasportare cani riconosciuti da assistenza;
 - conoscenza dei tipi di attrezzatura che possono assistere persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta e del modo di utilizzare tali attrezzature;
 - utilizzo delle attrezzature di assistenza alla salita a bordo e alla discesa e conoscenza delle procedure adeguate di assistenza alla salita a bordo e alla discesa che tutelano la sicurezza e la dignità delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta;
 - comprensione dell'esigenza di fornire un'assistenza affidabile e professionale, nonché consapevolezza della possibilità che alcuni passeggeri con disabilità provino sensazioni di vulnerabilità durante il viaggio a causa della loro dipendenza dall'assistenza fornita;
 - conoscenza delle tecniche di primo soccorso.
-

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 4 dicembre 2008 la Commissione ha presentato la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori ⁽¹⁾.

Il 23 aprile 2009 il Parlamento europeo ha votato il suo parere in prima lettura ⁽²⁾.

Il 17 dicembre 2009 il Consiglio ha raggiunto un accordo politico sul progetto di regolamento. Dopo la messa a punto da parte del Gruppo dei giuristi-linguisti, il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura in data 11 marzo 2010, conformemente all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Nello svolgimento dei suoi lavori, il Consiglio ha tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale europeo. Il Comitato delle Regioni non ha espresso alcun parere.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE IN PRIMA LETTURA

1. Osservazioni generali

La proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus è parte integrante dell'obiettivo generale dell'Unione europea di garantire parità di trattamento dei passeggeri, indipendentemente dal modo di trasporto da essi scelto per viaggiare. Sono già state adottate normative di natura analoga per i passeggeri nel trasporto aereo ⁽³⁾ o nel trasporto ferroviario ⁽⁴⁾. Essa contiene disposizioni sulla responsabilità in caso di decesso o lesioni dei passeggeri e di perdita o danneggiamento del loro bagaglio, soluzioni automatiche in caso di interruzione del viaggio, trattamento delle denunce e mezzi di ricorso, informazione dei passeggeri ed altre iniziative. Stabilisce inoltre norme riguardanti l'informazione e l'assistenza alle persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM).

Sebbene il Consiglio concordi con la Commissione sull'obiettivo della proposta, il suo approccio ha comportato modifiche di sostanza alla proposta originale. Alcune delle disposizioni previste non sono state ritenute accettabili poiché imponevano ai vettori e alle amministrazioni nazionali oneri amministrativi e costi eccessivi senza offrire ai passeggeri un valore aggiunto tale da controbilanciare questi inconvenienti. Altre sono state riformulate per tenere conto delle differenti normative in vigore negli Stati membri, al fine di evitare conflitti tra la presente proposta di regolamento e la legislazione nazionale ed europea esistente. Infine, altre disposizioni sono state riformulate per semplificare e rendere più chiaro il regolamento.

In base a questo approccio, la posizione in prima lettura del Consiglio modifica in una certa misura la proposta originale della Commissione riformulandola e sopprimendo varie disposizioni del testo. Ne consegue che il Consiglio non ha accolto nessuno degli emendamenti relativi alle disposizioni soppresse contenuti nel parere formulato in prima lettura dal Parlamento europeo.

Il Consiglio mira ad una soluzione equilibrata che tenga conto dei diritti dei passeggeri nonché della necessità di assicurare la vitalità economica degli operatori del settore dei trasporti in autobus, che è costituito essenzialmente da piccole e medie imprese, e pertanto ha integrato l'emendamento n. 3 del PE nella sua posizione in prima lettura.

⁽¹⁾ Doc. 16933/08.

⁽²⁾ A6-0250/2009.

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1 e regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo, GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1.

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14.

2. Questioni politiche fondamentali

i) Campo di applicazione

Secondo la proposta iniziale della Commissione, il regolamento era destinato ad applicarsi in generale al trasporto di passeggeri effettuato da autolinee mediante servizi regolari. Gli Stati membri avrebbero potuto escludere soltanto i servizi di trasporto urbano, suburbano e regionale disciplinati da contratti di servizio pubblico qualora tali contratti avessero garantito ai passeggeri un livello di diritti simile a quello previsto dal presente regolamento. Inoltre, il Parlamento europeo ha presentato un emendamento che consente agli Stati membri di escludere dal campo di applicazione, a titolo della condizione summenzionata, i trasporti urbani e suburbani ma non quelli regionali.

Il Consiglio non ha potuto accettare il campo di applicazione proposto dalla Commissione, né gli emendamenti del PE correlati (emendamenti n. 1, 2 e 81), in quanto ha ritenuto che i trasporti urbani, suburbani e regionali rientrino nello stesso quadro di sussidiarietà.

Includere i trasporti regionali nel campo di applicazione, come proposto dal Parlamento europeo, potrebbe causare problemi sia per i passeggeri che per il settore. Nelle grandi aree urbane le imprese operano generalmente una rete di trasporti completa che comprende servizi di autobus, servizi di metropolitana, treni pendolari e servizi di tram. Spesso tutti questi servizi hanno carattere urbano, suburbano e regionale. Restringere la deroga ai soli servizi urbani e suburbani significherebbe che parti di tali reti sarebbero soggette a norme concepite per la lunga distanza. Pertanto le imprese che operano tali reti si troverebbero, nell'ambito della stessa rete, a dover gestire diversi sistemi di risarcimento, alcuni dei quali non realmente adatti a tale tipo di trasporti. Inoltre confonderebbe i passeggeri che viaggiano su tali reti in quanto avrebbero difficoltà nel sapere quali norme siano effettivamente applicabili.

Inoltre, poiché il regolamento in vigore sui diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario prevede una possibilità di deroga per i servizi ferroviari regionali, la mancanza di una disposizione corrispondente nel regolamento sui diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus potrebbe provocare una distorsione della concorrenza tra i due settori, e i servizi di trasporto effettuato con autobus e quelli ferroviari spesso fungono da alternativa l'uno all'altro.

Pertanto il Consiglio non ha potuto accettare gli emendamenti del PE relativi al campo di applicazione. Il Consiglio propone quindi che il progetto di regolamento si applichi ai passeggeri che viaggiano con servizi regolari nazionali e internazionali, ma con la possibilità a livello nazionale di esonerare i servizi regolari urbani, suburbani e regionali. Inoltre, il Consiglio introduce una disposizione la quale assicura che a tutti i servizi con autobus, senza eccezioni, siano garantiti alcuni diritti di base (ossia condizioni e tariffe contrattuali non discriminatorie e diritto al trasporto per le persone con disabilità e a mobilità ridotta nonché le relative deroghe).

Gli Stati membri sono autorizzati a garantire una deroga per un periodo massimo di cinque anni, rinnovabile due volte, all'applicazione delle disposizioni del presente regolamento ai servizi regolari interni. Inoltre gli Stati membri possono garantire una deroga per un periodo massimo di cinque anni, rinnovabile, per determinati servizi regolari una parte significativa dei quali, comprendente almeno una stazione di fermata, sia operata al di fuori del territorio dell'UE.

Inoltre, in relazione al campo di applicazione, una norma specifica prevede che gli Stati membri i quali possano assicurare che il livello di protezione delle persone con disabilità o a mobilità ridotta ai sensi delle loro norme nazionali è almeno equivalente a quello previsto dal presente regolamento possono conservare in toto la normativa nazionale.

ii) Modifiche dell'infrastruttura

Per quanto riguarda l'infrastruttura, il Consiglio è disposto a incoraggiare e a sostenere qualsiasi iniziativa relativa a nuove attrezzature e infrastrutture, che debbano essere acquisite o costruite, per tenere conto delle necessità delle persone con disabilità e a mobilità ridotta, come chiaramente specificato in un considerando. Tuttavia, il presente regolamento si inquadra nel contesto della legislazione sulla protezione dei consumatori e pertanto non può includere obblighi relativi alle prescrizioni tecniche dei vettori volte a modificare o sostituire i veicoli o le infrastrutture e le attrezzature alle stazioni. Pertanto non è stato possibile accogliere nessuno degli emendamenti del PE relativi alle modifiche dell'infrastruttura (emendamenti 6-10).

iii) Risarcimento e assistenza in caso di incidente

La proposta della Commissione definisce le norme sulla responsabilità dei vettori verso i viaggiatori e il loro bagaglio. I passeggeri sarebbero tutelati da norme armonizzate sulla responsabilità dei vettori. Per qualsiasi danno fino a 220 000 EUR, sul vettore graverebbe una responsabilità oggettiva, ovvero non gli sarebbe dato di escludere la sua responsabilità provando di non essere la causa dell'evento dannoso. Per danni oltre 220 000 EUR, la responsabilità sarebbe per colpa, ma illimitata. I passeggeri vittime di un incidente avrebbero il diritto di ricevere somme di denaro in anticipo per affrontare le difficoltà economiche in cui essi o le loro famiglie verrebbero a trovarsi in caso di lesioni o decesso.

Tuttavia, esistono notevoli differenze fra i regimi di responsabilità vigenti negli Stati membri per quanto riguarda il fondamento della responsabilità (responsabilità oggettiva illimitata, responsabilità oggettiva corredata di deroghe per forza maggiore e responsabilità per colpa), che non è possibile conciliare. Inoltre, la legislazione nei vari Stati membri si fonda in parte sulla direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità («direttiva assicurazione autoveicoli») e in parte sulla normativa nazionale che va al di là della legislazione dell'UE. Questi testi già disciplinano la responsabilità relativa ai passeggeri di autobus ed è essenziale evitare conflitti tra il presente testo e la succitata «direttiva assicurazione autoveicoli».

Pertanto, il Consiglio ha adottato un approccio che prenda le mosse dal sistema esistente e integri nel contempo alcuni elementi fondamentali di armonizzazione. Viene proposta una soglia minima per passeggero e per bagaglio: 220 000 EUR a passeggero in caso di decesso o lesioni personali, 500 EUR a bagaglio in caso di perdita o danneggiamento nell'ambito di servizi urbani, suburbani e regionali e 1 200 EUR a bagaglio nell'ambito di altri servizi regolari. Il risarcimento per il bagaglio sarebbe in tal modo allineato alle disposizioni corrispondenti del «regolamento trasporto ferroviario», pur nel rispetto delle specificità dei trasporti urbani, suburbani e regionali. Per quanto riguarda sedie a rotelle, altre attrezzature per la mobilità o dispositivi di assistenza, il testo del Consiglio ne prevede il risarcimento integrale, anziché assimilarli a bagagli ordinari, anche quando i danni derivano dalla fornitura di assistenza (nello spirito dell'emendamento 46 del PE).

Inoltre, il testo è stato adattato al fine di fornire assistenza ai passeggeri per le loro esigenze pratiche immediate a seguito di un incidente. Questa disposizione non è contenuta nella «direttiva assicurazione autoveicoli» e rappresenta un effettivo vantaggio per i passeggeri di autobus senza aumentare di molto gli oneri amministrativi dei vettori.

Alla luce di quanto sopra, il Consiglio non ha potuto accettare l'approccio proposto dalla Commissione né gli emendamenti del PE in materia di responsabilità (emendamenti 18-24).

iv) Diritti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta (PRM)

Il Consiglio sostiene senza riserve l'obiettivo della Commissione di garantire alle persone con disabilità e a mobilità ridotta l'accesso non discriminatorio ai trasporti con autobus. Il Consiglio non si scosta pertanto dalla proposta della Commissione, pur modificando alcune disposizioni al fine di renderle attuabili e introducendo alcuni chiarimenti e semplificazioni. Per quanto riguarda questo capitolo, il Consiglio ha integrato nel suo testo diversi emendamenti del PE, in tutto, in parte o nello spirito.

Per quanto riguarda le deroghe al diritto di trasporto, la Commissione aveva proposto che a una persona con disabilità potesse essere rifiutato il trasporto a motivo di obblighi in materia di sicurezza o delle dimensioni del veicolo. Il Consiglio ha previsto una serie di miglioramenti, facendo riferimento alla «struttura» del veicolo piuttosto che alle «dimensioni», integrando in tal modo nella sostanza o nello spirito gli emendamenti 26 e 27 del PE. Inoltre, il Consiglio ha accettato l'emendamento 73 per quanto riguarda il diritto di scelta della persona con disabilità o a mobilità ridotta cui venga rifiutato l'imbarco.

Secondo la proposta iniziale, il vettore avrebbe potuto esigere che una persona con disabilità o a mobilità ridotta fosse accompagnata da un'altra persona in grado di fornire assistenza. Nella posizione in prima lettura del Consiglio, se il vettore si avvale di questa possibilità nell'ambito di un servizio passeggeri, l'accompagnatore in questione è trasportato gratuitamente e se possibile siede accanto alla persona con disabilità o a mobilità ridotta. Questa disposizione integra nella sostanza l'emendamento 29 del PE.

Il testo del Consiglio in prima lettura prevede condizioni di accesso non discriminatorio che vengano rese pubblicamente disponibili nel formato idoneo alle persone con disabilità e a mobilità ridotta, accettando in tal modo, del tutto o in parte, gli emendamenti 31 e 32 del PE. Inoltre, la Commissione rende disponibile su Internet un elenco delle stazioni di autobus designate dagli Stati membri nelle quali si presta assistenza per le persone con disabilità e a mobilità ridotta, come previsto nell'emendamento 36 del PE.

Per quanto riguarda l'assistenza alle persone con disabilità e a mobilità ridotta, questa deve essere prestata a condizione che l'interessato informi il vettore o l'operatore del terminale con un anticipo di almeno due giorni lavorativi (la Commissione aveva proposto 48 ore) e si presenti nel luogo convenuto almeno 60 minuti prima dell'orario di partenza pubblicato. Il Consiglio non ha quindi potuto accettare l'emendamento 39 che proponeva un periodo più breve di 24 ore. Inoltre, se la persona ha esigenze specifiche per il posto a sedere, occorre che l'interessato informi il vettore di tali esigenze al momento della prenotazione se l'esigenza è nota in tale occasione. Tale requisito aggiuntivo, inserito dal Consiglio, consentirà al vettore di tener conto di tali esigenze specifiche e di fornire all'interessato il miglior servizio possibile.

Per quanto riguarda l'assistenza a bordo, il Consiglio ha limitato il campo di applicazione della proposta iniziale della Commissione. Il testo del Consiglio stabilisce che devono essere fornite informazioni in formato accessibile nonché assistenza per salire e scendere dal veicolo durante le pause di un viaggio; tuttavia, per quanto riguarda tale assistenza, solo se a bordo vi è altro personale oltre al conducente. Ciò tiene conto del fatto che la maggior parte dei veicoli sono operati dal solo conducente e pertanto fornire assistenza durante il viaggio inciderà sull'orario del conducente e quindi sui requisiti di sicurezza.

L'aiuto alle persone con disabilità o a mobilità ridotta deve essere fornito gratuitamente nelle stazioni presidiate designate dagli Stati membri e il personale che fornisce l'assistenza diretta a tali persone deve aver ricevuto una formazione adeguata a tal fine. Il personale, conducenti compresi, a diretto contatto con i viaggiatori dovrebbe ricevere una formazione incentrata sulla sensibilizzazione alla disabilità.

v) *Diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardo*

La proposta della Commissione prevedeva gli obblighi delle autolinee in caso di interruzione del viaggio a causa dell'annullamento del servizio o di ritardi. I vettori avrebbero dovuto versare un indennizzo pari al 100 % del prezzo del biglietto, se non fossero stati in grado di fornire servizi alternativi o le informazioni richieste.

Pur sostenendo pienamente il principio secondo cui i vettori e gli operatori dei terminali dovrebbero occuparsi dei passeggeri, il Consiglio ha modificato la proposta della Commissione, per tenere conto della struttura specifica del settore dei trasporti in autobus. È stato convenuto un trattamento differente tra i passeggeri che partono dalle stazioni e quelli che partono dalle fermate, in quanto non è possibile né ragionevole fornire, ad esempio, lo stesso livello di informazioni sui ritardi ad una fermata piuttosto che ad una stazione presidiata.

In caso di ritardo superiore a due ore o di cancellazione del viaggio, il passeggero può scegliere tra continuare il viaggio utilizzando lo stesso modo di trasporto o chiedere un trasferimento o chiedere il rimborso del biglietto (corrisposto entro 14 giorni dall'evento insieme, se necessario, ad un biglietto di ritorno gratuito). In caso di ritardo superiore a due ore per viaggi di durata superiore a tre ore, per quanto riguarda i passeggeri che partono da una stazione il vettore avrà l'obbligo di fornire ai passeggeri un pasto o bevande, nello spirito dell'emendamento 53 del PE, ma non sarà obbligato a fornire sistemazione, benché debba assistere nella ricerca della stessa. Tuttavia, i passeggeri degli autobus non beneficeranno di ulteriori indennizzi (versati oltre al prezzo del biglietto) come invece avviene per i passeggeri dei trasporti marittimi e ferroviari. Pertanto gli emendamenti del PE relativi al risarcimento e alla sistemazione non sono stati accolti (emendamenti 49, 50, 51, 52, 54 e 55).

Il Parlamento europeo ha presentato alcuni emendamenti relativi al risarcimento e all'assistenza in caso di ritardo all'arrivo e alle relative deroghe in caso di «forza maggiore» (emendamenti 56 e 57), sollevando in tal modo il vettore dalla responsabilità per danni causati da circostanze estranee all'esercizio dei suoi servizi e che non poteva prevedere. Il Consiglio non ha accolto tali emendamenti in quanto il testo non prevede alcuna disposizione sull'indennizzo nel caso di ritardi all'arrivo.

Tali indennizzi sarebbero una responsabilità aggiuntiva per i vettori e creerebbero un onere eccessivo; inoltre, i conducenti sentirebbero la pressione di dover rispettare l'orario a tutti i costi, mettendo così in pericolo la sicurezza stradale.

Il Consiglio ha accolto l'emendamento 58 relativo alla fornitura di informazioni in formati accessibili per le persone con disabilità e mobilità ridotta.

vi) *Norme generali sulle informazioni, il trattamento dei reclami e gli organismi nazionali di applicazione*

Secondo la posizione del Consiglio in prima lettura, i vettori e gli enti di gestione delle stazioni, nelle rispettive aree di competenza, forniscono ai passeggeri informazioni adeguate per tutta la durata del viaggio, ove possibile in formato accessibile. Inoltre, informano i passeggeri dei loro diritti in modo appropriato e comprensibile, nello spirito dell'emendamento 62 del PE.

Per quanto riguarda i reclami, la proposta della Commissione conteneva norme sulle modalità di trattamento degli stessi da parte dei vettori, in particolare sulle conseguenze giuridiche gravi in caso di mancata risposta ai reclami.

Il Consiglio, pur convenendo in linea di massima con la proposta della Commissione, introduce una maggiore flessibilità nel sistema al fine di evitare conseguenze impreviste per i sistemi giuridici o le strutture amministrative degli Stati membri. In tale contesto e al fine di evitare burocrazia supplementare, il Consiglio non ha accolto l'emendamento 64 del PE, che introduceva un obbligo per i vettori di pubblicare ogni anno una relazione dettagliata sui reclami ricevuti.

Il Parlamento ha inoltre proposto che gli organismi nazionali di applicazione siano indipendenti (emendamento 65). La posizione in prima lettura del Consiglio precisa più chiaramente che tali organismi dovrebbero essere indipendenti dai vettori, dagli operatori turistici e dagli operatori dei terminali.

vii) *Data di applicazione del regolamento*

La Commissione aveva proposto che il regolamento entrasse in vigore 20 giorni dopo la sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'UE e divenisse applicabile un anno dopo la sua entrata in vigore.

La posizione del Consiglio in prima lettura prevede che il regolamento si applichi 2 anni dopo la pubblicazione, accettando in tal modo nella sostanza l'emendamento 69 del PE.

3. Altri emendamenti adottati dal Parlamento europeo

Altri emendamenti non inclusi nella posizione in prima lettura del Consiglio riguardano:

- la modifica della definizione dei termini «contratto di trasporto» (emendamento 13), «venditore di biglietti» (emendamento 14), «operatore turistico» (emendamento 15) e «cancellazione» (emendamento 16);
- la nuova proposta di definizione dei termini «formati accessibili» (emendamento 17);
- il riferimento alle «persone che non sono in grado di viaggiare senza assistenza per la loro avanzata o giovane età» (emendamento 34);
- l'assistenza adattata alle esigenze individuali della persona con disabilità o a mobilità ridotta (emendamento 35);

- la necessità di garantire che il passeggero riceva una conferma dell'avvenuta notifica delle esigenze di assistenza (emendamento 40);
- qualsiasi risarcimento accordato in virtù del regolamento, che può essere dedotto da qualsiasi risarcimento complementare accordato (emendamento 59);
- le sanzioni applicabili alla non osservanza del regolamento, che possono comprendere l'ingiunzione a versare un indennizzo (emendamento 68);
- gli emendamenti 70, 71 e 72, relativi agli allegati del regolamento.

III. CONCLUSIONE

Nel definire la sua posizione in prima lettura, il Consiglio ha tenuto pienamente conto della proposta della Commissione e del parere in prima lettura del Parlamento europeo. Riguardo agli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio rileva che un numero considerevole di emendamenti è già stato integrato - nello spirito, del tutto o in parte - nella sua posizione in prima lettura.

POSIZIONE (UE) N. 5/2010 DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004

Adottata dal Consiglio l'11 marzo 2010

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2010/C 122 E/02)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1, e l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle Regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) l'azione dell'Unione nel settore del trasporto marittimo e delle vie navigabili interne dovrebbe essere rivolta, fra l'altro, a garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, simile a quella offerta da altri modi di trasporto. Inoltre, andrebbero tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.
- (2) Poiché il passeggero che viaggia via mare e per vie navigabili interne è la parte più debole nel contratto di trasporto, è opportuno garantire a tutti i detti passeggeri un livello minimo di protezione. Nulla dovrebbe impedire ai vettori di offrire al passeggero condizioni contrattuali più favorevoli di quelle fissate nel presente regolamento.
- (3) La protezione dei passeggeri dovrebbe contemplare non solo i servizi passeggeri tra porti situati nel territorio degli Stati membri, ma anche quelli tra tali porti e porti situati fuori dal territorio degli Stati membri, tenendo conto del rischio di distorsioni di concorrenza sul mercato dei trasporti di passeggeri. Pertanto, ai fini del presente regolamento la definizione «vettore dell'Unione» dovrebbe essere interpretata nel senso più ampio possibile, senza tuttavia compromettere la restante normativa dell'Unione, come il regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi ⁽³⁾ e il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'appli-

cazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) ⁽⁴⁾.

- (4) Il mercato unico dei servizi passeggeri via mare e per vie navigabili interne dovrebbe andare a vantaggio dei cittadini in generale. È pertanto opportuno garantire alle persone con disabilità e a mobilità ridotta, a causa di disabilità, età o altri motivi, la possibilità di fruire dei servizi passeggeri e delle crociere a condizioni simili a quelle a disposizione degli altri cittadini. Le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta hanno gli stessi diritti di tutti gli altri cittadini per quanto riguarda la libera circolazione, la libertà di scelta e la non discriminazione.
- (5) Alla luce dell'articolo 9 della convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità e al fine di fornire alle persone con disabilità e a mobilità ridotta la possibilità di viaggiare via mare e per vie navigabili interne a condizioni simili a quelle di cui godono gli altri cittadini, si dovrebbero stabilire norme in materia di non discriminazione e assistenza durante il viaggio. Queste persone dovrebbero quindi avere accesso al trasporto e non esserne escluse a causa della loro disabilità o mancanza di mobilità, se non per giustificati motivi di salute e sicurezza stabiliti dalle autorità competenti. Esse dovrebbero godere del diritto di assistenza nei porti e a bordo delle navi da passeggeri. Per favorire l'inclusione sociale, l'assistenza in questione dovrebbe essere fornita alle persone interessate gratuitamente. I vettori dovrebbero fissare condizioni d'accesso, di preferenza sulla base del sistema europeo di normalizzazione.
- (6) Nella progettazione di porti e terminali nuovi, come pure in occasione di lavori di ristrutturazione profonda, gli organi responsabili dovrebbero, ove necessario, tener conto delle esigenze delle persone con disabilità e a mobilità ridotta. Analogamente, i vettori dovrebbero, se necessario, tenere conto di tali esigenze in sede di progettazione e di ammodernamento delle navi da passeggeri, in conformità della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri ⁽⁵⁾ e della direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Parere del 16 luglio 2009 (GU C 317 del 23.12.2009, pag. 89).

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 23 aprile 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del ...

⁽³⁾ GU L 378 del 31.12.1986, pag. 4.

⁽⁴⁾ GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7.

⁽⁵⁾ GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 389 del 30.12.2006, pag. 1.

- (7) L'assistenza fornita nei porti situati sul territorio di uno Stato membro dovrebbe, tra l'altro, permettere alle persone con disabilità e a mobilità ridotta di spostarsi da un determinato punto di arrivo in un porto a una nave da passeggeri e da una nave da passeggeri a un determinato punto di partenza in un porto, inclusi l'imbarco e lo sbarco.
- (8) Nell'organizzare l'assistenza alle persone con disabilità e a mobilità ridotta, nonché la formazione del proprio personale, i vettori dovrebbero collaborare con le organizzazioni che rappresentano le persone con disabilità e a mobilità ridotta. Nel fare ciò, essi dovrebbero altresì tener conto delle pertinenti disposizioni della convenzione internazionale e del codice sugli standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi, nonché della raccomandazione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) sulla progettazione e la gestione di navi da passeggeri al fine di rispondere alle necessità degli anziani e delle persone con disabilità.
- (9) I passeggeri dovrebbero essere adeguatamente informati in caso di cancellazione o ritardo di un servizio passeggeri o di una crociera. Tali informazioni dovrebbero aiutare i passeggeri a prendere le misure del caso e, se necessario, a ottenere informazioni circa collegamenti alternativi.
- (10) Si dovrebbero ridurre gli inconvenienti subiti dai passeggeri a causa della cancellazione del viaggio o di lunghi ritardi. A tale scopo i passeggeri dovrebbero ricevere la necessaria assistenza e avere la possibilità di cancellare il viaggio e ottenere il rimborso del biglietto o il trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti.
- (11) I vettori dovrebbero prevedere un risarcimento dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardo di un servizio, in percentuale del prezzo del biglietto, tranne quando la cancellazione o il ritardo sono dovuti a condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave o a circostanze eccezionali che non avrebbero potuto essere evitate neppure prendendo tutte le misure ragionevoli.
- (12) Le condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave dovrebbero comprendere, in via non esclusiva, forti venti, mare grosso, forti correnti, presenza pericolosa di ghiaccio e livelli dell'acqua estremamente alti o bassi.
- (13) Le circostanze eccezionali dovrebbero comprendere, in via non esclusiva, gli attentati terroristici, i conflitti tra le parti sociali, lo sbarco di persone ammalate, ferite o decedute, le operazioni di ricerca e salvataggio in mare o nelle acque interne, le misure necessarie a tutela dell'ambiente, le decisioni prese dagli organi di gestione del traffico o dalle autorità portuali o le decisioni adottate dalle autorità competenti in materia di ordine pubblico e sicurezza, nonché per rispondere a esigenze di trasporto urgenti.
- (14) Con la partecipazione degli operatori interessati, delle organizzazioni professionali e delle associazioni dei consumatori, dei passeggeri, delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta, i vettori dovrebbero collaborare per adottare disposizioni a livello nazionale o europeo volte a migliorare l'attenzione e l'assistenza prestata ai passeggeri ogni qualvolta il loro viaggio sia interrotto, in particolare in caso di lunghi ritardi o cancellazione del viaggio.
- (15) Il presente regolamento non dovrebbe incidere sui diritti dei passeggeri definiti dalla direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti «tutto compreso»⁽¹⁾. Il presente regolamento non dovrebbe applicarsi nei casi di cancellazione di un viaggio «tutto compreso» per motivi diversi dalla cancellazione del servizio passeggeri o della crociera.
- (16) I passeggeri dovrebbero essere correttamente informati dei diritti derivanti loro dal presente regolamento, affinché possano esercitarli in modo efficace. Fra i diritti di cui godono i passeggeri dovrebbe rientrare il diritto di ricevere informazioni in merito al servizio passeggeri o alla crociera prima e durante il viaggio. Tutte le informazioni essenziali fornite ai passeggeri dovrebbero essere fornite in formati accessibili alle persone con disabilità e a mobilità ridotta.
- (17) I passeggeri dovrebbero essere in grado di esercitare i propri diritti mediante procedure di reclamo appropriate applicate dai vettori o, se del caso, mediante la trasmissione di reclami all'organismo o agli organismi designati a questo fine dallo Stato membro. I vettori dovrebbero rispondere ai reclami dei passeggeri entro un determinato termine, tenendo presente che la mancata risposta ad un reclamo potrebbe essere fatta valere contro di loro.
- (18) Tenendo conto delle procedure istituite dagli Stati membri per la trasmissione di reclami, i reclami riguardanti l'assistenza nei porti o a bordo di una nave dovrebbero essere indirizzati di preferenza all'organismo o agli organismi designati per l'esecuzione del presente regolamento nello Stato membro in cui è situato il porto d'imbarco e, per quanto riguarda i servizi passeggeri da un paese terzo, in quello in cui è situato il porto di sbarco.
- (19) Gli Stati membri dovrebbero assicurare il rispetto del presente regolamento nonché designare un organismo ovvero organismi competenti, incaricati di compiti di verifica e di esecuzione. Ciò non incide sui diritti dei passeggeri di avvalersi dei mezzi di ricorso giudiziari previsti dalla legislazione nazionale.
- (20) Gli Stati membri dovrebbero istituire un sistema di sanzioni in caso di violazione del presente regolamento e assicurarne l'applicazione. Le sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.

⁽¹⁾ GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59.

(21) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire la garanzia di un livello elevato di protezione e assistenza ai passeggeri in tutti gli Stati membri e la garanzia per gli operatori economici di condizioni armonizzate all'interno di un mercato unico, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni o degli effetti dell'azione in questione, essere realizzati meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(22) L'esecuzione del presente regolamento dovrebbe basarsi sul regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 ottobre 2004, sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori («regolamento sulla cooperazione per la tutela dei consumatori») ⁽¹⁾. È pertanto opportuno modificare di conseguenza tale regolamento.

(23) La direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati ⁽²⁾ dovrebbe essere rigorosamente rispettata e applicata al fine di garantire il rispetto della vita privata delle persone fisiche e giuridiche, nonché di garantire che le informazioni e le relazioni richieste servano unicamente a ottemperare agli obblighi fissati dal presente regolamento e non siano utilizzate a danno delle suddette persone.

(24) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti, segnatamente, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, di cui all'articolo 6 del trattato sull'Unione europea,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce regole che disciplinano:

a) la non discriminazione fra i passeggeri riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori;

- b) la non discriminazione e l'assistenza nei confronti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta;
- c) i diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o di ritardo;
- d) le informazioni minime da fornire ai passeggeri;
- e) il trattamento dei reclami;
- f) le regole generali in materia di esecuzione.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai passeggeri che viaggiano:

- a) con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro;
- b) con servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato fuori dal territorio di uno Stato membro e il porto di sbarco è situato nel territorio di uno Stato membro, a condizione che il servizio sia effettuato da un vettore dell'Unione;
- c) in una crociera il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro. Tuttavia, l'articolo 16, paragrafo 2, gli articoli 18 e 19 e l'articolo 20, paragrafi 1 e 4 non si applicano a tali passeggeri.

2. Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano:

- a) su navi autorizzate a trasportare fino a trentasei passeggeri;
- b) su navi del cui funzionamento è responsabile un equipaggio composto da non più di tre persone o laddove la distanza complessiva del servizio passeggeri sia inferiore a 500 metri, sola andata; oppure

c) con escursioni e visite turistiche diverse dalle crociere.

3. Gli Stati membri possono, per un periodo di due anni a decorrere dal ... (*), esonerare dall'applicazione del presente regolamento le navi della navigazione marittima di stazza inferiore a 300 tonnellate lorde, utilizzate nei trasporti interni, a condizione che i diritti dei passeggeri a norma del presente regolamento siano adeguatamente garantiti dalla legislazione nazionale.

4. Gli Stati membri possono esonerare dall'applicazione del presente regolamento i servizi passeggeri previsti dagli obblighi di servizio pubblico o da contratti di servizio pubblico o dai servizi integrati, purché i diritti dei passeggeri a norma del presente regolamento siano adeguatamente garantiti dalla legislazione nazionale.

⁽¹⁾ GU L 364 del 9.12.2004, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

(*) La data di applicazione del presente regolamento.

5. Nessuna disposizione del presente regolamento è intesa come prescrizione tecnica che impone a vettori, operatori dei terminali o altri enti obblighi di modifica o sostituzione delle navi, delle infrastrutture, delle attrezzature dei porti e dei terminali portuali.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento, s'intende per:

- a) «persona con disabilità» o «persona a mobilità ridotta», ogni persona la cui mobilità sia ridotta nell'uso del trasporto a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o minorazione mentale, o di qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito a tutti i passeggeri per rispondere alle esigenze specifiche di detta persona;
- b) «territorio di uno Stato membro», territorio cui si applica il trattato, con riferimento all'articolo 355 dello stesso, alle condizioni ivi contenute;
- c) «condizioni d'accesso», norme, orientamenti e informazioni pertinenti sull'accessibilità dei terminali portuali e delle navi, comprese le strutture per persone con disabilità o a mobilità ridotta;
- d) «vettore», una persona fisica o giuridica che offre servizi di trasporto passeggeri o crociere al pubblico;
- e) «vettore dell'Unione», un vettore stabilito nel territorio di uno Stato membro o che offre servizi di trasporto passeggeri da o verso il territorio di uno Stato membro;
- f) «servizio passeggeri», un servizio di trasporto commerciale di passeggeri via mare o per vie navigabili interne effettuato secondo un orario pubblicato;
- g) «servizi integrati», servizi di trasporto interconnessi all'interno di una determinata area geografica, con servizio d'informazione, emissioni di biglietti ed orari unici;
- h) «vettore di fatto», una persona diversa dal vettore che esegue effettivamente il trasporto, interamente o parzialmente;
- i) «vie navigabili interne», un corpo idrico interno navigabile, naturale o artificiale, o sistema di corpi idrici interconnessi sfruttati per il trasporto, come laghi, fiumi o canali o una combinazione di questi;
- j) «porto», un luogo o un'area geografica cui siano state apportate migliorie e aggiunte strutture tali da consentire l'attracco di navi, da cui i passeggeri si imbarcano o sbarcano regolarmente;
- k) «terminale portuale», un terminale, che dispone di un vettore o di un operatore di terminale, in un porto dotato di strutture quali banchi di accettazione, biglietteria o sale di ritrovo e personale per l'imbarco o lo sbarco di passeggeri che viaggiano con servizi passeggeri o in crociera;
- l) «nave», un'imbarcazione usata per la navigazione marittima o per vie navigabili interne;
- m) «contratto di trasporto», un contratto di trasporto fra un vettore e un passeggero per la fornitura di uno o più servizi passeggeri o crociere;
- n) «biglietto», un documento in corso di validità o altro giustificativo di un contratto di trasporto;
- o) «venditore di biglietti», un rivenditore che conclude contratti di trasporto per conto del vettore;
- p) «agente di viaggio», un rivenditore che agisce per conto del passeggero nella conclusione di contratti di trasporto;
- q) «operatore turistico», un organizzatore, diverso dal vettore, ai sensi dell'articolo 2, paragrafi 2 e 3, della direttiva 90/314/CEE;
- r) «prenotazione», una prenotazione per la partenza specifica di un servizio passeggeri o una crociera;
- s) «operatore del terminale», un organismo pubblico o privato nel territorio di uno Stato membro responsabile dell'amministrazione e della gestione di un terminale portuale;
- t) «crociera», servizio di trasporto via mare o per vie navigabili interne effettuato esclusivamente a fini di svago o ricreazione, completato da alloggio e altri servizi, di durata superiore a due giorni con pernottamento a bordo;
- u) «sinistro marittimo», il naufragio, il capovolgimento, la collisione o l'incaglio della nave, o un'esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave.

Articolo 4

Biglietti e condizioni contrattuali non discriminatorie

1. I vettori emettono un biglietto ai passeggeri, a meno che la legislazione nazionale preveda altri documenti di trasporto. Il biglietto può essere emesso in formato elettronico.

2. Fatte salve le tariffe sociali, le condizioni contrattuali e le tariffe applicate dai vettori o dai venditori di biglietti sono offerte al pubblico senza alcuna discriminazione diretta o indiretta in base alla nazionalità dell'acquirente finale o al luogo di stabilimento del vettore o del venditore di biglietti nell'Unione.

Articolo 5

Altre parti di fatto

1. Se l'adempimento degli obblighi derivanti dal presente regolamento è stato affidato a un vettore di fatto, venditore di biglietti o altra persona, il vettore, agente di viaggio, operatore turistico o operatore del terminale, che ha affidato tali obblighi, resta nondimeno responsabile degli atti e delle omissioni compiuti da tale persona nell'esercizio delle sue funzioni.

2. Oltre a quanto disposto al paragrafo 1, la persona cui il vettore, agente di viaggio, operatore turistico o operatore del terminale ha affidato l'adempimento di un obbligo è soggetta alle disposizioni del presente regolamento, incluse le disposizioni in materia di responsabilità e esonero, per quanto riguarda l'obbligo in questione.

Articolo 6

Irrinunciabilità

Gli obblighi stabiliti dal presente regolamento non sono oggetto di alcuna limitazione o rinuncia, in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive nel contratto di trasporto.

CAPO II

DIRITTI DELLE PERSONE CON DISABILITÀ E A MOBILITÀ RIDOTTA

Articolo 7

Diritto al trasporto

1. I vettori, gli agenti di viaggio e gli operatori turistici non rifiutano di accettare una prenotazione, emettere o fornire altrimenti un biglietto o imbarcare una persona per motivi di disabilità o mobilità ridotta.

2. Le prenotazioni e i biglietti sono offerti alle persone con disabilità e a mobilità ridotta senza costi aggiuntivi.

Articolo 8

Eccezioni e condizioni speciali

1. Nonostante l'articolo 7, paragrafo 1, i vettori, gli agenti di viaggio e gli operatori turistici possono rifiutare di accettare una prenotazione, emettere o fornire altrimenti un biglietto o imbarcare una persona per motivi di disabilità o mobilità ridotta:

a) ai fini dell'osservanza di obblighi in materia di salute e sicurezza stabiliti dalla legislazione internazionale, dell'Unione o nazionale ovvero di obblighi in materia di salute e sicurezza stabiliti dalle autorità competenti;

b) qualora la progettazione della nave da passeggeri o dell'infrastruttura e dell'attrezzatura del porto, compresi i terminali portuali, renda impossibile l'imbarco, lo sbarco o il trasporto della persona con disabilità o a mobilità ridotta in condizioni di sicurezza o concretamente realizzabili.

2. Qualora una prenotazione non sia accettata o un biglietto non sia emesso o altrimenti fornito per i motivi indicati al paragrafo 1, i vettori, gli agenti di viaggio e gli operatori turistici compiono sforzi ragionevoli per proporre alla persona in questione un'alternativa di trasporto accettabile con un servizio passeggeri o una crociera gestiti dal vettore.

3. Qualora alla persona con disabilità o a mobilità ridotta, che sia in possesso di prenotazione o biglietto e che abbia soddisfatto i requisiti di cui all'articolo 11, paragrafo 2, sia stato rifiutato l'imbarco a causa della disabilità o mobilità ridotta, la persona in questione, e l'eventuale accompagnatore in applicazione del paragrafo 4 del presente articolo, possono scegliere tra il diritto al rimborso e il trasporto alternativo, come previsto dall'allegato I. Il diritto di scelta fra un viaggio di ritorno e il trasporto alternativo è subordinato al rispetto di tutti gli obblighi in materia di salute e sicurezza.

4. Alle stesse condizioni di cui al paragrafo 1 i vettori, gli agenti di viaggio e gli operatori turistici possono esigere che una persona con disabilità o a mobilità ridotta sia accompagnata da un'altra persona in grado di fornire l'assistenza necessaria alla persona con disabilità o a mobilità ridotta. Per quanto riguarda i servizi passeggeri, l'accompagnatore in questione è trasportato gratuitamente.

5. Quando un vettore, un agente di viaggio o un operatore turistico fanno ricorso ai paragrafi da 1 a 4, ne comunicano immediatamente i motivi specifici alla persona con disabilità o a mobilità ridotta. Tali motivi sono notificati alla persona con disabilità o a mobilità ridotta non oltre cinque giorni dopo che è stata informata. In caso di rifiuto ai sensi del paragrafo 1, lettera a), è fatto riferimento agli obblighi in materia di salute e sicurezza applicabili.

Articolo 9

Accessibilità e informazione

1. In collaborazione con le organizzazioni che rappresentano le persone con disabilità o a mobilità ridotta, i vettori e gli operatori dei terminali, se opportuno attraverso le loro organizzazioni, stabiliscono o predispongono condizioni d'accesso non discriminatorie per il trasporto delle persone con disabilità e a mobilità ridotta.

2. Le condizioni d'accesso di cui al paragrafo 1 sono messe a disposizione del pubblico dai vettori e dagli operatori dei terminali fisicamente o su internet, nelle stesse lingue in cui l'informazione è normalmente fornita a tutti i passeggeri.

3. Gli operatori turistici mettono a disposizione le condizioni d'accesso di cui al paragrafo 1 che si applicano alle tratte comprese nei viaggi, nelle vacanze e nei circuiti «tutto compreso» da essi organizzati, venduti o proposti.

4. I vettori, gli agenti di viaggio e gli operatori turistici garantiscono che tutte le informazioni pertinenti, comprese prenotazioni e informazioni on-line, relative alle condizioni del trasporto, le informazioni sul viaggio e le condizioni d'accesso siano disponibili in formati adeguati e accessibili per le persone con disabilità e a mobilità ridotta.

Articolo 10

Diritto all'assistenza nei porti e a bordo delle navi

Fatte salve le condizioni d'accesso di cui all'articolo 9, paragrafo 1, i vettori e gli operatori turistici, nelle rispettive aree di competenza, forniscono gratuitamente alle persone con disabilità o a mobilità ridotta l'assistenza di cui agli allegati II e III nei porti, anche durante l'imbarco e lo sbarco, e a bordo delle navi.

Articolo 11

Condizioni alle quali è fornita l'assistenza

1. I vettori e gli operatori dei terminali, nelle rispettive aree di competenza, forniscono alle persone con disabilità o a mobilità ridotta l'assistenza di cui all'articolo 10 alle seguenti condizioni:

- a) il vettore o l'operatore del terminale è informato della necessità di assistenza della persona almeno due giorni lavorativi prima che l'assistenza stessa si renda necessaria, e
- b) la persona con disabilità o a mobilità ridotta si presenta personalmente al porto o nel luogo convenuto come indicato nell'articolo 12, paragrafo 3:
 - i) a un orario stabilito per iscritto dal vettore a condizione che non preceda di oltre 60 minuti l'orario d'imbarco pubblicato, o
 - ii) qualora non sia stato stabilito un orario d'imbarco, almeno 60 minuti prima dell'orario di partenza pubblicato.

2. Oltre a quanto disposto dal paragrafo 1, le persone con disabilità e a mobilità ridotta notificano al vettore, al momento della prenotazione o dell'acquisto anticipato del biglietto, le loro esigenze specifiche per la sistemazione o il posto a sedere o la necessità di trasportare apparecchi medici purché tali esigenze o necessità siano note in tale momento.

3. La notifica di cui al paragrafo 1, lettera a), e al paragrafo 2 può sempre essere trasmessa all'agente di viaggio o all'operatore turistico presso il quale è stato acquistato il biglietto. Qualora il biglietto consenta viaggi multipli, è sufficiente una sola notifica, purché sia fornita un'adeguata informazione sugli orari dei viaggi successivi.

4. Se non sono effettuate notifiche ai sensi del paragrafo 1, lettera a), e del paragrafo 2, i vettori e gli operatori dei terminali compiono ogni sforzo ragionevole per garantire che l'assistenza sia fornita in modo tale che la persona con disabilità o a mobilità ridotta possa imbarcarsi, sbarcare e viaggiare sulla nave.

5. Se una persona con disabilità o a mobilità ridotta è accompagnata da un cane da assistenza riconosciuto, quest'ultimo è sistemato insieme alla persona in questione, a condizione che sia fornita notifica al vettore, all'agente di viaggio o all'operatore turistico in conformità delle norme nazionali applicabili in materia di trasporto di cani da assistenza riconosciuti a bordo di navi da passeggeri, se tali norme esistono.

Articolo 12

Ricevimento delle notifiche e designazione dei punti d'incontro

1. I vettori, gli operatori dei terminali, gli agenti di viaggio e gli operatori turistici adottano tutte le misure necessarie per agevolare il ricevimento delle notifiche conformemente all'articolo 11, paragrafo 1, lettera a) e paragrafo 2. Tale obbligo si applica a tutti i loro punti vendita, comprese le vendite telefoniche o su internet.

2. Se gli agenti di viaggio o gli operatori turistici ricevono la notifica di cui al paragrafo 1, trasmettono senza indugio, nel normale orario di lavoro, l'informazione al vettore o all'operatore del terminale.

3. I vettori e gli operatori dei terminali designano un punto all'interno o all'esterno del terminale portuale presso cui le persone con disabilità e a mobilità ridotta possono annunciare il proprio arrivo e chiedere assistenza. Tale punto è chiaramente segnalato e offre informazioni di base riguardo al terminale portuale e all'assistenza fornita in formati accessibili.

Articolo 13

Norme di qualità per l'assistenza

1. Gli operatori dei terminali e i vettori che gestiscono terminali portuali o servizi passeggeri che contano complessivamente più di 100 000 movimenti passeggeri commerciali nell'anno d'esercizio precedente fissano, nelle rispettive aree di competenza, le norme di qualità per l'assistenza di cui agli allegati II e III e, se opportuno attraverso le loro organizzazioni, stabiliscono le risorse necessarie per rispettare tali norme, in collaborazione con le organizzazioni che rappresentano i passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta.

2. Le norme di qualità di cui al paragrafo 1 sono messe a disposizione del pubblico dagli operatori dei terminali e dai vettori fisicamente o su internet in formati accessibili e nelle stesse lingue in cui l'informazione è normalmente fornita a tutti i passeggeri.

*Articolo 14***Formazione e istruzioni**

Fatti salvi la convenzione internazionale e il codice sugli standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi e la regolamentazione adottata in forza della convenzione riveduta per la navigazione del Reno e della convenzione relativa al regime della navigazione sul Danubio, i vettori e, se del caso, gli operatori dei terminali stabiliscono procedure di formazione sulla disabilità, comprese istruzioni, e assicurano che:

- a) il proprio personale, compreso il personale alle dipendenze di altre parti di fatto, che fornisce assistenza diretta alle persone con disabilità e a mobilità ridotta, abbia una formazione o istruzioni al riguardo, come descritto all'allegato IV, sezioni A e B; e
- b) il proprio personale altrimenti responsabile della prenotazione e vendita dei biglietti o dell'imbarco e sbarco, compreso il personale alle dipendenze di altre parti di fatto, abbia una formazione o istruzioni al riguardo, come descritto all'allegato IV, sezione A.

*Articolo 15***Risarcimento per le attrezzature per la mobilità o altre attrezzature specifiche**

1. Il vettore e l'operatore del terminale sono responsabili del danno derivante dalla perdita o dal danneggiamento di attrezzature per la mobilità o altre attrezzature specifiche, usate da persone con disabilità o a mobilità ridotta, se l'evento dannoso è imputabile a colpa o negligenza del vettore o dell'operatore del terminale. La colpa o la negligenza del vettore si presume quando i danni sono stati causati da un incidente marittimo.

2. Il risarcimento di cui al paragrafo 1 corrisponde al valore di sostituzione dell'attrezzatura in questione o, se del caso, ai costi di riparazione.

3. I paragrafi 1 e 2 non si applicano laddove si applichi l'articolo 4 del regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente ⁽¹⁾.

4. Va inoltre compiuto ogni sforzo per fornire rapidamente un'attrezzatura temporanea sostitutiva.

CAPO III

OBBLIGHI DEI VETTORI E DEGLI OPERATORI DEI TERMINALI IN CASO DI INTERRUZIONE DEL VIAGGIO*Articolo 16***Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate**

1. In caso di cancellazione o ritardo alla partenza di un servizio passeggeri o di una crociera, il vettore o, se opportuno, l'operatore del terminale informano i passeggeri in partenza dai

terminali portuali, quanto prima e comunque non oltre trenta minuti dopo l'orario di partenza previsto, della situazione, dell'orario di partenza e dell'orario di arrivo previsti non appena tale informazione è disponibile.

2. Se i passeggeri perdono un servizio di trasporto in coincidenza a causa di una cancellazione o di un ritardo, il vettore e, se opportuno, l'operatore del terminale compiono sforzi ragionevoli per informare i passeggeri interessati in merito a collegamenti alternativi.

3. Il vettore o, se opportuno, l'operatore del terminale assicurano che le persone con disabilità o a mobilità ridotta ricevano le informazioni necessarie di cui ai paragrafi 1 e 2 in formati accessibili.

*Articolo 17***Assistenza in caso di partenze cancellate o ritardate**

1. Quando un vettore prevede ragionevolmente che la partenza di un servizio passeggeri o di una crociera sia cancellata o subisca un ritardo superiore a 120 minuti rispetto all'orario previsto di partenza, offre gratuitamente ai passeggeri in partenza dai terminali portuali spuntini, pasti o bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa, purché siano disponibili o possano essere ragionevolmente forniti.

2. In caso di cancellazione o ritardo alla partenza che renda necessario un soggiorno di una o più notti o un soggiorno supplementare rispetto a quello previsto dal passeggero, ove e allorché sia fisicamente possibile, il vettore offre gratuitamente, ai passeggeri in partenza dai terminali portuali, una sistemazione adeguata, a bordo o a terra, e il trasporto tra il terminale portuale e il luogo di sistemazione, oltre agli spuntini, ai pasti o alle bevande di cui al paragrafo 1. Per ciascun passeggero, il vettore può limitare il costo complessivo della sistemazione a terra, escluso il trasporto tra il terminale portuale e il luogo di sistemazione, a 120 EUR.

3. In applicazione dei paragrafi 1 e 2, il vettore presta particolare attenzione alle esigenze delle persone con disabilità e a mobilità ridotta e dei loro accompagnatori.

*Articolo 18***Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate**

1. Quando prevede ragionevolmente che un servizio passeggeri subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal terminale portuale superiore a 120 minuti il vettore offre immediatamente al passeggero la scelta tra:

- a) il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile;
- b) il rimborso del prezzo del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile.

⁽¹⁾ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 24.

2. Quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione o un ritardo alla partenza dal porto superiore a 120 minuti, i passeggeri hanno diritto al trasporto alternativo o al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore.

3. Il rimborso di cui al paragrafo 1, lettera b) e al paragrafo 2 del costo completo del biglietto al prezzo a cui era stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate, e per la parte o le parti già effettuate se il viaggio non serve più allo scopo originario del passeggero è effettuato entro sette giorni, in contanti, mediante bonifico bancario elettronico, versamento o assegno bancario.

Articolo 19

Risarcimento del prezzo del biglietto in caso di ritardo all'arrivo

1. Fermo restando il diritto al trasporto, i passeggeri possono chiedere al vettore un risarcimento in caso di ritardo all'arrivo alla destinazione finale, come indicato nel contratto di trasporto. Il livello minimo di risarcimento è pari al 25% del prezzo del biglietto per un ritardo di almeno:

- a) un'ora in un servizio regolare fino a quattro ore;
- b) due ore in un servizio regolare di più di quattro ore ma non superiore a otto ore;
- c) tre ore in un servizio regolare di più di otto ore ma non superiore a ventiquattro ore; oppure
- d) sei ore in un servizio regolare superiore a 24 ore.

Se il ritardo supera il doppio del tempo indicato alle lettere da a) a d) il risarcimento è pari al 50% del prezzo del biglietto.

2. I passeggeri in possesso di un titolo di viaggio o di un abbonamento che subiscono ritardi ricorrenti all'arrivo durante il periodo di validità dello stesso possono richiedere un risarcimento adeguato secondo le modalità di risarcimento del vettore. Tali modalità enunciano i criteri per la determinazione del ritardo all'arrivo e il calcolo del risarcimento.

3. Il risarcimento è calcolato in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio passeggeri in ritardo.

4. Qualora il contratto di trasporto riguardi un viaggio di andata e ritorno, il risarcimento in caso di ritardo all'arrivo nella tratta di andata o in quella di ritorno è calcolato rispetto alla metà del prezzo del trasporto tramite tale servizio passeggeri.

5. Il risarcimento è effettuato entro un mese dalla presentazione della relativa domanda. Il risarcimento può essere effettuato mediante buoni e/o altri servizi se le condizioni sono flessibili, in particolare per quanto riguarda il periodo di validità

e la destinazione. Il risarcimento è effettuato in denaro su richiesta del passeggero.

6. Il risarcimento del prezzo del biglietto non è soggetto a detrazioni per i costi legati alla transazione finanziaria quali tasse, spese telefoniche o valori bollati. I vettori possono introdurre una soglia minima al di sotto della quale non sono previsti risarcimenti. Detta soglia non può superare 10 EUR.

Articolo 20

Esenzioni

1. Gli articoli 17, 18 e 19 non si applicano ai passeggeri con biglietti aperti finché l'orario di partenza non è specificato, salvo per i passeggeri in possesso di un titolo di viaggio o di un abbonamento.

2. Gli articoli 17 e 19 non si applicano se il passeggero è informato della cancellazione o del ritardo prima dell'acquisto del biglietto ovvero se la cancellazione o il ritardo sono causati dal passeggero stesso.

3. L'articolo 17, paragrafo 2 non si applica se la cancellazione o il ritardo è provocato da condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave.

4. L'articolo 19 non si applica se la cancellazione o il ritardo è provocato da condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave o da circostanze straordinarie che ostacolano l'esecuzione del servizio passeggeri, le quali non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli.

Articolo 21

Ulteriori azioni risarcitorie

Nessuna disposizione del presente regolamento impedisce ai passeggeri di rivolgersi ai tribunali nazionali, secondo la legislazione nazionale, per ottenere risarcimenti connessi a perdite dovute a cancellazione o ritardo dei servizi di trasporto, anche a norma della direttiva 90/314/CEE.

CAPO IV

NORME GENERALI SU INFORMAZIONI E RECLAMI

Articolo 22

Diritto all'informazione sul viaggio

I vettori e gli operatori dei terminali, nei rispettivi settori di competenza, forniscono ai passeggeri informazioni adeguate per tutto il viaggio in formati accessibili e nelle stesse lingue in cui sono di solito messe a disposizione di tutti i passeggeri. Particolare attenzione è prestata alle esigenze delle persone con disabilità o a mobilità ridotta.

*Articolo 23***Informazioni sui diritti dei passeggeri**

1. I vettori e gli operatori dei terminali garantiscono, nei rispettivi settori di competenza, che le informazioni sui diritti dei passeggeri previste dal presente regolamento siano a disposizione del pubblico sia a bordo delle navi che nei terminali portuali. Le informazioni sono fornite in formati accessibili e nelle stesse lingue in cui sono di solito messe a disposizione di tutti i passeggeri. Nel fornire le informazioni particolare attenzione è prestata alle esigenze delle persone con disabilità o a mobilità ridotta.

2. Al fine di rispettare l'obbligo di informazione di cui al paragrafo 1, i vettori e gli operatori dei terminali possono utilizzare una sintesi delle disposizioni del presente regolamento preparata dalla Commissione in tutte le lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione europea e messa a loro disposizione.

3. I vettori e gli operatori dei terminali informano adeguatamente i passeggeri a bordo delle navi e nei terminali portuali degli estremi dell'organismo responsabile dell'attuazione designato dallo Stato membro a norma dell'articolo 25, paragrafo 1.

*Articolo 24***Reclami**

1. I vettori istituiscono o dispongono di un meccanismo per il trattamento dei reclami in ordine ai diritti e agli obblighi contemplati dal presente regolamento.

2. Se un passeggero che rientra nell'ambito del presente regolamento desidera presentare un reclamo al vettore lo trasmette entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio. Entro un mese dal ricevimento del reclamo il vettore notifica al passeggero che il reclamo è stato accolto, respinto o è ancora in esame. Il tempo necessario per rispondere definitivamente non supera i tre mesi dal ricevimento di un reclamo.

CAPO V

ESECUZIONE E ORGANISMI NAZIONALI AD ESSA PREPOSTI*Articolo 25***Organismi nazionali di esecuzione**

1. Ogni Stato membro designa uno o più organismi, nuovi o esistenti, responsabili dell'esecuzione del presente regolamento per quanto riguarda i servizi passeggeri e le crociere da porti situati nel proprio territorio e i servizi passeggeri provenienti da un paese terzo verso tali porti. Ogni organismo adotta i provvedimenti necessari per garantire il rispetto del presente regolamento.

Per quanto riguarda l'organizzazione, le decisioni di finanziamento, la struttura giuridica e il processo decisionale, ogni or-

ganismo è indipendente dai vettori, dagli operatori turistici e dagli operatori dei terminali.

2. Gli Stati membri informano la Commissione dell'organismo o degli organismi designati a norma del presente articolo.

3. Ogni passeggero può presentare un reclamo, conformemente alla legislazione nazionale, all'organismo competente designato a norma del paragrafo 1 o a qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro, in merito a presunte infrazioni al presente regolamento.

Uno Stato membro può decidere:

a) che in un primo tempo il passeggero trasmetta il reclamo di cui al presente regolamento al vettore; e/o

b) che l'organismo nazionale di esecuzione o altro organismo competente designato dagli Stati membri funga da organo di appello per reclami irrisolti ai sensi dell'articolo 24.

4. Gli Stati membri che hanno scelto di esonerare taluni servizi ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 4, garantiscono che vi sia un meccanismo simile ai fini della tutela dei diritti dei passeggeri.

*Articolo 26***Relazione sull'esecuzione del presente regolamento**

Il 1° giugno ... (*) e ogni due anni successivi a tale data, gli organismi di esecuzione designati ai sensi dell'articolo 25 pubblicano una relazione sull'attività dei due anni civili precedenti, che contiene in particolare una descrizione delle azioni attuate per applicare le disposizioni del presente regolamento, dati sulle sanzioni applicate e statistiche relative ai reclami e alle sanzioni stesse.

*Articolo 27***Cooperazione tra gli organismi di esecuzione**

Gli organismi nazionali di cui all'articolo 25, paragrafo 1 si scambiano, se del caso, informazioni sulle loro rispettive attività e sui principi e sulle prassi decisionali. La Commissione li assiste in questo compito.

*Articolo 28***Sanzioni**

Gli Stati membri stabiliscono le norme sulle sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione entro il ... (***) e notificano immediatamente qualsiasi successiva modifica.

(*) Due anni successivi alla data di applicazione del presente regolamento.

(**) La data di applicazione del presente regolamento.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 29

Relazioni

Entro ... (*), la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento e gli effetti del presente regolamento. Se del caso, la relazione è corredata di proposte normative che attuano in modo più dettagliato le disposizioni del presente regolamento o lo modificano.

Articolo 30

Modifica del regolamento (CE) n. 2006/2004

Nell'allegato del regolamento (CE) n. 2006/2004 è aggiunto il seguente punto:

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

Fatto a ,

Per il Parlamento europeo

Il presidente

...

Per il Consiglio

Il presidente

...

«19. Regolamento (CE) n. .../2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne (*).

(*) GU ...».

Articolo 31

Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal ... (**)

(*) Trentasei mesi dalla data di applicazione del presente regolamento.

(**) GU: trentasei mesi successivi alla data di pubblicazione del presente regolamento.

ALLEGATO I

Diritto al rimborso o al trasporto alternativo per le persone con disabilità o a mobilità ridotta, di cui all'articolo 8

1. Laddove si fa riferimento al presente allegato, alle persone con disabilità e a mobilità ridotta viene offerta la scelta fra:
 - a) — rimborso entro sette giorni, pagato in contanti, mediante bonifico bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari, del costo completo del biglietto al prezzo a cui è stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate, e per la parte o le parti già effettuate se il viaggio non serve più allo scopo originario del passeggero, oltre a, se pertinente,
 - un servizio di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile; oppure
 - b) il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile; oppure
 - c) il trasporto alternativo verso la destinazione finale, come indicato nel contratto di trasporto, a condizioni simili, ad una data successiva di loro gradimento, a seconda delle disponibilità di biglietti.
 2. Il punto 1, lettera a), si applica anche ai passeggeri i cui viaggi rientrano in un servizio «tutto compreso», ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva 90/314/CEE.
 3. Qualora una città o regione sia servita da più porti e un vettore offra a un passeggero un viaggio per un porto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, le spese di trasferimento del passeggero dal porto diverso in questione a quello per il quale era stata effettuata la prenotazione o a un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, sono a carico del vettore.
-

ALLEGATO II

Assistenza nei porti, compresi l'imbarco e lo sbarco, conformemente agli articoli 10 e 13

1. Assistenza e misure necessarie per consentire alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di:
 - comunicare il loro arrivo in un terminale portuale e la loro richiesta di assistenza,
 - spostarsi dal punto d'ingresso al banco di accettazione (se esiste) o alla nave,
 - adempiere alle formalità di registrazione del passeggero e dei bagagli, se necessario,
 - procedere dal banco dell'accettazione, se esiste, alla nave, attraverso i controlli per l'emigrazione e la sicurezza,
 - imbarcarsi sulla nave, mediante elevatori, sedie a rotelle o altra assistenza specifica necessaria,
 - procedere dal portellone della nave al posto a sedere o al settore,
 - riporre e recuperare il bagaglio a bordo,
 - procedere dal posto a sedere al portellone della nave,
 - sbarcare dalla nave, mediante elevatori, sedie a rotelle o altra assistenza specifica necessaria,
 - ritirare i bagagli, se necessario, e procedere attraverso i controlli per l'immigrazione e doganali,
 - procedere dalla sala ritiro bagagli o dal punto di sbarco a un punto di uscita designato,
 - recarsi, in caso di necessità, ai servizi igienici (se esistono).
 2. Quando una persona con disabilità o a mobilità ridotta è assistita da un accompagnatore, quest'ultimo deve, qualora gli sia richiesto, poter prestare la necessaria assistenza in porto nonché per l'imbarco e lo sbarco.
 3. Gestione di tutte le necessarie attrezzature per la mobilità comprese, ad esempio, le sedie a rotelle elettriche.
 4. Sostituzione temporanea di attrezzatura per la mobilità danneggiata o smarrita, sebbene non necessariamente con attrezzature similari.
 5. Assistenza a terra di cani da assistenza riconosciuti, ove opportuno.
 6. Comunicazione in formato accessibile di informazioni necessarie per le operazioni di imbarco e di sbarco.
-

*ALLEGATO III***Assistenza a bordo delle navi conformemente agli articoli 10 e 13**

1. Trasporto sulla nave di cani da assistenza riconosciuti, nel rispetto della regolamentazione nazionale.
 2. Trasporto di apparecchi medici e delle attrezzature per la mobilità necessari alle persone con disabilità o a mobilità ridotta, comprese sedie a rotelle elettriche.
 3. Comunicazione delle informazioni essenziali sull'itinerario in formati accessibili.
 4. Realizzazione di ogni sforzo ragionevole al fine di attribuire, su richiesta, i posti a sedere tenendo conto delle esigenze delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, nel rispetto dei requisiti di sicurezza e secondo la disponibilità.
 5. Se necessario, assistenza alle persone affinché possano raggiungere i servizi igienici (se esistono).
 6. Qualora una persona con disabilità o a mobilità ridotta sia assistita da un accompagnatore, il vettore compie ogni sforzo ragionevole per attribuire a tale accompagnatore un posto a sedere o una cabina vicino alla persona con disabilità o a mobilità ridotta.
-

ALLEGATO IV

Formazione sulla disabilità, comprese le istruzioni, di cui all'articolo 14**A. Formazione sulla sensibilizzazione alla disabilità, comprese le istruzioni**

La formazione sulla sensibilizzazione alla disabilità, comprese le istruzioni, include ciò che segue:

- sensibilizzazione alle disabilità fisiche, sensoriali (uditive e visive), nascoste o di apprendimento e trattamento adeguato dei passeggeri che ne sono colpiti, compresa la capacità di distinguere fra le varie abilità delle persone con mobilità, orientamento o comunicazione ridotta;
- barriere cui devono far fronte le persone con disabilità o a mobilità ridotta, comprese barriere attitudinali, ambientali/fisiche ed organizzative;
- cani da assistenza riconosciuti, loro ruolo ed esigenze;
- capacità di far fronte a situazioni inattese;
- capacità interpersonali e metodi di comunicazione con ipovedenti, ipovedenti, persone che soffrono di disturbi del linguaggio e persone con disabilità di apprendimento;
- conoscenza generale degli orientamenti dell'IMO riguardo alla raccomandazione sulla progettazione e la gestione di navi da passeggeri al fine di rispondere alle necessità degli anziani e delle persone con disabilità.

B. Formazione sull'assistenza alla disabilità, comprese le istruzioni

La formazione sull'assistenza alla disabilità, comprese le istruzioni, include ciò che segue:

- come aiutare gli utenti di sedie a rotelle a sedersi sulla sedia a rotelle e ad alzarsi;
 - capacità di fornire assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta che viaggiano con un cane da assistenza riconosciuto, compresi il ruolo e le esigenze dei cani;
 - tecniche per scortare passeggeri ipovedenti e per trattare e trasportare cani da assistenza riconosciuti;
 - conoscenza dei tipi di attrezzature che possono assistere le persone con disabilità o a mobilità ridotta e delle precauzioni da prendere nell'uso di tali attrezzature;
 - uso delle attrezzature di assistenza all'imbarco e allo sbarco e conoscenza delle procedure adeguate di assistenza all'imbarco e allo sbarco che tutelano la sicurezza e la dignità delle persone con disabilità o a mobilità ridotta;
 - consapevolezza della necessità di un'assistenza affidabile e professionale, nonché dell'eventualità che alcuni passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta provino sensazioni di vulnerabilità durante il viaggio a causa della loro dipendenza dall'assistenza;
 - conoscenza delle tecniche di pronto soccorso.
-

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 4 dicembre 2008 la Commissione ha presentato la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori ⁽¹⁾.

Il 23 aprile 2009 il Parlamento europeo ha votato il suo parere in prima lettura ⁽²⁾.

Il 9 ottobre 2009 il Consiglio ha raggiunto un accordo politico sul progetto di regolamento. Dopo la messa a punto da parte del Gruppo dei giuristi-linguisti, il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura in data 11 marzo 2010, conformemente all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Nello svolgimento dei suoi lavori, il Consiglio ha tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale europeo. Il Comitato delle Regioni non ha espresso alcun parere.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE IN PRIMA LETTURA

1. Osservazioni generali

La proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne è parte dell'obiettivo generale dell'UE di rafforzare i diritti dei passeggeri, in particolare i diritti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta. Sono già state adottate normative di natura analoga per i passeggeri nel trasporto aereo ⁽³⁾ o nel trasporto ferroviario ⁽⁴⁾. La proposta contiene, da un lato, disposizioni sull'accesso e l'assistenza non discriminatori per le persone con disabilità e a mobilità ridotta e, dall'altro, disposizioni sul diritto all'assistenza all'informazione ed eventualmente al risarcimento in caso di ritardo per tutte le categorie di passeggeri.

Sebbene il Consiglio concordi con la Commissione sull'obiettivo della proposta, il suo approccio ha comportato modifiche di sostanza alla proposta originale. Alcune delle disposizioni previste non sono state ritenute accettabili poiché imponevano ai vettori e alle amministrazioni nazionali oneri amministrativi e costi eccessivi senza offrire ai passeggeri un valore aggiunto tale da controbilanciare questi inconvenienti. Altre sono state riformulate per semplificare e rendere più chiaro il regolamento.

In base a questo approccio, la posizione in prima lettura del Consiglio modifica ampiamente la proposta originale della Commissione riformulandola e sopprimendo varie disposizioni del testo. Ne consegue che il Consiglio non ha accolto nessuno degli emendamenti relativi alle disposizioni soppresse contenuti nel parere formulato in prima lettura dal Parlamento europeo.

2. Questioni politiche fondamentali

i) Campo di applicazione

Campo di applicazione geografico

La Commissione ha proposto che il regolamento si applichi ai servizi passeggeri e alle crociere fra i porti o nei porti degli Stati membri.

⁽¹⁾ Doc. 11990/08.

⁽²⁾ A6-0209/2009.

⁽³⁾ Regolamento (CE) 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1 e regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1.

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14.

Il Consiglio ritiene che la proposta della Commissione debba formare oggetto di una precisazione a tale riguardo onde evitare la distorsione della concorrenza tra i servizi passeggeri all'interno e i servizi passeggeri all'esterno dell'UE. Pertanto, la posizione in prima lettura del Consiglio contiene una messa a punto delle disposizioni succitate in quanto distingue tra servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro, da un lato, e servizi passeggeri il cui porto d'imbarco è situato fuori dal territorio di uno Stato membro mentre il porto di sbarco è situato nel territorio di uno Stato membro, dall'altro. In quest'ultimo caso, il regolamento si applica solo se il servizio è effettuato da un vettore stabilito nell'Unione. Tuttavia la nozione di vettore stabilito nell'Unione dovrebbe essere interpretata nel modo più estensivo possibile al fine di contemplare la maggior parte dei servizi passeggeri tra porti situati nell'Unione e porti situati fuori dall'Unione. Per quanto riguarda le crociere, il regolamento si applicherà solo qualora il porto d'imbarco sia situato nel territorio di uno Stato membro.

Il Consiglio introduce inoltre una definizione di «territorio di uno Stato membro».

Esclusioni dall'ambito di applicazione

La proposta originaria della Commissione contemplava in linea di massima tutti i servizi passeggeri a prescindere dal numero di passeggeri trasportati, dalla distanza del servizio, dallo scopo del viaggio ecc.. La Commissione aveva previsto solo la possibilità per gli Stati membri di escludere i servizi oggetto di contratti di servizio pubblico.

Il Consiglio ritiene importante adeguare queste disposizioni alle possibilità e necessità pratiche. Ha pertanto introdotto alcune deroghe all'applicazione del regolamento. Il Consiglio conviene di escludere dal campo d'applicazione i passeggeri che viaggiano su navi autorizzate a trasportare fino a 36 passeggeri e su navi con un equipaggio composto da non più di tre persone o il servizio passeggeri la cui distanza complessiva è inferiore a 500 metri, sola andata. Sono inoltre escluse le escursioni e visite turistiche diverse dalle crociere.

Inoltre, gli Stati membri possono, per un periodo di due anni a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento, escludere le navi della navigazione marittima di stazza inferiore a 300 tonnellate lorde, utilizzate nei trasporti interni. Lo Stato membro che sceglie questa opzione è tuttavia tenuto a garantire in modo adeguato il rispetto dei diritti dei passeggeri in conformità della legge nazionale. Gli Stati membri possono altresì escludere i servizi passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico o vincolati da contratti di servizio pubblico ovvero i servizi integrati, purché i diritti dei passeggeri siano adeguatamente garantiti dalla legislazione nazionale.

Il Parlamento europeo ha in linea di massima seguito l'impostazione della Commissione, aggiungendo tuttavia la possibilità per gli Stati membri di escludere i servizi urbani e suburbani (emendamento 10). Il Consiglio non tiene conto di questi emendamenti, ma le esclusioni dal campo d'applicazione proposte dal Consiglio comporteranno in pratica l'esclusione di molti dei servizi succitati.

ii) *Diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta*

Il Consiglio sostiene senza riserve l'obiettivo della Commissione di garantire alle persone con disabilità o a mobilità ridotta l'accesso non discriminatorio ai trasporti via mare e per vie navigabili interne. Pertanto non si scosta dalla proposta della Commissione, fatta eccezione per alcune semplificazioni e precisazioni.

Per quanto riguarda le deroghe al diritto di trasporto, la Commissione aveva proposto che a una persona con disabilità potesse essere rifiutato il trasporto a motivo di obblighi in materia di sicurezza o della struttura della nave passeggeri. Il Consiglio vi ha aggiunto obblighi in materia di salute al fine di tener conto di casi in cui lo stato di salute del passeggero sia tale da non poter garantire il suo trasporto in condizioni di sicurezza.

A tale riguardo il Parlamento europeo aveva proposto la soppressione di qualsiasi riferimento agli obblighi in materia di sicurezza (emendamenti 1, 26 e 29) e l'aggiunta di un riferimento al trasporto in un modo sicuro, dignitoso e concretamente fattibile (emendamento 27). Quest'ultimo emendamento è stato inserito dal Consiglio nella sua posizione in prima lettura, fatta eccezione, tuttavia, per la parola «dignitoso». Il Consiglio ritiene che solo la persona con disabilità o a mobilità ridotta possa decidere che cosa sia un modo di trasporto dignitoso e che non spetti pertanto al vettore prendere una decisione di questo tipo.

Secondo la proposta iniziale, il vettore avrebbe potuto esigere che una persona con disabilità o a mobilità ridotta fosse accompagnata da un'altra persona in grado di fornire assistenza. Secondo la posizione in prima lettura del Consiglio, se il vettore si avvale di questa possibilità nell'ambito di un servizio passeggeri, l'accompagnatore in questione è trasportato gratuitamente.

Per quanto riguarda l'assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta, questa deve essere prestata a condizione che l'interessato informi il vettore o l'operatore del terminale con un anticipo di almeno due giorni lavorativi (la Commissione aveva proposto 48 ore) e si presenti al porto o nel luogo convenuto almeno 60 minuti prima dell'imbarco o della partenza. Inoltre, se la persona ha esigenze specifiche per la sistemazione o il posto a sedere o la necessità di trasportare apparecchi medici, occorre che l'interessato informi il vettore di tali esigenze al momento della prenotazione se l'esigenza è nota in tale occasione. Tale requisito aggiuntivo, inserito dal Consiglio, consentirà al vettore di tener conto di tali esigenze specifiche e di fornire all'interessato il miglior servizio possibile.

Vari emendamenti del Parlamento europeo riguardano la fornitura di informazioni in formati accessibili alle persone con disabilità e a mobilità ridotta. Il Consiglio ha accolto tali emendamenti. Lo stesso vale per gli emendamenti del Parlamento europeo relativi alla modifica dei termini «animale da assistenza» in «cane da assistenza».

iii) *Obblighi dei vettori e degli operatori dei terminali in caso di interruzione del viaggio*

La proposta della Commissione prevedeva il diritto di informazione, assistenza (inclusi pasti, bevande ed eventualmente sistemazione in albergo), riavviamento e rimborso nonché risarcimento del prezzo del biglietto per tutti i passeggeri in caso di ritardo e, in taluni casi, cancellazione di un servizio passeggeri o di una crociera. Tuttavia, il risarcimento del prezzo del biglietto non sarebbe corrisposto qualora il ritardo o la cancellazione fossero causati da circostanze eccezionali che ostacolano l'esecuzione del servizio di trasporto.

Il Consiglio conviene con il principio secondo cui i vettori e gli operatori dei terminali dovrebbero occuparsi dei passeggeri ed ha esteso tale principio in modo da includere tutti i casi di cancellazione. Tuttavia, in alcuni casi non è possibile o ragionevole fornire, ad esempio, informazioni su ritardi in un porto non presidiato. La posizione in prima lettura del Consiglio introduce pertanto il concetto di terminali portuali, ossia terminali presidiati in un porto dotato di personale e strutture (quali la registrazione, la biglietteria o sale di ritrovo). Taluni obblighi per i vettori e gli operatori dei terminali si applicano unicamente ai passeggeri in partenza da tali terminali portuali. Questo riguarda le informazioni e l'assistenza e, in certa misura, il riavviamento e il rimborso.

Un'altra considerazione che emerge dalla posizione in prima lettura del Consiglio è quella della sicurezza marittima. Al fine di evitare che i vettori, per ragioni economiche, prendano il mare o superino i limiti di velocità in condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave, è stata introdotta una deroga all'obbligo di fornire sistemazione o risarcimento del prezzo del biglietto in tali casi. Inoltre, i concetti di condizioni meteorologiche avverse e di circostanze straordinarie sono illustrati in modo non esaustivo in due considerando. Ulteriori deroghe al diritto all'assistenza e al risarcimento sono state introdotte nei casi in cui il passeggero è informato della cancellazione o del ritardo prima di acquistare il biglietto, o quando il passeggero è la causa della cancellazione o del ritardo. Infine, è stata data la possibilità al vettore di limitare i costi relativi alla sistemazione a 120 EUR e di introdurre una soglia minima al di sotto della quale non viene corrisposto alcun risarcimento (biglietti con prezzo pari o inferiore a 10 EUR).

Il Parlamento europeo ha proposto deroghe in caso di forza maggiore (emendamenti 23 e 60) o se la cancellazione o il ritardo sono annunciati in anticipo (emendamento 59). Lo spirito di tali emendamenti è stato accolto dal Consiglio. Il Parlamento ha inoltre proposto un limite per il costo della sistemazione al doppio del prezzo del biglietto (emendamento 53). Il Consiglio ritiene questa richiesta troppo sfavorevole per i passeggeri e i vettori in taluni casi e considera la limitazione a 120 EUR più ragionevole sia per i passeggeri sia per i vettori.

iv) *Trattamento dei reclami e organismi nazionali di applicazione*

La proposta della Commissione conteneva norme dettagliate sulle modalità di trattamento dei reclami da parte dei vettori, in particolare sulle conseguenze giuridiche gravi in caso di mancata risposta ai reclami, e sulla designazione e le responsabilità degli organismi nazionali di applicazione.

Il Consiglio, pur convenendo in linea di massima con la proposta, in particolare sul fatto che i vettori dovrebbero rispondere ai reclami formulati dai loro clienti, introduce una maggiore flessibilità nel sistema al fine di evitare conseguenze impreviste per i sistemi giuridici o le strutture amministrative degli Stati membri.

Il Parlamento europeo ha proposto che ciascuno Stato membro designi soltanto un organismo nazionale di applicazione (emendamenti 5, 6, 66, 67 e 68) e che gli Stati membri, e non i vettori, istituiscano un meccanismo indipendente per il trattamento dei reclami (emendamento 65). Tuttavia, per i motivi di flessibilità di cui sopra, il Consiglio non ritiene appropriato limitare in questo modo il margine di manovra degli Stati membri. Il Parlamento ha inoltre proposto che gli organismi nazionali di applicazione dovrebbero essere indipendenti da interessi commerciali. La posizione in prima lettura del Consiglio precisa che tali organismi dovrebbero essere indipendenti dai vettori, dagli operatori turistici e dagli operatori dei terminali.

v) *Data di applicazione del regolamento*

La Commissione ha proposto che il regolamento nel suo insieme si applichi due anni dopo la pubblicazione, mentre talune disposizioni dovrebbero applicarsi già un anno dopo la pubblicazione.

La posizione in prima lettura del Consiglio prevede che l'intero regolamento si applichi tre anni dopo la pubblicazione.

3. Altre questioni politiche

Il Consiglio ha deciso di semplificare il titolo del regolamento.

Il Consiglio ha deciso di chiarire le disposizioni relative al subappalto di taluni obblighi derivanti dal regolamento aggiungendo un articolo generale relativo ad altre parti di fatto.

Il Consiglio ha deciso di sopprimere il requisito secondo cui i vettori dovevano tenere conti separati per i costi relativi alla prestazione di assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta al fine di evitare oneri amministrativi superflui, in particolare per i piccoli vettori. Analogamente, il Consiglio ha deciso di limitare l'obbligo di fissare norme di qualità per l'assistenza agli operatori di terminali ed ai vettori più grandi e di limitare i requisiti di formazione e istruzione connesse alle disabilità alle categorie di personale che ne hanno veramente bisogno.

4. Altri emendamenti adottati dal Parlamento europeo

Altri emendamenti non inclusi nella posizione in prima lettura del Consiglio riguardano:

- la presa in considerazione delle esigenze delle persone con disabilità e a mobilità ridotta in tutti i casi in cui i porti, i terminali e le navi passeggeri sono progettate o ammodernate, sopprimendo i termini «se necessario» (emendamento 2);
- le disposizioni relative all'imbarco di persone con disabilità o a mobilità ridotta, che non pregiudicano le vigenti norme generali in materia di imbarco di passeggeri (emendamento 3);
- l'invito rivolto alla Commissione a proporre regole chiare in materia di diritti dei passeggeri ai punti di trasferimento tra terra e mare o nel trasporto per vie navigabili interne (emendamento 7);
- l'opportunità di un approccio legislativo orizzontale che copra tutti i mezzi di trasporto in caso di una futura iniziativa legislativa relativa ai diritti dei passeggeri (emendamento 8);

- l'inclusione dell'handicap psicosociale nella definizione di persona con disabilità o a mobilità ridotta (emendamento 11);
- la modifica della definizione dei termini «contratto di trasporto» (emendamento 14) e «venditore di biglietti» (emendamento 15);
- nuove proposte di definizione dei termini «formati accessibili» (emendamento 18), «passeggero» (emendamento 19), «arrivo» (emendamento 20), «partenza» (emendamento 21), «prezzo del biglietto» (emendamento 22) e «forza maggiore» (emendamento 23);
- le norme di accesso per le persone con disabilità e a mobilità ridotta, che dovrebbero essere stabilite sotto la supervisione degli organismi nazionali di applicazione e che dovrebbero includere gli accompagnatori e l'accessibilità delle attrezzature di assistenza ivi installate (emendamento 31);
- la conferma scritta da fornire per la prestazione di assistenza alle persone con disabilità e a mobilità ridotta (emendamento 34);
- l'assistenza adattata alle esigenze individuali della persona con disabilità o a mobilità ridotta (emendamento 35);
- la responsabilità dell'ente di gestione del porto quanto all'accessibilità del porto alle persone con disabilità o a mobilità ridotta (emendamento 37);
- la possibilità di concordare un periodo di notifica più breve tra il fornitore di assistenza e il passeggero (emendamento 38);
- la necessità di garantire che il passeggero riceva una conferma dell'avvenuta notifica delle esigenze di assistenza (emendamento 39);
- l'obbligo per il vettore di fornire un'attrezzatura di sostituzione adatta alle esigenze del passeggero interessato quando tale attrezzatura viene danneggiata durante il viaggio (emendamento 50);
- in caso di ritardo, al passeggero è offerto il rimborso del prezzo del biglietto se decide di non effettuare il viaggio con il vettore (emendamento 54);
- qualsiasi risarcimento accordato in virtù del regolamento, che può essere dedotto da qualsiasi risarcimento complementare accordato (emendamento 61);
- le sanzioni applicabili alla non osservanza del regolamento, che possono comprendere l'ingiunzione a versare un indennizzo (emendamento 70);
- gli emendamenti 71, 72 e 75, relativi agli allegati del regolamento.

III. CONCLUSIONE

Nel definire la sua posizione in prima lettura, il Consiglio ha tenuto pienamente conto della proposta della Commissione e del parere in prima lettura del Parlamento europeo. Riguardo agli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio rileva che un numero considerevole di emendamenti sono già stati integrati — nello spirito, del tutto o in parte — nella sua posizione in prima lettura.

POSIZIONE (UE) N. 6/2010 DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai nuovi alimenti, che modifica il regolamento (CE) n. 1331/2008 e che abroga il regolamento (CE) n. 258/97 ed il regolamento (CE) n. 1852/2001 della Commissione

Adottata dal Consiglio il 15 marzo 2010

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2010/C 122 E/03)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

(1) La libera circolazione di alimenti sicuri e sani costituisce un aspetto fondamentale del mercato interno e contribuisce in maniera significativa alla salute e al benessere dei cittadini, nonché ai loro interessi sociali ed economici. Le differenze tra le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative nazionali in materia di valutazione della sicurezza e di autorizzazione dei nuovi alimenti possono ostacolarne la libera circolazione, creando condizioni di concorrenza sleale.

(2) Nell'attuazione delle politiche dell'Unione dovrebbe essere garantito un elevato livello di tutela della salute umana. Se del caso, si dovrebbe prestare adeguata attenzione alla protezione dell'ambiente e al benessere degli animali.

(3) Le norme dell'Unione sui nuovi alimenti sono definite dal regolamento (CE) n. 258/97 del Parlamento europeo e

del Consiglio, del 27 gennaio 1997, sui nuovi prodotti e i nuovi ingredienti alimentari ⁽³⁾, e dal regolamento (CE) n. 1852/2001 della Commissione, del 20 settembre 2001, che stabilisce precise norme per rendere talune informazioni accessibili al pubblico e per la tutela delle informazioni presentate a norma del regolamento (CE) n. 258/97 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾. Per motivi di chiarezza è opportuno abrogare il regolamento (CE) n. 258/97 e il regolamento (CE) n. 1852/2001 e sostituire il regolamento (CE) n. 258/97 con il presente regolamento. La raccomandazione 97/618/CE della Commissione, del 29 luglio 1997, relativa agli aspetti scientifici delle informazioni a sostegno delle domande di autorizzazione all'immissione sul mercato di nuovi prodotti e nuovi ingredienti alimentari, della presentazione di queste informazioni e della preparazione delle relazioni di valutazione iniziale, in forza del regolamento (CE) n. 258/97 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾, dovrebbe pertanto diventare obsoleta per quanto riguarda i nuovi alimenti.

(4) Per garantire la continuità col regolamento (CE) n. 258/97, l'assenza di un uso per il consumo umano in misura significativa nell'Unione prima della data di applicazione del regolamento (CE) n. 258/97, vale a dire il 15 maggio 1997, dovrebbe valere come criterio per considerare nuovo un alimento. Un uso nell'Unione si riferisce a un uso negli Stati membri a prescindere dalla data della loro adesione all'Unione europea.

(5) Si applica il regolamento (CE) n. 178/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2002, che stabilisce i principi e i requisiti generali della legislazione alimentare, istituisce l'Autorità europea per la sicurezza alimentare e fissa procedure nel campo della sicurezza alimentare ⁽⁶⁾. La definizione attuale di nuovo alimento dovrebbe essere chiarita e aggiornata, sostituendo le categorie esistenti con un riferimento alla definizione generale di alimento prevista da tale regolamento.

(6) È opportuno altresì chiarire che un alimento deve essere considerato nuovo quando a tale alimento si applica una tecnologia di produzione che non era in precedenza usata per la produzione di alimenti nell'Unione. In

⁽¹⁾ GU C 224 del 30.8.2008, pag. 81.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 25 marzo 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione del Consiglio in prima lettura del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽³⁾ GU L 43 del 14.2.1997, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 253 del 21.9.2001, pag. 17.

⁽⁵⁾ GU L 253 del 16.9.1997, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 31 dell'1.2.2002, pag. 1.

particolare, il presente regolamento dovrebbe applicarsi alle nuove tecnologie in materia di riproduzione e di processi di produzione di alimenti che hanno un impatto sugli alimenti e, dunque, potrebbero avere un impatto sulla sicurezza alimentare. I nuovi alimenti dovrebbero pertanto comprendere gli alimenti derivati da animali prodotti con tecniche di riproduzione non tradizionali e dalla loro progenie, gli alimenti derivati da piante prodotte mediante tecniche di riproduzione non tradizionali, gli alimenti prodotti mediante nuovi processi di produzione che potrebbero avere un impatto sugli alimenti, e gli alimenti che contengono o sono costituiti da nanomateriali ingegnerizzati. Gli alimenti derivati da nuove varietà di piante, o da razze animali prodotte mediante tecniche di riproduzione tradizionali non dovrebbero essere considerati alimenti nuovi. Inoltre, è opportuno chiarire che gli alimenti provenienti da paesi terzi che sono nuovi nell'Unione possono essere considerati tradizionali solo se derivati dalla produzione primaria come definita nel regolamento (CE) n. 178/2002, siano essi trasformati o non trasformati (ad esempio frutta, marmellata, succhi di frutta). Tuttavia, gli alimenti così ottenuti non dovrebbero comprendere né gli alimenti prodotti a partire da animali o piante ai quali è stata applicata una tecnica di riproduzione non tradizionale o gli alimenti prodotti dalla progenie di tali animali né gli alimenti ai quali è stato applicato un nuovo processo di produzione.

- (7) Tuttavia, alla luce del parere del Gruppo europeo per l'etica delle scienze e delle nuove tecnologie, istituito con decisione della Commissione del 16 dicembre 1997, reso il 16 gennaio 2008, e del parere dell'Autorità europea per la sicurezza alimentare, adottato il 15 luglio 2008, le tecniche di clonazione degli animali, come il trasferimento nucleare di cellule somatiche, presentano caratteristiche specifiche tali che il presente regolamento non può trattare tutte le questioni relative alla clonazione. Pertanto, gli alimenti prodotti a partire da animali ottenuti usando una tecnica di clonazione e dalla loro progenie dovrebbero formare oggetto di una relazione presentata dalla Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio seguita, se del caso, da una proposta legislativa. Qualora sia adottata una normativa specifica, l'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbe essere adattato di conseguenza.
- (8) È opportuno adottare misure di attuazione per stabilire criteri che permettano di valutare più facilmente se un alimento sia stato precedentemente usato in misura significativa per il consumo umano nell'Unione prima del 15 maggio 1997. Se, prima di tale data, un alimento è stato usato esclusivamente come integratore alimentare o come ingrediente di un integratore alimentare, come definito dalla direttiva 2002/46/CE⁽¹⁾, esso dovrebbe essere autorizzato all'immissione sul mercato dell'Unione dopo tale data per lo stesso uso senza essere considerato un

nuovo alimento. Tuttavia, tale uso come integratore alimentare o come ingrediente di un integratore alimentare non dovrebbe essere considerato nel valutare se l'alimento sia stato usato in misura significativa per il consumo umano nell'Unione prima del 15 maggio 1997. Pertanto, gli usi dell'alimento in questione diversi da quelli di integratore alimentare di ingrediente di integratore alimentare, dovrebbero essere autorizzati a norma del presente regolamento.

- (9) L'impiego di nanomateriali ingegnerizzati nella produzione di alimenti potrebbe aumentare con l'ulteriore evoluzione della tecnologia. Al fine di garantire un livello elevato di protezione della salute umana, la libera circolazione delle merci e la certezza del diritto per i fabbricanti, è necessario sviluppare una definizione uniforme di nanomateriali ingegnerizzati a livello internazionale. L'Unione dovrebbe adoperarsi per raggiungere un accordo su una definizione nell'ambito delle sedi internazionali competenti. Qualora un siffatto accordo dovesse essere raggiunto, la definizione di nanomateriale ingegnerizzato prevista dal presente regolamento dovrebbe essere adattata di conseguenza.
- (10) I prodotti alimentari ottenuti a partire da ingredienti alimentari che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, in particolare modificando gli ingredienti dell'alimento, la loro composizione o quantità, non dovrebbero essere considerati nuovi alimenti. Tuttavia, le modificazioni di un ingrediente alimentare, quali gli estratti selettivi o l'uso di altre parti di una pianta che finora non sono state usate per il consumo umano all'interno dell'Unione, dovrebbero continuare a rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento.
- (11) Le disposizioni della direttiva 2001/83/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 novembre 2001, recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano⁽²⁾, dovrebbero applicarsi quando, tenendo conto di tutte le sue caratteristiche, un prodotto può corrispondere sia alla definizione di «medicinale» sia alla definizione di un prodotto disciplinato da un'altra normativa dell'Unione. Al riguardo, uno Stato membro, se stabilisce conformemente alla direttiva 2001/83/CE che un prodotto è un medicinale, dovrebbe poter limitarne l'immissione sul mercato conformemente al diritto dell'Unione. Inoltre, i medicinali sono esclusi dalla definizione di alimento contemplata dal regolamento (CE) n. 178/2002 e non dovrebbero essere soggetti al presente regolamento.
- (12) I nuovi alimenti autorizzati a norma del regolamento (CE) n. 258/97 dovrebbero mantenere il proprio status di nuovi alimenti, ma dovrebbe essere necessaria un'autorizzazione per i nuovi usi di tali alimenti.

⁽¹⁾ Direttiva 2002/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 giugno 2002, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative agli integratori alimentari (GU L 183 del 12.7.2002, pag. 51).

⁽²⁾ GU L 311 del 28.11.2001, pag. 67.

- (13) Gli alimenti destinati a usi tecnologici o che sono geneticamente modificati non dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento. Pertanto, gli alimenti geneticamente modificati rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1829/2003 ⁽¹⁾, gli alimenti usati unicamente come additivi rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1333/2008 ⁽²⁾, gli aromi rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1334/2008 ⁽³⁾, gli enzimi rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1332/2008 ⁽⁴⁾, e i solventi da estrazione rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/32/CE ⁽⁵⁾ non dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento.
- (14) L'uso di vitamine e minerali è disciplinato da specifiche legislazioni alimentari settoriali. Le vitamine e i minerali rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/46/CE, del regolamento (CE) n. 1925/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, sull'aggiunta di vitamine e minerali e di talune altre sostanze agli alimenti ⁽⁶⁾, e della direttiva 2009/39/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa ai prodotti alimentari destinati ad un'alimentazione particolare (rifusione) ⁽⁷⁾, dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento. Tuttavia, tali specifici atti normativi non contemplano il caso di vitamine e sostanze minerali ottenuti con l'uso di metodi di produzione o di nuove fonti che non erano stati presi in considerazione al momento della loro autorizzazione. Pertanto, in attesa di modifica di tali specifici atti normativi, tali vitamine e sostanze minerali non dovrebbero essere escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento quando i metodi di produzione o le nuove fonti comportano cambiamenti significativi nella composizione o nella struttura delle vitamine o dei minerali tali da incidere sul loro valore nutritivo, su come sono metabolizzati o sul tenore di sostanze indesiderabili.
- (15) I nuovi alimenti, diversi dalle vitamine e dai minerali, destinati ad usi nutrizionali particolari, all'arricchimento degli alimenti o all'uso quali integratori alimentari dovrebbero essere valutati a norma del presente regolamento. Essi dovrebbero inoltre rimanere soggetti alle norme della direttiva 2002/46/CE, del regolamento (CE)
- n. 1925/2006, della direttiva 2009/39/CE e delle direttive specifiche di cui alla direttiva 2009/39/CE e del suo allegato I.
- (16) Per stabilire se un alimento sia stato usato in misura significativa per il consumo umano nell'Unione prima del 15 maggio 1997, è opportuno basarsi sulle informazioni presentate dagli operatori del settore alimentare e, se del caso, corredate di altre informazioni disponibili negli Stati membri. Qualora non vi siano o siano insufficienti le informazioni disponibili sul consumo umano prima del 15 maggio 1997, è opportuno stabilire una procedura semplice e trasparente con la partecipazione della Commissione, degli Stati membri e delle parti eventualmente interessate, per la raccolta di tali informazioni.
- (17) I nuovi alimenti dovrebbero essere immessi sul mercato dell'Unione solo se sono sicuri e non inducono in errore il consumatore. Inoltre, nel caso in cui il nuovo alimento sia destinato a sostituire un altro alimento, esso non dovrebbe differire dall'alimento in questione in maniera da risultare svantaggioso per il consumatore sul piano nutrizionale.
- (18) È necessario applicare una procedura centralizzata e armonizzata per la valutazione della sicurezza e l'autorizzazione che risulti efficiente, di durata limitata e trasparente. Al fine di armonizzare ulteriormente le diverse procedure di autorizzazione degli alimenti, la valutazione della sicurezza dei nuovi alimenti e la loro iscrizione nell'elenco dell'Unione dovrebbero effettuarsi secondo la procedura di cui al regolamento (CE) n. 1331/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che istituisce una procedura uniforme di autorizzazione per gli additivi, gli enzimi e gli aromi alimentari ⁽⁸⁾, che dovrebbe applicarsi ogniqualvolta non sia prevista una deroga specifica dal presente regolamento. All'atto della ricezione di una domanda di autorizzazione di un prodotto come nuovo alimento, la Commissione dovrebbe valutare la validità e l'adeguatezza della domanda. L'autorizzazione di un nuovo alimento dovrebbe tenere parimenti conto di altri fattori pertinenti per la questione in esame, inclusi fattori di carattere etico, ambientali e inerenti al benessere degli animali, nonché del principio di precauzione.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1829/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2003, relativo agli alimenti e ai mangimi geneticamente modificati (GU L 268 del 18.10.2003, pag. 1).

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 1333/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativo agli additivi alimentari (GU L 354 del 31.12.2008, pag. 16).

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 1334/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativo agli aromi e ad alcuni ingredienti alimentari con proprietà aromatizzanti destinati a essere utilizzati negli e sugli alimenti (GU L 354 del 31.12.2008, pag. 34).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 1332/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativo agli enzimi alimentari (GU L 354 del 31.12.2008, pag. 7).

⁽⁵⁾ Direttiva 2009/32/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri riguardanti i solventi da estrazione impiegati nella preparazione dei prodotti alimentari e dei loro ingredienti (rifusione) (GU L 141 del 6.6.2009, pag. 3).

⁽⁶⁾ GU L 404 del 30.12.2006, pag. 26.

⁽⁷⁾ GU L 124 del 20.5.2009, pag. 21.

(19) È opportuno altresì definire i criteri per la valutazione dei rischi potenziali derivanti dai nuovi alimenti. Al fine di garantire la valutazione scientifica armonizzata dei nuovi alimenti, è opportuno che a tale valutazione proceda l'Autorità europea per la sicurezza alimentare («l'Autorità»).

(20) Attualmente esistono informazioni insufficienti sui rischi connessi ai nanomateriali ingegnerizzati. Ai fini di una migliore valutazione della loro sicurezza, la Commissione, in cooperazione con l'Autorità, dovrebbe sviluppare metodologie di test che tengano conto delle caratteristiche specifiche dei nanomateriali ingegnerizzati.

⁽⁸⁾ GU L 354 del 31.12.2008, pag. 1.

- (21) Per semplificare le procedure, i richiedenti dovrebbero poter presentare un'unica domanda per alimenti disciplinati da diverse legislazioni alimentari settoriali. È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1331/2008. In conseguenza dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona il 1° dicembre 2009, l'Unione europea ha sostituito ed è succeduta alla Comunità europea e il termine «Comunità» dovrebbe essere sostituito da «Unione» in tutto il regolamento.
- (22) Se gli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi figurano nell'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi, la loro immissione sul mercato dell'Unione dovrebbe essere permessa alle medesime condizioni di quelli per cui è attestata l'esperienza di uso alimentare sicuro. Relativamente alla valutazione della sicurezza e alla gestione degli alimenti tradizionali provenienti dai paesi terzi, si dovrebbe tener conto dell'esperienza di uso alimentare sicuro nel loro paese d'origine. Tale esperienza non dovrebbe comprendere gli usi non alimentari o gli usi non collegati a una dieta normale.
- (23) È opportuno introdurre, se del caso e sulla base delle conclusioni della valutazione della sicurezza, obblighi in materia di monitoraggio successivo all'immissione sul mercato per l'uso dei nuovi alimenti destinati al consumo umano.
- (24) L'iscrizione di un nuovo alimento nell'elenco dell'Unione dei nuovi alimenti o nell'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi dovrebbe lasciare impregiudicata la possibilità di valutare gli effetti del consumo complessivo di una sostanza aggiunta o usata per la fabbricazione di quell'alimento o di un prodotto comparabile a norma del regolamento (CE) n. 1925/2006.
- (25) In circostanze specifiche, per stimolare la ricerca e lo sviluppo nel settore agroalimentare, e in tal modo l'innovazione, le prove scientifiche recenti e i dati oggetto di proprietà industriale forniti a sostegno di una domanda di iscrizione di un nuovo alimento nell'elenco dell'Unione dovrebbero essere protetti. Tali dati e tali informazioni non dovrebbero essere usati a beneficio di un richiedente successivo durante un periodo di tempo limitato senza il consenso del richiedente precedente. La protezione dei dati scientifici forniti da un richiedente non dovrebbe impedire ad altri soggetti di richiedere l'iscrizione di un nuovo alimento nell'elenco dell'Unione sulla base dei propri dati scientifici.
- (26) I nuovi alimenti sono soggetti alle norme generali in materia di etichettatura stabilite dalla direttiva 2000/13/CE⁽¹⁾ e, ove necessario, alle norme in materia di etichettatura nutrizionale stabilite dalla direttiva 90/496/CEE⁽²⁾. In alcuni casi potrebbe essere necessario fornire informazioni supplementari di etichettatura, in particolare per quanto riguarda la descrizione dell'alimento, la sua origine o le sue condizioni d'uso. Pertanto, un nuovo alimento è inserito nell'elenco dell'Unione o nell'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi e possono essere imposti condizioni d'uso specifiche o obblighi di etichettatura, che potrebbero, fra l'altro, riguardare eventuali caratteristiche specifiche o proprietà alimentari, come la composizione, il valore nutritivo o gli effetti nutrizionali e l'uso previsto dell'alimento, oppure considerazioni di ordine etico o implicazioni per la salute di gruppi specifici di popolazione.
- (27) Il regolamento (CE) n. 1924/2006⁽³⁾ armonizza le disposizioni degli Stati membri che riguardano le indicazioni nutrizionali e sulla salute. Pertanto, le indicazioni riguardanti i nuovi alimenti dovrebbero essere effettuate soltanto a norma di tale regolamento.
- (28) Il Gruppo europeo per l'etica delle scienze e delle nuove tecnologie può essere consultato, se del caso, al fine di ottenere un parere sulle questioni di carattere etico connesse con l'immissione di nuovi alimenti sul mercato dell'Unione.
- (29) I nuovi alimenti immessi sul mercato dell'Unione a norma del regolamento (CE) n. 258/97 dovrebbero continuare a essere immessi sul mercato. I nuovi alimenti autorizzati a norma del regolamento (CE) n. 258/97 dovrebbero essere iscritti nell'elenco dell'Unione dei nuovi alimenti istituito dal presente regolamento. Inoltre, le domande presentate a norma del regolamento (CE) n. 258/97 prima della data di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere convertite in domande a norma del presente regolamento qualora la relazione di valutazione iniziale prevista dal regolamento (CE) n. 258/97 non sia stata ancora trasmessa alla Commissione, come pure in tutti i casi in cui sia richiesta una relazione di valutazione complementare in conformità di tale regolamento. Le altre domande pendenti presentate a norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 258/97 prima della data di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere trattate ai sensi delle disposizioni del regolamento (CE) n. 258/97.
- (30) Il regolamento (CE) n. 882/2004⁽⁴⁾ stabilisce norme generali relative all'effettuazione di controlli ufficiali per verificare il rispetto della legislazione in campo alimentare. È opportuno che gli Stati membri siano tenuti ad effettuare controlli ufficiali a norma di tale regolamento al fine di far rispettare il presente regolamento.

(1) Direttiva 2000/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 marzo 2000, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti l'etichettatura e la presentazione dei prodotti alimentari, nonché la relativa pubblicità (GU L 109 del 6.5.2000, pag. 29).

(2) Direttiva 90/496/CEE del Consiglio, del 24 settembre 1990, relativa all'etichettatura nutrizionale dei prodotti alimentari (GU L 276 del 6.10.1990, pag. 40).

(3) Regolamento (CE) n. 1924/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, relativo alle indicazioni nutrizionali e sulla salute fornite sui prodotti alimentari (GU L 404 del 30.12.2006, pag. 9).

(4) Regolamento (CE) n. 882/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativo ai controlli ufficiali intesi a verificare la conformità alla normativa in materia di mangimi e di alimenti e alle norme sulla salute e sul benessere degli animali (GU L 165 del 30.4.2004, pag. 1).

- (31) Trovano applicazione i requisiti in materia di igiene dei prodotti alimentari stabiliti nel regolamento (CE) n. 852/2004 ⁽¹⁾.
- (32) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire stabilire norme armonizzate per l'immissione di alimenti nuovi nel mercato dell'Unione, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque essere realizzato meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (33) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le norme relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento e adottare tutte le misure necessarie ad assicurare che tali sanzioni siano applicate. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (34) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento dovrebbero essere adottate conformemente agli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽²⁾.
- (35) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di chiarire alcune definizioni al fine di garantire un'attuazione armonizzata delle presenti disposizioni da parte degli Stati membri sulla base di criteri rilevanti, compresa la definizione di «nanomateriale ingegnerizzato», alla luce degli sviluppi tecnici e scientifici, e della tecnica di riproduzione non tradizionale, che comprende le tecniche utilizzate per la riproduzione asessuata di animali geneticamente identici non usati per la produzione alimentare nell'Unione prima del 15 maggio 1997. La Commissione dovrebbe altresì avere il potere di adottare eventuali misure transitorie necessarie e di aggiornare l'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi e l'elenco dell'Unione.
- (36) Inoltre, la Commissione dovrebbe avere il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione ai criteri per stabilire se gli alimenti siano stati usati in

misura significativa per il consumo umano nell'Unione prima del 15 maggio 1997. È particolarmente importante che la Commissione consulti esperti nella fase preparatoria conformemente all'impegno da essa assunto nella comunicazione del 9 dicembre 2009 riguardo all'attuazione dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce norme armonizzate per l'immissione dei nuovi alimenti sul mercato dell'Unione, al fine di garantire un elevato livello di tutela della salute umana e degli interessi dei consumatori, al contempo assicurando l'efficace funzionamento del mercato interno, tenendo conto, se del caso, della protezione dell'ambiente e del benessere degli animali.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica all'immissione dei nuovi alimenti sul mercato dell'Unione.
2. Il presente regolamento non si applica:
 - a) agli alimenti quando e nella misura in cui sono usati come:
 - i) additivi alimentari rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1333/2008;
 - ii) aromi alimentari rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1334/2008;
 - iii) solventi da estrazione usati nella preparazione di prodotti alimentari e rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/32/CE;
 - iv) enzimi alimentari rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1332/2008;

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 852/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sull'igiene dei prodotti alimentari (GU L 139 del 30.4.2004, pag. 1).

⁽²⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- v) vitamine e minerali rientranti nel rispettivo ambito di applicazione della direttiva 2002/46/CE, del regolamento (CE) n. 1925/2006 o della direttiva 2009/39/CE, ad eccezione delle vitamine e delle sostanze minerali già autorizzati, ottenuti tramite metodi di produzione o usando nuove fonti di cui non si era tenuto conto al momento della loro autorizzazione a norma della legislazione pertinente, qualora tali metodi di produzione o nuove fonti comportino i cambiamenti significativi di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto iii) del presente regolamento;
- b) agli alimenti rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1829/2003.

Articolo 3

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni stabilite dal regolamento (CE) n. 178/2002.

2. S'intende inoltre per:

- a) «nuovo alimento», un alimento non usato in misura significativa per il consumo umano nell'Unione prima del 15 maggio 1997, compresi:
- i) gli alimenti di origine animale, quando all'animale è applicata una tecnica di riproduzione non tradizionale non usata per la produzione di alimenti nell'Unione prima del 15 maggio 1997, e gli alimenti ottenuti dalla progenie di detti animali;
- ii) gli alimenti di origine vegetale, quando alla pianta è applicata una tecnica di riproduzione non tradizionale non usata per la produzione di alimenti nell'Unione prima del 15 maggio 1997, se tale tecnica di riproduzione non tradizionale applicata a una pianta comporta cambiamenti significativi nella composizione o nella struttura dell'alimento tali da incidere sul suo valore nutritivo, su come è metabolizzato o sul tenore di sostanze indesiderabili;
- iii) gli alimenti sottoposti a un nuovo processo di produzione non usato per la produzione di alimenti nell'Unione prima del 15 maggio 1997, se tale processo di produzione comporta cambiamenti significativi nella composizione o nella struttura dell'alimento tali da incidere sul suo valore nutritivo, su come è metabolizzato o sul tenore di sostanze indesiderabili;
- iv) gli alimenti che contengono o sono costituiti da nanomateriali ingegnerizzati;
- v) gli alimenti tradizionali provenienti da un paese terzo; e

vi) gli ingredienti alimentari usati esclusivamente negli integratori alimentari nell'Unione prima del 15 maggio 1997, qualora debbano essere usati in alimenti diversi dagli integratori alimentari. Tuttavia, se un alimento è stato usato esclusivamente come integratore alimentare o come ingrediente di un integratore alimentare prima di tale data, esso può essere immesso sul mercato dell'Unione dopo tale data per lo stesso uso senza essere considerato un nuovo alimento;

b) «progenie», un animale prodotto mediante una tecnica di riproduzione tradizionale, in cui almeno uno dei genitori sia un animale prodotto mediante una tecnica di riproduzione non tradizionale;

c) «nanomateriale ingegnerizzato», qualsiasi materiale prodotto intenzionalmente e caratterizzato da una o più dimensioni dell'ordine di 100 nm o inferiori, o che è composto di parti funzionali distinte, interne o in superficie, molte delle quali presentano una o più dimensioni dell'ordine di 100 nm o inferiori, compresi strutture, agglomerati o aggregati che possono avere dimensioni superiori all'ordine di 100 nm, ma che presentano proprietà caratteristiche della scala nanometrica.

Le proprietà caratteristiche della scala nanometrica comprendono:

- i) proprietà connesse all'elevata superficie specifica dei materiali considerati; e/o
- ii) proprietà fisico-chimiche specifiche che differiscono da quelle dello stesso materiale privo di caratteristiche nanometriche.
- d) «alimento tradizionale proveniente da un paese terzo», un nuovo alimento, diverso dal nuovo alimento di cui alla lettera a), punti da i) a iv), ottenuto dalla produzione primaria con un'esperienza di uso alimentare in qualsiasi paese terzo tale che l'alimento in questione da almeno 25 anni fa parte della dieta abituale di gran parte della popolazione di tale paese;
- e) «esperienza di uso alimentare sicuro in un paese terzo», la circostanza che la sicurezza dell'alimento in questione è confermata dai dati relativi alla sua composizione e dall'esperienza dell'uso passato e presente, per un periodo di almeno 25 anni, nella dieta abituale di una grande parte della popolazione di un paese.

3. La Commissione può adottare ulteriori criteri al fine di chiarire le definizioni di cui al paragrafo 2, lettera a), punti da i) a iv) e lettere c), d) ed e) del presente articolo secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

Articolo 4

Procedura di determinazione dello status di nuovo alimento

1. Gli operatori del settore alimentare verificano lo status dell'alimento che intendono immettere sul mercato dell'Unione con riguardo all'ambito di applicazione del presente regolamento.

2. In caso di dubbio, gli operatori del settore alimentare consultano la pertinente autorità competente per i nuovi alimenti come definita all'articolo 15 del regolamento (CE) n. 1331/2008 in merito allo status dell'alimento in questione. Su richiesta della pertinente autorità competente, l'operatore del settore alimentare sottopone informazioni sulla misura in cui l'alimento in questione è stato usato per il consumo umano nell'Unione prima del 15 maggio 1997.

3. Ove necessario, l'autorità competente può consultare altre autorità competenti e la Commissione sulla misura in cui un alimento è stato usato per il consumo umano nell'Unione prima del 15 maggio 1997. Le risposte a tale consultazione sono trasmesse anche alla Commissione. La Commissione sintetizza le risposte pervenute e comunica l'esito della consultazione a tutte le autorità competenti.

4. La Commissione può adottare le misure di attuazione del paragrafo 3 del presente articolo secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

Articolo 5

Decisioni di interpretazione

Se necessario, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2 può essere deciso di determinare se un tipo di alimento rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

CAPO II

REQUISITI PER L'IMMISSIONE DI NUOVI ALIMENTI SUL MERCATO DELL'UNIONE

Articolo 6

Divieto di nuovi alimenti non conformi

Nessuno può immettere sul mercato dell'Unione un nuovo alimento se non è conforme al presente regolamento.

Articolo 7

Elenchi dei nuovi alimenti

1. La Commissione tiene un elenco dell'Unione dei nuovi alimenti autorizzati diversi dagli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi («l'elenco dell'Unione»), che è pubblicato a norma dell'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1331/2008.

2. La Commissione istituisce e tiene l'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi autorizzati a norma dell'articolo 11, paragrafo 5 del presente regolamento, che è pubblicato nella serie C della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

3. Possono essere immessi sul mercato dell'Unione unicamente i nuovi alimenti iscritti nell'elenco dell'Unione o nell'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi.

Articolo 8

Condizioni generali per l'iscrizione di nuovi alimenti negli elenchi

Un nuovo alimento può essere iscritto nell'elenco pertinente solo se soddisfa le seguenti condizioni:

- in base alle prove scientifiche disponibili, non risulta presentare rischi per la salute del consumatore;
- non induce in errore il consumatore;
- se è destinato a sostituire un altro alimento, non ne differisce in maniera tale da rendere il suo consumo normale svantaggioso per il consumatore sul piano nutrizionale.

Articolo 9

Contenuto dell'elenco dell'Unione

1. L'elenco dell'Unione è aggiornato secondo la procedura di cui al regolamento (CE) n. 1331/2008 e, se del caso, a norma dell'articolo 16 del presente regolamento.

2. L'iscrizione di un nuovo alimento nell'elenco dell'Unione comprende una descrizione dell'alimento e, se del caso, precisa le condizioni d'uso, gli obblighi specifici supplementari in materia di etichettatura destinati all'informazione del consumatore finale e/o un obbligo in materia di monitoraggio successivo all'immissione sul mercato e, se del caso, le informazioni di cui all'articolo 16, paragrafo 4.

Articolo 10

Contenuto dell'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi

1. L'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi è aggiornato secondo la procedura di cui all'articolo 11.

2. L'iscrizione di un alimento tradizionale proveniente da un paese terzo nell'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi comprende una descrizione dell'alimento e, se del caso, precisa le condizioni d'uso e/o gli obblighi specifici supplementari in materia di etichettatura destinati all'informazione del consumatore finale.

*Articolo 11***Procedura di iscrizione nell'elenco dell'alimento tradizionale proveniente da un paese terzo**

1. In deroga alla procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 1 del presente regolamento, una parte interessata di cui all'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1331/2008, che intenda immettere sul mercato dell'Unione un alimento tradizionale proveniente da un paese terzo presenta una domanda alla Commissione.

La domanda comprende:

- a) il nome e la descrizione dell'alimento;
- b) la sua composizione,
- c) il suo paese d'origine,
- d) una documentazione attestante l'esperienza di uso sicuro dell'alimento in qualsiasi paese terzo,
- e) se del caso, le condizioni d'uso e requisiti specifici in materia di etichettatura,
- f) un riassunto del contenuto della domanda.

La domanda è effettuata ai sensi delle norme di attuazione di cui al paragrafo 7 del presente articolo.

2. La Commissione inoltra senza indugio la domanda valida di cui al paragrafo 1 agli Stati membri e all'Autorità.

3. L'Autorità esprime un parere entro sei mesi dalla ricezione della domanda. Ogniqualvolta l'Autorità chieda informazioni supplementari alla parte interessata, essa fissa, previa consultazione della persona interessata, un termine entro il quale tali informazioni sono fornite. Il termine di sei mesi è automaticamente prorogato del termine supplementare. Le informazioni supplementari sono rese accessibili agli Stati membri e alla Commissione dall'Autorità.

4. Per elaborare il parere, l'Autorità verifica che:

- a) l'esperienza di uso alimentare sicuro in qualsiasi paese terzo sia comprovato dalla qualità dei dati presentati dalla parte interessata; e

- b) la composizione dell'alimento e, se del caso, le condizioni d'uso non presentino rischi per la salute dei consumatori nell'Unione.

L'Autorità trasmette il proprio parere alla Commissione, agli Stati membri e alla parte interessata.

5. Entro tre mesi dalla formulazione del parere dell'Autorità, la Commissione aggiorna, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2, l'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi, tenendo conto del parere dell'Autorità, di ogni disposizione pertinente della normativa dell'Unione e di ogni altro fattore legittimo attinente alla materia in esame. La Commissione informa a tale proposito la parte interessata. Qualora la Commissione decida di non procedere all'aggiornamento dell'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi, essa ne informa la parte interessata e gli Stati membri, indicando le ragioni per le quali considera ingiustificato l'aggiornamento.

6. La parte interessata può ritirare la sua domanda in ogni fase della procedura.

7. Entro ... (*), la Commissione adotta le modalità di applicazione del presente articolo secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

*Articolo 12***Orientamenti tecnici**

Fatte salve le misure di attuazione adottate a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (CE) n. 1331/2008 ed entro ... (*), la Commissione, se del caso e in stretta cooperazione con l'Autorità e previa consultazione delle parti interessate, fornisce orientamenti e strumenti tecnici per assistere le parti interessate, in particolare gli operatori del settore alimentare, specialmente le piccole e medie imprese e altre parti interessate, nella preparazione e nella presentazione delle domande a norma del presente regolamento.

*Articolo 13***Parere dell'Autorità**

Nel valutare la sicurezza dei nuovi alimenti, se del caso, l'Autorità, in particolare:

- a) accerta se l'alimento sia sicuro quanto l'alimento che appartiene a una categoria di alimenti comparabile e già presente sul mercato dell'Unione, oppure se sia sicuro quanto l'alimento che il nuovo alimento è destinato a sostituire;
- b) tiene conto dell'esperienza di uso alimentare sicuro.

(*) GU: inserire la data corrispondente a ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 14

Obblighi particolari per gli operatori del settore alimentare

1. Per ragioni legate alla sicurezza alimentare e previo parere dell'Autorità, la Commissione può imporre un obbligo in materia di monitoraggio successivo all'immissione sul mercato. L'operatore del settore alimentare che immette l'alimento sul mercato dell'Unione è responsabile per l'adempimento degli obblighi in materia di monitoraggio successivo all'immissione sul mercato specificati all'atto dell'iscrizione di un determinato alimento nell'elenco dell'Unione dei nuovi alimenti.

2. Il produttore informa immediatamente la Commissione di:

- a) qualsiasi nuova informazione scientifica o tecnica suscettibile di influire sulla valutazione della sicurezza dell'uso del nuovo alimento;
- b) qualsiasi divieto o restrizione imposti dall'autorità competente di un paese terzo in cui il nuovo alimento è immesso sul mercato.

Articolo 15

Gruppo europeo per l'etica delle scienze e delle nuove tecnologie

La Commissione, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, può consultare il Gruppo europeo per l'etica delle scienze e delle nuove tecnologie al fine di ottenere il suo parere su questioni di carattere etico riguardanti la scienza e le nuove tecnologie che rivestono una notevole importanza dal punto di vista dell'etica.

La Commissione rende pubblico tale parere.

Articolo 16

Procedura di autorizzazione in casi di protezione dei dati

1. Su richiesta del richiedente corroborata da informazioni adeguate e verificabili inserite nel fascicolo di domanda, le recenti prove scientifiche e/o i dati scientifici a sostegno della domanda non possono essere usati a beneficio di un'altra domanda per un periodo di cinque anni a partire dalla data d'iscrizione del nuovo alimento nell'elenco dell'Unione senza il consenso del richiedente precedente. Tale protezione è concessa se:

- a) le prove scientifiche recenti e/o i dati scientifici sono stati indicati come protetti da proprietà industriale dal richiedente al momento in cui è stata presentata la prima domanda (dati scientifici protetti);
- b) il richiedente precedente aveva diritto esclusivo di riferimento ai dati scientifici protetti da proprietà industriale al momento in cui è stata presentata la prima domanda; e

- c) il nuovo alimento non avrebbe potuto essere autorizzato se il richiedente precedente non avesse presentato i dati scientifici protetti da proprietà industriale.

Tuttavia, il richiedente precedente può concordare con il richiedente successivo la possibilità di usare tali dati e informazioni

2. La Commissione determina, in consultazione con il richiedente, a quale informazione deve essere concessa la protezione di cui al paragrafo 1 e informa della sua decisione il richiedente, l'Autorità e gli Stati membri.

3. In deroga all'articolo 7, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 1331/2008, l'aggiornamento dell'elenco dell'Unione con un nuovo alimento diverso da un alimento tradizionale proveniente da paesi terzi, è deciso secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2 del presente regolamento qualora i dati scientifici protetti siano protetti a norma del presente articolo. In questo caso l'autorizzazione è concessa per il periodo indicato nel paragrafo 1 del presente articolo.

4. Nei casi di cui al paragrafo 3 del presente articolo, l'iscrizione di un nuovo alimento nell'elenco dell'Unione indica, in aggiunta alle informazioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2 del presente regolamento:

- a) la data di iscrizione del nuovo alimento nell'elenco dell'Unione;
- b) il fatto che l'iscrizione si basa su una prova scientifica recente oggetto di proprietà industriale e/o su dati scientifici oggetto di proprietà industriale protetti a norma del presente articolo;
- c) il nome e l'indirizzo del richiedente;
- d) il fatto che l'immissione del nuovo alimento sul mercato dell'Unione è autorizzata solo dal richiedente di cui alla lettera c), salvo che un richiedente successivo non ottenga l'autorizzazione per l'alimento senza riferimento ai dati scientifici protetti designati come tali dal richiedente precedente.

5. Prima della scadenza del periodo di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione aggiorna l'elenco dell'Unione secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2 di modo che, sempre che l'alimento autorizzato continui a soddisfare le condizioni previste dal presente regolamento, le indicazioni specifiche di cui al paragrafo 4 del presente articolo non siano più incluse.

Articolo 17

Informazioni al pubblico

La Commissione mette a disposizione del pubblico:

- a) l'elenco dell'Unione di cui all'articolo 7, paragrafo 1 e l'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi di cui all'articolo 7, paragrafo 2, su un'unica pagina apposta del sito web della Commissione;
- b) le sintesi delle domande presentate a norma del presente regolamento;
- c) i risultati delle consultazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 3.

La Commissione può adottare le misure di attuazione del presente articolo, comprese le disposizioni relative alle modalità di pubblicazione dei risultati delle consultazioni di cui al primo comma, lettera c) del presente articolo secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

CAPO III

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 18

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie ad assicurare che tali sanzioni siano applicate. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il ... (*) e notificano senza indugio qualsiasi successiva modifica ad esse apportata.

Articolo 19

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali, istituito dall'articolo 58 del regolamento (CE) n. 178/2002.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

(*) GU: inserire la data corrispondente a 24 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 20

Atti delegati

Per conseguire gli obiettivi del presente regolamento indicati nell'articolo 1, la Commissione adotta, entro il ... (*), ulteriori criteri per valutare se un alimento sia stato usato in misura significativa per il consumo umano nell'Unione prima del 15 maggio 1997, come indicato nell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), mediante atti delegati, conformemente all'articolo 21 e fatte salve le condizioni di cui agli articoli 22 e 23.

Articolo 21

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 20 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a partire dall'entrata in vigore del presente regolamento. La Commissione presenta una relazione sui poteri delegati non oltre sei mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è automaticamente prorogata per periodi di identica durata, tranne in caso di revoca da parte del Parlamento europeo o del Consiglio ai sensi dell'articolo 22.

2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.

3. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite dagli articoli 22 e 23.

Articolo 22

Revoca della delega

1. La delega di potere di cui all'articolo 20 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca della delega di potere informa l'altra istituzione e la Commissione, non oltre un mese prima di prendere una decisione definitiva, specificando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto di revoca e le relative motivazioni.

3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Questa prende effetto immediatamente o ad una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 23***Obiezioni agli atti delegati**

1. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono muovere obiezioni all'atto delegato entro tre mesi dalla data di notifica.

2. Se allo scadere di tale termine né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno mosso obiezioni all'atto delegato ovvero se, anteriormente a tale data, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della propria decisione di non muovere obiezioni, l'atto delegato entra in vigore alla data fissata nell'atto medesimo.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio muovono obiezioni all'atto delegato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che muove obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

*Articolo 24***Riesame**

1. Entro il ... (*) e alla luce delle esperienze acquisite, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione del presente regolamento, in particolare degli articoli 3, 11 e 16, accompagnata, se del caso, da proposte legislative.

2. Entro il ... (**), la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione su tutti gli aspetti degli alimenti prodotti a partire da animali ottenuti usando una tecnica di clonazione e dalla loro progenie, seguita, se del caso, da proposte legislative.

3. Le relazioni e le eventuali proposte sono rese accessibili al pubblico.

CAPO IV

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI*Articolo 25***Abrogazione**

Il regolamento (CE) n. 258/97 e il regolamento (CE) n. 1852/2001 sono abrogati con effetto a decorrere dal ... (***) eccetto per quanto riguarda le richieste pendenti disciplinate dall'articolo 27 del presente regolamento.

(*) GU: inserire la data corrispondente a cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

(**) GU: inserire la data corrispondente a dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

(***) GU: inserire la data corrispondente a ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

*Articolo 26***Istituzione dell'elenco dell'Unione**

Entro il ... (***) la Commissione istituisce l'elenco dell'Unione, iscrivendovi i nuovi alimenti autorizzati e/o notificati in virtù degli articoli 4, 5 e 7 del regolamento (CE) n. 258/97 nell'elenco dell'Unione, comprese, se del caso, le eventuali condizioni di autorizzazione.

*Articolo 27***Disposizioni transitorie**

1. Ogni domanda di immissione di un nuovo alimento sul mercato dell'Unione presentata a uno Stato membro a norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 258/97 prima del ... (***) è convertita in una domanda a norma del presente regolamento se non è stata ancora trasmessa alla Commissione una relazione di valutazione iniziale di cui all'articolo 6, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 258/97 e nei casi in cui è richiesta una valutazione complementare a norma dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 del regolamento (CE) n. 258/97.

Le altre domande in sospenso presentate a norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 258/97 prima di ... (***) sono trattate a norma delle disposizioni di tale regolamento.

2. La Commissione può adottare, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2, le disposizioni transitorie necessarie all'applicazione del paragrafo 1 del presente articolo.

*Articolo 28***Modifiche al regolamento (CE) n. 1331/2008**

Il regolamento (CE) n. 1331/2008 è così modificato:

1) il titolo è sostituito dal seguente:

«Regolamento (CE) n. 1331/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che istituisce una procedura uniforme di autorizzazione per gli additivi, gli enzimi e gli aromi alimentari e per i nuovi alimenti»;

2) all'articolo 1, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Il presente regolamento stabilisce una procedura uniforme per la valutazione e l'autorizzazione ("procedura uniforme") degli additivi alimentari, degli enzimi alimentari, degli aromi alimentari e dei materiali di base di aromi alimentari, nonché dei materiali di base di ingredienti alimentari con proprietà aromatizzanti usati o destinati ad essere usati nei o sui prodotti alimentari e nuovi alimenti ("sostanze o prodotti"), che contribuisce alla libera circolazione degli alimenti nell'Unione nonché a un elevato livello di tutela della salute umana e di protezione dei consumatori, compresa la tutela degli interessi di questi ultimi. Il presente regolamento non si applica agli aromatizzanti di affumicatura che

rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 2065/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 novembre 2003, relativo agli aromatizzanti di affumicatura usati o destinati ad essere usati negli o sugli alimenti (*);

2. La procedura uniforme definisce le modalità dell'aggiornamento degli elenchi di sostanze e prodotti di cui è autorizzata l'immissione sul mercato dell'Unione ai sensi del regolamento (CE) n. 1333/2008, del regolamento (CE) n. 1332/2008, del regolamento (CE) n. 1334/2008 e del regolamento (UE) n. .../2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., sui nuovi alimenti (**) ("le legislazioni alimentari settoriali").

(*) GU L 309 del 26.11.2003, pag. 1.

(**) GU L ... »;

3) all'articolo 1, paragrafo 3, all'articolo 2, paragrafi 1 e 2, all'articolo 9, paragrafo 2, all'articolo 12, paragrafo 1 e all'articolo 13 le parole «sostanza» e «sostanze» sono sostituite da «sostanza o prodotto» o «sostanze o prodotti», secondo il caso;

4) il titolo dell'articolo 2 è sostituito dal seguente:

«Elenco dell'Unione di sostanze o prodotti»;

5) all'articolo 4 è aggiunto il seguente paragrafo:

«3. È possibile presentare un'unica domanda relativa a una sostanza o a un prodotto per aggiornare i diversi elenchi dell'Unione previsti dalle diverse legislazioni alimentari settoriali, purché la domanda sia conforme alle disposizioni delle legislazioni alimentari settoriali.»;

6) all'articolo 6, all'inizio del paragrafo 1 è inserita la frase seguente:

«Se sussistono dubbi circa la sicurezza, giustificati da ragioni scientifiche, al richiedente è chiesto di fornire informazioni supplementari, da determinarsi, concernenti la valutazione del rischio.»;

7) all'articolo 7, i paragrafi 4, 5 e 6 sono sostituiti dai seguenti:

«4. Le misure intese a modificare elementi non essenziali di ciascuna legislazione alimentare settoriale, ad eccezione dei nuovi alimenti, relativamente al ritiro di una sostanza dall'elenco dell'Unione, sono adottate secondo la procedura

di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 14, paragrafo 3.

5. Per ragioni di efficienza, le misure intese a modificare elementi non essenziali di ciascuna legislazione alimentare settoriale ad eccezione dei nuovi alimenti, tra l'altro completandola, relativamente all'aggiunta di una sostanza nell'elenco dell'Unione e per l'aggiunta, il ritiro o la modifica delle condizioni, caratteristiche o restrizioni che sono connesse alla presenza della sostanza nell'elenco dell'Unione, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 14, paragrafo 4.

6. Ad eccezione dei nuovi alimenti e per imperativi motivi di urgenza, la Commissione può ricorrere alla procedura di urgenza di cui all'articolo 14, paragrafo 5 per il ritiro di una sostanza dall'elenco dell'Unione e per l'aggiunta, il ritiro o la modifica delle condizioni, caratteristiche o restrizioni che sono connesse alla presenza della sostanza nell'elenco dell'Unione.

7. Le misure relative al ritiro di un prodotto contemplato dal regolamento relativo ai nuovi alimenti dall'elenco dell'Unione o alla sua aggiunta in tale elenco e/o per l'aggiunta, il ritiro o la modifica delle condizioni, caratteristiche o restrizioni connesse alla presenza di tale prodotto nell'elenco dell'Unione sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 14, paragrafo 2.»;

8) il termine «Comunità» è sostituito da «Unione».

Articolo 29

Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal ... (*).

Tuttavia, gli articoli 26, 27 e 28 si applicano a decorrere dal .. (**). Inoltre, in deroga al secondo comma del presente articolo e in deroga all'articolo 16, secondo comma del regolamento (CE) n. 1331/2008, possono essere presentate domande a norma del presente regolamento a decorrere dal ... (**) per l'autorizzazione di un alimento di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto iv) del presente regolamento, se l'alimento in questione è già presente sul mercato dell'Unione a tale data.

(*) GU: inserire la data corrispondente a 24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

(**) GU: inserire la data corrispondente all'entrata in vigore del presente regolamento.

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

Fatto a ...,

Per il Parlamento europeo
Il presidente

...

Per il Consiglio
Il presidente

...

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 15 gennaio 2008 la Commissione ha presentato la proposta ⁽¹⁾ di regolamento relativo ai nuovi alimenti e recante modifica del regolamento (CE) n. 1331/2008, del 16 dicembre 2008, che istituisce una procedura uniforme di autorizzazione per gli additivi, gli enzimi e gli aromi alimentari. La proposta è basata sull'articolo 95 del trattato che istituisce la Comunità europea.

Il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura il 25 marzo 2009 ⁽²⁾, conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il suo parere il 29 maggio 2008 ⁽³⁾.

Conformemente all'articolo 294, paragrafo 5 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (trattato FUE), il Consiglio ha adottato all'unanimità la sua posizione in prima lettura il 15 marzo 2010.

II. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DI REGOLAMENTO

La Commissione aveva già annunciato, nel Libro Bianco sulla sicurezza alimentare adottato il 12 gennaio 2000 ⁽⁴⁾, l'intenzione di esaminare l'applicazione della normativa sui nuovi alimenti e di apportare le necessarie modifiche al regolamento (CE) n. 258/97 sui nuovi prodotti e i nuovi ingredienti alimentari.

La proposta è intesa ad aggiornare e a chiarire il quadro normativo concernente l'autorizzazione e l'immissione sul mercato dei nuovi alimenti, garantendo nel contempo la sicurezza alimentare, la protezione della salute umana e degli interessi dei consumatori e l'efficace funzionamento del mercato interno. Essa abroga il regolamento (CE) n. 258/97 e il regolamento (CE) n. 1852/2001 della Commissione.

La proposta mantiene la data del 15 maggio 1997 come limite per determinare se un alimento sia nuovo e chiarisce che la definizione di nuovi alimenti comprende gli alimenti cui sono applicate nuove tecnologie di produzione e gli alimenti derivati da piante o animali cui sono applicate tecniche di riproduzione non tradizionali.

La Commissione ha proposto che l'immissione sul mercato di nuovi alimenti sia soggetta a una procedura centralizzata a livello comunitario, conformemente al regolamento (CE) n. 1331/2008 che istituisce una procedura uniforme di autorizzazione, destinata a sostituire l'attuale sistema di valutazione del rischio da parte delle autorità nazionali. La valutazione del rischio è affidata all'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA). La Commissione valuta se iscrivere un nuovo alimento nell'elenco comunitario dei nuovi alimenti sulla base del parere dell'EFSA. A tal fine è assistita dal comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali (SCFCAH). La decisione finale di aggiornare l'elenco dei nuovi alimenti è adottata dalla Commissione mediante procedura di regolamentazione con controllo.

L'autorizzazione legata al richiedente è sostituita e la procedura semplificata abolita mediante decisioni di autorizzazione valide per tutta la Comunità. La protezione dei dati può essere concessa in casi giustificati concernenti la scoperta di nuove prove scientifiche e dati protetti da proprietà industriale, per sostenere l'innovazione nell'industria agroalimentare.

La proposta ha introdotto una definizione di «alimenti tradizionali provenienti da un paese terzo» come categoria di nuovi alimenti che dovrebbero essere soggetti a notifica in assenza di obiezioni giustificate dell'EFSA o degli Stati membri.

I nuovi alimenti già autorizzati continuerebbero ad essere commercializzati e iscritti nell'elenco comunitario dei nuovi alimenti.

⁽¹⁾ 5431/08.

⁽²⁾ 7990/09.

⁽³⁾ GU C 224 del 30.8.2008, pag. 81.

⁽⁴⁾ 5761/00 – COM(1999) 719 defin.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO

1. Osservazioni preliminari

La posizione del Consiglio tiene conto dei risultati dell'esame della proposta della Commissione effettuato dal Consiglio. Quest'ultimo ha introdotto nel testo varie modifiche, alcune delle quali ispirate dagli emendamenti proposti dal Parlamento europeo.

La Commissione ha accettato tutte le modifiche inserite dal Consiglio nella sua proposta, ad eccezione dell'introduzione della definizione di progenie di animali clonati nell'articolo 3, paragrafo 2, lettera b) e dell'inserimento della progenie nell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto i).

2. Emendamenti del Parlamento europeo

Nella votazione in seduta plenaria del 25 marzo 2009 il Parlamento europeo ha adottato 76 emendamenti alla proposta⁽¹⁾. Il Consiglio ha inserito nella sua posizione comune 30 emendamenti, 20 dei quali integralmente (emendamenti 7, 15, 16, 20, 35, 41, 42, 44, 45, 53, 63, 65, 67, 68, 69, 76, 77, 88, 89, 93), 5 parzialmente (emendamenti 1, 30, 40, 91, 92) e 5 in linea di principio (emendamenti 3, 6, 11, 25, 64).

2.1. Principali modifiche introdotte dal Consiglio alla proposta in relazione agli emendamenti del PE⁽²⁾

- a) Obiettivi del regolamento (articolo 1 e considerando 1 e 2): il Consiglio ha aggiunto la protezione dell'ambiente e il benessere degli animali. Ciò tiene conto parzialmente degli emendamenti 1 e 30 e è in linea con lo spirito dell'emendamento 3.
- b) Ambito di applicazione (articolo 2, paragrafo 2, lettera a), punto v) e considerando 13 e 14): il Consiglio ha chiarito che, in attesa della modifica del regolamento (CE) n. 1925/2006, della direttiva 2006/46/CE e della direttiva 89/398/CEE rispettivamente, le vitamine e sostanze minerali ottenute da nuove fonti o usando metodi di produzione di cui non si era tenuto conto al momento della loro autorizzazione e che comportino cambiamenti significativi nella composizione o nella struttura dell'alimento tali da incidere sul suo valore nutritivo, su come è metabolizzato o sul tenore di sostanze indesiderabili, dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento sui nuovi alimenti. Ciò è in linea con la prima parte dell'emendamento 91.
- c) Definizione di nuovi alimenti (articolo 3 e considerando 6, 8, 10 e 11) — il criterio di base per valutare se un alimento sia nuovo resta quello di considerare se esso sia stato o no usato in misura significativa per il consumo umano nell'Unione prima del 15 maggio 1997. Ai fini della chiarezza del diritto, il Consiglio ha convenuto che prima della data di applicazione del regolamento dovranno essere messi a punto ulteriori criteri per valutare l'uso significativo per il consumo umano all'interno dell'Unione prima del 15 maggio 1997. L'adozione di tali criteri è stata delegata alla Commissione conformemente all'articolo 290 del trattato FUE. Ciò è stato associato a un rinvio della data di applicazione a 24 mesi dopo la data di entrata in vigore del regolamento.

Al fine di garantire maggiore chiarezza, sono state apportate le seguenti modifiche alle definizioni:

- è stata operata una distinzione tra alimenti di origine animale e di origine vegetale. Gli alimenti di origine vegetale rientrano nel campo di applicazione del regolamento solo se è stata applicata alla pianta una tecnica di riproduzione non tradizionale che comporti cambiamenti significativi nella composizione o nella struttura dell'alimento;
- è stata aggiunta la definizione di «progenie» e di «nanomateriale ingegnerizzato» [cfr. anche lettere d) ed e)];
- gli ingredienti usati negli integratori alimentari prima del 15 maggio 1997 rientrano nel campo di applicazione del regolamento, e necessitano pertanto un'autorizzazione, solo se destinati ad essere usati in alimenti diversi dagli integratori alimentari;
- la definizione di «alimenti tradizionali provenienti da un paese terzo» comprende gli alimenti derivati unicamente dalla produzione primaria e per i quali è attestata l'esperienza di uso alimentare sicuro in un paese terzo per un periodo continuo di 25 anni nella dieta abituale di gran parte della popolazione di tale paese;

⁽¹⁾ 7990/09 (P6_TA(2009)0171).

⁽²⁾ La numerazione dei considerando e degli articoli è riferita al testo della posizione del Consiglio in prima lettura.

— è stato rilevato che il livello di armonizzazione dei medicinali fa sì che uno Stato membro possa, se stabilisce a norma della direttiva 2001/83/CE che una sostanza è un medicinale, limitare l'immissione sul mercato di tale prodotto conformemente al diritto dell'Unione, anche se il medesimo prodotto è stato autorizzato come nuovo alimento ai sensi del presente regolamento.

Il Consiglio ha altresì convenuto che la Commissione potrà, mediante la procedura del comitato di regolamentazione, adottare ulteriori criteri intesi a chiarire le definizioni di cui ai punti da i) a iv) della lettera a), e alle lettere c), d) ed e) dell'articolo 3, paragrafo 2 al fine di garantirne l'applicazione armonizzata da parte degli Stati membri.

Tali modifiche tengono conto degli emendamenti **15**, **16**, **35** e **63** e della maggior parte dell'emendamento **92**.

- d) Alimenti prodotti a partire da animali ottenuti usando tecniche di riproduzione non tradizionali e dalla loro progenie (articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto i) e considerando 6 e 7: il Consiglio ha convenuto che gli alimenti prodotti a partire da animali ottenuti usando tecniche di riproduzione non tradizionali (ad esempio mediante clonazione) e dalla loro progenie rientrano nel campo di applicazione del regolamento. Nel contempo, il Consiglio ritiene che il regolamento non possa gestire adeguatamente tutti gli aspetti della clonazione e che la Commissione dovrebbe approfondire questo tema. A tal fine, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, entro un anno dalla data di entrata in vigore del regolamento, una relazione su tutti gli aspetti della produzione di alimenti a partire da animali clonati e dalla loro progenie, seguita, se del caso, da proposte legislative (articolo 20, paragrafo 2). Questo è in linea con l'emendamento **93**. Il Consiglio reputa necessario che gli alimenti prodotti a partire da animali clonati siano mantenuti nel campo di applicazione della proposta di regolamento fino a quando una normativa specifica non sia stata proposta dalla Commissione e adottata. Tale soluzione evita il vuoto giuridico che si verrebbe a creare a seguito dell'esclusione dei suddetti alimenti dal campo di applicazione del regolamento, come proposto dal Parlamento europeo, in assenza di una normativa che disciplini la produzione di alimenti ottenuti a partire da animali clonati.
- e) Nanomateriali: il Consiglio ha riconosciuto la necessità di una valutazione della sicurezza e di un'autorizzazione sistematiche degli alimenti contenenti o costituiti da nanomateriali ingegnerizzati, indipendentemente dall'incidenza che i nanomateriali possono avere sulle proprietà di tali alimenti. Pertanto, il Consiglio ha chiarito che detti alimenti sono considerati nuovi [articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto iv)] e ha aggiunto la definizione di «nanomateriale ingegnerizzato» [articolo 3, paragrafo 2, lettera c)]. Così facendo il Consiglio ha colmato il vuoto che avrebbe potuto crearsi qualora l'uso delle nanotecnologie non dia luogo ai significativi cambiamenti nella composizione o nella struttura dell'alimento di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto iii), ma l'alimento contenga comunque nanomateriali ingegnerizzati. Il considerando 9 sottolinea la necessità di una definizione di nanomateriale concordata a livello internazionale. Se è concordata una definizione diversa a livello internazionale, si dovrebbe procedere all'adattamento della definizione contenuta nel presente regolamento tramite la procedura legislativa ordinaria. La Commissione ha espresso riserve adducendo che tale adattamento avrebbe dovuto essere delegato alla Commissione ai sensi dell'articolo 290 del trattato FUE. Il Consiglio ha così accolto parte dell'emendamento **92**.
- Il Consiglio ha seguito il principio degli emendamenti **6** e **11** quanto alla necessità di disporre di adeguati metodi di valutazione del rischio per i nanomateriali ingegnerizzati, che trova riscontro nel considerando 20.
- f) Determinazione dello status degli alimenti (articolo 4 e considerando 16): il Consiglio ha convenuto che la determinazione dello status degli alimenti da immettere sul mercato dell'Unione in relazione alla definizione di nuovi alimenti spetta agli operatori del settore alimentare, che in caso di dubbio sono tenuti a consultare la relativa autorità nazionale.
- g) Autorizzazione dei nuovi prodotti alimentari (articolo 9 e considerando 18): il Consiglio ha convenuto che l'autorizzazione dei nuovi prodotti alimentari sia effettuata conformemente al regolamento (CE) 1331/2008, a meno che nel regolamento in esame non sia prevista una deroga specifica. Il Consiglio ha chiarito che nell'autorizzare i nuovi prodotti alimentari occorre tener conto di fattori etici, ambientali e inerenti al benessere degli animali nonché del principio di precauzione. Tali fattori andrebbero considerati caso per caso in base al contenuto della domanda di autorizzazione. Ciò tiene conto dell'emendamento **20**.

- h) Autorizzazione di prodotti alimentari tradizionali provenienti da paesi terzi (articolo 11 e considerando 22): il Consiglio non ha accettato la «procedura di notifica» proposta dalla Commissione. Per garantire la sicurezza alimentare, qualsiasi autorizzazione dovrebbe essere basata sul parere dell'EFSA e sulla successiva adozione da parte della Commissione mediante la procedura del comitato di regolamentazione. La valutazione dell'EFSA dovrebbe vertere essenzialmente sulla prova dell'uso sicuro dei prodotti alimentari, nonché sulle informazioni circa la composizione dei prodotti alimentari tradizionali. Per accelerare la procedura dovrebbero essere applicate scadenze più corte: sei mesi per il parere dell'EFSA e tre mesi per il progetto di misura presentata dalla Commissione al comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali. Sarà stilato un elenco separato dei prodotti alimentari tradizionali provenienti da paesi terzi (articolo 7, paragrafo 2). Il nuovo approccio del Consiglio tiene conto degli emendamenti **65** e **68**.
- i) Orientamenti tecnici (articolo 12): prima della data di applicazione del regolamento (fissata a due anni dopo la sua entrata in vigore) la Commissione deve fornire orientamenti e strumenti tecnici per assistere le parti interessate, in particolare gli operatori del settore alimentare e le PMI. È chiaro che la raccomandazione della Commissione 97/618/CE sarà applicabile fino all'abrogazione del regolamento (CE) n. 25/1997. Ciò è in linea con l'emendamento **69**.
- j) Gruppo europeo per l'etica delle scienze e delle nuove tecnologie (articolo 15 e considerando 28): è stata aggiunta una disposizione supplementare concernente la possibilità per la Commissione di consultare il Gruppo europeo per l'etica delle scienze e delle nuove tecnologie, di sua iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, sulle questioni etiche relative ai nuovi prodotti alimentari. Ciò corrisponde all'emendamento **76**. Se consultato, il parere del Gruppo sarà preso in considerazione nella fase di gestione del rischio.
- k) Protezione dei dati (articolo 16 e considerando 25): per promuovere l'innovazione nel settore industriale il Consiglio ha riconosciuto la necessità di garantire la protezione delle nuove prove scientifiche e dei dati protetti da proprietà industriale per un periodo di 5 anni. I dati protetti non possono essere usati a sostegno di un'altra domanda di autorizzazione senza il consenso del richiedente precedente e l'autorizzazione è limitata al richiedente precedente per un periodo di 5 anni a meno che un richiedente successivo non ottenga l'autorizzazione senza riferimento ai dati protetti da proprietà industriale. Ciò corrisponde pienamente all'emendamento **77**. Sebbene l'emendamento **25** non sia stato accettato in quanto tale, nelle grandi linee esso trova riscontro nell'articolo 16.
- l) Informazioni al pubblico (articolo 17): le sintesi delle domande, i risultati delle consultazioni per determinare lo status degli alimenti e gli elenchi dei nuovi alimenti autorizzati devono essere messi a disposizione del pubblico; gli elenchi devono essere pubblicati sulla pagina apposita del sito web. Ciò è in linea con gli emendamenti **41**, **53** e **67**, con parte dell'emendamento **40**, e tiene conto in linea di principio dell'emendamento **64**.
- m) Disposizioni transitorie (articolo 23 e considerando 29): le domande in sospenso presentate a norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 258/97 sono trattate in conformità di tale regolamento solo se la relazione di valutazione iniziale è stata presentata ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3 e non è stata richiesta una valutazione supplementare né sono state sollevate obiezioni dagli Stati membri. Ciò è in linea con gli emendamenti **88** e **89**.

Oltre agli emendamenti menzionati più sopra, la posizione comune incorpora gli emendamenti **7**, **42**, **44** e **45**, che sono di natura tecnica o editoriale e mirano a migliorare la chiarezza del testo.

In considerazione dell'entrata in vigore del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in data 1° dicembre 2009, il Consiglio ha dovuto adattare le disposizioni della proposta della Commissione facenti riferimento alla procedura di regolamentazione con controllo al trattato FUE. Il Consiglio ha convenuto che le disposizioni in appresso conferiscano competenze di esecuzione alla Commissione (articolo 291, paragrafo 2 del trattato FUE):

- articolo 3, paragrafo 4: ulteriori criteri che possono essere adottati al fine di chiarire le definizioni di cui ai punti da i) a iv) della lettera a) e alle lettere c), d) ed e) dell'articolo 3, paragrafo 2;
- articolo 11, paragrafo 5: l'aggiornamento dell'elenco degli alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi;
- articolo 16, paragrafo 5: l'aggiornamento dell'elenco dell'Unione, nel caso in cui i dati siano protetti, prima della scadenza del periodo di cinque anni previsto per la protezione dei dati;

- articolo 27, paragrafo 2: le misure transitorie per l'applicazione dell'articolo 27, paragrafo 1 che possono essere adottate;
- articolo 9: l'aggiornamento dell'elenco dei nuovi alimenti dell'Unione. Il regolamento (CE) n. 1331/2008 dovrebbe essere modificato a tal fine (cfr. articolo 28 della posizione del Consiglio).

Come già indicato alla lettera c), il Consiglio ha convenuto che l'adozione di criteri che consentano di valutare se un alimento sia stato usato in misura significativa per il consumo umano nell'Unione prima del 15 maggio 1997, entro la data di applicazione del presente regolamento (ossia 24 mesi dopo la sua entrata in vigore), dovrebbe essere delegata alla Commissione conformemente all'articolo 290 del trattato FUE.

2.2. Emendamenti del Parlamento europeo non accolti

Il Consiglio non ha accolto i 46 emendamenti elencati in appresso per i seguenti motivi:

- i) **Emendamento 2:** un elevato livello di tutela della salute umana e degli interessi dei consumatori in relazione agli alimenti e l'efficace funzionamento del mercato interno sono due obiettivi essenziali del diritto dell'Unione in materia di alimenti [articolo 1 del regolamento (CE) n. 178/2002]. Questi due aspetti sono contemplati dai considerando 1 e 2.
- ii) **Emendamento 9:** come spiegato nella lettera c), il criterio di base per valutare se un alimento è nuovo o meno consiste nel verificare se esso sia stato usato in modo significativo per il consumo umano nell'Unione prima del 15 maggio 1997. La struttura molecolare primaria modificata, i microrganismi, i funghi o le alghe, i nuovi ceppi di microrganismi e i concentrati di sostanze rientrano comunque in questa definizione, senza bisogno di essere elencati separatamente.
- iii) **Emendamento 22:** nel formulare i suoi pareri, l'EFSA coopera con gli Stati membri e può avvalersi di una rete come previsto dall'articolo 36 del regolamento (CE) n. 178/2002 e dal regolamento (CE) n. 2230/2004 della Commissione.
- iv) **Sperimentazione animale (emendamenti 21 e 87):** la questione della sperimentazione animale, in particolare la rinuncia agli esperimenti su animali vertebrati e la condivisione dei risultati dei test, non rientrano nel campo di applicazione del regolamento. Ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1331/2008 (procedura di autorizzazione uniforme), l'EFSA presenta una proposta riguardo ai dati richiesti per la valutazione del rischio connesso ai nuovi alimenti, che dovrebbe tener conto della necessità di evitare test inutili sugli animali.
- v) **Divieto di produzione di alimenti, di immissione sul mercato e di importazione di animali clonati e della loro progenie [emendamenti 5, 10, 12, 14, 91 (punto 2, lettera b bis), 92 [punto 2, lettera a), punto ii) e punto 2, lettera c bis], 51 (seconda parte):** il Consiglio non approva l'immediata esclusione degli alimenti ottenuti da animali clonati e dalla loro progenie dal campo di applicazione del regolamento [cfr. lettera d)]. Va altresì notato che la Commissione detiene il diritto di iniziativa in campo legislativo e non può essere obbligata a presentare una proposta di atto legislativo.
- vi) **Nanomateriali**
 - a) **Emendamento 13:** non rientra nel campo di applicazione del regolamento sui nuovi alimenti; si applica il regolamento (CE) 1935/2004 sui materiali e gli oggetti destinati a venire a contatto con gli alimenti.
 - b) **Emendamento 90:** la sistematica etichettatura specifica degli ingredienti contenuti sotto forma di nanomateriali è eccessiva; l'articolo 9, paragrafo 2 impone di considerare caso per caso requisiti specifici in materia di etichettatura.
 - c) **Emendamento 50:** in caso di dubbio riguardo alla sicurezza degli alimenti contenenti nanomateriali si applicherebbe il principio di precauzione. Inoltre, la data di applicazione del regolamento è stata prolungata a 24 mesi, il che lascia più tempo per sviluppare metodi di valutazione del rischio connesso ai nanomateriali ingegnerizzati.
- vii) **Determinazione dello status dell'alimento (emendamento 18 e parte dell'emendamento 40):** questi emendamenti non sono compatibili con l'approccio convenuto dal Consiglio (cfr. lettera d).

- viii) Criteri supplementari per la valutazione del rischio da parte dell'EFSA:
- d) **Emendamento 70:** il riferimento all'articolo 6 (articolo 8 della posizione comune) non è appropriato, in quanto riguarda le condizioni da considerare in fase di gestione del rischio e non la valutazione del rischio effettuata dall'EFSA.
 - e) **Emendamento 71:** interferisce con le procedure interne dell'EFSA; nel valutare la sicurezza degli alimenti, l'EFSA può considerare anche altri aspetti oltre agli effetti nocivi o di tossicità per la salute umana.
 - f) **Emendamento 74:** non appartiene alla fase di valutazione del rischio; il parere del Gruppo europeo per l'etica delle scienze e delle nuove tecnologie potrebbe essere sollecitato su richiesta di uno Stato membro e sarebbe in tal caso considerato in fase di valutazione del rischio.
- ix) Condizioni supplementari per l'autorizzazione dei nuovi alimenti (valutazione del rischio)
- g) **Emendamento 23:** gli aspetti etici possono essere considerati nella fase di valutazione del rischio; la valutazione da parte dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) non è applicabile.
 - h) **Emendamento 43:** non necessario; gli aspetti contemplati da questo emendamento sono presi in considerazione dall'EFSA durante la fase di valutazione del rischio.
 - i) **Emendamento 47:** non applicabile; non è né necessario né possibile chiedere il parere dell'AEA per ciascuna domanda di autorizzazione di un nuovo alimento.
 - j) **Emendamento 48:** non è possibile chiedere il parere del Gruppo europeo di etica delle scienze e delle nuove tecnologie per ciascuna domanda di autorizzazione di un nuovo alimento. Se richiesto, come previsto all'articolo 15, esso sarà preso in considerazione in fase di valutazione del rischio.
 - k) **Emendamento 49:** gli aspetti contemplati da questo emendamento sono presi in considerazione dall'EFSA nella fase di valutazione del rischio e possono trovare riscontro mediante disposizioni sulle condizioni d'uso e altre disposizioni specifiche in materia di etichettatura conformemente all'articolo 9, paragrafo 2.
- x) Principio di precauzione (emendamenti **1 (seconda parte), 19 e 52**) — è sempre applicabile il principio di precauzione stabilito dall'articolo 7 del regolamento (CE) n. 178/2002. Un riferimento a tale principio è contenuto nel considerando 18. Pertanto, non è necessario ripeterlo in altri considerando e indicarlo come condizione supplementare ai fini dell'autorizzazione.
- xi) Requisiti supplementari per l'iscrizione di nuovi alimenti nell'elenco dell'Unione:
- l) **Emendamento 54:** tutti i punti sollevati sono già contemplati dal regolamento, ad eccezione della lettera f), che non è chiara in quanto gli obblighi in materia di monitoraggio e le ispezioni di cui al regolamento n. 882/2004 relativo ai controlli ufficiali sono due cose distinte.
 - m) **Emendamento 57:** ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, la presenza di sostanze indesiderabili nei nuovi alimenti è già controllata dalle specifiche dell'alimento e la limitazione dell'esposizione alle sostanze presenti nei nuovi alimenti sarà considerata nell'ambito delle «condizioni d'uso» e può essere introdotta su parere dell'EFSA.
- xii) Monitoraggio successivo all'immissione sul mercato (emendamenti **55 e 75**): il sistematico monitoraggio successivo all'immissione sul mercato e la revisione delle autorizzazioni dopo cinque anni per tutti i nuovi alimenti immessi sul mercato sono sproporzionati. Ciò comporterebbe un onere amministrativo per gli operatori del settore alimentare e le autorità degli Stati membri. L'articolo 14 prevede la possibilità di imporre il monitoraggio successivo all'immissione sul mercato caso per caso. I produttori sono tenuti a notificare alla Commissione qualsiasi nuova informazione scientifica o tecnica che possa influenzare la valutazione della sicurezza dell'uso dei nuovi alimenti già immessi sul mercato dell'Unione.
- xiii) Etichettatura dei nuovi alimenti (emendamenti **60 e 62**): l'etichettatura sistematica di tutti i nuovi alimenti (emendamento 62) è sproporzionata e comporterebbe un onere amministrativo. La possibilità d'introdurre obblighi specifici in materia di etichettatura è prevista dall'articolo 9, paragrafo 2. L'etichettatura dei prodotti ottenuti da animali nutriti con mangimi geneticamente modificati (emendamento 60) non rientra nel campo di applicazione del presente regolamento [il regolamento (CE) 1829/2003 è chiaramente escluso].

- xiv) Alimenti tradizionali provenienti da paesi terzi (emendamenti **28**, **64** e **66**): per l'autorizzazione di questi alimenti il Consiglio ha concordato una procedura diversa da quella proposta dalla Commissione [cfr. lettera h)].
- xv) Consultazione del Gruppo europeo di etica delle scienze e delle nuove tecnologie (emendamento **29**): la formulazione proposta dal Consiglio per il considerando 28 corrisponde al contenuto dell'articolo 15 relativo alla consultazione del Gruppo europeo di etica delle scienze e delle nuove tecnologie [cfr. lettera j)].
- xvi) Allineamento delle scadenze per l'autorizzazione delle indicazioni sulla salute e del nuovo alimento in caso di protezione dei dati (emendamenti **27** e **80**): tale allineamento può effettivamente essere auspicabile, ma sarebbe difficile da realizzare nella pratica in quanto le valutazioni sono effettuate secondo calendari diversi e le due decisioni vengono prese separatamente.
- xvii) Emendamento **61**: gli aggiornamenti dell'elenco dell'Unione in caso di protezione dei dati devono essere decisi secondo la procedura di regolamentazione poiché si tratta di autorizzazioni individuali e non di misure di portata generale.
- xviii) Emendamenti **56** e **91** [punto 2, lettera a)]: l'autorizzazione degli additivi, enzimi e aromi alimentari ottenuti mediante un nuovo metodo di produzione che dà luogo a modifiche significative è già coperta dalla legislazione settoriale sugli additivi (articolo 12 e considerando 11 del regolamento (CE) n. 1333/2008), sugli enzimi (articolo 14 e considerando 12 del regolamento (CE) n. 1332/2008) e sugli aromi [articolo 19 del regolamento (CE) n. 1334/2008]. A tali autorizzazioni si applica la procedura di autorizzazione uniforme.
- xix) Emendamento **78**: il Consiglio non ha esaminato la questione dei progetti di ricerca finanziati dall'UE e/o da fonti pubbliche.
- xx) Emendamento **81**: per verificare la conformità alla normativa in materia di mangimi e di alimenti si applica il regolamento (CE) 882/2004 relativo ai controlli ufficiali, e non sono auspicabili doppioni.
- xxi) Emendamento **82**: il Consiglio ha convenuto di rinviare la data di applicazione del regolamento fino a 24 mesi dopo la data di pubblicazione. La medesima scadenza è stata accordata agli Stati membri per notificare le disposizioni relative alle sanzioni applicabili.
- xxii) Emendamento **83**: non necessario; rappresenta un doppione rispetto alle disposizioni applicabili ai sensi degli articoli 53 e 54 del regolamento 178/2002.

Il Consiglio non ha accolto gli emendamenti **8** e **85** in quanto poco chiari, e gli emendamenti **4**, **17** e **51 (prima parte)** in quanto il loro contenuto è evidente e non apportano alcun valore aggiunto.

IV. CONCLUSIONI

Il Consiglio è del parere che la sua posizione in prima lettura offra un equilibrio tra preoccupazioni e interessi che rispetta gli obiettivi del regolamento. Auspica discussioni costruttive con il Parlamento europeo in vista di una rapida adozione del regolamento, al fine di assicurare un livello elevato di tutela della salute umana e dei consumatori.

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2010 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 100 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + CD-ROM annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	770 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, CD-ROM mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), CD-ROM, 2 edizioni la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea non sono temporaneamente vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico CD-ROM multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Il formato CD-ROM sarà sostituito dal formato DVD nel 2010.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT