



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 24 ottobre 2012 (26.10)
(OR. en)**

15282/12

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0391 (COD)**

**AVIATION 158
CODEC 2455**

RELAZIONE

del:	Segretariato generale
al:	Consiglio
n. doc. Comm.:	18009/11 AVIATION 257 CODEC 2289
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea (rifusione) - Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

Il 1° dicembre 2011 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto. La proposta fa parte del cosiddetto "pacchetto aeroporti", una serie di tre proposte legislative intese a promuovere la competitività degli aeroporti europei e ad accrescerne le prestazioni in termini di efficienza, qualità e resilienza. L'obiettivo generale della proposta è di garantire l'assegnazione e l'utilizzo ottimali delle bande orarie aeroportuali negli aeroporti congestionati rafforzando i meccanismi di assegnazione e utilizzo delle bande orarie e garantendone l'effettiva applicazione nonché favorendo una concorrenza leale e promuovendo la competitività tra gli operatori. Essa modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, l'attuale atto di base che stabilisce le norme e procedure relative all'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'UE.

II. CONTENUTO DELLA PROPOSTA

La proposta contiene i seguenti elementi fondamentali:

- introduzione della possibilità di ricorrere al mercato secondario delle bande orarie e aumento della concorrenza;
- rafforzamento della trasparenza della procedura di assegnazione delle bande orarie e dell'indipendenza dei coordinatori delle bande orarie;
- integrazione del regime di assegnazione delle bande orarie nella riforma del sistema europeo di gestione del traffico aereo (cielo unico europeo);
- modifica della "regola 80/20" e della definizione della serie di bande orarie e ricorso al sistema di diritti aeroportuali al fine di scoraggiare la restituzione tardiva di bande orarie al pool.

III. LAVORI SVOLTI NELL'AMBITO DEGLI ORGANI DEL CONSIGLIO

Il Gruppo "Trasporti aerei" (in prosieguo, il "gruppo") ha avviato l'esame della proposta sotto la presidenza cipriota nel luglio 2012. In linea con l'approccio interistituzionale sulle valutazioni d'impatto, il gruppo ha altresì discusso ed esaminato la valutazione d'impatto della Commissione.¹

A seguito di approfondite discussioni tenute in varie riunioni del gruppo, la presidenza ha modificato diverse disposizioni della proposta della Commissione al fine di tenere conto delle osservazioni delle delegazioni. Non sono ancora stati esaminati i considerando, che dovranno essere adattati in un secondo tempo al testo dell'orientamento generale.

Il 18 ottobre 2012 il progetto di orientamento generale è stato presentato al Comitato dei Rappresentanti permanenti (Coreper). Durante tale riunione, varie delegazioni hanno, in linea generale, espresso il loro sostegno al testo di compromesso della presidenza, altre hanno invece ribadito le loro preoccupazioni su alcuni aspetti e presentato nuove proposte redazionali. La presidenza ha preso atto delle preoccupazioni delle delegazioni e, per risolvere alcune questioni in sospeso ed agevolare il raggiungimento di un orientamento generale, ha accettato alcune proposte presentate dalle delegazioni.

¹ Miglioramento della regolamentazione: approccio interistituzionale comune sulle valutazioni d'impatto (14901/05 JUR 486 COMPET 263).

Tuttavia, talune questioni devono ancora essere discusse a livello di Consiglio in quanto alcune delegazioni e la Commissione mantengono le loro riserve sul testo. Nella versione inglese, le modifiche di cui all'allegato della presente relazione rispetto all'allegato della relazione presentata al Coreper appaiono in **grassetto** e ~~barrate~~.

IV. PRINCIPALE QUESTIONE IN SOSPESO

Nonostante gli intensi lavori svolti per giungere ad un testo concordato, restano ancora in sospeso alcune questioni.

Mercato secondario (articolo 13, note da 60 a 69)

Al fine di promuovere una maggiore mobilità delle bande orarie, la proposta della Commissione prevede di consentire alle compagnie aeree di acquistare e vendere bande orarie. Attualmente, un mercato delle bande orarie aeroportuali di questo tipo è in funzione da un certo periodo nell'aeroporto di London Heathrow e la proposta della Commissione aprirebbe la possibilità di generalizzare tale mercato in tutta l'UE.

In sede di Coreper, la Commissione ha rilevato che insieme all'utilizzo delle bande orarie e alla lunghezza delle serie di bande orarie, il mercato secondario rappresenta una dei tre aspetti fondamentali indispensabili della sua proposta. La Commissione ha espresso serie preoccupazioni riguardo alle restrizioni proposte da FR e sostenute da BG, DE, DK, EL, ES e PT (nota 62). Secondo la Commissione, il mercato secondario non comporterebbe la perdita di rotte regionali, che sono invece minacciate da altri fattori. La Commissione, insieme a BE, IT, NL e UK, ha sottolineato che il mercato secondario dovrebbe essere applicato in modo uniforme nell'UE al fine di creare un mercato integrato ed efficiente e che le precitate restrizioni rischierebbero di frammentare il mercato unico europeo.

DK ha mantenuto la sua proposta di clausola *de minimis* (nota 61) secondo la quale le bande orarie potrebbero essere oggetto di compravendita solo qualora siano operati almeno due voli di andata e ritorno sulla stessa rotta nello stesso giorno. La proposta di DK è intesa a fugare le preoccupazioni riguardanti il possibile effetto negativo del mercato secondario sui voli regionali e sulla connettività con i grandi hub in generale, dato che le compagnie aeree potrebbero essere interessate ad utilizzare le bande orarie scambiate per le rotte più redditizie (di solito quelle a lunga distanza) a scapito delle rotte più corte ed economicamente meno redditizie.

DE, LV e UK hanno mantenuto la loro posizione contraria a tale condizione. IT ha proposto una soluzione di compromesso che specifica il tipo di rotte alle quali si potrebbe applicare la clausola *de minimis*.

DK ha mantenuto altresì la proposta secondo cui le bande orarie scambiate non dovrebbero essere cedute in affitto ad altri vettori aerei per almeno due stagioni di traffico, al fine di rispondere alle preoccupazioni circa il possibile uso speculativo delle bande orarie scambiate. Per le stesse ragioni, DK e IT ritengono che tutte le bande orarie di nuova acquisizione non debbano essere scambiate per due stagioni di traffico equivalenti. La proposta della Commissione era meno restrittiva su questo punto in quanto prevedeva di vietare per tale periodo di tempo solo lo scambio di bande orarie acquisite da nuovi concorrenti.

Inoltre, UK ha espresso preoccupazioni riguardo all'ultima frase dei paragrafi 5 e 7. Secondo UK, le bande orarie continuerebbero ad essere riconducibili alla qualità di nuovo concorrente e la frase in questione produce l'effetto indesiderato di costringere una compagnia aerea ad operare, per un periodo fino a sette mesi, una banda oraria riprogrammata. DE e FR hanno proposto un testo di compromesso che limita l'obbligo per i vettori aerei di operare le bande orarie riprogrammate solo per il periodo per il quale sono state assegnate nella stagione di traffico interessata.

V. ALTRE QUESTIONI

Linee direttrici locali (articolo 8, paragrafo 4, nota 38, articolo 9, paragrafo 8, nota 42)

La proposta della Commissione prevedeva la possibilità per gli Stati membri di adottare linee direttrici locali dopo aver ricevuto un parere consultivo dal comitato di coordinamento, a condizione che la Commissione ne fosse stata informata e non si fosse opposta alla loro adozione entro tre mesi. In sede di Coreper, la maggioranza delle delegazioni ha proposto la soppressione degli ultimi due commi del paragrafo 4, preferendo un'impostazione meno prescrittiva per quanto riguarda il possibile contenuto delle linee direttrici locali. Il primo comma precisava che dette linee direttrici locali potevano riguardare l'assegnazione di bande orarie, il controllo del loro uso o la modifica della lunghezza delle serie di bande orarie. Il secondo stabiliva tre specifiche condizioni alle quali la Commissione poteva respingere l'adozione di linee direttrici locali da parte di un aeroporto. UK e la Commissione sono contrarie a tale soppressione. Ritengono che le disposizioni in questione siano importanti per integrare il comma precedente e precisare il possibile contenuto e le condizioni di adozione delle linee direttrici locali.

Revoca di bande orarie a causa di abusi (articolo 9, paragrafo 5, nota 41)

DE, sostenuta da FR, vorrebbe rendere facoltativo l'obbligo per il coordinatore di revocare le bande orarie se una compagnia aerea consente ad un altro vettore aereo di utilizzare le sue bande orarie senza rispettare le condizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 5. Tali delegazioni sostengono che l'abuso possa essere giustificato da fondati motivi. DE, sostenuta da NL, propone una formulazione alternativa che consentirebbe al coordinatore di emettere raccomandazioni riguardo alle sanzioni applicabili dalle autorità nazionali in un caso di questo tipo.

Tariffa di prenotazione delle bande orarie (articolo 11, note 54 e 59)

Il testo di compromesso della presidenza relativo all'articolo 11, paragrafo 1 prevede che su richiesta dell'ente di gestione dell'aeroporto lo Stato membro possa decidere di ricorrere al sistema dei diritti aeroportuali per sanzionare le compagnie aeree in caso di restituzione tardiva di bande orarie al pool. CZ, UK e la Commissione preferiscono che questa decisione sia lasciata all'ente di gestione dell'aeroporto senza coinvolgere gli Stati membri.

DE propone che il coordinatore non abbia l'obbligo di trasmettere all'ente di gestione dell'aeroporto tutte le informazioni necessarie per l'applicazione della tariffa di prenotazione delle bande orarie e debba solo assicurare che tutte le informazioni a sua disposizione siano rese disponibili all'ente di gestione dell'aeroporto.

Bande orarie cancellate a causa di giorni festivi (articolo 10, paragrafo 4 bis, nota 48)

In sede di Coreper è stato convenuto di inserire "*una parte riconoscibile di una serie di bande orarie*" nel testo dell'articolo 10, paragrafo 4 e FR, NL e UK propongono pertanto di sopprimere l'articolo 10, paragrafo 4 bis, che ora diventa superfluo. Tale paragrafo sarebbe stato necessario per consentire ai vettori aerei di restituire al pool bande orarie cancellate a causa di giorni festivi, ma con l'inserimento del passo summenzionato non sarebbe più necessario, dato che dette cancellazioni possono essere coperte dalla possibilità per i vettori aerei di restituire parti di una serie e conservare comunque i diritti storici per l'intera serie.

Altre preoccupazioni e riserve espresse dalle delegazioni figurano nelle note di cui all'allegato I della presente relazione.

UK ha formulato una riserva d'esame parlamentare.

La Commissione europea ha riservato la sua posizione sull'intera proposta di compromesso. La Commissione ritiene che il testo della presidenza riduca i vantaggi in termini di mobilità dei cittadini indicati nella proposta della Commissione (24 milioni di passeggeri supplementari all'anno e 5 miliardi EUR di benefici economici nel periodo 2012-2025). Le riserve di fondo riguardano la "regola 85/15" e l'uso delle bande orarie in generale, il meccanismo di prenotazione delle bande orarie e le eventuali restrizioni in grado di ostacolare il mercato secondario. Altre preoccupazioni riguardano la trasparenza del coordinamento e della procedura di assegnazione delle bande orarie; la coerenza tra bande orarie e piani di volo; le relazioni con i paesi terzi; la soppressione di atti delegati e di riferimenti a raccomandazioni/orientamenti/linee direttrici in relazione alle misure di esecuzione.

La Commissione ritiene inoltre che talune modifiche proposte nel testo della presidenza equivalgano a modifiche alla parte codificata della proposta. Secondo la Commissione, modifiche di questo tipo non rispettano le disposizioni dell'accordo interistituzionale su un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi (GU C 77 del 28.3.2002, pag. 1). Pertanto, laddove la Commissione non abbia proposto modifiche alla parte codificata, essa sarebbe disposta ad accettare, in linea con lo spirito del summenzionato accordo internazionale, solo le modifiche che nel corso del processo legislativo siano risultate indispensabili per motivi di coerenza e chiarezza.

VI. CONCLUSIONI

Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio, nella sessione del 29 ottobre 2012, ad esaminare il testo riportato nell'allegato I della presente relazione, a risolvere le ultime questioni rimaste in sospeso, ad adottare l'orientamento generale e a mettere a verbale la dichiarazione di cui all'allegato II della presente relazione.

2011/0391 (COD)

Proposta di
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti
dell'Unione europea

(Rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando in conformità alla procedura legislativa ordinaria,

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità⁴ è stato modificato a più riprese e in modo sostanziale⁵. In occasione di nuove modifiche, è opportuno, a fini di chiarezza, procedere alla rifusione del suddetto regolamento.
- (2) Il regolamento (CEE) n. 95/93 ha apportato un contributo decisivo alla realizzazione del mercato interno dell'aviazione e allo sviluppo delle relazioni tra l'Unione, i suoi Stati membri e i paesi terzi, garantendo l'accesso agli aeroporti congestionati dell'Unione secondo regole imparziali, trasparenti e non discriminatorie.
- (3) Tuttavia, esiste un crescente squilibrio tra l'espansione del sistema del trasporto aereo in Europa e la capacità di determinate infrastrutture aeroportuali atte a far fronte alla domanda. Pertanto è in aumento nell'Unione il numero di aeroporti soggetti a congestione.
- (4) Il sistema di assegnazione delle bande orarie istituito nel 1993 non garantisce l'assegnazione e l'utilizzo ottimali delle bande orarie e quindi della capacità aeroportuale. Nel contesto di una crescente congestione aeroportuale e del limitato sviluppo di nuove importanti infrastrutture aeroportuali, le bande orarie costituiscono una risorsa rara. L'accesso a tali risorse è di importanza cruciale per la fornitura di servizi di trasporto aereo e per il mantenimento di una effettiva concorrenza. A questo fine, l'assegnazione e l'utilizzo di bande orarie dovrebbero essere resi più efficienti attraverso l'introduzione di meccanismi di mercato, garantendo che le bande orarie non utilizzate vengano messe a disposizione degli operatori interessati il più rapidamente possibile e in modo trasparente e rafforzando i principi di base del sistema nella ripartizione, nella gestione e nell'utilizzo delle bande orarie. Contemporaneamente, benché le bande orarie storiche rispondano al bisogno di stabilità degli orari delle compagnie aeree, al momento della futura valutazione dell'applicazione del presente regolamento, si potrebbe prevedere di introdurre gradualmente altri meccanismi di mercato come la revoca delle bande orarie storiche e la loro messa all'asta.

⁴ GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1.

⁵ Cfr. allegato I.

- (5) È quindi necessario modificare il sistema di assegnazione delle bande orarie negli aeroporti dell'Unione.
- (6) L'assegnazione di bande orarie negli aeroporti congestionati dovrebbe continuare a basarsi su norme imparziali, trasparenti e non discriminatorie.
- (7) Il sistema attuale di assegnazione delle bande orarie dovrebbe essere adattato allo sviluppo dei meccanismi di mercato utilizzati in alcuni aeroporti per trasferire o scambiare bande orarie. Nella sua comunicazione del 30 aprile 2008 sull'applicazione del regolamento n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità⁶, la Commissione ha assunto l'impegno che, qualora fosse necessario, per ragioni di concorrenza o di altro tipo, rivedere la legislazione in vigore, essa presenterebbe delle proposte a questo fine.
- (8) L'esperienza dimostra che il mercato secondario delle bande orarie, vale a dire lo scambio di bande orarie con compensazione monetaria o di altro tipo, non si avvale di un quadro legislativo uniforme e coerente, in grado di offrire garanzie di trasparenza e salvaguardia della concorrenza. È quindi necessario disciplinare il mercato necessario delle bande orarie nell'Unione.
- (9) La trasparenza dell'informazione è un elemento essenziale ove si voglia garantire un sistema obiettivo di assegnazione delle bande orarie. È pertanto necessario rafforzare tale trasparenza e tener conto dei progressi tecnologici.
- (10) Dovrebbero essere previste delle disposizioni che autorizzino l'ingresso di nuovi concorrenti sul mercato dell'Unione. L'esperienza dimostra che la definizione attuale di nuovo concorrente non è riuscita a promuovere pienamente la concorrenza e che dovrebbe essere modificata in senso utile. Inoltre, è necessario lottare contro gli abusi, limitando la possibilità per un operatore di accedere allo status di nuovo concorrente se, assieme alla società madre, le sue imprese affiliate o le imprese affiliate della società madre, detiene più del 10% del numero totale delle bande orarie assegnate il giorno in questione in un determinato aeroporto. Analogamente, un vettore aereo non dovrebbe essere considerato come un nuovo concorrente qualora abbia trasferito delle bande orarie ottenute in quanto nuovo concorrente al fine di poter invocare nuovamente tale status.

⁶ COM(2008)227.

- (11) È opportuno sopprimere la priorità attribuita ad un vettore aereo chiedendo che gli venga assegnata una serie di bande orarie in un aeroporto per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra questo aeroporto e un aeroporto regionale, nella misura in cui tale situazione è già prevista dalla priorità attribuita ad un vettore aereo che chiede che gli venga assegnata una serie di bande orarie per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra due aeroporti dell'Unione.
- (12) È opportuno altresì evitare situazioni in cui, per scarsa disponibilità di bande orarie, si verifichi una ripartizione disuguale dei vantaggi della liberalizzazione nonché una distorsione della concorrenza.
- (13) I progressi realizzati nell'attuazione del cielo unico europeo hanno un impatto importante sul processo di assegnazione delle bande orarie. L'imposizione di regimi di prestazioni, in base ai quali gli aeroporti, i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli utenti dello spazio aereo sono sottoposti a regole di sorveglianza e di miglioramento delle prestazioni, e la funzione di gestione della rete, fondata sull'attuazione di una rete europea delle rotte e una gestione centrale del traffico aereo, impongono di aggiornare le regole di assegnazione delle bande orarie. È quindi necessario istituire un quadro normativo adeguato che permetta un coinvolgimento del gestore della rete, dell'organo di valutazione delle prestazioni e delle autorità nazionali di sorveglianza nella procedura di determinazione della capacità aeroportuale e dei parametri di coordinamento. Dovrebbe inoltre essere introdotta una nuova categoria di aeroporti che presenta un interesse per la rete al fine di permettere una migliore reazione di quest'ultima di fronte a situazioni di crisi.
- (14) Dovrebbe essere assicurata una migliore concordanza tra i piani di volo e le bande orarie al fine di utilizzare meglio la capacità aeroportuale e migliorare la puntualità dei voli.
- (15) Spetta allo Stato membro responsabile dell'aeroporto ad orari facilitati o coordinato provvedere alla designazione di un facilitatore degli orari o di un coordinatore di indiscussa imparzialità. A questo fine dovrebbe essere rafforzato il ruolo dei coordinatori. È opportuno quindi prevedere l'indipendenza giuridica, organizzativa, decisionale e finanziaria del coordinatore nei confronti di tutte le parti interessate, dello Stato membro e degli organi da esso dipendenti. Al fine di evitare che l'attività del coordinatore non sia influenzata dalla mancanza di risorse umane, tecniche o finanziarie, o di competenze tecniche, lo Stato membro dovrà provvedere a dotare il coordinatore delle risorse che consentano a quest'ultimo di svolgere la propria attività.

- (16) È opportuno introdurre degli obblighi supplementari per i vettori aerei per quanto riguarda la trasmissione delle informazioni al coordinatore. Dovrebbero essere previste sanzioni supplementari in caso di omissione di informazioni o di trasmissione di informazioni false o ingannevoli. Per gli aeroporti che fanno parte della rete, i vettori aerei dovrebbero avere l'obbligo di comunicare le proprie intenzioni di volo o altre informazioni pertinenti chieste dal coordinatore o dal facilitatore degli orari.
- (17) È opportuno che l'Unione faciliti la cooperazione tra i coordinatori e i facilitatori degli orari così da permettere loro di scambiare le rispettive buone pratiche e pervenire, al momento opportuno, all'istituzione di un coordinatore europeo.
- (18) Un aeroporto può essere qualificato aeroporto coordinato, purché siano rispettati i principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione e alle condizioni indicate nel presente regolamento.
- (19) La decisione di coordinare un aeroporto dovrebbe essere presa dallo Stato membro responsabile dello stesso sulla base di criteri oggettivi. In considerazione dei progressi realizzati nell'attuazione del cielo unico europeo e nella funzione di gestore della rete, è utile ravvicinare i metodi di valutazione della capacità aeroportuale per garantire un miglior funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo.
- (20) È necessario prevedere la procedura con la quale uno Stato membro decide di modificare la qualifica di un aeroporto coordinato o di un aeroporto ad orari facilitati per farne, rispettivamente, un aeroporto a orari facilitati o un aeroporto senza status.
- (21) La durata di validità di una serie di bande orarie dovrebbe essere limitata alla stagione di traffico per la quale la serie è stata concessa. La priorità per l'assegnazione di una serie di bande orarie, anche storiche, dovrebbe nascere dall'assegnazione o dalla conferma da parte del coordinatore.
- (22) È necessario, in determinate circostanze, preservare disposizioni speciali per il mantenimento di servizi aerei nazionali adeguati verso regioni dello Stato membro o degli Stati membri in questione quando è stato imposto un obbligo di servizio pubblico.

- (23) Nella misura in cui è possibile tener conto degli aspetti ambientali nei parametri di coordinamento e può essere pienamente assicurato un servizio regionale nel quadro degli obblighi di servizio pubblico, l'esperienza non ha dimostrato l'utilità di regolamentazioni locali. Inoltre, non si può escludere che tali regole non conducano a discriminazioni nell'assegnazione delle bande orarie. Di conseguenza, è opportuno limitare la possibilità di ricorrere a regole locali. Tutti i vincoli tecnici, operativi, prestazionali e ambientali che devono essere applicati dai coordinatori o dai facilitatori dovrebbero essere definiti nei parametri di coordinamento. Il ricorso alle regole locali sarebbe così ridotto al controllo dell'utilizzo delle bande orarie e alla possibilità di ridurre la lunghezza della serie di bande orarie nei casi previsti dal presente regolamento. Al fine di promuovere un migliore utilizzo della capacità aeroportuale, è opportuno rafforzare due principi fondamentali nell'assegnazione delle bande orarie, vale a dire la definizione della serie di bande orarie e il calcolo delle bande storiche. Parallelamente, la flessibilità concessa ai vettori aerei dovrebbe essere disciplinata meglio al fine di evitare distorsioni a livello dell'applicazione del presente regolamento nei diversi Stati membri. È quindi opportuno promuovere un migliore utilizzo della capacità aeroportuale.
- (24) Al fine di consentire ai vettori aerei di adattarsi a situazioni imperative di urgenza, come un deciso calo del traffico o una crisi economica che colpisce in misura grave l'attività dei vettori aerei e che incide su una gran parte della stagione di traffico, è opportuno permettere alla Commissione di adottare misure urgenti al fine di assicurare la coerenza delle misure da adottare negli aeroporti coordinati. Tali misure permetterebbero ai vettori aerei di conservare la priorità nell'assegnazione delle stesse serie per la stagione di traffico successiva anche se il tasso dell'85% non è stato raggiunto.
- (25) Il ruolo del comitato di coordinamento dovrebbe essere doppiamente rafforzato. Da un lato, il gestore della rete, l'organo di valutazione delle prestazioni e l'autorità nazionale di sorveglianza dovrebbero essere invitati a seguire le riunioni del comitato. Dall'altro, nell'ambito delle sue missioni, il comitato di coordinamento potrebbe presentare delle proposte o dispensare dei consigli al coordinatore e/o allo Stato membro su qualsiasi questione relativa alla capacità dell'aeroporto, in particolare in rapporto alla attuazione del cielo unico europeo e al funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo. Il comitato dovrebbe inoltre poter fornire all'organo di valutazione delle prestazioni e all'autorità nazionale di sorveglianza dei pareri concernenti il collegamento tra i parametri di coordinamento e gli indicatori di prestazione essenziali proposti ai fornitori di servizi di navigazione aerea.

- (26) L'esperienza dimostra che un numero importante di bande orarie rientra nel paniere (pool) troppo tardi per poter essere utilmente riassegnato. È quindi opportuno incoraggiare l'ente di gestione dell'aeroporto a introdurre un sistema di cauzione per la prenotazione delle bande orarie. Facendo ricorso a questo meccanismo, l'ente di gestione dell'aeroporto non dovrebbe tuttavia scoraggiare l'ingresso sul mercato o lo sviluppo dei servizi da parte dei vettori aerei.
- (27) È auspicabile che i paesi terzi offrano ai vettori aerei dell'Unione un trattamento equivalente.
- (28) L'applicazione delle disposizioni del presente regolamento non dovrebbe pregiudicare le regole di concorrenza del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in particolare gli articoli 101, 102 e 106.
- (29) [...].⁷
- (30) Al fine di definire i metodi di elaborazione di uno studio della capacità e della domanda, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti ai sensi dell'articolo 290 TFUE con riferimento a [contenuto e campo d'applicazione]. È particolarmente importante che la Commissione proceda alle consultazioni appropriate durante il suo lavoro preparatorio, anche a livello degli esperti.
- (31) È opportuno che quando prepara ed elabora degli atti delegati, la Commissione vigili affinché i documenti pertinenti siano trasmessi simultaneamente, in tempo utile e in modo appropriato, al Parlamento europeo e al Consiglio.

⁷ Riguardo alla questione di come tenere conto nel testo della questione di Gibilterra si attende l'esito delle discussioni tra la Spagna e il Regno Unito.

- (32) Al fine di assicurare delle condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate in conformità al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione⁸.
- (33) La procedura d'esame dovrebbe essere utilizzata per l'adozione di atti di esecuzione concernenti l'istituzione di un coordinatore europeo, il modello della relazione annuale di attività del coordinatore e del facilitatore degli orari e la decisione che uno o più Stati membri debbano prendere delle misure al fine di porre rimedio all'atteggiamento discriminatorio di un paese terzo nei confronti dei vettori aerei dell'Unione.
- (34) La Commissione dovrebbe adottare degli atti di esecuzione immediatamente applicabili, in conformità alla procedura di esame, quando, in casi debitamente giustificati connessi alla necessità di garantire la continuità delle bande orarie storiche, lo esigono ragioni imperative di urgenza.
- (35) Occorre riesaminare il presente regolamento dopo un periodo stabilito di applicazione per valutarne il funzionamento.
- (36) Dato che gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire un'applicazione più omogenea della legislazione dell'Unione concernente le bande orarie, non possono essere conseguiti in modo sufficiente dagli Stati membri e, a causa dell'importanza della dimensione transfrontaliera dell'attività di trasporto aereo, possono essere meglio conseguiti a livello dell'Unione, quest'ultima può prendere delle misure, in conformità al principio di sussidiarietà enunciato all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. In conformità al principio di proporzionalità enunciato allo stesso articolo, il presente regolamento non va oltre quanto è necessario per conseguire tali obiettivi,

⁸ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Campo d'applicazione e definizioni

Articolo 1

Campo d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica agli aeroporti dell'Unione.
2. [...] ⁹.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

- 1) "banda oraria" (slot), il permesso dato da un coordinatore ai sensi del presente regolamento di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per l'arrivo o la partenza di un servizio aereo ¹⁰ operato in un aeroporto coordinato ad una data e in un orario specifici assegnati da un coordinatore ai sensi del presente regolamento;

⁹ Riguardo alla questione di come tenere conto nel testo della questione di Gibilterra si attende l'esito delle discussioni tra la Spagna e il Regno Unito.

¹⁰ La presidenza richiama l'attenzione sul fatto che il "servizio aereo" non è definito nell'attuale regolamento ma nell'articolo 2, punto 4) del regolamento n. 1008/2008, nel quale esclude l'aviazione generale.

2) "nuovo concorrente":

- a) un vettore aereo che chieda, come parte di una serie di bande orarie, una banda oraria in un aeroporto in un giorno qualsiasi laddove, nel caso che la sua domanda sia accolta, in totale venga a detenere meno di cinque bande orarie in detto aeroporto nel medesimo giorno, oppure
- b) un vettore aereo che chieda una serie di bande orarie per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra due aeroporti dell'Unione, ove al massimo altri due vettori aerei effettuino il medesimo servizio di linea senza scalo tra detti aeroporti nel giorno in questione, laddove il vettore aereo, nel caso che la sua domanda sia accolta, verrebbe a detenere meno di nove bande orarie in detto aeroporto, nel medesimo giorno, per il servizio senza scalo in questione.

Un vettore aereo che, in combinazione con la società madre, le proprie imprese affiliate o le imprese affiliate della società madre, detenga più del 10% delle bande orarie totali assegnate nel giorno in questione in un determinato aeroporto non è considerato un nuovo concorrente in detto aeroporto;

[...] *(spostato all'articolo 10 bis, paragrafo 2 bis)*

- 3) "stagione di traffico", la stagione estiva o invernale indicata negli orari dei vettori aerei in conformità alle linee guida stabilite dal settore del trasporto aereo su scala mondiale;
- 4) "vettore aereo dell'Unione", un vettore aereo munito di una licenza d'esercizio in corso di validità rilasciata da uno Stato membro in conformità al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità¹¹;

4 bis) "autorità competente per il rilascio delle licenze", le autorità definite nell'articolo 2, punto 2 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità;

¹¹ GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3.

- 5) "vettore aereo", un'impresa di trasporto aereo titolare di una licenza di esercizio in corso di validità o titolo equivalente entro il 15 gennaio per la successiva stagione estiva o il 15 agosto per la successiva stagione invernale;
- ai fini degli articoli 6, 9, 10, 11 e 13, la definizione di "vettore aereo" comprende gli operatori dell'aviazione d'affari;
 - ai fini degli articoli 5, 7, 17 e 18, la definizione di "vettore aereo" comprende tutti gli operatori di aeromobili civili;
- 6) "gruppo di vettori aerei", due o più vettori aerei che insieme provvedono ad operazioni in comune, in franchising o in code sharing, al fine di operare uno specifico servizio aereo;
- 7) "fornitore di servizi di navigazione aerea", qualsiasi fornitore di servizi di navigazione aerea ai sensi dell'articolo 2, punto 5, del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo¹²;
- 8) "fornitore di servizi di assistenza in scalo", qualsiasi fornitore di servizi di assistenza in scalo ai sensi dell'articolo [...] del regolamento n. [...] (sui servizi di assistenza in scalo); o qualsiasi utente dell'aeroporto ai sensi dell'articolo [...] del regolamento n. [...] (sui servizi di assistenza in scalo) che fornisce auto-assistenza ai sensi dell'articolo [...] del regolamento n. [...] (sui servizi di assistenza in scalo);
- 9) [...];

¹² GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

- 10) "aeroporto ad orari facilitati", un aeroporto in cui esiste un rischio di congestione in alcuni periodi del giorno, della settimana o dell'anno, risolvibile eventualmente grazie alla cooperazione volontaria tra vettori aerei e in cui è stato nominato un facilitatore degli orari, con il compito di agevolare l'attività dei vettori aerei che utilizzano o intendono utilizzare i servizi di tale aeroporto;
- 11) "aeroporto coordinato", un aeroporto in cui, per l'arrivo o la partenza di un servizio aereo, è necessario per un vettore aereo o altro operatore di aeromobili, aver ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da parte di un coordinatore, con l'eccezione dei voli di Stato, delle emergenze¹³ e dei voli umanitari;
- 12) "ente di gestione dell'aeroporto", il soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali nazionali o dell'Unione affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire l'infrastruttura aeroportuale e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto;
- 13) "serie di bande orarie", almeno 5 bande orarie per una stagione di traffico che sono state richieste per la stessa ora nel medesimo giorno della settimana per delle settimane consecutive e assegnate dal coordinatore conformemente alla richiesta o, qualora non fosse possibile, assegnate ad un orario approssimativamente identico;
- 14) "aviazione d'affari", il settore dell'aviazione generale che concerne l'esercizio o l'impiego di aeromobili da parte di imprese per il trasporto di passeggeri o merci a titolo ausiliario all'esercizio della loro attività, a fini che in genere non rientrano nelle attività di pubblico noleggio, e pilotati da persone che sono quantomeno titolari di una licenza valida di pilota commerciale con un'abilitazione al volo strumentale;

¹³ La Commissione ritiene necessario chiarire che il termine "emergenze" comprende esclusivamente la necessità per uno specifico volo di decollare o atterrare in situazione di emergenza.

- 15) "parametri di coordinamento", l'espressione in termini operativi di tutta la capacità disponibile per l'assegnazione di bande orarie o la facilitazione degli orari in un aeroporto in ciascuna stagione di traffico e le regole operative sull'utilizzo della capacità, in corrispondenza di tutti i fattori tecnici, operativi e ambientali, anche in circostanze eccezionali, che incidono sulle prestazioni dell'infrastruttura aeroportuale e dei suoi vari sottosistemi;
- 16) "piano di volo", informazioni specifiche fornite alle unità del servizio della circolazione aerea concernenti un volo o una parte di un volo previsto da un aeromobile;
- 17) "servizio aereo di linea", una serie di voli che presentano le caratteristiche definite all'articolo 2, punto 16, del regolamento (CE) n. 1008/2008;
- 18) "servizio aereo non di linea programmato", una serie di voli che non costituisce servizi aerei di linea ma che viene effettuata con una regolarità o una frequenza da renderla nondimeno parte di una serie sistematica evidente, anche se tali voli non operano sempre la stessa rotta;¹⁴
- 19) "gestore della rete", l'organismo istituito ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo¹⁵;
- 20) "organo di valutazione delle prestazioni", l'organismo istituito ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004;
- 21) "autorità nazionale di vigilanza", l'organismo o gli organismi designati o istituiti dagli Stati membri per fungere da autorità nazionale in conformità all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 549/2004.

¹⁴ Sarà aggiunto un considerando che precisi che questa definizione comprende l'"aviazione d'affari": *"I trasporti aerei non di linea contribuiscono alla coesione e alla competitività regionali. Se gli operatori hanno usato alcune bande orarie con regolarità per detti trasporti presso un aeroporto rientrando nel campo di applicazione del presente regolamento, anche nel caso in cui le bande orarie in questione non sono impiegate sempre per le stesse rotte, sarebbe opportuno concedere la precedenza alle richieste di continuazione dell'uso di dette bande orarie."*

¹⁵ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

Designazione degli aeroporti

Articolo 3

Condizioni alle quali avviene il coordinamento o la facilitazione degli orari in un aeroporto

1. Gli Stati membri non hanno l'obbligo di designare un qualsiasi aeroporto come aeroporto ad orari facilitati o coordinato, salvo nei casi previsti nel presente articolo. Gli Stati membri non possono designare un aeroporto come coordinato salvo nei casi previsti nei paragrafi da 3 a 3 quater.
2. Uno Stato membro può tuttavia provvedere affinché un aeroporto sia designato come un aeroporto ad orari facilitati, a condizione che siano rispettati i principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione.
3. Lo Stato membro responsabile garantisce che sia effettuata un'accurata analisi della capacità e della domanda in un aeroporto che non è stato designato con una qualifica particolare o in un aeroporto ad orari facilitati, ad opera dell'ente di gestione dell'aeroporto in questione, o di altri enti competenti ove detto Stato membro la reputi necessaria o entro un anno:
 - i) dalla richiesta scritta effettuata da vettori aerei che rappresentano più della metà dell'attività di un aeroporto o dall'ente di gestione dell'aeroporto, se ritengono che la capacità sia insufficiente per le attività aeronautiche effettive o previste in certi periodi, oppure
 - ii) su richiesta della Commissione, in particolare quando nuovi arrivati incontrano seri problemi per ottenere possibilità di atterraggio e di decollo nell'aeroporto in questione, o quando il gestore della rete giustifica la necessità di garantire la coerenza del piano operativo dell'aeroporto con il piano operativo della rete, in conformità all'articolo 6, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2001, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM)¹⁶.

¹⁶ GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1.

3 bis. Tale analisi determina le carenze di capacità, tenendo conto dei vincoli di tutela ambientale applicabili all'aeroporto in questione. L'analisi passa in rassegna le possibilità di ovviare a dette insufficienze grazie a nuove opere infrastrutturali o a modifiche alle infrastrutture, a cambiamenti a livello operativo o a qualsiasi altro cambiamento e il periodo di tempo previsto per risolvere i problemi.

3 ter. L'analisi si basa su linee direttrici¹⁷ stabilite dalla Commissione tramite atti di esecuzione¹⁸.

Le linee direttrici si limitano alle categorie di dati e strumenti da utilizzare e tengono conto delle diverse esigenze di pianificazione degli eventi speciali di cui al paragrafo 7. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Fino all'entrata in vigore dell'atto di cui al presente paragrafo, l'analisi si basa su metodi comunemente accettati.

3 quater. Lo Stato membro assicura che l'analisi è aggiornata se sono fatte valere le condizioni di cui al paragrafo 6, se nell'aeroporto sono intervenuti cambiamenti che influenzano in misura significativa la sua capacità e il suo utilizzo o, se del caso, su richiesta del comitato di coordinamento. Tanto l'analisi quanto i metodi utilizzati sono posti a disposizione delle parti che hanno chiesto l'analisi e, su richiesta, di altre parti interessate. Contestualmente l'analisi è comunicata alla Commissione.

4. Sulla base dell'analisi lo Stato membro consulta sulla situazione dell'aeroporto in termini di capacità l'ente di gestione dell'aeroporto, i vettori aerei che utilizzano regolarmente l'aeroporto, le loro organizzazioni rappresentative, i rappresentanti del settore aviazione generale che utilizzano regolarmente l'aeroporto, le autorità di controllo del traffico aereo e, se del caso, il coordinatore o il facilitatore degli orari.

5. [...]. *(spostato all'articolo 3, paragrafo 10 bis)*

¹⁷ Sarà aggiunto un considerando per precisare il fatto che le linee direttrici costituiscono atti giuridici non vincolanti.

¹⁸ Riserva della Commissione sulla modifica da atti delegati ad atti di esecuzione, come pure sul termine "linee direttrici".

6. Sulla base dell'analisi di cui al paragrafo 3, quando si manifestano problemi di capacità per almeno una stagione di traffico, lo Stato membro provvede affinché l'aeroporto sia designato come aeroporto coordinato per i pertinenti periodi solo se:
- a) le insufficienze sono di natura talmente grave che è impossibile evitare rilevanti ritardi nell'aeroporto e/o la capacità, determinata a norma del paragrafo 3 bis, è insufficiente a far fronte alla domanda effettiva o prevista, e
 - b) non esistono possibilità di risolvere questi problemi a breve termine.¹⁹
7. In deroga al paragrafo 6, gli Stati membri possono, in circostanze eccezionali quali eventi speciali, designare per un periodo adeguato un aeroporto come aeroporto coordinato. Tale periodo può essere inferiore a una stagione di traffico.
- 7 bis. In deroga ai paragrafi da 3 a 4, 6 e 10 bis, uno Stato membro²⁰, in situazioni di urgenza, può designare come coordinati gli aeroporti interessati per il periodo adeguato, che può essere inferiore a una stagione di traffico²¹.
8. Se l'analisi aggiornata della capacità e della domanda in un aeroporto coordinato o un aeroporto ad orari facilitati dimostra che nell'aeroporto in questione è stata raggiunta una capacità sufficiente per rispondere ai movimenti effettivi o previsti, lo Stato membro può, previa consultazione degli organi menzionati al paragrafo 4, cambiare la sua qualifica in aeroporto ad orari facilitati o in aeroporto senza qualifica.
9. [...]

¹⁹ La presidenza suggerisce il seguente considerando per affrontare la necessità di coordinamento di un aeroporto a seguito del fallimento della facilitazione degli orari: *"Tentativi non riusciti di risolvere i problemi di capacità in aeroporti ad orari facilitati mediante modifiche volontarie degli orari, in particolare a causa della collaborazione inadeguata dei vettori aerei, dovrebbero essere considerati uno dei motivi per designare tale aeroporto come coordinato."*

²⁰ BE suggerisce di ripristinare il seguente testo: *"o un organo designato dallo Stato membro"*.

²¹ La Commissione suggerisce di rendere preventivamente pubbliche le procedure e le responsabilità relative al coordinamento delle emergenze: *"Gli Stati membri assicurano che le procedure per tale coordinamento siano trasparenti e non discriminatorie."*

10. Se viene presa una decisione ai sensi dei paragrafi 6 o 8, essa viene comunicata dallo Stato membro agli organi menzionati al paragrafo 4 e al coordinatore dell'aeroporto o al facilitatore degli orari entro il 1° aprile per quanto riguarda la stagione di traffico invernale ed entro il 1° settembre per quanto riguarda la stagione di traffico estiva.
- 10 bis. Dopo aver chiesto il parere del gestore della rete, la Commissione può presentare raccomandazioni agli Stati membri sul modo in cui viene stabilita la capacità in rapporto alle necessità di funzionamento della rete. *(spostato dall'articolo 3, paragrafo 5)*

Articolo 4

Parametri di coordinamento

1. ²²Negli aeroporti coordinati e, se lo Stato membro lo ritiene necessario, negli aeroporti ad orari facilitati, lo Stato membro competente garantisce la tempestiva definizione dei parametri di coordinamento²³, due volte all'anno, tenendo conto nel contempo di tutti i vincoli tecnici, operativi e ambientali pertinenti, nonché degli eventuali cambiamenti ad essi relativi. Per gli aeroporti coordinati e ad orari facilitati, tali vincoli sono comunicati alla Commissione almeno quando avvengono cambiamenti importanti rispetto alla precedente **analisi della capacità e della domanda**²⁴.

Al fine di esaminare i vincoli e di emettere raccomandazioni, la Commissione può essere assistita dal gestore della rete.

²² Sarà aggiunto un considerando così formulato: *"La Commissione può presentare raccomandazioni agli Stati membri a norma degli articoli 3 e 4 del presente regolamento. In ogni caso, tali raccomandazioni non sono considerate vincolanti per gli Stati membri."*

²³ Il testo soppresso, che precisava che la definizione dei parametri di coordinamento comprenderà *"la definizione di pertinenti periodi di coordinamento"*, sarà spiegato in un considerando.

²⁴ Riserva della Commissione sul nuovo testo alla fine del paragrafo 1. La Commissione ritiene che la "stagione di traffico precedente" sia il riferimento pertinente.

La determinazione dei parametri di coordinamento è basata su un'analisi obiettiva delle possibilità di assorbire il traffico aereo, tenendo conto dei vari tipi di traffico nell'aeroporto, della congestione dello spazio aereo che può insorgere durante il periodo di coordinamento e della situazione sotto il profilo delle capacità.

2. Per gli aeroporti coordinati, la determinazione dei parametri e la metodologia utilizzata nonché gli eventuali cambiamenti ad essi relativi sono esaminati in dettaglio nell'ambito del comitato di coordinamento al fine di aumentare fino al livello ottimale la capacità e il numero di bande orarie disponibili per l'assegnazione prima di prendere una decisione finale sui parametri di coordinamento. Tutti i documenti pertinenti sono posti a disposizione delle parti interessate su loro richiesta.
3. La determinazione dei parametri di coordinamento non deve incidere sull'obbligo di assicurare il carattere trasparente, imparziale e non discriminatorio dell'assegnazione delle bande orarie.
4. Gli Stati membri assicurano che i parametri di coordinamento siano trasmessi al coordinatore e al facilitatore degli orari in tempo utile prima della domanda iniziale delle bande orarie, nella prospettiva delle conferenze di programmazione degli orari.
5. [...]

Articolo 5

Facilitatore degli orari e coordinatore

1. Lo Stato membro responsabile di un aeroporto ad orari facilitati o coordinato provvede a nominare una persona fisica o giuridica qualificata in qualità di facilitatore degli orari o in qualità di coordinatore dell'aeroporto, previo parere dei vettori aerei che usano regolarmente l'aeroporto, delle organizzazioni che li rappresentano e dell'ente di gestione dell'aeroporto e del comitato di coordinamento, sempreché esista. Le medesime persone, il facilitatore degli orari o il coordinatore, possono essere nominate per più di un aeroporto.

2. Gli Stati membri promuovono la stretta cooperazione tra coordinatori e facilitatori degli orari al fine di sviluppare progetti comuni a livello dell'Unione, in particolare riguardo all'interoperabilità dei diversi sistemi telematici utilizzati dai coordinatori, alla creazione di una banca dati comune e ad impostazioni comuni volte a migliorare l'efficienza del servizio fornito ai vettori aerei.
- 2 bis. La Commissione facilita la stretta cooperazione tra i coordinatori e i facilitatori degli orari al fine di sviluppare progetti comuni a livello dell'Unione e si consulta con gli Stati membri in merito ai progressi compiuti conformemente all'articolo 16, paragrafo 4.
3. Lo Stato membro responsabile di un aeroporto ad orari facilitati o di un aeroporto coordinato garantisce che:
- a) il coordinatore e il facilitatore degli orari²⁵ agiscano ai sensi del presente regolamento in maniera indipendente, imparziale, non discriminatoria e trasparente;
 - b) il coordinatore, nelle funzioni essenziali della sua attività di coordinamento ai sensi del presente regolamento, adotti le sue decisioni in modo indipendente sul piano giuridico, funzionale ed organizzativo da ogni parte interessata, nonché dallo Stato membro e dagli organi che dipendono da tale Stato, il cui controllo a tale riguardo si limita alla sorveglianza del finanziamento e della legittimità delle attività del coordinatore, per cui
 - i) la conseguenza dell'indipendenza giuridica è che le funzioni essenziali del coordinatore possono soltanto essere assegnate a una persona fisica o giuridica che non sia al tempo stesso un fornitore di servizi nell'aeroporto, l'ente di gestione dell'aeroporto o una compagnia aerea che opera sull'aeroporto e che non sia integrata nelle sue strutture organizzative e

²⁵ L'indipendenza funzionale del facilitatore degli orari può essere ulteriormente spiegata in un considerando.

- ii) l'indipendenza delle sue decisioni riguardanti le sue funzioni essenziali e quelle della sua organizzazione interna si basa sul fatto che non riceve istruzioni dallo Stato membro, dall'ente di gestione dell'aeroporto, da fornitori di servizi che operano nello stesso né da compagnie aeree;
- c) il sistema di finanziamento delle attività del coordinatore sia in grado di garantire l'indipendenza del coordinatore. Il sistema di finanziamento delle attività del facilitatore degli orari non è in contrasto con gli obblighi del facilitatore degli orari di cui al paragrafo 3, lettera a);
- d) [...].

3 bis. Il finanziamento previsto alla lettera c) è assicurato congiuntamente dai vettori aerei che operano negli aeroporti coordinati e ad orari facilitati e dall'ente di gestione dell'aeroporto in questione in modo da garantire una distribuzione trasparente e non discriminatoria dell'onere finanziario tra loro ed evitare che il finanziamento dipenda principalmente da una sola parte. Il sistema di diritti è connesso al costo totale dei servizi forniti dal coordinatore o dal facilitatore degli orari.²⁶

Gli Stati membri possono incaricare l'ente di gestione dell'aeroporto o qualsiasi altra organizzazione designata dallo Stato membro di raccogliere il contributo dei vettori aerei per il finanziamento del coordinatore o del facilitatore degli orari.

Gli Stati membri vigilano affinché il coordinatore e il facilitatore degli orari dispongano di risorse finanziarie, umane, tecniche e materiali e competenze tecniche sufficienti.

²⁶ Verrà aggiunto un considerando sulla base del testo seguente: "*Se il coordinatore è nominato per più di un aeroporto in uno Stato membro, ciascun vettore aereo dovrebbe corrispondere il contributo una sola volta, anche se utilizza più aeroporti nello stesso stato membro.*". Riserva della Commissione: nell'attuale formulazione, il considerando non è chiaro. DE nutre preoccupazioni riguardo a questo considerando e propone il seguente compromesso: "*Se il coordinatore è nominato per più di un aeroporto in uno Stato membro, lo Stato membro può decidere che ciascun vettore aereo corrisponda il contributo una sola volta, anche se utilizza più aeroporti nello stesso stato membro.*".

4. Il facilitatore degli orari e il coordinatore partecipano alle conferenze di programmazione oraria che riuniscono, a livello internazionale e dell'Unione, i vettori aerei e si conformano al diritto dell'Unione.
5. Il facilitatore degli orari consiglia i vettori aerei e raccomanda orari alternativi di arrivo e/o di partenza quando possono insorgere fenomeni di congestione.
6. Il coordinatore è l'unico responsabile dell'assegnazione delle bande orarie. Provvede alla loro assegnazione ai sensi delle disposizioni del presente regolamento e dispone affinché, in situazioni di emergenza, le bande orarie possano essere assegnate anche al di fuori delle ore di ufficio.
7. Il facilitatore degli orari controlla la conformità delle operazioni dei vettori aerei con gli orari raccomandati.

Il coordinatore controlla la conformità delle operazioni dei vettori aerei con le bande orarie loro assegnate. I controlli di conformità sono svolti in cooperazione con l'ente di gestione dell'aeroporto, le autorità di controllo del traffico aereo e il gestore della rete e tengono conto dei limiti di tempo e di altri parametri pertinenti riguardanti l'aeroporto in questione.

Tutti i facilitatori degli orari e i coordinatori cooperano al fine di individuare incongruenze degli orari e invitare i vettori aerei a risolverle.

8. L'assolvimento delle funzioni del coordinatore e del facilitatore degli orari e l'uso delle relative risorse finanziarie possono essere soggetti a controlli avviati dallo Stato membro per l'anno in corso e i cinque anni precedenti conformemente alla legislazione nazionale. I controlli possono anche riguardare precedenti coordinatori o facilitatori degli orari. Il coordinatore e il facilitatore degli orari forniscono qualsiasi documento, prova e informazione richiesta ai fini di tali controlli.

Trasparenza delle attività di coordinamento e di facilitazione degli orari

1. Alla fine di ogni stagione di traffico, il coordinatore e, se lo Stato membro lo ritiene necessario, il facilitatore degli orari presenta agli Stati membri interessati e alla Commissione una relazione d'attività che illustra la situazione generale dell'assegnazione delle bande orarie e/o della facilitazione degli orari. La relazione esamina tra l'altro l'applicazione dell'articolo 9, paragrafo 5, e degli articoli 13 e 18 nonché gli eventuali reclami sull'applicazione degli articoli 9, 10 e 10 bis presentati al comitato di coordinamento e le iniziative adottate per darvi soluzione. Essa contiene inoltre i risultati dell'ultima indagine annuale²⁷ svolta presso le parti interessate e concernente la qualità dei servizi offerti dal coordinatore o dal facilitatore degli orari²⁸. Su richiesta, la relazione è trasmessa alle parti interessate di cui all'articolo 3, paragrafo 4.
2. La Commissione può adottare un documento di orientamento²⁹ per la relazione d'attività e per l'indagine di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.
3. Il coordinatore tiene aggiornata una banca dati elettronica, il cui accesso è gratuito, contenente le seguenti informazioni:
 - a) le bande orarie precedentemente operate da ciascuna compagnia aerea, elencate in ordine cronologico, per tutti i vettori aerei che usano l'aeroporto;
 - b) le bande orarie richieste elencate per ogni singolo vettore aereo, in ordine cronologico e per l'insieme dei vettori aerei;

²⁷ NL propone di sopprimere "*annuale*" in quanto un'indagine annuale non è necessaria e aumenta l'onere amministrativo.

²⁸ Un considerando spiegherà che la relazione dovrebbe essere prodotta al termine di ogni stagione di traffico, mentre l'indagine si svolgerà annualmente. La Commissione ricorda che il modello della relazione dovrebbe essere vincolante al fine di consentire la comparabilità delle informazioni fra coordinatori.

²⁹ Riserva della Commissione sul termine "*documento di orientamento*".

- c) tutte le bande orarie assegnate e le richieste di bande orarie ancora in sospeso, elencate individualmente, in ordine cronologico, vettore per vettore, per tutti i vettori aerei;
- d) le bande orarie ancora disponibili, indicando la disponibilità, per quanto possibile, in relazione ad ogni tipo di vincolo di cui si tiene conto nei parametri di coordinamento. La banca dati deve permettere agli operatori di aeromobili di stimare la disponibilità delle bande orarie corrispondenti alle loro domande;
- e) le bande orarie trasferite o cambiate, per le quali viene indicata l'identità dei vettori aerei in questione e se il trasferimento o lo scambio è stato fatto tramite una compensazione monetaria o di altra natura. Ogni anno il coordinatore interessato pubblica dei dati aggregati sulle compensazioni monetarie;
- f) dettagli esaurienti sui parametri di coordinamento.

³⁰Queste informazioni sono accessibili unicamente agli Stati membri, al gestore della rete, ai coordinatori, ai fornitori di servizi di navigazione aerea, alla Commissione, a eventuali vettori aerei³¹ e all'ente di gestione dell'aeroporto interessati.

Queste informazioni vengono costantemente aggiornate. ³²

³⁰ La Commissione preferisce fare riferimento alle *"parti interessate"* di cui all'articolo 6, paragrafo 8, dell'attuale regolamento. NL propone la seguente riformulazione: *"Queste informazioni sono accessibili agli Stati membri, al gestore della rete, ai coordinatori, ai facilitatori degli orari, ai fornitori di servizi di navigazione aerea, alla Commissione, a eventuali vettori aerei e all'ente di gestione dell'aeroporto interessati. Tutte le informazioni non riservate sono messe a disposizione di tutte le parti interessate."*

³¹ Riserva della Commissione sul termine *"vettori aerei"*. La Commissione ritiene che debba essere sostituito da *"operatori di aeromobili"*, per consentire a tutti gli operatori di avere le informazioni necessarie ai fini della richiesta di bande orarie.

³² Riserva della Commissione sulla soppressione di questa frase.

4. Il coordinatore provvede alla conservazione dei dati³³ pertinenti e alla loro accessibilità per almeno cinque stagioni di traffico consecutive equivalenti come pure al loro trasferimento gratuito e senza indugio ai successivi coordinatori dell'aeroporto in questione.
5. Ove siano disponibili standard pertinenti e generalmente riconosciuti relativi al formato delle informazioni sugli orari, il facilitatore degli orari, il coordinatore e i vettori aerei li applicano sempreché essi siano conformi al diritto dell'Unione.

Articolo 7

Informazioni per il facilitatore degli orari e il coordinatore

1. I vettori aerei che operano o che intendono operare in un aeroporto ad orari facilitati o in un aeroporto coordinato comunicano al facilitatore degli orari o rispettivamente al coordinatore tutte le informazioni pertinenti da essi richieste. Quando interviene un cambiamento relativo a queste informazioni, i vettori aerei informano il facilitatore degli orari e il coordinatore nei tempi più brevi in merito a tale cambiamento. Tutte le informazioni pertinenti sono presentate sotto la forma e nei termini³⁴ specificati dal facilitatore degli orari o dal coordinatore. In particolare, un vettore aereo comunica al coordinatore, al momento della domanda di assegnazione, se beneficerà eventualmente della qualifica di nuovo concorrente a norma dell'articolo 2, punto 2), per quanto riguarda le bande orarie richieste e dichiara i suoi eventuali rapporti, in qualità di azionista, con altri vettori aerei che operano in quell'aeroporto.

³³ Sarà aggiunto un considerando sull'accessibilità dei dati di coordinamento per rispecchiare il testo seguente: *"L'elenco delle bande orarie precedentemente operate e i dati della banca dati di coordinamento in date specifiche, segnatamente alla (scadenza per la) presentazione iniziale (della richiesta di bande orarie), alle scadenze di restituzione delle bande orarie (15 settembre e 15 gennaio), il 31 gennaio, il 31 agosto e all'inizio e alla fine di ciascuna stagione di traffico."*

³⁴ NL propone di aggiungere: *"basati sulle norme e pratiche settoriali internazionali e ulteriormente"*.

- 1 bis. Per qualsiasi altro aeroporto senza qualifica particolare, gli Stati membri possono richiedere ai vettori aerei che utilizzano o intendono utilizzare dei servizi nell'aeroporto, all'ente di gestione dell'aeroporto, ai fornitori di servizi di assistenza nello scalo e ai fornitori di servizi di navigazione aerea di fornire tempestivamente a un coordinatore o un facilitatore degli orari³⁵, tutte le informazioni in loro possesso concernenti i servizi previsti di vettori aerei. In tali casi, l'ente di gestione dell'aeroporto fornisce anche informazioni sulla capacità disponibile.
- 1 ter. Ai fini del controllo dell'utilizzo delle bande orarie, per tutti gli aeroporti senza qualifica particolare, l'ente di gestione dell'aeroporto fornisce, su richiesta di un coordinatore, le informazioni in suo possesso concernenti i servizi previsti di un vettore aereo.
- 1 quater. Su richiesta motivata del gestore della rete, il facilitatore degli orari e il coordinatore gli trasmettono le informazioni pertinenti di cui ai paragrafi 1 e 1 bis di cui dispongono.
2. Qualora un vettore aereo non provveda a trasmettere le informazioni di cui al paragrafo 1, a meno che non possa dimostrare in modo soddisfacente l'esistenza di circostanze attenuanti, oppure fornisca informazioni false o ingannevoli, il coordinatore non tiene conto della richiesta o delle richieste di bande orarie presentate da tale vettore aereo, a cui si riferiscono le informazioni mancanti, false o ingannevoli. Il coordinatore revoca la/le banda/e oraria/e o le serie di bande orarie se sono già state assegnate e/o raccomanda l'applicazione di sanzioni da parte dell'organismo competente in conformità al diritto nazionale. Il coordinatore dà al vettore aereo in questione la possibilità di esporre le proprie osservazioni.
3. Il facilitatore degli orari o il coordinatore, l'ente di gestione dell'aeroporto, le autorità di controllo del traffico aereo e il gestore della rete si scambiano tutte le informazioni necessarie per lo svolgimento delle rispettive funzioni, compresi i dati relativi ai voli e alle bande orarie, in particolare al fine di garantire l'applicazione dell'articolo 17.

³⁵ NL propone di sostituire *"a un coordinatore o un facilitatore degli orari"* con *"al gestore della rete"*.

Comitato di coordinamento

1. In un aeroporto coordinato lo Stato membro responsabile garantisce la costituzione di un comitato di coordinamento. Il medesimo comitato di coordinamento può essere designato per più di un aeroporto. La partecipazione a detto comitato è aperta almeno ai vettori aerei che utilizzano regolarmente l'aeroporto o gli aeroporti in questione e alle loro organizzazioni rappresentative, all'ente di gestione dell'aeroporto in questione, alle competenti autorità di controllo del traffico aereo e a rappresentanti del settore aviazione generale che utilizzano regolarmente l'aeroporto.

Le funzioni del comitato di coordinamento sono le seguenti:

- a) presentare proposte o fornire consulenza al coordinatore e/o allo Stato membro in merito ai seguenti punti:
 - i) possibilità di aumento della capacità dell'aeroporto determinata a norma dell'articolo 3 o di miglioramento della sua utilizzazione;
 - ii) parametri di coordinamento da definire a norma dell'articolo 4;
 - iii) metodi di controllo dell'uso delle bande orarie assegnate;
 - iv) linee direttrici locali come prevede il paragrafo 4;
 - v) fattori che incidono sulle condizioni del traffico esistenti nell'aeroporto in questione;
 - vi) gravi problemi per i nuovi concorrenti come prevede l'articolo 10 bis, paragrafo 6;
 - vii) qualsiasi questione relativa alla capacità dell'aeroporto, in particolare in relazione all'attuazione del cielo unico europeo e al funzionamento della rete;

viii) il collegamento tra i parametri di coordinamento e gli indicatori essenziali di prestazioni definiti nell'articolo 2, lettera d), del regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, del 29 luglio 2010, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea³⁶;

[...] ³⁷

b) [...]

c) fare opera di mediazione tra tutte le parti interessate in ordine a reclami sull'assegnazione delle bande orarie, come previsto nell'articolo 19.

2. I rappresentanti dello Stato membro, il coordinatore, il gestore della rete, l'organo di valutazione delle prestazioni e l'autorità nazionale di sorveglianza dello Stato membro sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori. In situazioni debitamente giustificate, su sua richiesta, la Commissione può partecipare a tali riunioni in qualità di osservatore.

3. Il comitato di coordinamento redige per iscritto un regolamento interno che riguarda tra l'altro la partecipazione, le elezioni, la frequenza delle riunioni e la o le lingue utilizzate. [...] *(ultima frase spostata al paragrafo 5)*

4. Ogni membro del comitato di coordinamento, uno Stato membro o un coordinatore può proporre linee direttrici locali. Il comitato di coordinamento esamina le linee direttrici locali suggerite ed esprime un parere consultivo. Dopo che uno Stato membro ha ricevuto un siffatto parere, può adottare le linee direttrici locali in questione, a condizione che le abbia notificate alla Commissione e che la Commissione non sia opposta alla loro adozione entro tre mesi dalla notifica.

³⁶ GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1.

³⁷ Riserva della Commissione sulla soppressione di questa frase. La Commissione ritiene che la formulazione debba essere mantenuta, con l'aggiunta all'inizio di "*se del caso*", per assicurare la coerenza con l'articolo 3, paragrafo 3 quater.

- [...] ³⁸

5. Una relazione sulle discussioni tenute in seno al comitato di coordinamento è presentata allo Stato membro interessato con l'indicazione delle rispettive posizioni assunte nel comitato. Tale relazione è trasmessa anche all'organo di valutazione delle prestazioni e al gestore della rete. *(spostato dal paragrafo 3)*

Assegnazione delle bande orarie

Articolo 9

Pool delle bande orarie

1. Il coordinatore costituisce un pool che contiene tutte le bande orarie. Qualsiasi nuova capacità di bande orarie determinata da uno Stato membro a norma dell'articolo 4 è immessa nel pool. Tutte le serie di bande orarie che soddisfano le condizioni di cui all'articolo 10, paragrafo 2, confluiscono ugualmente nel pool, indicando quali vettori aerei hanno diritto di utilizzare tali serie di bande orarie ³⁹.
- 1 bis. Le serie di bande orarie sono assegnate, prelevandole dal pool delle bande orarie, per la stagione di traffico per cui sono state chieste, al termine della quale debbono essere restituite al pool delle bande orarie.
(spostato dall'articolo 10, paragrafo 1)

³⁸ UK: riserva sulla soppressione di questi due commi. La Commissione ritiene necessario precisare i requisiti relativi alle norme attualmente in vigore.

³⁹ La Commissione propone di sostituire "hanno diritto" con "hanno il permesso".

2. Fatti salvi l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008 e l'articolo 12 del presente regolamento, le bande orarie immesse nel pool sono assegnate ai vettori aerei che ne fanno richiesta conformemente agli articoli 10 e 10 bis.

40

3. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 2, in una situazione in cui non è possibile accogliere tutte le domande di bande orarie in aderenza alle richieste dei vettori aerei interessati, viene data la precedenza ai servizi aerei commerciali e, in particolare, ai servizi aerei di linea e ai servizi aerei programmati non di linea. Nel caso di richieste concorrenti della medesima categoria di servizi sono privilegiate le attività che si protraggono per tutto l'anno. *(rispostato dall'articolo 10 bis)*
4. [...] *(spostato all'articolo 10 bis)*
5. Nel caso di servizi operati da un gruppo di vettori aerei, solo uno dei vettori aerei partecipanti può far domanda delle bande orarie necessarie. Il vettore aereo che opera un servizio di questo tipo è responsabile del rispetto dei criteri operativi prescritti al fine di beneficiare della precedenza di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Le bande orarie assegnate ad un vettore aereo possono essere utilizzate da un altro o da altri vettori aerei che fanno parte di un gruppo di vettori aerei, sempreché il codice identificativo del vettore aereo a cui le bande orarie sono state assegnate continui a contraddistinguere il volo in condivisione, a fini di coordinamento e di controllo. A tal fine, il vettore aereo notifica al coordinatore il gruppo di vettori aerei cui appartiene. Quando tale attività è interrotta, le bande orarie così utilizzate restano di pertinenza del vettore aereo a cui sono state inizialmente assegnate. Tali operazioni sono notificate al coordinatore dai vettori aerei che fanno parte del gruppo e possono cominciare solo dopo conferma esplicita di quest'ultimo.

⁴⁰ IT propone un nuovo paragrafo: *"La bande orarie immesse nel pool possono essere riservate da uno Stato membro, a norma dell'articolo 12 del presente regolamento, prima dell'assegnazione delle bande orarie storiche."*

A un nuovo concorrente che appartiene a un gruppo di vettori aerei non è consentito, per almeno due corrispondenti stagioni di traffico, concedere l'uso delle proprie bande orarie ad altri vettori aerei che appartengono a quel gruppo.

Quando una serie di bande orarie assegnata a un vettore aereo viene utilizzata da un altro vettore aereo in modo non conforme alle condizioni del presente paragrafo, il coordinatore ritira⁴¹ la serie e la rimette nel pool dopo aver sentito i vettori aerei interessati.

6. [...] *(spostato all'articolo 10 bis)*
7. Se la richiesta di una banda oraria non può essere accolta, il coordinatore ne comunica le ragioni al vettore aereo richiedente e indica in alternativa la banda oraria più vicina disponibile. *(rispostato dall'articolo 10 bis)*
8. Il coordinatore tiene inoltre conto:
 - delle regole e linee direttrici complementari fissate dal settore del trasporto aereo a livello dell'Unione o a livello mondiale e
 - delle linee direttrici locali come prevede l'articolo 8, paragrafo 4.

[...].⁴²

⁴¹ DE, appoggiata da FR, propone di sostituire "ritira" con "può ritirare". In alternativa DE, appoggiata da NL, suggerisce di aggiungere: "o può raccomandare l'applicazione di sanzioni da parte dell'autorità nazionale competente". Riserva della Commissione sulle proposte avanzate da DE, FR e NL.

⁴² Riserva della Commissione sulla soppressione di questo comma. "Le linee direttrici locali possono riguardare solo il controllo dell'utilizzo delle bande orarie assegnate o il cambio della definizione della serie di bande orarie per ridurre la lunghezza a meno di 10 bande orarie per la stagione di traffico invernale o a meno di 15 bande orarie per la stagione di traffico estiva, ma in nessun caso a meno di 5 bande orarie. La riduzione della lunghezza della serie delle bande orarie è applicabile solo negli aeroporti nei quali i servizi aerei sono sottoposti ad una forte pressione stagionale della domanda."

9. Il coordinatore, oltre all'assegnazione delle bande orarie programmata per la stagione di traffico, fa il possibile per accogliere singole richieste di bande orarie presentate con breve preavviso per ogni tipo di attività aeronautica. A tal fine possono essere utilizzate le bande orarie rimaste nel pool dopo la assegnazione ai vettori aerei richiedenti, nonché le bande orarie liberate all'ultimo momento.

Articolo 10

Bande orarie storiche

1. [...] (*spostato all'articolo 9, paragrafo 1 bis*)
2. Fatti salvi gli articoli 7, 13 e 18, un vettore aereo ha diritto⁴³ alla stessa serie di bande orarie per la successiva stagione di traffico equivalente, se il suddetto vettore aereo ne fa richiesta nel termine previsto all'articolo 7, paragrafo 1, e se sono soddisfatte le condizioni seguenti:
 - a) la stessa serie di bande orarie è stata utilizzata da questo vettore aereo per l'esercizio di servizi aerei di linea e di servizi aerei programmati e non di linea, e
 - b) detto vettore aereo può comprovare debitamente al coordinatore di aver operato la stessa serie di bande orarie in questione, conformemente all'autorizzazione del coordinatore, per almeno l'80%⁴⁴ del tempo nel corso della stagione di traffico per la quale gli era stata assegnata.
3. La modifica della programmazione di una serie di bande orarie prima dell'assegnazione delle restanti bande orarie del pool di cui all'articolo 10 bis agli altri vettori aerei richiedenti è ammissibile soltanto per ragioni operative come, ad esempio, modifiche nel tipo di aeromobile utilizzato o nel collegamento operato dal vettore aereo, o qualora la programmazione delle bande orarie⁴⁵ risulti migliorata rispetto alla programmazione inizialmente richiesta. Essa non ha efficacia prima dell'esplicita conferma del coordinatore.

⁴³ La Commissione propone di sostituire "*ha diritto*" con "*ha il permesso*".

⁴⁴ Riserva della Commissione sulla soppressione dell'85%.

⁴⁵ Riserva della Commissione sulla soppressione di "*dei nuovi concorrenti*".

4. Le bande orarie della specifica serie di bande orarie assegnata ad un vettore aereo prima del 31 gennaio per la successiva stagione di traffico estiva o prima del 31 agosto per la successiva stagione di traffico invernale, ma restituite al coordinatore prima di tali date, non sono prese in considerazione ai fini del calcolo dell'utilizzo nella misura in cui le bande orarie che restano assegnate costituiscano una parte riconoscibile di una⁴⁶ serie di bande orarie.

4 bis. Le bande orarie di cui il vettore aereo ha notificato la cancellazione a causa di⁴⁷ un giorno festivo e che ha restituito al coordinatore prima delle date indicate nel paragrafo 4 sono incorporate nella serie delle bande orarie per la stagione successiva senza dover giustificare il mancato utilizzo.

La Commissione adotta e pubblica un elenco consolidato dei giorni festivi, che dovrà essere accettato dai coordinatori, conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2⁴⁸.

5. Se non è possibile dimostrare che la serie di bande orarie è stata utilizzata all' 80%⁴⁹, non viene accordata la precedenza di cui al paragrafo 2, a meno che il mancato utilizzo possa essere giustificato in base ad una delle seguenti ragioni:

⁴⁶ Riserva della Commissione su questa aggiunta.

⁴⁷ La Commissione suggerisce di sostituire *"a causa di"* con *"perché coincidenti con"*.

⁴⁸ La presidenza rileva un'incongruenza nel testo dato che all'articolo 16, paragrafo 2 si fa riferimento alla procedura d'esame, mentre all'articolo 16, paragrafo 4, lettera c) è fatto riferimento anche ai giorni festivi. Tale duplice riferimento è fuorviante e le delegazioni sono invitate a indicare quale procedura preferiscono. FR, NL e UK propongono di sopprimere il paragrafo 4 bis.

La Commissione pone l'accento sul potenziale onere amministrativo che potrebbe derivare dal meccanismo di cui al presente paragrafo.

⁴⁹ Riserva della Commissione sulla soppressione dell'85%.

- a) circostanze imprevedibili ed inevitabili⁵⁰ indipendenti dalla volontà del vettore, che comportano:
- i) il fermo operativo del tipo di aeromobile generalmente utilizzato per il servizio in questione;
 - ii) la chiusura totale o parziale di un aeroporto o di uno spazio aereo e le relative conseguenze dirette e immediate;
 - iii) gravi perturbazioni delle operazioni negli aeroporti interessati, comprese le serie di bande orarie presso altri aeroporti⁵¹ per quanto riguarda i collegamenti che sono stati interessati da tali perturbazioni, durante una parte sostanziale della pertinente stagione di traffico;
- b) una interruzione dei servizi aerei a causa di un'azione diretta a colpire detti servizi, ad esempio, in caso di sciopero, che impedisce, praticamente e/o tecnicamente, al vettore aereo di effettuare le operazioni come previsto;
- c) gravi difficoltà finanziarie del vettore aereo dell'Unione interessato, in seguito alle quali le autorità competenti rilasciano una licenza provvisoria in attesa della ristrutturazione finanziaria del vettore a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008;
- d) procedimenti giudiziari riguardanti l'applicazione dell'articolo 12 del presente regolamento per quanto riguarda collegamenti per i quali sono stati imposti oneri di servizio pubblico a norma dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008, che comportano la sospensione temporanea dell'esercizio di tali collegamenti.

⁵⁰ In una fase successiva sarà aggiunto un considerando per precisare che di tali circostanze fanno parte anche le condizioni meteorologiche eccezionali.

⁵¹ Riserva della Commissione sulla soppressione delle parole "*dell'Unione*".

Il divieto di esercizio nell'Unione adottato ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo⁵², e dei relativi atti di esecuzione non può essere accettato in quanto motivazione che giustifica il mancato utilizzo della serie di bande orarie ai sensi del presente paragrafo.

6. Su richiesta di uno Stato membro o di sua iniziativa la Commissione esamina l'applicazione del paragrafo 5 da parte del coordinatore.

Essa si pronuncia entro due mesi dalla ricezione della richiesta. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

7. [...]

⁵² GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

Quando le condizioni di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), non sono soddisfatte, la Commissione può tuttavia decidere, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, di concedere ai vettori aerei, per la successiva stagione di traffico equivalente, una precedenza nell'assegnazione delle stesse serie, se ciò si giustifichi con ragioni imperative di urgenza dovute a avvenimenti eccezionali che richiedono una coerenza nell'applicazione in questi aeroporti delle misure da prendere. La Commissione adotta atti di esecuzione senza indugio, secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3. Tali atti rimangono in vigore per un periodo non superiore alla durata di una stagione di traffico. Le misure adottate dalla Commissione possono essere differenziate a seconda dell'aeroporto e della destinazione, in base alle caratteristiche dell'evento eccezionale considerato.

8. La precedenza per una serie di bande orarie di cui al paragrafo 2 non legittima alcuna richiesta di compensazione in contropartita di limiti, restrizioni o soppressione della medesima imposti in forza del diritto dell'Unione, in particolare in applicazione delle norme del TFUE relative al trasporto aereo.

Articolo 10 bis

Assegnazione di altre bande orarie *(spostato dall'articolo 9)*

1. [...] *(rimasto nell'articolo 9)*
2. Fatta salva l'assegnazione di bande orarie conformemente all'articolo 10,⁵³ il 50% delle restanti bande orarie è assegnato anzitutto ai nuovi concorrenti, a meno che le richieste dei nuovi concorrenti non siano inferiori al 50%. La preferenza data ai nuovi concorrenti è rispettata fino al 15 gennaio per la successiva stagione di traffico estiva e fino al 15 agosto per il successivo periodo invernale. Tuttavia, nel caso in cui un numero importante di bande orarie diventasse disponibile durante la stessa stagione di traffico, la preferenza data ai nuovi concorrenti sarebbe rispettata. Il coordinatore tratta equamente le domande dei nuovi concorrenti e di altri vettori aerei, conformemente ai periodi di coordinamento di ogni giorno della stagione di traffico. Tra le richieste dei nuovi concorrenti è data preferenza ai vettori aerei che soddisfano i requisiti per ottenere la qualità di nuovo concorrente a norma dell'articolo 2, punto 2), lettera b).

⁵³ L'applicazione della percentuale del 50% sarà ulteriormente precisata in un considerando.

- 2 bis. Un vettore aereo che ha trasferito, ai sensi dell'articolo 13, delle bande orarie ad un altro vettore nello stesso aeroporto non è considerato un nuovo concorrente in detto aeroporto durante due stagioni di traffico equivalenti salvo il caso in cui il vettore aereo avrebbe beneficiato della stessa priorità anche se non avesse trasferito le bande orarie. *(Spostato dall'articolo 2, paragrafo 2)*
3. [...]. *(Rispostato all'articolo 9)*
4. Il nuovo concorrente a cui sia stata offerta una serie di bande orarie nell'ora che precede o che segue l'orario richiesto, ma che non abbia accettato questa offerta, non conserva la qualità di nuovo concorrente per detta serie durante la stagione di traffico.
5. [...]. *(Rispostato all'articolo 9)*
6. Se per i nuovi concorrenti continuano a sussistere gravi problemi, lo Stato membro provvede alla convocazione di una riunione del comitato di coordinamento dell'aeroporto. La riunione ha la finalità di esaminare le possibilità di porre rimedio alla situazione. La Commissione è invitata a partecipare a detta riunione.
7. [...] *(Rispostato all'articolo 9)*
8. [...] *(Rispostato all'articolo 9)*
9. [...] *(Rispostato all'articolo 9)*

Prenotazione delle bande orarie

1. Su richiesta dell'ente di gestione dell'aeroporto, uno Stato membro responsabile di⁵⁴ un aeroporto coordinato che sia soggetto a un problema significativo e dimostrabile in relazione alla restituzione tardiva delle bande orarie e al mancato utilizzo delle bande orarie assegnate può decidere di applicare i diritti aeroportuali di cui all'articolo 2, paragrafo 4 della direttiva 2009/12 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali⁵⁵ in relazione alla restituzione tardiva delle bande orarie da parte dei vettori aerei⁵⁶ al pool di cui all'articolo 9 e impegnare la responsabilità di tali vettori aerei per aver riservato l'infrastruttura aeroportuale senza utilizzarla. Gli Stati membri provvedono affinché siano rispettati i seguenti principi:
 - a) prima di prendere tale decisione, è rispettata, mutatis mutandis, la procedura prevista all'articolo 6 della direttiva 2009/12/CE⁵⁷. Anche il coordinatore viene consultato. Per gli aeroporti coordinati e non disciplinati dall'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2009/12/CE, l'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato di coordinamento e il coordinatore;
 - b) tale decisione non incide sul carattere non discriminatorio e trasparente della procedura di assegnazione delle bande orarie e del sistema di diritti aeroportuali;
 - c) tale decisione non scoraggia l'ingresso sul mercato o lo sviluppo dei servizi da parte dei vettori aerei, e si limita a coprire i costi relativi alla fornitura dell'infrastruttura aeroportuale e dei suoi servizi ausiliari essenziali, ivi inclusi i costi di manutenzione, esercizio, gestione e amministrazione, sostenuti dall'aeroporto per riservare la capacità aeroportuale corrispondente alle bande orarie che sono rimaste inutilizzate;

⁵⁴ COM, CZ e UK: riserva sulla soppressione di *"L'ente di gestione dell'aeroporto di"* e sulla proposta della presidenza di sostituire il testo soppresso con *"Su richiesta dell'ente aeroportuale di gestione, uno Stato membro responsabile"*.

⁵⁵ GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11.

⁵⁶ Sarà aggiunto un considerando per spiegare che l'ente di gestione degli aeroporti coordinati può utilizzare il sistema dei diritti aeroportuali per dissuadere i vettori aerei dal restituire tardivamente le bande orarie al pool.

⁵⁷ GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11.

c bis) la presente decisione non richiede di per sé il pagamento anticipato, da parte dei vettori aerei, delle tariffe di prenotazione delle bande orarie ed è neutra sotto il profilo delle entrate nei suoi effetti sull'aeroporto interessato;

d) i vettori aerei non sono ritenuti responsabili per:

i) aver riservato l'infrastruttura aeroportuale senza utilizzarla per le bande orarie assegnate ma rimesse nel pool prima del 31 gennaio per la stagione di traffico estiva successiva o prima del 31 agosto per la stagione di traffico invernale successiva, per le bande orarie di cui il vettore aereo ha notificato la cancellazione a causa di un giorno festivo e rimesse nel pool prima delle stesse date, nonché per le bande per le quali il non utilizzo può essere giustificato sulla base dell'articolo 10, paragrafo 5;

ii) aver riservato l'infrastruttura aeroportuale senza utilizzarla per le bande orarie assegnate ma rimesse nel pool dopo il 31 gennaio per la successiva stagione di traffico estiva o dopo il 31 agosto per la successiva stagione di traffico invernale e assegnate dal coordinatore ad altri vettori aerei;

e) tale decisione è comunicata al coordinatore, alle parti interessate e alla Commissione almeno sei mesi prima dell'inizio della stagione di traffico interessata⁵⁸.

2. Il coordinatore comunica⁵⁹ all'ente di gestione dell'aeroporto tutte le informazioni che permettono l'attuazione della decisione menzionata al primo paragrafo.

⁵⁸ La Commissione propone di aggiungere il seguente nuovo trattino: *"la presente decisione è comunicata allo Stato membro almeno 12 mesi prima dell'inizio della stagione di traffico interessata."*

⁵⁹ DE propone di sostituire *"Il coordinatore comunica"* con *"Il coordinatore mette a disposizione"*.

Oneri di servizio pubblico

1. Qualora a norma dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 siano stati imposti oneri di servizio pubblico su una rotta, uno Stato membro può riservare in un aeroporto coordinato situato nel proprio territorio le bande orarie necessarie per le operazioni in programma su tale rotta. Se le bande orarie riservate sulla rotta in questione non sono utilizzate, esse sono messe a disposizione di qualsiasi altro vettore aereo interessato ad operare la rotta conformemente agli oneri di servizio pubblico nel rispetto del paragrafo 2. Se nessun altro vettore aereo è interessato ad operare su tale rotta e lo Stato membro in questione non pubblica un bando di gara a norma dell'articolo 16, paragrafo 10, dell'articolo 17, paragrafi 3-7 e dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008, o l'onere di servizio pubblico è scaduto conformemente all'articolo 16, paragrafo 11 del regolamento (CE) n. 1008/2008, le bande orarie sono riservate per un'altra rotta soggetta a oneri di servizio pubblico o sono restituite al pool.
2. Per l'utilizzo delle bande orarie di cui al paragrafo 1, si applica la procedura di gara di cui all'articolo 16, paragrafo 9, all'articolo 17, paragrafi 3 e 7 e all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008, se più di un vettore aereo dell'Unione è interessato a operare la rotta in questione e non è stato in grado di ottenere bande orarie nella fascia oraria compresa tra l'ora che precede e l'ora che segue l'orario richiesto al coordinatore.

Mobilità delle bande orarie

Articolo 13

Trasferimenti e scambi delle bande orarie⁶⁰

1. Fatta salva la conferma esplicita del coordinatore, previa notifica da parte di un vettore aereo interessato,⁶¹ le bande orarie possono:
 - a) essere trasferite da un vettore aereo da un collegamento o tipo di servizio ad un altro collegamento o altro tipo di servizio operati dal medesimo vettore aereo;
 - b) essere trasferite tra due vettori aerei, con o senza compensazione monetaria o di altro tipo;
 - c) essere scambiate, reciprocamente, tra vettori aerei con o senza compensazione monetaria o di altro tipo.⁶²

⁶⁰ EL ha formulato una riserva su questo articolo.

⁶¹ DK suggerisce la seguente clausola de minimis per le lettere b) e c): *"Una banda oraria può essere trasferita o cambiata se vi sono più di due operazioni di restituzione su quella particolare rotta nello stesso giorno."* DE, LV e UK sono contrarie. IT suggerisce il seguente testo di compromesso: *"Una banda oraria può essere trasferita o scambiata solo se vi sono più di due operazioni di restituzione - nello stesso giorno - su quella particolare rotta tra un aeroporto dell'Unione e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o su una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso."* Riserva della Commissione sulla proposta DK.

⁶² FR, appoggiata da BG, DE, DK, EL, ES e PT, propone di aggiungere un nuovo comma: *"Gli Stati membri possono attuare alcune restrizioni agli scambi e trasferimenti con compensazione monetaria o di altro tipo, di cui alle lettere b) e c), qualora si verifichi un problema significativo e dimostrabile in relazione a tali scambi o trasferimenti. Tali restrizioni sono motivate e notificate alla Commissione europea."* La Commissione ha espresso una riserva su tale aggiunta. BE, IT, NL e UK hanno manifestato perplessità su tale aggiunta.

- 1 bis. Qualora ritenga che un trasferimento o uno scambio di cui al paragrafo 1 possa avere un impatto negativo diretto e non trascurabile sul livello del servizio su una rotta regionale operata dall'aeroporto interessato, il coordinatore ne informa lo Stato membro o gli Stati membri in questione.
2. Gli Stati membri nel cui territorio sono situati aeroporti coordinati assicurano che sia predisposto un quadro trasparente che permette i contatti tra i vettori aerei interessati dai trasferimenti o scambi di bande orarie nel rispetto del diritto dell'Unione. Le parti interessate hanno libero accesso a tali informazioni non riservate.
- 2 bis. Il coordinatore si rifiuta di confermare i trasferimenti o gli scambi se non sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento e non ha la prova che:
- a) le operazioni aeroportuali non subiranno un pregiudizio, tenuto conto di tutti i vincoli tecnici, operativi e ambientali;
 - b) le limitazioni imposte a norma dell'articolo 12 sono rispettate;
 - c) un trasferimento o scambio di bande orarie non rientra nell'ambito di applicazione dei paragrafi da 3 a 7. (*ripristinato*)

Il coordinatore non si rifiuta di confermare i trasferimenti o gli scambi per qualsiasi motivo diverso da quelli menzionati nel presente paragrafo.

- 2 ter. Per i trasferimenti o scambi di cui al paragrafo 1, lettere b) e c), i vettori aerei comunicano al coordinatore i dettagli dell'eventuale compensazione monetaria o di altro tipo. I dettagli della compensazione che accompagna il trasferimento o lo scambio sono trattati come riservati e il coordinatore li comunica solo allo Stato membro dove si trova l'aeroporto o alla Commissione, dietro loro richiesta.

2 quater. I trasferimenti o gli scambi non possono essere sottoposti a condizioni dirette a limitare la possibilità, per il vettore aereo che desidera ottenere delle bande orarie, di entrare in concorrenza con il vettore aereo che trasferisce o scambia tali bande orarie.

63

3. Le bande orarie assegnate a un nuovo concorrente⁶⁴ non possono, durante due stagioni di traffico equivalenti, essere trasferite⁶⁵, come prevede il paragrafo 1, lettera b), tranne che nel caso di un'acquisizione legalmente autorizzata delle attività di un'impresa fallita.

(ex paragrafo 5)

4. Le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente, quale definito nell'articolo 2, paragrafo 2), lettera b), non possono, durante due stagioni di traffico equivalenti, essere trasferite ad un altro collegamento aereo, come prevede il paragrafo 1, lettera a), del presente articolo, a meno che il nuovo concorrente non benefici per il nuovo collegamento della stessa priorità che gli era stata riconosciuta per il collegamento iniziale. *(ex paragrafo 6)*

5. Le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente non possono essere scambiate⁶⁶ come prevede il paragrafo 1, lettera c) per un periodo di due stagioni di traffico equivalenti, tranne che per migliorare la programmazione delle bande orarie per i servizi relativi alla programmazione chiesta inizialmente. Di conseguenza, le bande orarie ricevute a seguito di un tale scambio sono operate dal vettore aereo interessato per la stagione di traffico per cui sono state assegnate e per almeno un'intera stagione di traffico⁶⁷. *(ex paragrafo 7)*

⁶³ Sarà aggiunto un considerando così formulato: *"Riconoscendo che le bande orarie possono essere scambiate, e fatta salva la legislazione fiscale, non si potrebbe considerare che il presente regolamento osti in alcun modo a che uno Stato membro imponga una tassa in caso di trasferimento o scambio di bande orarie con compensazione monetaria tra due compagnie aeree, pur rispettando pienamente il diritto dell'Unione."* LV e UK sono contrarie a tale proposta ritenendo che possa creare situazioni di doppia imposizione fiscale e distorsioni del mercato. La Commissione ritiene il considerando superfluo.

⁶⁴ DK e IT suggeriscono di includere tutte le bande orarie recentemente acquisite e non soltanto quelle acquisite dai nuovi concorrenti.

⁶⁵ DK propone di aggiungere: *"o cedute in affitto"*.

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ UK ha espresso preoccupazioni riguardo all'ultima frase del paragrafo. Ritiene il testo non necessario in quanto le bande orarie continuerebbero ad essere riconducibili alla qualità di nuovo concorrente e la frase in questione produce l'effetto indesiderato di costringere una compagnia aerea ad operare, per un periodo fino a sette mesi, una banda oraria riprogrammata. DE e FR propongono la seguente formulazione: *"Di conseguenza, le bande orarie ricevute dopo un tale scambio sono operate dai vettori aerei interessati per il periodo per cui sono state assegnate nell'ambito della stagione di traffico interessata."*

6. ⁶⁸Fatti salvi i paragrafi 3, 4 e 5, le bande orarie che non sono state assegnate conformemente all'articolo 10, paragrafo 2 o 3, possono essere trasferite ai sensi del paragrafo 1, lettera b) esclusivamente in caso di acquisizione delle attività di un'impresa, o tra una società madre e le sue imprese affiliate o tra imprese affiliate della stessa società madre. (*ex paragrafo 3*)
7. Fatti salvi i paragrafi 3, 4 e 5, le bande orarie che non sono state assegnate conformemente all'articolo 10, paragrafo 2 o 3, possono essere scambiate ai sensi del paragrafo 1, lettera c) esclusivamente per migliorare la programmazione delle bande orarie per questi servizi rispetto alla programmazione chiesta inizialmente. Di conseguenza, le bande orarie ricevute a seguito di un tale scambio sono operate dal vettore aereo interessato per la stagione di traffico per cui sono state assegnate e per almeno un'intera stagione di traffico⁶⁹. (*ex paragrafo 4*)

Articolo 14

Disposizioni relative al diritto della concorrenza

Il presente regolamento lascia impregiudicati i poteri delle autorità pubbliche di approvare o limitare il trasferimento o lo scambio di bande orarie tra vettori aerei e di stabilire come queste sono assegnate in forza del diritto nazionale in materia di concorrenza o degli articoli 101, 102 o 106 del TFUE o del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese⁷⁰.

⁶⁸ Il testo che figura in grassetto nella versione inglese è stato aggiunto per spiegare l'applicazione dei paragrafi da 3 a 7.

⁶⁹ UK ha espresso preoccupazioni riguardo all'ultima frase del paragrafo. Ritene il testo non necessario in quanto le bande orarie continuerebbero ad essere riconducibili alla qualità di nuovo concorrente e la frase in questione produce l'effetto indesiderato di costringere una compagnia aerea ad operare, per un periodo fino a sette mesi, una banda oraria riprogrammata. DE e FR propongono la seguente formulazione: "*Di conseguenza, le bande orarie ricevute dopo un tale scambio sono operate dai vettori aerei interessati per il periodo per cui sono state assegnate nell'ambito della stagione di traffico interessata.*"

⁷⁰ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.

Attuazione

Articolo 15

[...]

Articolo 16

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Quando è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011⁷¹.
3. Quando viene fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011, in combinato disposto con l'articolo 5.
4. Il comitato può altresì essere consultato dalla Commissione su qualsiasi altra questione relativa all'applicazione del presente regolamento nonché:
 - a) sui metodi per la determinazione dei parametri di coordinamento⁷²;
 - b) sui voli esentati dall'assegnazione di una banda oraria di cui all'articolo 2, punto 11;
 - c) sui giorni festivi di cui all'articolo 10, paragrafo 4 bis e all'articolo 11⁷³;
 - d) sui termini "orari che si discostano in modo significativo" di cui all'articolo 17, paragrafo 1 e all'articolo 18, paragrafo 2⁷⁴.

⁷¹ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

⁷² UK: riserva su questa lettera.

⁷³ Cfr. nota in calce n. 48 all'articolo 10, paragrafo 4 bis.

⁷⁴ FR propone di aggiungere la frase "*e una parte riconoscibile di una serie di bande orarie*".

Concordanza tra le bande orarie e i piani di volo

1. ⁷⁵Quando il vettore aereo presenta un piano di volo, quest'ultimo include il riferimento alla banda oraria assegnata. Su richiesta dello Stato membro⁷⁶ il gestore della rete respinge il piano di volo di un vettore aereo se il vettore in questione intende arrivare o partire da un aeroporto coordinato, nei periodi in cui l'aeroporto è coordinato, senza disporre per quel volo di una banda oraria assegnata dal coordinatore. Lo Stato membro può delegare tale compito al coordinatore. Si considera che gli operatori di voli di affari non dispongano di una banda oraria se dovevano operare a orari che si discostano in modo significativo dalla banda oraria assegnata e se il ritardo non è dovuto ai servizi di navigazione aerea.
 2. Lo Stato membro adotta le misure necessarie allo scambio delle informazioni tra il coordinatore, il gestore della rete, i fornitori di servizi di navigazione aerea e l'ente di gestione dell'aeroporto.
 3. [...].
- 3 bis. Ai fini del paragrafo 1, ogni vettore aereo che intende operare un volo di Stato, di emergenza o un volo umanitario fornisce immediatamente al coordinatore le informazioni necessarie per l'identificazione del suo volo.

⁷⁵ IT ha espresso una riserva su questo paragrafo.

⁷⁶ Riserva della Commissione sull'inizio della frase: *"Su richiesta dello Stato membro"*.

Applicazione

1. Il coordinatore revoca le serie di bande orarie assegnate provvisoriamente ad un vettore aereo in via di costituzione e le conferisce al pool il 15 gennaio per la successiva stagione estiva o il 15 agosto per la successiva stagione invernale, se a tale data l'impresa non detiene una licenza di esercizio o titolo equivalente oppure se l'autorità competente per il rilascio delle licenze non dichiara che una licenza di esercizio o titolo equivalente saranno verosimilmente rilasciati prima dell'inizio della stagione di traffico in questione. Le autorità competenti in materia di licenze comunicano regolarmente al coordinatore informazioni attualizzate e rispondono alle sue domande entro termini ragionevoli.⁷⁸
2. Un vettore aereo che opera sistematicamente servizi aerei a orari che si discostano in modo significativo dalla banda oraria assegnata come parte di una serie di bande orarie o utilizza le bande orarie con modalità che si discostano in modo significativo da quanto indicato al momento dell'assegnazione, perde la precedenza di cui all'articolo 10, paragrafo 2, a meno che non fornisca prove del fatto che ciò non è avvenuto intenzionalmente. Dopo un solo avvertimento, il coordinatore può decidere di revocare al vettore aereo questa serie di bande orarie per il resto della stagione di traffico e conferirle al pool dopo aver sentito il vettore aereo in questione. Se il vettore aereo chiede delle bande orarie equivalenti, il coordinatore non è obbligato ad assegnarle.

Lo Stato membro vigila affinché il coordinatore attui un sistema efficiente per assicurare l'applicazione del presente paragrafo.

⁷⁷ Verrà aggiunto un considerando sulla base del testo seguente: "*Quando devono essere applicate misure di esecuzione a compagnie aeree, gli Stati membri dovrebbero prestare particolare attenzione alle rotte aeree che collegano regioni periferiche, compresi gli Stati membri insulari, a grandi hub aeroportuali europei, dato che la decisione di revocare tali bande orarie essenziali inciderebbe sulla connettività tra lo Stato membro interessato e il resto del mondo.*" NL è contraria a questo considerando in quanto non ha attinenza con il testo e aggiunge incertezza. La Commissione ha formulato una riserva in quanto il considerando implica che i voli a destinazione delle isole debbano essere oggetto di un trattamento diverso in termini di conformità con il regolamento.

⁷⁸ La Commissione concorda sull'opportunità di una dichiarazione secondo cui i coordinatori avranno accesso alla banca dati CIRCA utilizzata dalle autorità competenti per il rilascio delle licenze di cui al regolamento n. 1008/2008. Va tuttavia rilevato che tale accesso non incide sulla responsabilità di un'autorità di rispondere a specifiche richieste ad hoc dei coordinatori.

3. Gli Stati membri assicurano che esistano e siano applicate sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in particolare nel caso di:

- situazioni di cui al paragrafo 2;
- situazioni nelle quali i vettori aerei operano senza la necessaria banda oraria per il volo interessato⁷⁹;
- situazioni nelle quali un volo unico che non fa parte di una serie è operato ingiustificatamente in un orario che si discosta notevolmente dalla banda oraria assegnata;
- restituzione delle bande orarie dopo il 31 gennaio per la stagione estiva successiva o dopo il 31 agosto per la stagione invernale successiva, o conservazione delle bande orarie non utilizzate, tenuto conto dell'eventuale ricorso al meccanismo previsto all'articolo 11;
- mancata trasmissione al coordinatore o al facilitatore degli orari le informazioni di cui agli articoli 7 e 13 o di comunicazione di informazioni false o ingannevoli;
- situazioni di cui all'articolo 13, paragrafo 2 quater;
- programmazione, nel giorno di operazione, di servizi aerei in orari che si discostano notevolmente dalle bande orarie assegnate⁸⁰.

Il coordinatore viene debitamente informato dell'esito di ciascun caso segnalato per l'applicazione di eventuali sanzioni.

⁷⁹ In una fase ulteriore sarà aggiunto un considerando inteso a chiarire che questo trattino non si applica ai voli che possono essere operati senza bande orarie (voli di Stato, voli di emergenza e voli umanitari).

⁸⁰ NL propone di sopprimere questo trattino in quanto non ha attinenza con il campo d'applicazione del regolamento e riguarda una questione che andrebbe affrontata nell'ambito dei diritti dei passeggeri.

4. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 5, se un vettore aereo non è in grado di conseguire il tasso di utilizzazione dell'80%⁸¹ di cui all'articolo 10, paragrafo 2, il coordinatore può decidere di revocare al vettore in questione la serie di bande orarie per il resto della stagione di traffico e conferirle al pool, dopo aver sentito il vettore aereo interessato.

Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 5, se dopo un tempo assegnato corrispondente al 20% del periodo di validità della serie, le bande orarie di questa serie non sono state ancora utilizzate, il coordinatore conferisce la suddetta serie di bande orarie al pool per la residua stagione di traffico, dopo aver sentito il vettore aereo in questione. Il coordinatore può decidere di revocare la serie di bande orarie prima della fine del periodo corrispondente al 20% del periodo di validità della serie se il vettore aereo non dimostra di avere l'intenzione di utilizzarle.

Articolo 19

Reclami e diritto di impugnazione

1. Fatto salvo il diritto di impugnazione previsto dalla legislazione nazionale, i reclami relativi all'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2, degli articoli 9, 10, 13 e 17 e dell'articolo 18, paragrafi 1, 2 e 4, sono presentati prima al comitato di coordinamento. Il comitato, entro un periodo di un mese successivo alla presentazione del reclamo, esamina la questione e, se possibile, presenta delle proposte al coordinatore nel tentativo di risolvere i problemi. Se una soluzione risulta impossibile, lo Stato membro responsabile può, entro un ulteriore termine di due mesi, chiedere la mediazione di un'organizzazione rappresentante dei vettori aerei o degli aeroporti o di una terza parte.
2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie, in conformità alla propria legislazione nazionale, al fine di proteggere i coordinatori per quanto riguarda eventuali richieste di risarcimento di danni in relazione alle funzioni da essi esercitate a norma del presente regolamento, salvo nei casi di negligenza grave o di dolo.

⁸¹ Commissione: riserva sulla soppressione dell'85%.

Relazioni con i paesi terzi⁸²

1. Fatti salvi gli obblighi internazionali dell'Unione e gli accordi bilaterali sui servizi aerei degli Stati membri, uno Stato membro può⁸³ adottare misure, tra cui la revoca delle bande orarie, nei confronti di un vettore aereo o di vettori aerei di un paese terzo al fine di porre rimedio al comportamento discriminatorio del paese terzo in questione quando si constata che:
 - i) non sono garantite condizioni di parità e una concorrenza leale con i vettori aerei dell'UE; o
 - ii) in materia di assegnazione e utilizzo delle bande orarie nei suoi aeroporti un paese terzo agisce in modo discriminatorio come descritto nel paragrafo 1 ter.
- 1 ter. Ai sensi del paragrafo 1, si considera che un paese terzo agisce in modo discriminatorio se:
 - a) non riserva ai vettori aerei dell'Unione un trattamento analogo a quello concesso dal presente regolamento ai vettori aerei di tale paese, o
 - b) non concede de facto ai vettori aerei dell'Unione un trattamento nazionale, o
 - c) concede ai vettori aerei di altri paesi terzi un trattamento più favorevole di quello riservato ai vettori aerei dell'Unione.

⁸² Commissione: riserva sulle modifiche sostanziali apportate dalla presidenza. La proposta della Commissione relativa a questo articolo mira unicamente a chiarire il regolamento vigente.
UK: riserva d'esame su questo articolo.

⁸³ Commissione: riserva sulle prime righe di questo paragrafo. La Commissione sostiene che gli accordi bilaterali sui servizi aerei non contengano disposizioni che possano prevalere sul presente regolamento. Gli Stati membri non dovrebbero poter agire in modo unilaterale su questo punto. Ciò metterebbe in pericolo il funzionamento di un sistema di assegnazione delle bande orarie dell'UE non discriminatorio e trasparente.

- 1 bis. Fatti salvi gli obblighi internazionali dell'Unione⁸⁴, la Commissione, in conformità alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, può raccomandare⁸⁵ che uno o più Stati membri adottino misure, tra cui la revoca delle bande orarie, nei confronti di un vettore aereo o di vettori aerei di un paese terzo al fine di porre rimedio al comportamento discriminatorio del paese terzo in questione quando si constata che non sono garantite condizioni di parità e una concorrenza leale con i vettori aerei dell'Unione.
2. Gli Stati membri segnalano alla Commissione le eventuali difficoltà gravi incontrate, de jure o de facto, dai vettori aerei dell'Unione nell'assegnazione di bande orarie in aeroporti di paesi terzi.

Disposizioni finali

Articolo 21

Relazione e cooperazione

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento del presente regolamento entro quattro anni dalla sua entrata in vigore. La relazione esamina in particolare il funzionamento degli articoli 9, 10, 10 bis, 11 e 13.
2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'applicazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la raccolta delle informazioni necessarie per la relazione di cui al paragrafo 1.

⁸⁴ La Commissione propone di sostituire "*Fatti salvi gli obblighi internazionali dell'Unione*" con "*Fatto salvo il paragrafo 1 ter*" per evitare qualsiasi eventuale incoerenza tra i due paragrafi.

⁸⁵ Commissione: riserva sul ricorso alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, per l'adozione di raccomandazioni che non hanno carattere vincolante e non possono essere adottate mediante un atto di esecuzione.

Articolo 22

Abrogazione

Il regolamento (CEE) n. 95/93 è abrogato.

I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti alla luce della tavola di concordanza che figura all'allegato II.

Articolo 23

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore l'ultima domenica di marzo o, se precedente, l'ultima domenica di ottobre, dopo un periodo di 24 mesi dalla pubblicazione del regolamento nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Il presidente

[...]

Per il Consiglio

Il presidente

[...]

Regolamento abrogato con l'elenco delle successive modifiche

Regolamento (CEE) n. 95/93 del consiglio	(GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1)
Regolamento (CE) n. 894/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 142 del 31.5.2002, pag. 3)
Regolamento (CE) n. 1554/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 221 del 04.09.03, pag. 1)
Regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 138 del 30.4.2004, pag. 50)
Regolamento (CE) n. 545/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 167 del 29.6.2009, pag. 24)

TAVOLA DI CONCORDANZA

Regolamento (CEE) n. 95/93	Presente regolamento
Articolo 1, paragrafi 1 e 2	Articolo 1, paragrafi 1 e 2
Articolo 1, paragrafo 3	—
Articolo 2, lettera a)	Articolo 2, paragrafo 1
Articolo 2, lettera b)	Articolo 2, paragrafo 2
Articolo 2, lettera c)	—
Articolo 2, lettera d)	Articolo 2, paragrafo 3
Articolo 2, lettera e)	Articolo 2, paragrafo 4
Articolo 2, lettera f), punto i)	Articolo 2, paragrafo 5
Articolo 2, lettera f), punto ii)	Articolo 2, paragrafo 6
—	Articolo 2, paragrafo 7
—	Articolo 2, paragrafo 8
—	Articolo 2, paragrafo 9
Articolo 2, lettera g)	Articolo 2, paragrafo 11
Articolo 2, lettera h)	—
Articolo 2, lettera i)	Articolo 2, paragrafo 10
Articolo 2, lettera j)	Articolo 2, paragrafo 12
Articolo 2, lettera k)	Articolo 2, paragrafo 13
Articolo 2, lettera l)	Articolo 2, paragrafo 14
Articolo 2, lettera m)	Articolo 2, paragrafo 15
—	Articolo 2, paragrafo 16
—	Articolo 2, paragrafo 17
—	Articolo 2, paragrafo 18
—	Articolo 2, paragrafo 19

—	Articolo 2, paragrafo 20
—	Articolo 2, paragrafo 21
Articolo 3, paragrafo 1	Articolo 3, paragrafo 1
Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 3, paragrafo 3	Articolo 3, paragrafo 3
Articolo 3, paragrafo 4	Articolo 3, paragrafo 4
—	Articolo 3, paragrafo 5
Articolo 3, paragrafo 5	Articolo 3, paragrafo 6
Articolo 3, paragrafo 6	Articolo 3, paragrafo 7
Articolo 3, paragrafo 7	Articolo 3, paragrafo 8
—	Articolo 3, paragrafo 9
—	Articolo 3, paragrafo 10
Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 5, paragrafo 1
—	Articolo 5, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 2, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 3, lettera a)
Articolo 4, paragrafo 2, lettera b), prima frase	Articolo 5, paragrafo 3, lettera b)
—	Articolo 5, paragrafo 3, lettera b), punto i)
—	Articolo 5, paragrafo 3, lettera b), punto ii)
Articolo 4, paragrafo 2, lettera b), seconda frase	Articolo 5, paragrafo 3, lettera c)
Articolo 4, paragrafo 2, lettera c)	Articolo 5, paragrafo 3, lettera d)
—	Articolo 5, paragrafo 3, in fine
Articolo 4, paragrafo 3	Articolo 5, paragrafo 4
Articolo 4, paragrafo 4	Articolo 5, paragrafo 5
Articolo 4, paragrafo 5	Articolo 5, paragrafo 6
Articolo 4, paragrafo 6	Articolo 5, paragrafo 7
Articolo 4, paragrafo 7	Articolo 5, paragrafo 7, e articolo 6, paragrafo 1
—	Articolo 6, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 8	Articolo 6, paragrafo 3
—	Articolo 6, paragrafo 4
Articolo 4, paragrafo 9	—
Articolo 4, paragrafo 10	Articolo 6, paragrafo 5

Articolo 5, paragrafo 1, primo comma	Articolo 8, paragrafo 1, primo comma
Articolo 5, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 8, paragrafo 1, lettera a)
—	Articolo 8, paragrafo 1, lettera b)
Articolo 5, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 8, paragrafo 1, lettera c)
Articolo 5, paragrafo 2	Articolo 8, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 3
Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 4, paragrafo 1
Articolo 6, paragrafo 2	Articolo 4, paragrafo 5
Articolo 6, paragrafo 3	Articolo 4, paragrafo 2
—	Articolo 4, paragrafo 3
Articolo 6, paragrafo 1, in fine	Articolo 4, paragrafo 4
Articolo 7	Articolo 7
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 10, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva	Articolo 10, paragrafo 2, frase introduttiva
Articolo 8, paragrafo 2, primo comma, primo e secondo trattino	Articolo 10, paragrafo 2, lettere a) e b)
Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma	—
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 9, paragrafo 3
Articolo 8, paragrafo 4	Articolo 10, paragrafo 5
Articolo 8, paragrafo 5	Articolo 9, paragrafo 8, primo comma
—	Articolo 9, paragrafo 8, secondo comma
Articolo 8, paragrafo 6	Articolo 9, paragrafo 7
Articolo 8, paragrafo 7	Articolo 9, paragrafo 9
—	Articolo 11
Articolo 8 bis	Articolo 13
Articolo 8 bis, paragrafo 1	Articolo 13, paragrafo 1
—	Articolo 13, paragrafo 2, primo comma
Articolo 8 bis, paragrafo 2	Articolo 13, paragrafo 2, secondo comma
—	Articolo 13, paragrafo 2, in fine

Articolo 8 bis, paragrafo 3	Articolo 13, paragrafo 3
Articolo 8 ter, prima frase	Articolo 10, paragrafo 7
Articolo 8 ter, seconda frase	Articolo 14
Articolo 8 ter, terza frase	—
Articolo 9	Articolo 12
Articolo 10, paragrafo 1	Articolo 9, paragrafo 1
Articolo 10, paragrafo 2	—
Articolo 10, paragrafo 3	Articolo 10, paragrafo 4
Articolo 10, paragrafo 4, lettera a), primo, secondo e terzo trattino	Articolo 10, paragrafo 5, lettera a), punti i), ii) e iii)
Articolo 10, paragrafo 4, lettere b), c) e d)	Articolo 10, paragrafo 5, lettere b), c) e d)
—	Articolo 10, paragrafo 5, in fine
Articolo 10, paragrafo 5	Articolo 10, paragrafo 7
—	Articolo 10, paragrafo 6
Articolo 10, paragrafo 6	Articolo 9, paragrafo 3
Articolo 10, paragrafo 7	Articolo 9, paragrafo 4
Articolo 10, paragrafo 8	Articolo 9, paragrafo 5
Articolo 10, paragrafo 9	Articolo 9, paragrafo 6
Articolo 10 bis	—
Articolo 11	Articolo 19
Articolo 12	Articolo 20
Articolo 13, paragrafi 1 e 2	Articolo 16, paragrafi 1 e 2
—	Articolo 16, paragrafo 3
Articolo 13, paragrafo 3	Articolo 16, paragrafo 4
Articolo 13, paragrafo 4	—
—	Articolo 15
Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 17, paragrafo 1
—	Articolo 17, paragrafo 2
Articolo 14, paragrafo 2	Articolo 18, paragrafo 1
Articolo 14, paragrafo 3	—

Articolo 14, paragrafo 4	Articolo 18, paragrafo 2
Articolo 14, paragrafo 5	Articolo 18, paragrafo 3
Articolo 14, paragrafo 6, lettere a) e b)	Articolo 18, paragrafo 4, primo e secondo comma
Articolo 14 bis	Articolo 21
—	Articolo 22
Articolo 15	Articolo 23
—	Allegato I
—	Allegato II

DICHIARAZIONE DA METTERE A VERBALE DEL CONSIGLIO

"La presidenza propone, per concedere al Regno Unito e alla Spagna più tempo per raggiungere un'intesa sulla questione di Gibilterra, di accantonare tale questione per il momento.

Per riflettere tale accantonamento nel nostro testo, la presidenza propone di escludere completamente dal testo i riferimenti a Gibilterra (nel considerando 29 e nell'articolo 1) e di sostituire le note 7 e 9 con un testo che indichi che la questione è stata in questo modo accantonata per il momento."
