



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 24 aprile 2013 (30.04)
(OR. en)**

8434/13

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0397 (COD)**

**CODEC 818
AVIATION 61
PE 164**

NOTA INFORMATIVA

del: Segretariato generale

al: Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione e che abroga la direttiva 96/67/CE del Consiglio
- Risultati della prima lettura del Parlamento europeo
(Strasburgo, 15-18 aprile 2013)

I. INTRODUZIONE

Il relatore, Artur ZASADA (PPE - PL), aveva presentato inizialmente, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione contenente 243 emendamenti alla proposta di regolamento. Nella votazione in seduta plenaria che ha avuto luogo il 12 dicembre 2012, il Parlamento aveva deciso di respingere la proposta della Commissione rinviandola alla commissione competente¹. Tuttavia, in vista della plenaria del corrente mese, la commissione per i trasporti e il turismo ha presentato altri 118 emendamenti (emendamenti 244-361) e proposto di procedere alla votazione finale.

II. DISCUSSIONE

Non ha avuto luogo alcuna discussione

¹ Cfr. nota informativa del dicembre 2012: doc. 17483/12.

III. VOTAZIONE

Nella votazione finale che ha avuto luogo il 16 aprile 2013, la plenaria ha adottato tutti e 118 gli emendamenti (emendamenti 244-361). Il testo degli emendamenti adottati e la risoluzione legislativa del Parlamento europeo figurano nell'allegato della presente nota.

Servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione europea *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 16 aprile 2013 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione e che abroga la direttiva 96/67/CE del Consiglio (COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2011)0824),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0457/2011),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere motivato inviato dalla Camera dei deputati lussemburghese, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 28 marzo 2012¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del 19 luglio 2012²,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per l'occupazione e gli affari sociali e della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (A7-0364/2012),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 181 del 21.6.2012, pag. 173.

² GU C 277 del 13.9.2012, pag. 111.

Emendamento 244

Proposta di regolamento Considerando 2

Testo della Commissione

(2) Gli aeroporti e i servizi di assistenza a terra sono essenziali al buon funzionamento del trasporto aereo e rivestono una funzione indispensabile nel sistema del trasporto aereo. I servizi di assistenza a terra riguardano tutte le attività di terra connesse con l'aviazione eseguite negli aeroporti per ogni singola compagnia aerea.

Emendamento

(2) Gli aeroporti e i servizi di assistenza a terra sono essenziali per il buon funzionamento **e la sicurezza** del trasporto aereo e rivestono una funzione indispensabile nel sistema del trasporto aereo. I servizi di assistenza a terra riguardano tutte le attività di terra connesse con l'aviazione eseguite negli aeroporti per ogni singola compagnia aerea.

Emendamento 245

Proposta di regolamento Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Alla luce del fatto che nella politica dei trasporti dell'Unione il libero accesso al mercato costituisce la norma, è opportuno che il fine ultimo perseguito sia una piena liberalizzazione del mercato dei servizi di assistenza a terra.

Emendamento 246

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(10) Per talune categorie di servizi di assistenza a terra l'accesso al mercato può essere ostacolato da vincoli di sicurezza, capacità e spazio disponibile. Occorre pertanto limitare il numero di prestatori autorizzati a fornire detti servizi di assistenza a terra.

Emendamento

(10) Per talune categorie di servizi di assistenza a terra l'accesso al mercato può essere ostacolato da vincoli di sicurezza, capacità e spazio disponibile. Occorre pertanto limitare il numero di prestatori autorizzati a fornire detti servizi di assistenza a terra. ***È necessario che la portata di tali limitazioni possa differire tra i singoli terminali presenti nello stesso aeroporto, a condizione che esse siano applicate in modo non discriminatorio,***

non comportino una distorsione della concorrenza e siano conformi al presente regolamento e a condizione che il numero minimo dei prestatori in ciascun terminale rimanga invariato.

Emendamento 247

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

(11) In alcuni casi i vincoli di sicurezza, capacità e di spazio disponibile possono essere tali da giustificare **ulteriori** limitazioni di accesso al mercato o in materia di autoassistenza, a condizione che tali limitazioni siano pertinenti, obiettive, trasparenti e non discriminatorie. In questi casi è opportuno autorizzare gli Stati membri a richiedere deroghe alle disposizioni del presente regolamento.

Emendamento

(11) In alcuni casi i vincoli di sicurezza, capacità e di spazio disponibile possono essere tali da giustificare limitazioni **temporanee** di accesso al mercato o in materia di autoassistenza, a condizione che tali limitazioni siano pertinenti, obiettive, trasparenti e non discriminatorie. In questi casi è opportuno autorizzare gli Stati membri a richiedere deroghe alle disposizioni del presente regolamento.

Emendamento 248

Proposta di regolamento Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) Ai fini di una leale concorrenza fondata su qualità ed efficienza tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, è opportuno che tutti i prestatori di tali servizi, gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza e i subappaltatori operanti presso un determinato aeroporto applichino i pertinenti contratti collettivi rappresentativi e le leggi nazionali dello Stato membro interessato.

Emendamento 249

Proposta di regolamento Considerando 14

Testo della Commissione

(14) *È opportuno consultare gli* utenti di un aeroporto in occasione della selezione dei prestatori di servizi, essendo *questi* i primi interessati alla qualità e al prezzo dei servizi.

Emendamento

(14) *Vista la necessità di prendere in considerazione le esigenze degli* utenti di un aeroporto, *è opportuno che questi siano consultati* in occasione della selezione dei prestatori di servizi, essendo i primi interessati alla qualità e al prezzo dei servizi.

Emendamento 250

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

(17) *Vi sono elementi di ambiguità riguardo* alla possibilità offerta agli Stati membri di *chiedere* l'assunzione del personale in caso di cambiamento del prestatore di servizi di assistenza a terra cui l'accesso è limitato. La discontinuità del personale può avere un effetto negativo sulla qualità dei servizi di assistenza a terra. È pertanto opportuno chiarire le norme relative all'assunzione del personale al di là dell'applicazione della direttiva 2001/23/CE sui trasferimenti di imprese permettendo agli Stati membri di assicurare adeguate condizioni di occupazione e di lavoro.

Emendamento

(17) *È necessario fornire chiarimenti in merito* alla possibilità offerta agli Stati membri di *prevedere un obbligo di* assunzione del personale in caso di cambiamento del prestatore di servizi di assistenza a terra cui l'accesso è limitato *ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2*. La discontinuità del personale può avere un effetto negativo sulla qualità dei servizi di assistenza a terra. È pertanto opportuno chiarire le norme relative all'assunzione del personale al di là dell'applicazione della direttiva 2001/23/CE sui trasferimenti di imprese permettendo agli Stati membri di assicurare adeguate condizioni di occupazione e di lavoro.

Emendamento 251

Proposta di regolamento Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(17 bis) *È necessario che la finalità ultima sia il miglioramento della qualità dei servizi di assistenza a terra, senza*

incrementare gli oneri amministrativi per le società che offrono tali servizi. È pertanto importante che alle società sia consentito di decidere in merito alle proprie pratiche commerciali generali e alle politiche in materia di risorse umane.

Emendamenti 252 e 253

Proposta di regolamento Considerando 19

Testo della Commissione

(19) Per garantire che tutti i prestatori di servizi e gli utenti di un aeroporto che effettuano l'autoassistenza posseggano una **sufficiente stabilità economica, una sicura onorabilità**, una copertura assicurativa **sufficiente, nonché un'adeguata** conoscenza delle operazioni di assistenza a terra **e dell'ambiente aeroportuale**, e al fine di stabilire condizioni di parità, si reputa opportuno subordinare l'ottenimento del riconoscimento di idoneità a requisiti minimi.

Emendamento

(19) Al fine di garantire che tutti i prestatori di servizi e gli utenti di un aeroporto che effettuano l'autoassistenza **ottemperino quanto meno ai requisiti relativi alla sicurezza e** posseggano una copertura assicurativa **e una** conoscenza **sufficienti** delle operazioni di assistenza a terra **nonché** al fine di stabilire condizioni di parità, si reputa opportuno subordinare l'ottenimento del riconoscimento di idoneità a requisiti minimi **che, tuttavia, non dovrebbero in alcun modo costituire un ostacolo all'ulteriore apertura del mercato.**

Emendamento 254

Proposta di regolamento Considerando 22

Testo della Commissione

(22) L'ente di gestione dell'aeroporto e/o un altro gestore delle infrastrutture centralizzate di tale aeroporto deve consultare regolarmente gli utenti di un aeroporto riguardo alla definizione delle infrastrutture e al livello dei corrispettivi economici.

Emendamento

(22) L'ente di gestione dell'aeroporto e/o un altro gestore delle infrastrutture centralizzate di tale aeroporto deve **avere l'obbligo di** consultare regolarmente gli utenti di un aeroporto riguardo alla definizione delle infrastrutture e al livello dei corrispettivi economici.

Emendamento 255

Proposta di regolamento Considerando 23

Testo della Commissione

(23) L'ente di gestione dell'aeroporto può esso stesso fornire servizi di assistenza a terra. Poiché al tempo stesso, con le sue decisioni, l'ente di gestione dell'aeroporto può esercitare un'influenza notevole sulla concorrenza tra i prestatori di servizi, si auspica che gli aeroporti mantengano i loro servizi a terra ***in un soggetto giuridico distinto dal soggetto giuridico che si occupa della*** gestione delle infrastrutture.

Emendamento

(23) L'ente di gestione dell'aeroporto può esso stesso fornire servizi di assistenza a terra. Poiché al tempo stesso, con le sue decisioni, l'ente di gestione dell'aeroporto può esercitare un'influenza notevole sulla concorrenza tra i prestatori di servizi, si auspica che gli aeroporti mantengano, ***per i loro servizi di assistenza a terra, una contabilità rigorosamente separata da quella relativa alla*** gestione delle infrastrutture.

Emendamento 256

Proposta di regolamento Considerando 24 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(24 bis) Se lo stesso ente di gestione di un aeroporto presta servizi di assistenza a terra oppure controlla, direttamente o indirettamente, un'impresa che li effettua, l'autorità di vigilanza indipendente dovrebbe sorvegliare il corretto coordinamento dei servizi di assistenza a terra al fine di garantire la parità di trattamento.

Emendamento 257

Proposta di regolamento Considerando 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(26 bis) Al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza in tutti gli aeroporti, i requisiti relativi alle norme minime di sicurezza per i servizi di assistenza a terra devono essere conformi ai principi in materia di sicurezza e di sistemi di

gestione previsti dalla normativa applicabile dell'Unione.

Emendamento 258

Proposta di regolamento Considerando 28

Testo della Commissione

(28) In un settore ad alta intensità di lavoro come quello dell'assistenza a terra, l'aggiornamento e la formazione continua del personale influiscono notevolmente sulla qualità del servizio. ***È pertanto opportuno fissare requisiti minimi di formazione per garantire la*** qualità delle operazioni in termini di affidabilità, resistenza e sicurezza, e creare condizioni di parità fra gli operatori.

Emendamento

(28) In un settore ad alta intensità di lavoro come quello dell'assistenza a terra, l'aggiornamento e la formazione continua del personale influiscono notevolmente sulla qualità del servizio ***e sulla sicurezza operativa. È opportuno che un organo competente dell'Unione, che agisca in collaborazione con le autorità competenti degli Stati membri, gli operatori aeroportuali e le parti sociali, fissi ambiziosi requisiti minimi per garantire la massima qualità dell'istruzione e della formazione dei dipendenti del settore dell'assistenza a terra. Tali norme vanno regolarmente aggiornate e sviluppate al fine di contribuire alla*** qualità delle operazioni in termini di affidabilità, resistenza e sicurezza e creare condizioni di parità fra gli operatori. ***Fintanto che non saranno pienamente rispettati i requisiti previsti nell'aeroporto in questione, l'accreditamento dei prestatori di servizi è sospeso, revocato o rifiutato in attesa che venga nuovamente garantito il livello di protezione adeguato. Deve essere fornita una formazione supplementare e specificamente aeroportuale, di durata***

non inferiore a cinque giorni.

Emendamento 259

Proposta di regolamento Considerando 31

Testo della Commissione

(31) È importante che gli Stati membri **conservino il potere di garantire un adeguato livello di protezione sociale al personale delle imprese che forniscono servizi di assistenza a terra.**

Emendamento

(31) È importante che gli Stati membri **garantiscono che** il personale delle imprese che forniscono servizi di assistenza a terra **possa fruire di un adeguato livello di protezione sociale nonché di condizioni di lavoro dignitose, anche in caso di subappalto e nel contesto di appalti di servizi. Qualora le autorità competenti di uno Stato membro constatino violazioni o lacune nel livello della protezione, deve essere possibile la sospensione, la revoca o il rifiuto dell'accreditamento dei prestatori di servizi in questione, in attesa che venga nuovamente garantito il livello di protezione adeguato.**

Emendamento 260

Proposta di regolamento Considerando 31 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(31 bis) Poiché le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta subiscono frequentemente discriminazioni ingiustificate nella gestione dei loro problemi e reclami e nelle soluzioni previste, il presente regolamento deve essere applicato in conformità delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo¹.

¹GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1.

Emendamento 261

Proposta di regolamento Considerando 31 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(31 ter) Sebbene i diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo siano disciplinati dal regolamento (CE) n. 1107/2006, il presente regolamento promuove una maggiore convergenza fra i prestatori di assistenza alle persone con disabilità o alle persone con mobilità ridotta, da un lato, e, dall'altro, gli addetti alla movimentazione delle apparecchiature di ausilio ai viaggiatori, compresi i dispositivi medici.

Emendamento 262

Proposta di regolamento Considerando 31 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(31 quater) In considerazione dei progressi compiuti nel settore dei diritti dei passeggeri e al fine di prevenire discriminazioni nei confronti dei passeggeri con disabilità, devono essere tenuti in considerazione gli obiettivi e le soluzioni previsti dalla direttiva 2001/85/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2001, relativa alle disposizioni speciali da applicare ai veicoli adibiti al trasporto passeggeri aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente¹.

¹GU L 42 del 13.2.2002, pag. 1.

Emendamento 263

Proposta di regolamento Considerando 32

Testo della Commissione

(32) Per garantire l'applicazione di requisiti assicurativi armonizzati ai prestatori di servizi e agli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza è necessario delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato in relazione ai requisiti assicurativi applicabili ai prestatori di servizi e agli utenti che effettuano l'autoassistenza. Al fine di garantire l'applicazione di obblighi armonizzati e debitamente aggiornati **per le norme minime di qualità sui servizi di assistenza a terra e** sui requisiti di comunicazione per i prestatori di servizi e gli utenti di un aeroporto è necessario delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato in relazione a specifiche **per le norme minime di qualità sui servizi di assistenza a terra e nel rispetto delle specifiche** riguardanti il contenuto e la divulgazione delle comunicazioni per i prestatori di servizi e gli utenti che effettuano l'autoassistenza. È particolarmente importante che la Commissione svolga le consultazioni appropriate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti, coinvolgendo altresì il comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE.

Emendamento

(32) Al fine di garantire l'applicazione di requisiti assicurativi armonizzati ai prestatori di servizi e agli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza è necessario delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato **sul funzionamento dell'Unione europea** in relazione ai requisiti assicurativi applicabili ai prestatori di servizi e agli utenti che effettuano l'autoassistenza. Al fine di garantire l'applicazione di obblighi armonizzati e debitamente aggiornati sui requisiti di comunicazione per i prestatori di servizi e gli utenti di un aeroporto è necessario delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato in relazione a specifiche riguardanti il contenuto e la divulgazione delle comunicazioni per i prestatori di servizi e gli utenti che effettuano l'autoassistenza. È particolarmente importante che la Commissione svolga le consultazioni appropriate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti, coinvolgendo altresì il comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE **della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo***. **Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.**

**GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.*

Emendamento 264

Proposta di regolamento Considerando 32 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(32 bis) Date le condizioni particolari del servizio di assistenza a terra in caso di utilizzo di sedie a rotelle o di altre attrezzature mediche e ausiliarie da parte dei passeggeri disabili o dei passeggeri a mobilità ridotta e considerato il grado di dipendenza di suddetti passeggeri dall'utilizzo delle attrezzature in questione, le polizze assicurative sottoscritte dai prestatori di servizi di assistenza a terra dovrebbero garantire il risarcimento integrale delle perdite dovute al danneggiamento o allo smarrimento delle attrezzature.

Emendamento 265

Proposta di regolamento Considerando 38 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(38 bis) Data l'importanza della sicurezza, della formazione e delle qualifiche professionali, del rispetto delle norme di qualità e, in particolare, delle prestazioni operative del personale di assistenza a terra, è necessario che gli Stati membri impongano sanzioni in caso di violazione del presente regolamento. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Emendamento 266

Proposta di regolamento Considerando 39 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(39 bis) La documentazione che le compagnie aeree forniscono ai passeggeri

dovrebbe indicare chiaramente i prestatori di servizi di assistenza a terra per la rotta aerea interessata.

Emendamento 267

Proposta di regolamento Considerando 39 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(39 ter) I prestatori di servizi di assistenza a terra hanno il dovere di istituire punti di informazione per i passeggeri che hanno smarrito il bagaglio.

Emendamento 268

Proposta di regolamento Articolo 2

Testo della Commissione

Emendamento

Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:

(a) "aeroporto", qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;

(b) "ente di gestione", l'ente cui le disposizioni legislative o regolamentari nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto;

(c) "utente di un aeroporto", qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato;

(d) "assistenza a terra", i servizi resi in un

Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:

a) "aeroporto", qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;

b) "ente di gestione", l'ente cui le disposizioni legislative o regolamentari nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto;

c) "utente di un aeroporto", qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato;

d) "assistenza a terra", i servizi resi in un

aeroporto a un utente, quali descritti nell'*allegato*;

(e) "autoassistenza a terra", situazione nella quale un utente fornisce direttamente a se stesso una o più categorie di servizi di assistenza e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione, avente per oggetto la prestazione di siffatti servizi; ai fini del presente regolamento non sono considerati terzi fra loro gli utenti:

- di cui uno detiene una partecipazione maggioritaria nell'altro; o
- la cui partecipazione in ciascuno degli altri è detenuta a titolo maggioritario da uno stesso ente;

(f) "prestatore di servizi di assistenza a terra", qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisca a terzi una o più categorie di servizi di assistenza a terra;

aeroporto a un utente, quali descritti nell'*allegato I*;

e) "autoassistenza a terra", situazione nella quale un utente fornisce direttamente a se stesso una o più categorie di servizi di assistenza e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione, avente per oggetto la prestazione di siffatti servizi; ai fini del presente regolamento non sono considerati terzi fra loro gli utenti:

- di cui uno detiene una partecipazione maggioritaria nell'altro; o
- la cui partecipazione in ciascuno degli altri è detenuta a titolo maggioritario da uno stesso ente;

– per gli integratori, l'autoassistenza è estesa ai servizi di assistenza a terra forniti a tutti gli aeromobili destinati alla loro rete di trasporti, sia l'aeromobile in questione di proprietà o in leasing e sia esso utilizzato da un vettore aereo di proprietà dell'integratore o di un terzo. Ai fini della presente sezione, l'impresa che presta servizi di assistenza a terra non deve essere un utente aeroportuale ma deve essere affiliata all'integratore e rispettare i criteri minimi di qualità;

f) "prestatore di servizi di assistenza a terra", qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisca a terzi una o più categorie di servizi di assistenza a terra;

f bis) "integratore", un'impresa che offre servizi di trasporto di merci porta a porta definiti in un contratto, garantisce il trasporto di merci e/o posta dall'origine alla destinazione finale e integra senza soluzione di continuità il trasporto, i servizi di assistenza a terra, lo smistamento delle spedizioni e i servizi di consegna;

f ter) i "contratti collettivi", se previsti dalla legislazione dello Stato membro, sono considerati rappresentativi quando il loro ambito di applicazione, dal punto di vista sostanziale, è quello dei servizi di assistenza a terra e, sotto il profilo territoriale, la loro applicabilità all'interno di uno Stato membro si estende

(g) "infrastrutture centralizzate", impianti e/o strutture specifici **di un aeroporto** che non possono, per ragioni tecniche, ambientali, di costo o di capacità, essere divisi o duplicati e la cui disponibilità è essenziale e necessaria per la prestazione dei successivi servizi di assistenza a terra;

(h) "subappalto", la stipula di un contratto da parte di un prestatore di servizi di assistenza a terra, in qualità di principale contraente, o eccezionalmente di un utente aeroportuale con un terzo definito "subappaltatore", conformemente al quale il subappaltatore è tenuto a eseguire una o più categorie (o sottocategorie) di servizi di assistenza a terra;

(i) "idoneità", un riconoscimento rilasciato dall'autorità competente a un'impresa per la fornitura di servizi di assistenza a terra secondo quanto indicato nel riconoscimento stesso;

(j) "autorità di vigilanza indipendente", l'autorità di cui all'articolo 11 della direttiva 2009/12/CE.

all'aeroporto in cui opera il prestatore di servizi di assistenza a terra;

g) "infrastrutture centralizzate", impianti e/o strutture **aeroportuali** specifici che non possono, per ragioni tecniche, ambientali, di costo o di capacità, essere divisi o duplicati e la cui disponibilità è essenziale e necessaria per la prestazione dei successivi servizi di assistenza a terra **in un aeroporto**;

h) "subappalto", la stipula di un contratto da parte di un prestatore di servizi di assistenza a terra, in qualità di principale contraente, o eccezionalmente di un utente aeroportuale con un terzo definito "subappaltatore", conformemente al quale il subappaltatore è tenuto a eseguire una o più categorie (o sottocategorie) di servizi di assistenza a terra;

h bis) "subappaltatore", un'impresa che ha ottenuto il riconoscimento di idoneità in conformità degli articoli 16 e 17;

i) "idoneità", un riconoscimento rilasciato dall'autorità competente a un'impresa per la fornitura di servizi di assistenza a terra secondo quanto indicato nel riconoscimento stesso;

j) "autorità di vigilanza indipendente", l'autorità di cui all'articolo 11 della direttiva 2009/12/CE.

Emendamento 269

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Ciascun aeroporto **contemplato** provvede a istituire un comitato composto da rappresentanti degli utenti o delle organizzazioni rappresentative di tali utenti ("comitato degli utenti").

Emendamento

1. ***Su richiesta degli utenti dell'aeroporto, ciascun aeroporto che almeno negli ultimi tre anni abbia registrato un volume di traffico annuale non inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci*** provvede a istituire un comitato composto da rappresentanti degli utenti o delle organizzazioni rappresentative di tali utenti

("comitato degli utenti") nonché da rappresentanti dell'aeroporto e del personale. Il coinvolgimento delle parti sociali in tale rete di utenti è obbligatorio.

Emendamento 270

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

6 bis. Ove il presente regolamento disponga che il comitato degli utenti debba essere consultato, l'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, l'autorità di gara, ne informa il comitato degli utenti e gli trasmette le decisioni proposte nonché tutte le informazioni necessarie al più tardi sei settimane prima dell'adozione della decisione finale. In caso di disaccordo tra l'ente di gestione dell'aeroporto e il comitato degli utenti o, se del caso, l'autorità di gara e fatto salvo l'articolo 41 del presente regolamento, l'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, l'autorità di gara fornisce una motivazione della sua decisione finale tenendo conto dei pareri espressi dal comitato degli utenti.

Emendamento 271

Proposta di regolamento Articolo 6

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 6
Assistenza ai terzi

Articolo 6
Assistenza ai terzi

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra hanno libero accesso al mercato per l'assistenza ai terzi in tutti gli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale **non inferiore** a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci.

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra **che sono stabiliti nell'Unione o in uno degli Stati membri dell'Associazione europea di libero scambio** hanno libero accesso al mercato per l'assistenza ai terzi in tutti gli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale **superiore** a due milioni di movimenti passeggeri o 50 000

2. Per gli aeroporti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire le seguenti categorie di servizi:

- (a) assistenza bagagli;
- (b) assistenza operazioni in pista;
- (c) assistenza carburante e olio;
- (d) assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta, in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aereo.

Tuttavia, per ciascuna categoria di servizi, gli Stati membri non possono limitare questo numero a meno di due prestatori o, **per gli** aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale **non inferiore a 5 milioni** di movimenti passeggeri o **100 000 tonnellate** di merci, a meno di tre prestatori.

3. Negli aeroporti in cui il numero di prestatori è limitato a due o più prestatori, conformemente al paragrafo 2 del presente articolo, o all'articolo 14, paragrafo 1, lettere a) e c), almeno un prestatore autorizzato non può essere controllato direttamente o indirettamente:

- (a) né dall'ente di gestione dell'aeroporto,
- (b) né da un utente che abbia trasportato più del 25% dei passeggeri o delle merci registrati nell'aeroporto durante l'anno precedente a quello in cui viene effettuata la selezione dei prestatori,
- (c) né da un ente che controlla o che è controllato direttamente o indirettamente

tonnellate di merci.

2. Per gli aeroporti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire le seguenti categorie di servizi:

- a) assistenza bagagli;
- b) assistenza operazioni in pista;
- c) assistenza carburante e olio;
- d) assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta, in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aereo.

Tuttavia, per ciascuna categoria di servizi, gli Stati membri non possono limitare questo numero a meno di due prestatori o, **nel caso degli** aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale **superiore a 15 milioni** di movimenti passeggeri o **200 000 tonnellate** di merci, a meno di tre prestatori.

2 bis. Il grado delle limitazioni di cui al paragrafo 2 può differire tra i singoli terminali presenti nello stesso aeroporto a condizione che esse siano applicate in modo non discriminatorio, non comportino una distorsione della concorrenza e siano conformi alle disposizioni del presente regolamento e a condizione che il numero dei prestatori in ciascun terminale rimanga immutato.

3. Negli aeroporti in cui il numero di prestatori è limitato a due o più prestatori, conformemente al paragrafo 2 del presente articolo, o all'articolo 14, paragrafo 1, lettere a) e c), almeno un prestatore autorizzato non può essere controllato direttamente o indirettamente:

- a) né dall'ente di gestione dell'aeroporto,
- b) né da un utente che abbia trasportato più del 25% dei passeggeri o delle merci registrati nell'aeroporto durante l'anno precedente a quello in cui viene effettuata la selezione dei prestatori,
- c) né da un ente che controlla o che è controllato direttamente o indirettamente

da tale ente di gestione di cui alla lettera a) o da tale utente di cui alla lettera b).

Si ha controllo in presenza di diritti, contratti o altri mezzi che conferiscono, da soli o congiuntamente, e tenuto conto delle circostanze di fatto o di diritto, la possibilità di esercitare un'influenza determinante sull'attività di un prestatore, secondo quanto interpretato dalla Corte di giustizia dell'Unione europea.

4. Qualora, a norma del paragrafo 2, limitino il numero di prestatori autorizzati, gli Stati membri non **possono impedire** che un utente di un aeroporto, indipendentemente dalle parti dell'aeroporto assegnategli, usufruisca, per ciascuna categoria di servizi di assistenza a terra soggetta a limitazione, di un'effettiva scelta, alle condizioni di cui ai paragrafi 2 e 3, tra almeno:

- due prestatori di servizi di assistenza a terra o
- tre prestatori di servizi di assistenza a terra per gli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale non inferiore a **5 milioni** di movimenti passeggeri o **100 000 tonnellate** di merci.

5. Qualora un aeroporto raggiunga una delle soglie di traffico merci indicate nel presente articolo senza tuttavia raggiungere la corrispondente soglia di traffico di movimenti passeggeri, il presente **regolamento** non si applica alle categorie di servizi di assistenza a terra riservate esclusivamente ai passeggeri.

da tale ente di gestione di cui alla lettera a) o da tale utente di cui alla lettera b).

Si ha controllo in presenza di diritti, contratti o altri mezzi che conferiscono, da soli o congiuntamente, e tenuto conto delle circostanze di fatto o di diritto, la possibilità di esercitare un'influenza determinante sull'attività di un prestatore, secondo quanto interpretato dalla Corte di giustizia dell'Unione europea.

4. Qualora, a norma del paragrafo 2, limitino il numero di prestatori autorizzati, gli Stati membri non **impediscono** che un utente di un aeroporto, indipendentemente dalle parti dell'aeroporto assegnategli, usufruisca, per ciascuna categoria di servizi di assistenza a terra soggetta a limitazione, di un'effettiva scelta, alle condizioni di cui ai paragrafi 2 e 3, tra almeno:

- due prestatori di servizi di assistenza a terra o
- tre prestatori di servizi di assistenza a terra per gli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale non inferiore a **15 milioni** di movimenti passeggeri o **200 000 tonnellate** di merci.

5. Qualora un aeroporto raggiunga una delle soglie di traffico merci indicate nel presente articolo senza tuttavia raggiungere la corrispondente soglia di traffico di movimenti passeggeri, il presente **articolo** non si applica alle categorie di servizi di assistenza a terra riservate esclusivamente ai passeggeri **o alle infrastrutture utilizzate esclusivamente per l'assistenza passeggeri**.

Qualora un aeroporto raggiunga una delle soglie di traffico passeggeri indicate nel presente articolo senza tuttavia raggiungere la corrispondente soglia di traffico di movimenti merci, il presente articolo non si applica alle categorie di servizi di assistenza a terra riservate esclusivamente alle merci o alle infrastrutture riservate esclusivamente all'assistenza merci.

6. Nel caso in cui il volume di traffico annuale scenda al di sotto della soglia di 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci dopo essersi attestato per tre anni consecutivi a un livello pari o superiore a tale soglia, tutti gli aeroporti mantengono il proprio mercato aperto ai prestatori di servizi ai terzi per almeno i primi tre anni successivi all'anno in cui hanno registrato un calo rispetto alla soglia in questione.

7. Nel caso in cui il volume di traffico annuale scenda al di sotto della soglia di **5 milioni** di movimenti passeggeri o **100 000 tonnellate** di merci dopo essersi attestato per tre anni consecutivi a un livello pari o superiore a tale soglia, tutti gli aeroporti mantengono il proprio mercato aperto ai prestatori di servizi ai terzi per almeno i primi tre anni successivi all'anno in cui hanno registrato un calo rispetto alla soglia in questione.

6. Nel caso in cui il volume di traffico annuale scenda al di sotto della soglia di *due* milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci dopo essersi attestato per tre anni consecutivi a un livello pari o superiore a tale soglia, tutti gli aeroporti mantengono il proprio mercato aperto ai prestatori di servizi ai terzi per almeno i primi tre anni successivi all'anno in cui hanno registrato un calo rispetto alla soglia in questione.

7. Nel caso in cui il volume di traffico annuale scenda al di sotto della soglia di **15 milioni** di movimenti passeggeri o **200 000 tonnellate** di merci dopo essersi attestato per tre anni consecutivi a un livello pari o superiore a tale soglia, tutti gli aeroporti mantengono il proprio mercato aperto ai prestatori di servizi ai terzi per almeno i primi tre anni successivi all'anno in cui hanno registrato un calo rispetto alla soglia in questione.

Emendamento 272

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Nei casi in cui il loro numero sia limitato secondo quanto prescritto dall'articolo 6 o dall'articolo 14, i prestatori autorizzati a fornire servizi di assistenza a terra in un aeroporto sono selezionati mediante una procedura di selezione trasparente, aperta e non discriminatoria.

Emendamento

1. Nei casi in cui il loro numero sia limitato secondo quanto prescritto dall'articolo 6 o dall'articolo 14, i prestatori autorizzati a fornire servizi di assistenza a terra in un aeroporto sono selezionati mediante una procedura di selezione trasparente, aperta e non discriminatoria. ***L'autorità di gara ha il potere di esigere che i prestatori di servizi di assistenza a terra siano tenuti ad offrire una o più categorie integrate di servizi di assistenza a terra di cui all'articolo 6, paragrafo 2. L'ente di gestione è autorizzato a presentare all'autorità di gara la relativa domanda.***

Emendamento 273

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

(b) in tutti gli altri casi, un'autorità competente indipendente dall'ente di gestione dell'aeroporto.

Emendamento

b) in tutti gli altri casi, un'autorità competente indipendente dall'ente di gestione dell'aeroporto ***e che non ha legami commerciali diretti o indiretti con le attività dell'aeroporto.***

Emendamento 274

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Durante le fasi della procedura di selezione, il comitato degli utenti non ***ha*** accesso alle candidature. ***Se non è*** l'autorità di gara, ***l'ente di gestione dell'aeroporto non ha accesso alle*** domande dei candidati ***in nessuna fase della procedura di selezione.***

Emendamento

3. Durante le fasi della procedura di selezione, il comitato degli utenti ***e l'ente di gestione dell'aeroporto, se non è l'autorità di gara, non hanno*** accesso alle candidature. L'autorità di gara ***mette a disposizione una sintesi delle*** domande dei candidati ***e garantisce che non vi siano contenute informazioni riservate, su richiesta del comitato degli utenti o dell'ente di gestione dell'aeroporto, se non è l'autorità di gara.***

Emendamento 275

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Dopo avere informato la Commissione, lo Stato membro interessato può prevedere, fra le specifiche tecniche cui devono conformarsi i prestatori, l'obbligo di servizio pubblico per gli aeroporti che servono le regioni periferiche o regioni in via di sviluppo facenti parte del suo territorio, in cui i fornitori non intendono fornire servizi di assistenza a terra senza

Emendamento

4. Dopo avere informato la Commissione, ***e fatte salve le norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,*** lo Stato membro interessato può prevedere, fra le specifiche tecniche cui devono conformarsi i prestatori, l'obbligo di servizio pubblico per gli aeroporti che servono le regioni periferiche o regioni in via di sviluppo facenti parte del suo territorio, in cui i

finanziamento pubblico (per esempio, diritti esclusivi o pagamenti a titolo compensativo) ma che hanno un'importanza capitale per lo Stato membro in questione in termini di accessibilità.

Tale disposizione non pregiudica le norme relative agli aiuti di Stato dell'UE.

fornitori non intendono fornire servizi di assistenza a terra senza finanziamento pubblico (per esempio, diritti esclusivi o pagamenti a titolo compensativo) ma che hanno un'importanza capitale per lo Stato membro in questione in termini di accessibilità.

Emendamento 276

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. L'invito a partecipare alla gara d'appalto è indetto e pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Emendamento

5. L'invito a partecipare alla gara d'appalto è indetto e pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. ***La Gazzetta ufficiale dell'Unione europea crea un'apposita rubrica per la procedura di gara per i servizi di assistenza a terra.***

Emendamento 277

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

6 bis. Se con un bando di gara non si ottiene una risposta dal necessario numero di prestatori di servizi previsto all'articolo 6, paragrafo 2, l'autorità competente pubblica un nuovo bando di gara entro 48 mesi dalla scadenza del precedente.

Emendamento 278

Proposta di regolamento Articolo 8

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 8

Articolo 8

Procedura di qualificazione

Procedura di qualificazione

1. Nella procedura di qualificazione l'autorità di gara verifica se i candidati

1. Nella procedura di qualificazione l'autorità di gara verifica se i candidati

soddisfano una serie di criteri minimi.
L'autorità di gara stabilisce i criteri minimi previa consultazione del comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.

2. I criteri minimi sono i seguenti:

(a) il candidato è in possesso di un valido riconoscimento di idoneità conformemente al capo IV Procedure relative al riconoscimento di idoneità;

(b) il candidato dimostra la sua capacità e il suo impegno per iscritto ad applicare le pertinenti disposizioni e regole, fra cui le leggi sul lavoro vigenti, ***i contratti collettivi applicabili***, le norme di comportamento da assumere negli aeroporti e i requisiti di qualità per gli aeroporti.

3. L'autorità di gara stila una rosa dei candidati che soddisfano i criteri previsti dalla procedura di qualificazione.

soddisfano una serie di criteri minimi.
L'autorità di gara stabilisce i criteri minimi previa consultazione del comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.

2. I criteri minimi sono i seguenti:

(a) il candidato è in possesso di un valido riconoscimento di idoneità conformemente al capo IV Procedure relative al riconoscimento di idoneità;

(b) il candidato dimostra la sua capacità e il suo impegno per iscritto ad applicare le pertinenti disposizioni e regole, fra cui le leggi sul lavoro vigenti, le norme di comportamento da assumere negli aeroporti e i requisiti di qualità per gli aeroporti. ***Il candidato e i subappaltatori si impegnano altresì ad applicare i rispettivi contratti collettivi rappresentativi.***

3. L'autorità di gara stila una rosa dei candidati che soddisfano i criteri previsti dalla procedura di qualificazione.

Emendamento 279

Proposta di regolamento

Articolo 9

Testo della Commissione

Articolo 9

Procedura di aggiudicazione

1. Nella procedura di aggiudicazione, l'autorità di gara seleziona un prestatore presente nella rosa dei candidati e gli concede l'autorizzazione, previa consultazione del comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.

Emendamento

Articolo 9

Procedura di aggiudicazione

1. L'ente di gestione dell'aeroporto elabora i documenti di gara come base della procedura di aggiudicazione, indicando chiaramente le norme minime di qualità stabilite a livello di aeroporto, il programma di volo rappresentativo e le previsioni del traffico per il periodo per il quale è indetta la gara.

Nella procedura di aggiudicazione, l'autorità di gara seleziona un prestatore presente nella rosa dei candidati e gli concede l'autorizzazione, previa consultazione del comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.

2. Per il rilascio dell'autorizzazione, il prestatore viene selezionato confrontando le candidature pervenute a fronte di una serie di criteri di aggiudicazione. I criteri di aggiudicazione sono pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. L'autorità di gara stabilisce i criteri di aggiudicazione **previa consultazione del** comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.

3. I criteri di aggiudicazione sono i seguenti:

(a) coerenza e plausibilità del piano aziendale, valutato sulla base del modello del calcolo dei costi;

(b) livello della qualità delle operazioni valutato sulla base di un programma di volo rappresentativo, valutando eventualmente anche l'impiego efficiente del personale e delle attrezzature, l'ultima accettazione dei bagagli e delle merci, i tempi di consegna dei bagagli e delle merci e i tempi massimi di avvicendamento.

(c) adeguatezza delle risorse materiali in termini di disponibilità e **compatibilità ambientale** delle attrezzature;

(d) adeguatezza delle risorse umane in termini di esperienza dei lavoratori e **adeguatezza dei** programmi di formazione/qualificazione;

(e) qualità delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione;

(f) qualità della pianificazione

2. Per il rilascio dell'autorizzazione, il prestatore viene selezionato confrontando le candidature pervenute a fronte di una serie di criteri di aggiudicazione. I criteri di aggiudicazione sono pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. L'autorità di gara stabilisce i criteri di aggiudicazione **d'intesa con il** comitato degli utenti e l'ente di gestione dell'aeroporto, se quest'ultimo non è l'autorità di gara.

2 bis. I richiedenti presentano un elenco dettagliato di tutte le specifiche mansioni che sono o possono essere soggette a subappalto e che non sono legate all'attività principale.

3. I criteri di aggiudicazione sono i seguenti:

(a) coerenza e plausibilità del piano aziendale, valutato **per i primi tre anni** sulla base del modello del calcolo dei costi;

(b) livello della qualità delle operazioni valutato sulla base di un programma di volo rappresentativo, valutando eventualmente anche l'impiego efficiente del personale e delle attrezzature, l'ultima accettazione dei bagagli e delle merci, i tempi di consegna dei bagagli e delle merci e i tempi massimi di avvicendamento.

(c) adeguatezza delle risorse materiali in termini di disponibilità, **conformità ai pertinenti requisiti ambientali e idoneità funzionale** delle attrezzature;

(d) adeguatezza delle risorse umane in termini di esperienza dei lavoratori, programmi di formazione/qualificazione e **condizioni dignitose in materia di rapporto occupazionale e di lavoro, anche in caso di trasferimento del personale a norma dell'articolo 12 del presente regolamento, nonché l'impegno di applicare i rispettivi contratti collettivi rappresentativi;**

(e) qualità delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione;

(f) qualità della pianificazione

organizzativa;

(g) prestazioni ambientali.

4. La ponderazione relativa dei criteri di aggiudicazione è indicata nel bando di gara e nell'apposita documentazione. A ciascun criterio di aggiudicazione si applica una serie di punti con un adeguato scarto massimo. Per alcuni criteri di aggiudicazione specifici, l'autorità di gara può stabilire un numero minimo di punti che il candidato idoneo deve ottenere. Il numero minimo di punti stabilito deve essere non discriminatorio e deve essere chiaramente indicato nel bando di gara e nell'apposita documentazione. L'autorità di gara non può eliminare uno dei criteri di aggiudicazione, aggiungere altri o suddividere quelli inizialmente indicati nel bando di gara.

5. L'autorizzazione a fornire servizi di assistenza a terra nel rispettivo aeroporto viene rilasciata al candidato che ottiene il maggior numero di punti e il numero minimo di punti necessari per taluni criteri di aggiudicazione.

6. Gli utenti che presentano la propria candidatura per fornire servizi di assistenza ai terzi o che effettuano l'autoassistenza non sono consultati nella procedura di aggiudicazione.

7. L'autorità di gara provvede affinché la decisione di aggiudicazione e le motivazioni della stessa siano rese pubbliche.

organizzativa;

(g) superamento positivo di un controllo della sicurezza riconosciuto per assicurare l'adeguato rispetto dei requisiti in materia di sicurezza e incolumità.

4. La ponderazione relativa dei criteri di aggiudicazione è indicata nel bando di gara e nell'apposita documentazione. A ciascun criterio di aggiudicazione si applica una serie di punti con un adeguato scarto massimo. Per alcuni criteri di aggiudicazione specifici, l'autorità di gara può stabilire un numero minimo di punti che il candidato idoneo deve ottenere. Il numero minimo di punti stabilito deve essere non discriminatorio e deve essere chiaramente indicato nel bando di gara e nell'apposita documentazione. L'autorità di gara non può eliminare uno dei criteri di aggiudicazione, aggiungere altri o suddividere quelli inizialmente indicati nel bando di gara.

5. L'autorizzazione a fornire servizi di assistenza a terra nel rispettivo aeroporto viene rilasciata al candidato che ottiene il maggior numero di punti e il numero minimo di punti necessari per taluni criteri di aggiudicazione.

6. Gli utenti che presentano la propria candidatura per fornire servizi di assistenza ai terzi o che effettuano l'autoassistenza non sono consultati nella procedura di aggiudicazione.

7. L'autorità di gara provvede affinché la decisione di aggiudicazione e le motivazioni della stessa siano rese pubbliche.

Emendamento 280

**Proposta di regolamento
Articolo 10 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

2. Un prestatore di servizi di assistenza a terra inizia le sue attività entro un mese dalla data di inizio indicata nel bando di

Emendamento

2. Un prestatore di servizi di assistenza a terra inizia le sue attività entro un mese dalla data di inizio indicata nel bando di

gara. L'autorità di gara può, in casi debitamente giustificati, su richiesta del prestatore di servizi di assistenza a terra e previa consultazione del comitato degli utenti, prorogare tale periodo fino a un massimo di *sei* mesi. ***Alla scadenza di tale termine***, l'autorizzazione cessa di essere valida.

gara. L'autorità di gara può, in casi debitamente giustificati, su richiesta del prestatore di servizi di assistenza a terra e previa consultazione del comitato degli utenti, prorogare tale periodo fino a un massimo di *cinque* mesi. ***Se, dopo sei mesi dalla data di inizio indicata nel bando di gara, il prestatore non ha avviato le sue attività e non può dimostrare tale volontà, l'autorità di gara può decidere che l'autorizzazione cessa di essere valida. In tal caso gli Stati membri possono imporre sanzioni pecuniarie al prestatore di servizi di assistenza a terra e concedere l'autorizzazione al prestatore classificato al secondo posto in termini di punti a norma dell'articolo 9, paragrafo 5.***

Emendamento 281

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Quando cessa la sua attività prima della fine del periodo per il quale è stato autorizzato, il prestatore è sostituito sulla base della procedura di selezione di cui agli articoli 7, 8, 9 e al presente articolo. Il prestatore che cessa la sua attività comunica all'autorità di gara pertinente la sua intenzione in tal senso ***con un preavviso sufficiente e*** almeno sei mesi prima di lasciare l'aeroporto. Il prestatore è passibile di sanzioni pecuniarie se non informa l'autorità di gara con ***sufficiente*** anticipo, a meno che il prestatore possa invocare circostanze di forza maggiore.

Emendamento

4. Quando cessa la sua attività prima della fine del periodo per il quale è stato autorizzato, il prestatore è sostituito sulla base della procedura di selezione di cui agli articoli 7, 8, 9 e al presente articolo. Il prestatore che cessa la sua attività comunica all'autorità di gara pertinente la sua intenzione in tal senso almeno sei mesi prima di lasciare l'aeroporto. Il prestatore è passibile di sanzioni pecuniarie se non informa l'autorità di gara con ***almeno sei mesi di*** anticipo, a meno che il prestatore possa invocare circostanze di forza maggiore.

Emendamento 282

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 1 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(b bis) se l'impresa soddisfa i criteri di cui al capo IV concernente le procedure

Emendamento 283

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Qualora un ente di gestione dell'aeroporto che fornisce i servizi ai sensi del paragrafo 1 non soddisfi più le condizioni di cui al paragrafo 1, il prestatore può continuare a fornire i servizi in questione per un periodo di **cinque** anni senza essere soggetto alla procedura di selezione di cui agli articoli 7-10. Allo scadere dei **cinque** anni, il prestatore informa l'autorità di gara competente con sufficiente anticipo e in ogni caso almeno sei mesi prima *dalla* scadenza del periodo di **cinque** anni. Il prestatore è passibile di sanzioni pecuniarie se non informa l'autorità di gara con sufficiente anticipo, a meno che il prestatore possa invocare circostanze di forza maggiore. Se il prestatore cessa la sua attività prima dello scadere dei **cinque** anni, si applica l'articolo 10, paragrafi 4 e 5.

Emendamento

2. Qualora un ente di gestione dell'aeroporto che fornisce i servizi ai sensi del paragrafo 1 non soddisfi più le condizioni di cui al paragrafo 1, il prestatore può continuare a fornire i servizi in questione per un periodo di **tre** anni senza essere soggetto alla procedura di selezione di cui agli articoli 7-10. Allo scadere dei **tre** anni, il prestatore informa l'autorità di gara competente con sufficiente anticipo e in ogni caso almeno sei mesi prima *della* scadenza del periodo di **tre** anni. Il prestatore è passibile di sanzioni pecuniarie se non informa l'autorità di gara con sufficiente anticipo, a meno che il prestatore possa invocare circostanze di forza maggiore. Se il prestatore cessa la sua attività prima dello scadere dei **tre** anni, si applica l'articolo 10, paragrafi 4 e 5.

Emendamento 284

Proposta di regolamento Articolo 12 – titolo

Testo della Commissione

Mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento del personale *per servizi soggetti a restrizioni di accesso al mercato*

Emendamento

Mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento del personale

Emendamento 285

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il presente articolo si applica **esclusivamente** ai servizi di assistenza a terra per i quali lo Stato membro interessato ha limitato il numero di prestatori, ai sensi degli articoli 6 e 14.

Emendamento

1. Il presente articolo si applica ai servizi di assistenza a terra per i quali lo Stato membro interessato ha limitato il numero di prestatori, ai sensi degli articoli 6 e 14. ***Gli Stati membri valutano dettagliatamente, alla luce del presente regolamento, se una restrizione della concorrenza sia indicata per altri settori.***

Emendamento 286

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Qualora, a seguito della procedura di selezione di cui agli articoli 7-10, un prestatore di servizi di assistenza a terra di cui al precedente paragrafo 1 perda la sua autorizzazione a fornire tali servizi, gli Stati membri **possono esigere** che il prestatore o i prestatori sostitutivi concedano ai lavoratori precedentemente assunti allo scopo di svolgere tali servizi i diritti che spetterebbero loro in caso di trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE del Consiglio.

Emendamento

2. Qualora, a seguito della procedura di selezione di cui agli articoli 7-10, un prestatore di servizi di assistenza a terra di cui al precedente paragrafo 1 perda la sua autorizzazione a fornire tali servizi, ***ovvero qualora un prestatore di servizi di assistenza a terra cessi di prestare tali servizi a un utente aeroportuale, o qualora un utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza decida di non effettuarla più***, gli Stati membri ***esigono*** che il prestatore o i prestatori sostitutivi, ***ovvero gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza subentranti nella fornitura di tali servizi***, concedano ai lavoratori precedentemente assunti allo scopo di svolgere tali servizi i diritti che spetterebbero loro in caso di trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE del Consiglio. ***La seconda frase dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/23/CE non si applica nei casi di cui alla prima frase del presente paragrafo. Non è ammesso il licenziamento per motivi economici, tecnici o d'organizzazione.***

Emendamento 287

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. I diritti di cui al paragrafo 2 includono l'applicazione di contratti collettivi di validità generale.

Emendamento 288

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Gli Stati membri limitano l'obbligo di cui al paragrafo 2 ai dipendenti del precedente prestatore addetti alla fornitura di servizi per i quali il **prestatore precedente** ha perso l'autorizzazione, e che accettano spontaneamente di essere assunti dal nuovo prestatore.

3. Gli Stati membri limitano l'obbligo di cui al paragrafo 2 ai dipendenti del precedente prestatore **o utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza** addetti alla fornitura di servizi **di assistenza a terra che il precedente prestatore o utente aeroportuale cessa di fornire o** per i quali il **medesimo** ha perso l'autorizzazione, e che accettano spontaneamente di essere assunti dal(i) nuovo(i) prestatore(i) **o utente(i) aeroportuale(i) che effettua(no) l'autoassistenza. I costi di un eventuale piano sociale per i dipendenti in uscita sono a carico delle compagnie aeree in proporzione alla loro quota di traffico per cui forniva assistenza il prestatore precedente.**

Emendamento 289

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. Gli Stati membri limitano quanto prescritto al paragrafo 2 proporzionalmente al volume di attività di fatto trasferito all'altro prestatore.

soppresso

Emendamento 290

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Qualora uno Stato membro imponga un requisito di cui al paragrafo 2, i documenti di gara richiesti per la procedura di selezione di cui agli articoli 7-10 contengono un elenco dei lavoratori interessati e i dettagli pertinenti sui loro diritti contrattuali, nonché le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi in questione.

Emendamento

5. I documenti di gara richiesti per la procedura di selezione di cui agli articoli 7-10 contengono un elenco dei lavoratori interessati e i dettagli pertinenti sui loro diritti contrattuali, nonché le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi in questione. *I rappresentanti del personale e dei sindacati hanno accesso a tali elenchi.*****

Emendamento 291

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. Quando un prestatore di servizi di assistenza a terra cessa la prestazione nei confronti di un utente aeroportuale di tali servizi che rappresentano una parte importante delle attività di assistenza a terra del prestatore in questione nei casi non previsti dal paragrafo 2, o quando un utente aeroportuale che effettua servizi di autoassistenza decide di cessare tale attività, gli Stati membri possono esigere che i prestatori di servizi di assistenza a terra o dall'utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza sostitutivi concedano al personale precedentemente assunto allo scopo di prestare tali servizi, i diritti che spetterebbero loro in caso di trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE del Consiglio.

Emendamento

soppresso

Emendamento 292

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Emendamento

7. Gli Stati membri limitano l'obbligo di cui al paragrafo 6 ai dipendenti del precedente prestatore addetti alla fornitura di servizi di assistenza a terra che il precedente prestatore decide di cessare e che accettano spontaneamente di essere assunti dal nuovo prestatore(i) o dal nuovo utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza.

soppresso

Emendamento 293

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 8

Testo della Commissione

Emendamento

8. Gli Stati membri limitano l'obbligo di cui al paragrafo 6 ai dipendenti dell'utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza addetti alla fornitura di servizi di assistenza a terra che l'utente aeroportuale in questione decide di cessare e che accettano spontaneamente di essere assunti dal nuovo prestatore(i) o utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza.

soppresso

Emendamento 294

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 9

Testo della Commissione

Emendamento

9. Gli Stati membri limitano quanto prescritto al paragrafo 6 proporzionalmente al volume di attività di fatto trasferito all'altro prestatore o utente aeroportuale che effettua l'autoassistenza.

soppresso

Emendamento 295

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

10 bis. Gli Stati membri garantiscono che il dumping salariale sia evitato, non solo per quanto concerne i dipendenti a tempo indeterminato del settore dei servizi di assistenza a terra, ma anche in caso di trasferimento del personale, al fine di garantire norme sociali adeguate e di migliorare la qualità dei servizi di assistenza a terra.

Emendamento 296

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 10 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

10 ter. Le autorità competenti degli Stati membri assicurano una protezione sociale adeguata per il personale assunto per la fornitura di tali servizi.

Emendamento 297

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 10 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

10 quater. Per ammortizzare gli effetti negativi della liberalizzazione nel settore dell'assistenza a terra, le autorità di gestione dell'aeroporto definiscono e applicano norme minime vincolanti di qualità del servizio, al fine di garantire la sicurezza, l'affidabilità e l'efficienza delle operazioni.

Emendamento 298

Proposta di regolamento

Articolo 13 – comma 3 – lettera a

Testo della Commissione

a) che detti aeroporti siano situati su isole in una medesima regione geografica;

Emendamento

a) che detti aeroporti siano situati su isole **o in luoghi remoti sulla terraferma** in una medesima regione geografica;

Emendamento 299

Proposta di regolamento

Articolo 13 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Nel caso di aeroporti situati su isole, qualora le imprese o le compagnie aeree non abbiano un interesse economico a prestare i servizi di cui all'articolo 6, paragrafo 2, gli enti di gestione dell'aeroporto possono assumere essi stessi la responsabilità della prestazione dei servizi essenziali per garantire il buon funzionamento dell'infrastruttura aeroportuale.

Emendamento 360

Proposta di regolamento

Articolo 14

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 14

Articolo 14

Deroghe

Deroghe

1. Laddove in un aeroporto, **per** vincoli **specifici** di spazio o di capacità disponibile, **specialmente in funzione della congestione e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, risulti** impossibile un'apertura del mercato e/o l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dal presente regolamento, lo Stato membro di cui trattasi può decidere:

(a) di limitare a non meno di due il numero

1. Laddove in un aeroporto **gravino** vincoli di spazio o di capacità disponibile **tali da rendere** impossibile un'apertura del mercato e/o l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dal presente regolamento, lo Stato membro di cui trattasi può decidere:

(a) di limitare a non meno di due il numero

di prestatori per una o più categorie di servizi di assistenza non elencata all'articolo 6, paragrafo 2 in tutto l'aeroporto o in una parte di esso; in questo caso si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 3;

(b) di riservare a un solo prestatore una o più categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2 per gli aeroporti il cui traffico annuale non è inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci;

(c) di limitare a uno o due prestatori una o più categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2, per gli aeroporti il cui traffico annuale **non è inferiore** a **5 milioni** di movimenti passeggeri o **100 000** tonnellate di merci; in questo caso si applicano le disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3;

(d) di riservare l'effettuazione dell'autoassistenza di cui al precedente articolo 5 a un numero limitato di utenti, a condizione che questi utenti siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

2. Qualsiasi deroga a norma del paragrafo 1 deve:

(a) specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga e i vincoli specifici di spazio o di capacità disponibili che la giustificano;

(b) essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare questi vincoli.

3. La deroga non deve:

(a) dar luogo a distorsioni della concorrenza tra i prestatori di servizi e/o gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza;

(b) essere più ampia del necessario.

4. Gli Stati membri notificano alla Commissione, almeno sei mesi prima della loro entrata in vigore, le deroghe che intendono concedere in base al paragrafo 1, nonché i motivi che le giustificano.

di prestatori per una o più categorie di servizi di assistenza non elencata all'articolo 6, paragrafo 2 in tutto l'aeroporto o in una parte di esso; in questo caso si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 3;

(b) di riservare a un solo prestatore una o più categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2 per gli aeroporti il cui traffico annuale non è inferiore a *due* milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci;

(c) di limitare a uno o due prestatori una o più categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2, per gli aeroporti il cui traffico annuale è **superiore** a **15 milioni** di movimenti passeggeri o **200.000** tonnellate di merci; in questo caso si applicano le disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3;

(d) di riservare l'effettuazione dell'autoassistenza di cui al precedente articolo 5 a un numero limitato di utenti, a condizione che questi utenti siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

2. Qualsiasi deroga a norma del paragrafo 1 deve:

(a) specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga e i vincoli specifici di spazio o di capacità disponibili che la giustificano;

(b) essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare questi vincoli.

3. La deroga non deve:

(a) dar luogo a distorsioni della concorrenza tra i prestatori di servizi e/o gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza;

(b) essere più ampia del necessario.

4. Gli Stati membri notificano alla Commissione, almeno sei mesi prima della loro entrata in vigore, le deroghe che intendono concedere in base al paragrafo 1, nonché i motivi che le giustificano. **Detta**

giustificazione include la prova che i prestatori di servizi di assistenza a terra negli aeroporti interessati:

(a) rispettano opportunamente le norme minime di qualità, conformemente all'articolo 32;

(b) sono gestiti in maniera trasparente e non ricevono alcuna sovvenzione finanziaria incrociata, conformemente all'articolo 29;

(c) garantiscono adeguate condizioni lavorative e retributive sulla base di accordi collettivi, disposizioni legislative nazionali o altre norme sociali dello Stato membro in questione.

5. Alla ricezione, la Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea un riassunto delle decisioni di deroga notificate e invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni.

6. La Commissione effettua un esame approfondito delle decisioni di deroga presentate dagli Stati membri. A tale scopo la Commissione svolge un'analisi particolareggiata della situazione e uno studio delle misure appropriate presentate dallo Stato membro per accertare l'esistenza dei vincoli adottati e l'impossibilità di aprire il mercato e/o di consentire l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dal presente regolamento.

7. In seguito a tale esame e previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può approvare la decisione dello Stato membro o opporvisi se ritiene che i vincoli richiamati non siano accertati o non siano di entità tale da giustificare una deroga. Previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può altresì esigere che lo Stato membro stesso modifichi la portata della deroga o la limiti alle sole parti di un aeroporto in cui i vincoli adottati sono accertati.

8. La decisione della Commissione deve essere adottata non oltre sei mesi dalla

5. Alla ricezione, la Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea un riassunto delle decisioni di deroga notificate e invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni.

6. La Commissione effettua un esame approfondito delle decisioni di deroga presentate dagli Stati membri. A tale scopo la Commissione svolge un'analisi particolareggiata della situazione e uno studio delle misure appropriate presentate dallo Stato membro per accertare l'esistenza dei vincoli adottati e l'impossibilità di aprire il mercato e/o di consentire l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dal presente regolamento.

7. In seguito a tale esame e previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può approvare la decisione dello Stato membro o opporvisi se ritiene che i vincoli richiamati non siano accertati o non siano di entità tale da giustificare una deroga. Previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può altresì esigere che lo Stato membro stesso modifichi la portata della deroga o la limiti alle sole parti di un aeroporto in cui i vincoli adottati sono accertati.

8. La decisione della Commissione deve essere adottata non oltre sei mesi dalla

notifica completa da parte dello Stato membro ed è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

9. Le decisioni di attuazione di cui ai paragrafi 7 e 8 del presente articolo sono adottate secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2.

10. La durata delle deroghe concesse dagli Stati membri a norma del paragrafo 1 non può eccedere i tre anni, salvo per le deroghe concesse in base al paragrafo 1, lettere b) e c). Non oltre sei mesi prima della scadenza di detto termine, ogni domanda di deroga deve formare oggetto di una nuova decisione dello Stato membro, che sarà a sua volta soggetta alla procedura prevista dal presente articolo.

11. La durata delle deroghe concesse a norma del paragrafo 1, lettere b) e c) non può eccedere i due anni. Tuttavia, ogni Stato membro può chiedere, in base al paragrafo 1, che tale periodo sia prolungato una sola volta di due anni.

La Commissione decide in merito alla domanda. La decisione di attuazione è adottata secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2.

notifica completa da parte dello Stato membro ed è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

9. Le decisioni di attuazione di cui ai paragrafi 7 e 8 del presente articolo sono adottate secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2.

10. La durata delle deroghe concesse dagli Stati membri a norma del paragrafo 1 non può eccedere i tre anni, salvo per le deroghe concesse in base al paragrafo 1, lettere b) e c). Non oltre sei mesi prima della scadenza di detto termine, ogni domanda di deroga deve formare oggetto di una nuova decisione dello Stato membro, che sarà a sua volta soggetta alla procedura prevista dal presente articolo.

11. La durata delle deroghe concesse a norma del paragrafo 1, lettere b) e c) non può eccedere i due anni. Tuttavia, ogni Stato membro può chiedere, in base al paragrafo 1, che tale periodo sia prolungato una sola volta di due anni.

La Commissione decide in merito alla domanda. La decisione di attuazione è adottata secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 43, paragrafo 2.

Emendamento 300

Proposta di regolamento Articolo 16

Testo della Commissione

Articolo 16

Requisiti per ottenere un riconoscimento di idoneità appropriato valido in tutti gli Stati membri dell'UE

1. ***Negli aeroporti che almeno negli ultimi tre anni abbiano registrato un volume di traffico annuale non inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci***, nessuna impresa è autorizzata a fornire servizi come prestatore di servizi o come utente che effettua l'autoassistenza, a meno che non abbia ottenuto a tal fine il rilascio

Emendamento

Articolo 16

Requisiti per ottenere un riconoscimento di idoneità appropriato valido in tutti gli Stati membri dell'UE

1. Nessuna impresa è autorizzata a fornire servizi come prestatore di servizi, ***come subappaltatore*** o come utente che effettua l'autoassistenza, a meno che non abbia ottenuto a tal fine il rilascio dell'idoneità, ***qualora gli Stati membri subordinino l'attività di assistenza a terra all'ottenimento di un riconoscimento di idoneità da parte di un'autorità***

dell'idoneità. ***Un'impresa che soddisfa le prescrizioni del presente capo ha diritto a ricevere l'idoneità.***

2. Ogni Stato membro designa un'autorità ***competente ("autorità che rilascia il riconoscimento")*** che sia indipendente da tutti gli enti di gestione dell'aeroporto per il rilascio del riconoscimento di idoneità a fornire servizi di assistenza a terra.

3. Detta autorità non rilascia riconoscimenti né li mantiene in vigore se non sono soddisfatte le prescrizioni del presente capo.

competente ("autorità che rilascia il riconoscimento") indipendente dagli enti di gestione dell'aeroporto.

2. Ogni Stato membro designa un'autorità che rilascia il riconoscimento ***o, dopo aver informato la Commissione, coopera con un'autorità competente di un altro Stato membro*** che sia indipendente da tutti gli enti di gestione dell'aeroporto per il rilascio del riconoscimento di idoneità a fornire servizi di assistenza a terra.

3. Detta autorità non rilascia riconoscimenti né li mantiene in vigore se non sono soddisfatte le prescrizioni del presente capo.

Emendamento 301

Proposta di regolamento Articoli 17, 18, 19

Testo della Commissione

1. Un'impresa ottiene il riconoscimento di idoneità da parte dell'autorità competente di uno Stato membro se:

a) è costituita e registrata in uno Stato membro;

b) la sua struttura societaria è tale da consentire all'autorità che rilascia il riconoscimento di attuare le disposizioni del presente capo;

c) soddisfa le condizioni finanziarie di cui all'articolo 18;

d) ***è conforme alla prova di onorabilità di cui all'articolo 19;***

e) risponde al requisito relativo alla qualifica del personale di cui all'articolo 20;

f) soddisfa i requisiti riguardanti il manuale

Emendamento

1. ***Fatto salvo l'articolo 16***, un'impresa ottiene il riconoscimento di idoneità da parte dell'autorità competente di uno Stato membro se:

a) è costituita e registrata in uno Stato membro;

b) la sua struttura societaria è tale da consentire all'autorità che rilascia il riconoscimento di attuare le disposizioni del presente capo;

c) soddisfa le condizioni finanziarie di cui all'articolo 18;

d) ***soddisfa i criteri relativi alle condizioni di lavoro del personale e ai programmi di formazione/qualificazione conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 9, paragrafo 3, lettera d), e rispetta le disposizioni di legge in materia sociale e di lavoro conformemente all'articolo 12;***

e) risponde al requisito relativo alla qualifica del personale di cui all'articolo 20;

f) soddisfa i requisiti riguardanti il manuale

operativo contemplati dall'articolo 21;

g) soddisfa le condizioni in materia di assicurazione previste dall'articolo 22.

2. Il paragrafo 1, lettere a), c) e d), non si applica agli utenti che effettuano l'autoassistenza e che non forniscono servizi di assistenza a terra ai terzi. Gli utenti che hanno ottenuto un riconoscimento di idoneità per l'autoassistenza non sono autorizzati a fornire l'assistenza ai terzi sulla base di questo riconoscimento.

3. Un'impresa che richieda il riconoscimento o che l'abbia ottenuto sarà tenuta a rispettare le disposizioni nazionali in materia di protezione sociale, tutela dell'ambiente e di sicurezza negli aeroporti di tutti gli Stati membri in cui opera.

Articolo 18

Condizioni finanziarie per il rilascio di un riconoscimento di idoneità

1. Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità non dovrà essere soggetta a procedure di insolvenza o equivalenti, o fallimentari.

2. L'autorità che rilascia il riconoscimento valuta attentamente se un'impresa che richiede il riconoscimento sia in grado di dimostrare di:

a) poter far fronte in qualsiasi momento ai suoi impegni effettivi e potenziali stabiliti in base a presupposti realistici per un periodo di 24 mesi a decorrere dall'inizio delle operazioni;

b) poter far fronte ai costi fissi e operativi connessi con le operazioni secondo i suoi piani economici e determinati in base a presupposti realistici per un periodo di tre mesi dall'inizio delle operazioni e senza tener conto delle entrate derivanti da dette operazioni.

3. Ai fini della valutazione di cui al paragrafo 1, il richiedente presenta il bilancio certificato degli ultimi due esercizi finanziari.

4. Ai fini della valutazione di cui al

operativo contemplati dall'articolo 21;

g) soddisfa le condizioni in materia di assicurazione previste dall'articolo 22.

3. Un'impresa che richieda il riconoscimento o che l'abbia ottenuto sarà tenuta a rispettare le disposizioni nazionali in materia di protezione sociale, tutela dell'ambiente e di sicurezza negli aeroporti di tutti gli Stati membri in cui opera.

Articolo 18

Condizioni finanziarie per il rilascio di un riconoscimento di idoneità

1. Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità non dovrà essere soggetta a procedure di insolvenza o equivalenti, o fallimentari.

2. L'autorità che rilascia il riconoscimento valuta attentamente se un'impresa che richiede il riconoscimento sia in grado di dimostrare di:

a) poter far fronte in qualsiasi momento ai suoi impegni effettivi e potenziali stabiliti in base a presupposti realistici per un periodo di 24 mesi a decorrere dall'inizio delle operazioni;

b) poter far fronte ai costi fissi e operativi connessi con le operazioni secondo i suoi piani economici e determinati in base a presupposti realistici per un periodo di tre mesi dall'inizio delle operazioni e senza tener conto delle entrate derivanti da dette operazioni.

3. Ai fini della valutazione di cui al paragrafo 1, il richiedente presenta il bilancio certificato degli ultimi due esercizi finanziari.

4. Ai fini della valutazione di cui al

paragrafo 2, ciascun richiedente presenta un piano economico riguardante almeno i primi tre anni di attività. Il piano economico deve inoltre indicare i legami finanziari esistenti tra il richiedente e qualsiasi altra attività commerciale cui esso partecipi, sia direttamente che attraverso imprese associate. Il richiedente deve inoltre fornire tutte le informazioni pertinenti, in particolare i seguenti dati:

- a) un bilancio programmatico, compreso il conto profitti e perdite dei tre anni a venire;
- b) proiezioni concernenti le relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per i primi tre anni d'esercizio;
- c) informazioni dettagliate sul finanziamento dell'acquisto/leasing di attrezzature; in caso di leasing, i termini e le condizioni di ciascun contratto, ove pertinente.

Articolo 19

Prova di onorabilità

1. Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità dovrà fornire una prova di pagamento delle imposte e dei contributi previdenziali versati nell'ultimo anno agli Stati membri in cui svolge un'attività o, nel caso in cui non svolga alcuna attività nell'Unione, al suo paese di origine.

2. L'impresa deve inoltre attestare che le persone che gestiscono l'attività dell'impresa effettivamente e in modo continuato abbiano presentato prove relative alla moralità o all'assenza di dichiarazioni di fallimento. L'autorità che rilascia il riconoscimento di idoneità accetta come prova sufficiente, per i cittadini degli Stati membri, la presentazione di documenti prodotti dalle autorità competenti dello Stato membro in cui l'impresa ha sede ed è registrata o dello Stato membro in cui la persona fisica ha la residenza permanente, e dai quali risulti che i requisiti sono soddisfatti.

3. Qualora lo Stato membro in cui

paragrafo 2, ciascun richiedente presenta un piano economico riguardante almeno i primi tre anni di attività. Il piano economico deve inoltre indicare i legami finanziari esistenti tra il richiedente e qualsiasi altra attività commerciale cui esso partecipi, sia direttamente che attraverso imprese associate. Il richiedente deve inoltre fornire tutte le informazioni pertinenti, in particolare i seguenti dati:

- a) un bilancio programmatico, compreso il conto profitti e perdite dei tre anni a venire;
- b) proiezioni concernenti le relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per i primi tre anni d'esercizio;
- c) informazioni dettagliate sul finanziamento dell'acquisto/leasing di attrezzature; in caso di leasing, i termini e le condizioni di ciascun contratto, ove pertinente.

soppresso

L'impresa ha sede ed è registrata o lo Stato membro in cui la persona fisica ha la residenza permanente non fornisca i documenti di cui al paragrafo 2, tali documenti sono sostituiti da una dichiarazione giurata o – negli Stati membri in cui non vige tale pratica – da una dichiarazione solenne resa dalla persona interessata dinanzi a un'autorità giudiziaria o amministrativa competente o, eventualmente, un notaio o organo professionale qualificato dello Stato membro in cui l'impresa ha sede ed è registrata o dello Stato membro in cui la persona fisica ha la residenza permanente. Tale autorità, notaio o organo professionale qualificato rilascia un certificato che attesta l'autenticità della dichiarazione giurata o solenne.

Emendamento 302

Proposta di regolamento Articolo 20

Testo della Commissione

Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità dovrà dimostrare che i propri dipendenti *abbiano* le qualifiche, l'esperienza professionale e l'anzianità di servizio necessari allo svolgimento dell'attività per cui chiede l'idoneità.

Emendamento

Un'impresa che richieda il riconoscimento di idoneità dovrà dimostrare che i propri dipendenti *hanno* le qualifiche, l'esperienza professionale e l'anzianità di servizio necessari allo svolgimento dell'attività per cui chiede *o ha chiesto* l'idoneità. *I singoli requisiti concernenti le qualifiche, l'esperienza professionale e l'anzianità di servizio sono fissati e motivati dalle autorità competenti degli Stati membri, in cooperazione con l'operatore aeroportuale e le parti sociali interessate. Le autorità competenti degli Stati membri verificano l'applicazione di detti requisiti. Inoltre, un'istituzione competente dell'Unione, le autorità competenti degli Stati membri, gli operatori aeroportuali e le parti sociali stabiliscono, a livello dell'Unione, norme generali per la formazione del personale addetto ai servizi di assistenza a terra. Ove siano definite norme minime vincolanti dell'Unione in materia di istruzione e formazione, gli Stati membri provvedono*

all'applicazione e alla verifica di dette norme, al fine di garantire il massimo livello possibile di sicurezza in tutta l'Unione.

Emendamento 303

Proposta di regolamento Articolo 21 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) procedure per evitare infortuni e incidenti legati all'attività lavorativa;

Emendamento 304

Proposta di regolamento Articolo 22 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. L'assicurazione di cui al paragrafo 1 garantisce il risarcimento integrale delle perdite risultanti dal danneggiamento o dallo smarrimento delle attrezzature mediche o di assistenza utilizzate dai passeggeri disabili o dai passeggeri a mobilità ridotta.

Emendamento 305

Proposta di regolamento Articolo 22 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. La Commissione *ha la facoltà di indicare* con maggiori dettagli i requisiti assicurativi e gli importi minimi per mezzo di un atto delegato ai sensi dell'articolo 42.

2. La Commissione *indica* con maggiori dettagli i requisiti assicurativi e gli importi minimi per mezzo di un atto delegato ai sensi dell'articolo 42.

Emendamento 306

Proposta di regolamento Articolo 23 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il riconoscimento di idoneità è valido per un periodo di **cinque** anni.

Emendamento

1. Il riconoscimento di idoneità è valido per un periodo di **dieci** anni.

Emendamento 307

Proposta di regolamento Articolo 23 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Il riconoscimento di idoneità scade o è sospeso in caso di inosservanza degli articoli 34 e 40. L'inosservanza degli articoli 34 e 40 durante la procedura per il rilascio di un riconoscimento di idoneità comporta automaticamente il rifiuto del riconoscimento.

Emendamento 308

Proposta di regolamento Articolo 24 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. L'inosservanza degli articoli 34 e 40 comporta automaticamente la revoca, la sospensione o il ritiro del riconoscimento di idoneità.

Emendamento 309

Proposta di regolamento Articolo 25 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. La procedura per il rilascio di un riconoscimento di idoneità è trasparente, non discriminatoria e nella pratica non può spingersi oltre le disposizioni del presente regolamento nel ridurre

Emendamento 310

Proposta di regolamento Articolo 25 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il riconoscimento può essere negato solo se il prestatore di servizi o l'utente che effettua l'autoassistenza non soddisfa, per motivi imputabili al proprio operato, i criteri di cui al presente capo.

Emendamento

2. Il riconoscimento può essere negato solo se il prestatore di servizi o l'utente che effettua l'autoassistenza non soddisfa, per motivi imputabili al proprio operato, i criteri di cui al presente capo **e non osserva gli articoli 34 e 40.**

Emendamento 311

Proposta di regolamento Articolo 27 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. L'ente di gestione dell'aeroporto pubblica un elenco delle infrastrutture centralizzate presenti in aeroporto.

Emendamento

2. L'ente di gestione dell'aeroporto pubblica un elenco delle infrastrutture centralizzate presenti in aeroporto, **qualora non sia ancora stato fatto.**

Emendamento 312

Proposta di regolamento Articolo 27 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Se il comitato degli utenti dissente dalla decisione presa dall'ente di gestione dell'aeroporto di centralizzare o meno un'infrastruttura o dall'ambito della centralizzazione, può chiedere all'autorità di vigilanza indipendente dello Stato membro interessato **di decidere se le infrastrutture di cui trattasi debbano essere centralizzate o meno e in quale misura.**

Emendamento

5. Se il comitato degli utenti dissente dalla decisione presa dall'ente di gestione dell'aeroporto di centralizzare o meno un'infrastruttura o dall'ambito della centralizzazione, può chiedere all'autorità di vigilanza indipendente, **agli organi competenti corrispondenti** dello Stato membro interessato **o alle autorità istituite in conformità degli articoli 6, paragrafo 5, e 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/12/CE di esaminare la motivazione della decisione adottata dall'ente di**

gestione dell'aeroporto per verificare se la motivazione sia valida o meno.

Emendamento 313

Proposta di regolamento Articolo 27 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. Lo spazio disponibile per l'assistenza a terra nell'aeroporto è ripartito fra i vari prestatori di servizi di assistenza a terra e utenti che effettuano l'autoassistenza, compresi eventuali nuovi operatori, nella misura necessaria all'esercizio dei loro diritti e a consentire una concorrenza effettiva e leale, sulla base di norme e criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

Emendamento

7. Lo spazio disponibile per l'assistenza a terra nell'aeroporto è ripartito fra i vari prestatori di servizi di assistenza a terra e utenti che effettuano l'autoassistenza, compresi eventuali nuovi operatori, nella misura necessaria all'esercizio dei loro diritti e a consentire una concorrenza effettiva e leale, sulla base di norme e criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. ***Ove necessario, l'ente di gestione dell'aeroporto può recuperare e ridistribuire tale spazio.***

Emendamento 314

Proposta di regolamento Articolo 27 – paragrafo 8

Testo della Commissione

8. Se una decisione riguardante l'ambito delle infrastrutture centralizzate è portata dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente in linea con il paragrafo 5 del presente articolo, si applica la procedura prevista dall'articolo 6 della direttiva 2009/12/CE.

Emendamento

8. Se una decisione riguardante l'ambito delle infrastrutture centralizzate è portata dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente in linea con il paragrafo 5 del presente articolo, si applica la procedura prevista dall'articolo 6, ***paragrafi 3, 4 o 5*** della direttiva 2009/12/CE.

Emendamento 315

Proposta di regolamento Articolo 28 – titolo

Testo della Commissione

Corrispettivi per le infrastrutture centralizzate e gli impianti

Emendamento

Corrispettivi per le infrastrutture centralizzate e gli impianti ***aeroportuali***

Emendamento 316

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. L'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate ha il diritto di recuperare i costi sostenuti e di realizzare ragionevoli proventi dalle entrate derivanti dalla riscossione dei corrispettivi economici. Il corrispettivo economico viene corrisposto per un servizio reso.

Emendamento

3. L'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate ha il diritto di recuperare i costi sostenuti e di realizzare ragionevoli proventi dalle entrate derivanti dalla riscossione dei corrispettivi economici. Il corrispettivo economico viene corrisposto per **un'infrastruttura o** un servizio reso.

Emendamento 317

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 4 – parte introduttiva

Testo della Commissione

4. Tutti i corrispettivi di cui al paragrafo 1 sono fissati a livello di singolo aeroporto, previa consultazione del comitato degli utenti e delle imprese che prestano servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto. L'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate, fornisce ogni anno al comitato degli utenti e alle imprese che prestano di servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto le informazioni sugli elementi di base per la determinazione dei corrispettivi. Le informazioni contengono almeno quanto segue:

Emendamento

4. Tutti i corrispettivi di cui al paragrafo 1 sono fissati a livello di singolo aeroporto, previa consultazione del comitato degli utenti e delle imprese che prestano servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto. L'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate, fornisce ogni anno al comitato degli utenti e alle imprese che prestano di servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto le informazioni sugli elementi di base per la determinazione dei corrispettivi, **a condizione che tutte le parti di cui sopra s'impegnino a mantenere in qualsiasi momento l'assoluta riservatezza delle informazioni**. Le informazioni contengono almeno quanto segue:

Emendamento 318

Proposta di regolamento

Articolo 28 – paragrafo 4 – lettera d

Testo della Commissione

(d) gli introiti dei vari corrispettivi, il costo totale dei servizi erogati **e i proventi dalle entrate;**

Emendamento

(d) gli introiti dei vari corrispettivi **e** il costo totale dei servizi erogati;

Emendamento 319

Proposta di regolamento

Articolo 28 – paragrafo 4 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(e bis) le previsioni riguardanti la situazione dell'aeroporto relativamente ai corrispettivi per l'assistenza a terra, all'evoluzione del traffico, nonché agli investimenti previsti per le infrastrutture;

Emendamento 320

Proposta di regolamento

Articolo 28 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. L'ente di gestione dell'aeroporto pubblica i livelli dei corrispettivi, compreso un elenco dettagliato dei servizi prestati, dimostrando in questo modo che i corrispettivi riscossi per la fornitura delle infrastrutture centralizzate, **dello spazio adibito ai servizi di assistenza a terra e ai servizi essenziali pertinenti** sono utilizzati esclusivamente per recuperare integralmente o parzialmente i relativi costi. Se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate comunica all'ente di gestione dell'aeroporto i livelli dei corrispettivi, compreso un elenco dettagliato dei servizi prestati.

Emendamento

5. L'ente di gestione dell'aeroporto pubblica i livelli dei corrispettivi, compreso un elenco dettagliato dei servizi prestati, dimostrando in questo modo che i corrispettivi riscossi per la fornitura delle infrastrutture centralizzate sono utilizzati esclusivamente per recuperare integralmente o parzialmente i relativi costi. Se del caso, il gestore delle infrastrutture centralizzate comunica all'ente di gestione dell'aeroporto i livelli dei corrispettivi, compreso un elenco dettagliato dei servizi prestati.

Emendamento 321

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Quando l'uso degli impianti aeroportuali diversi da quelli definiti come infrastrutture centralizzate dà luogo alla riscossione di un corrispettivo economico, esso viene stabilito sulla base di criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

Gli Stati membri conservano la facoltà di permettere all'ente di gestione dell'aeroporto di una rete aeroportuale di cui alla direttiva 2009/12/CE di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente.

Emendamento 322

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 6

Testo della Commissione

Emendamento

6. Qualora dissenta da un corrispettivo stabilito dall'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, dal gestore delle infrastrutture centralizzate, il comitato degli utenti può chiedere all'autorità di vigilanza indipendente dello Stato membro interessato di decidere l'ammontare del corrispettivo contestato.

6. Qualora dissenta da un corrispettivo stabilito dall'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, dal gestore delle infrastrutture centralizzate, il comitato degli utenti può chiedere all'autorità di vigilanza indipendente, **ai corrispondenti organismi competenti** dello Stato membro interessato, **o alle autorità stabilite conformemente all'articolo 6, paragrafo 5, e all'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2009/12/EC**, di decidere l'ammontare del corrispettivo contestato.

Emendamento 323

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Emendamento

7. Se **una decisione** riguardante

7. Se **un disaccordo** riguardante

l'ammontare dei corrispettivi è *portata* dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente in linea con il paragrafo 6 *del presente articolo, si applica la procedura prevista dall'articolo 6 della direttiva 2009/12/CE.*

l'ammontare dei corrispettivi è *portato* dinanzi all'autorità di vigilanza indipendente in linea con il paragrafo 6, *la decisione riguardante l'ammontare dei corrispettivi non prende effetto finché l'autorità di vigilanza indipendente non abbia esaminato la questione. Qualora l'autorità di vigilanza indipendente condivida la decisione adottata dall'ente di gestione dell'infrastruttura in merito al livello dei corrispettivi per l'assistenza a terra, tali corrispettivi possono essere recuperati a decorrere dalla data della decisione iniziale.*

Emendamento 324

Proposta di regolamento Articolo 29

Testo della Commissione

1. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a **2 milioni** di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci, l'ente di gestione dell'aeroporto o l'ente di gestione delle infrastrutture centralizzate *costituisce*, in caso di fornitura di servizi di assistenza a terra ai terzi, *un soggetto giuridico distinto per la fornitura di detti servizi.*

In termini di forma giuridica, organizzazione e processo decisionale, tale soggetto è indipendente da qualsiasi ente interessato alla gestione delle infrastrutture aeroportuali in cui l'ente di gestione dell'aeroporto fornisce servizi di assistenza a terra ai terzi, e da qualsiasi ente coinvolto nelle infrastrutture centralizzate dove l'ente di gestione delle infrastrutture centralizzate fornisce detti servizi.

2. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a **2 milioni** di

Emendamento

1. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a **5 milioni** di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci, l'ente di gestione dell'aeroporto o l'ente di gestione delle infrastrutture centralizzate *garantisce*, in caso di fornitura di servizi di assistenza a terra ai terzi, *una rigorosa separazione contabile tra le sue attività di assistenza a terra e qualsiasi altra eventuale attività intrapresa.*

La contabilità degli enti che prestano servizi di assistenza a terra è, in particolare, separata da quella di qualsiasi ente interessato alla gestione delle infrastrutture aeroportuali in cui l'ente di gestione dell'aeroporto fornisce servizi di assistenza a terra ai terzi, e da qualsiasi ente coinvolto nelle infrastrutture centralizzate dove l'ente di gestione delle infrastrutture centralizzate fornisce detti servizi.

2. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a **5 milioni** di

movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci, i responsabili della gestione delle infrastrutture aeroportuali o della gestione delle infrastrutture centralizzate non possono partecipare direttamente o indirettamente alle strutture societarie dell'ente **indipendente** che fornisce i servizi di assistenza a terra.

3. Onde evitare che **possa** ridurre i prezzi praticati per i servizi di assistenza a terra resi ai terzi, **il soggetto giuridico che fornisce** servizi di assistenza a terra di cui al paragrafo 1 non **può** ricevere alcuna sovvenzione finanziaria incrociata da attività aeronautiche legate alla gestione di infrastrutture aeroportuali **nei casi in cui l'ente di gestione dell'aeroporto fornisca servizi di assistenza a terra**, o da attività aeronautiche legate alla gestione di infrastrutture centralizzate **nei casi in cui l'ente di gestione dell'infrastruttura centralizzata renda servizi di assistenza a terra**.

4. Ai fini del presente articolo, le "attività aeronautiche" di un ente di gestione dell'aeroporto sono le attività che l'ente di gestione dell'aeroporto svolge nel proprio aeroporto, correlate alla fornitura di servizi o infrastrutture per gli utenti, prestatori di servizi nell'ambito delle attività del trasporto aereo, o passeggeri aerei che utilizzano l'aeroporto, come la riscossione dei diritti aeroportuali, l'assegnazione di infrastrutture e impianti, la sicurezza e l'attuazione di misure di sicurezza in aeroporto. Le attività non aeronautiche comprendono attività immobiliari o qualsiasi attività svolta in un settore diverso dal trasporto aereo.

5. Alla chiusura di ciascun esercizio finanziario, un revisore contabile indipendente **dichiara** pubblicamente che **le suddette sovvenzioni finanziarie incrociate** non sono state erogate, **previa verifica della situazione economica**. Qualora il soggetto **giuridico** che fornisce servizi di assistenza a terra riceva sovvenzioni finanziarie incrociate derivanti da attività non aeronautiche, l'ente di

movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci, i responsabili della gestione delle infrastrutture aeroportuali o della gestione delle infrastrutture centralizzate non possono partecipare direttamente o indirettamente alle strutture societarie dell'ente che fornisce i servizi di assistenza a terra.

3. Onde evitare che **possano** ridurre i prezzi praticati per i servizi di assistenza a terra resi ai terzi, **gli enti che forniscono** servizi di assistenza a terra di cui al paragrafo 1 non **possono** ricevere alcuna sovvenzione finanziaria incrociata da attività aeronautiche legate alla gestione di infrastrutture aeroportuali o da attività aeronautiche legate alla gestione di infrastrutture centralizzate.

4. Ai fini del presente articolo, le "attività aeronautiche" di un ente di gestione dell'aeroporto sono le attività che l'ente di gestione dell'aeroporto svolge nel proprio aeroporto, correlate alla fornitura di servizi o infrastrutture per gli utenti, prestatori di servizi nell'ambito delle attività del trasporto aereo, o passeggeri aerei che utilizzano l'aeroporto, come la riscossione dei diritti aeroportuali, l'assegnazione di infrastrutture e impianti, la sicurezza e l'attuazione di misure di sicurezza in aeroporto. Le attività non aeronautiche comprendono attività immobiliari o qualsiasi attività svolta in un settore diverso dal trasporto aereo.

5. Alla chiusura di ciascun esercizio finanziario, un revisore contabile indipendente **esamina la contabilità separata e conferma** pubblicamente che non sono state erogate **sovvenzioni finanziarie incrociate da attività aeronautiche ai sensi del paragrafo 3**. Qualora il soggetto che fornisce servizi di assistenza a terra riceva sovvenzioni finanziarie incrociate derivanti da attività

gestione delle infrastrutture aeroportuali o il gestore delle infrastrutture centralizzate è tenuto a dimostrare la conformità al paragrafo 3.

non aeronautiche, l'ente di gestione delle infrastrutture aeroportuali o il gestore delle infrastrutture centralizzate è tenuto a dimostrare la conformità al paragrafo 3.

Emendamento 325

Proposta di regolamento Articolo 30

Testo della Commissione

Articolo 30

Ruolo dell'ente di gestione dell'aeroporto nel coordinamento dei servizi di assistenza a terra

1. L'ente di gestione dell'aeroporto è incaricato dell'adeguato coordinamento delle attività di assistenza a terra nel suo aeroporto. Come coordinatore a terra, l'ente di gestione dell'aeroporto garantisce, in particolare, che le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza siano svolte nel rispetto delle norme di comportamento applicabili all'aeroporto di cui all'articolo 31.

2. Inoltre, negli aeroporti che abbiano registrato per almeno tre anni consecutivi un volume di traffico annuale non inferiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci:

a) le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza devono essere

Emendamento

Articolo 30

Ruolo dell'ente di gestione dell'aeroporto nel coordinamento dei servizi di assistenza a terra

1. L'ente di gestione dell'aeroporto è incaricato dell'adeguato coordinamento delle attività di assistenza a terra nel suo aeroporto. Come coordinatore a terra, l'ente di gestione dell'aeroporto garantisce, in particolare, che le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza **e la fornitura di infrastrutture centralizzate** siano svolte nel rispetto delle norme di comportamento applicabili all'aeroporto di cui all'articolo 31.

L'ente di gestione dell'aeroporto ha il potere di far rispettare tali norme di comportamento. Le misure adottate sono trasparenti, proporzionate e non discriminatorie.

Se l'ente di gestione dell'aeroporto fornisce servizi di assistenza a terra o controlla direttamente o indirettamente un'impresa che li esegue, l'autorità di vigilanza indipendente controlla il corretto coordinamento dei servizi di assistenza a terra e l'osservanza delle norme di comportamento dell'ente di gestione.

2. Inoltre, negli aeroporti che abbiano registrato per almeno tre anni consecutivi un volume di traffico annuale non inferiore a cinque milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci:

a) le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza **e la fornitura di**

conformi alle norme minime di qualità, come stabilito nell'articolo 32;

b) l'ente di gestione dell'aeroporto garantisce che le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza siano coordinate attraverso un processo decisionale collaborativo e un adeguato piano di emergenza.

3. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le norme dell'*UE* in materia di concorrenza.

4. L'ente di gestione dell'aeroporto trasmette all'organo di valutazione delle prestazioni di Eurocontrol una relazione annuale sull'applicazione delle misure presentate al paragrafo 2. L'organo di valutazione delle prestazioni invia una relazione consolidata alla Commissione.

5. L'ente di gestione dell'aeroporto segnala all'autorità nazionale che rilascia il riconoscimento di idoneità eventuali problemi con i prestatori di servizi di assistenza a terra o gli utenti che effettuano l'autoassistenza nel suo aeroporto.

infrastrutture centralizzate devono essere conformi alle norme minime di qualità, come stabilito nell'articolo 32;

b) l'ente di gestione dell'aeroporto garantisce che ***sia elaborato un adeguato piano di emergenza per*** le operazioni dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza ***e che dette operazioni*** siano coordinate, ***ove possibile***, attraverso un processo decisionale collaborativo e un adeguato piano di emergenza.

3. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le norme dell'*Unione* in materia di concorrenza

4. L'ente di gestione dell'aeroporto trasmette all'organo di valutazione delle prestazioni di Eurocontrol una relazione annuale sull'applicazione delle misure presentate al paragrafo 2. L'organo di valutazione delle prestazioni invia una relazione consolidata alla Commissione.

5. L'ente di gestione dell'aeroporto segnala all'autorità nazionale che rilascia il riconoscimento di idoneità eventuali problemi con i prestatori di servizi di assistenza a terra o gli utenti che effettuano l'autoassistenza ***oppure con la fornitura di infrastrutture centralizzate*** nel suo aeroporto.

Emendamento 326

Proposta di regolamento Articolo 30 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 30 bis

Presenza di una persona di contatto in rappresentanza di ciascun vettore aereo

Ogni vettore aereo dispone di una persona di contatto o di un rappresentante legale negli aeroporti il cui volume annuale di traffico sia superiore a due milioni di passeggeri. La persona di contatto, che può essere un operatore dell'assistenza a terra, ha la facoltà di assumere impegni finanziari, operativi e giuridici a nome del

vettore aereo nell'aeroporto in oggetto.

Emendamento 327

Proposta di regolamento Articolo 31 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. L'ente di gestione dell'aeroporto, un'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto possono stabilire le norme di comportamento.

Emendamento

2. ***Gli Stati membri***, l'ente di gestione dell'aeroporto, un'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto possono stabilire le norme di comportamento, ***previa consultazione del comitato degli utenti dell'aeroporto e delle imprese che prestano servizi di assistenza a terra, al fine di garantire il buon funzionamento dello scalo.***

Emendamento 328

Proposta di regolamento Articolo 31 – paragrafo 3 – lettera c

Testo della Commissione

c) non possono portare a una riduzione di fatto dell'accesso al mercato o dell'effettuazione dell'autoassistenza sino a un livello inferiore a quello previsto dal presente regolamento.

Emendamento

c) non possono portare a una riduzione di fatto dell'accesso al mercato o dell'effettuazione dell'autoassistenza sino a un livello inferiore a quello previsto dal presente regolamento. ***Tuttavia, soprattutto in caso di violazione degli articoli 34 e 40, l'accesso al mercato o la libertà di effettuare l'autoassistenza sono automaticamente soggetti a restrizioni. L'inosservanza degli articoli 34 e 40 comporta automaticamente la revoca, la sospensione o il ritiro della licenza.***

Emendamento 329

Proposta di regolamento Articolo 31 – paragrafo 3 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) L'ente di gestione dell'aeroporto, un'autorità competente o qualsiasi altro ente addetto alla vigilanza dell'aeroporto ha la facoltà di scegliere modalità e strumenti appropriati per comminare sanzioni in caso

di violazione delle norme di comportamento o di inosservanza delle istruzioni. Tali modalità e strumenti appropriati comprendono esplicitamente sanzioni contrattuali.

Emendamento 330

Proposta di regolamento

Articolo 31 – paragrafo 4 – parte introduttiva

Testo della Commissione

4. *Lo Stato membro può, eventualmente* su proposta dell'ente di gestione dell'aeroporto:

Emendamento

4. Su proposta dell'ente di gestione dell'aeroporto, *lo Stato membro*:

Emendamento 331

Proposta di regolamento

Articolo 31 – paragrafo 4 – lettera a

Testo della Commissione

a) *vietare* a un prestatore di servizi o a un utente di fornire la prestazione o effettuare l'autoassistenza se il prestatore o l'utente non si attengono alle norme di comportamento;

Emendamento

a) *impone una sanzione finanziaria, limita o vieta* a un prestatore di servizi o a un utente di fornire la prestazione o effettuare l'autoassistenza se il prestatore o l'utente non si attengono alle norme di comportamento. *Gli Stati membri adottano una decisione sulle disposizioni del presente paragrafo entro un termine di due mesi a decorrere dalla data di presentazione della proposta dell'ente di gestione dell'aeroporto;*

Emendamento 332

Proposta di regolamento

Articolo 32 e allegato 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Articolo 32

Norme minime di qualità

1. Ai fini del presente articolo, per "norme minime di qualità" si intendono i requisiti qualitativi minimi dei servizi di assistenza

Emendamento

Articolo 32

Norme minime di qualità

1. Ai fini del presente articolo, per "norme minime di qualità" si intendono i requisiti qualitativi minimi dei servizi di assistenza

a terra.

2. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci, l'ente di gestione dell'aeroporto o, in alternativa, l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto stabilisce le norme minime di qualità per le prestazioni di servizi di assistenza a terra.

3. I prestatori di servizi di assistenza a terra *e* gli utenti che effettuano l'autoassistenza sono tenuti a rispettare le norme minime di qualità. Inoltre, gli utenti *e* i prestatori di servizi devono attenersi alle norme minime di qualità nell'ambito dei *loro* rapporti contrattuali.

4. Le norme minime di qualità riguardano in particolare i seguenti campi: prestazioni operative, formazione, informazioni e assistenza ai passeggeri, in particolare ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio e del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, processo decisionale collaborativo, sicurezza, misure di emergenza e *ambiente*.

a terra.

2. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci, l'ente di gestione dell'aeroporto o, in alternativa, l'autorità pubblica o qualsiasi altro ente che controlla l'aeroporto stabilisce, ***previa consultazione del comitato degli utenti***, le norme minime di qualità per le prestazioni di servizi di assistenza a terra *e le infrastrutture centralizzate*. ***Le norme minime di qualità stabilite dall'ente di gestione dell'aeroporto sono notificate senza indugio alla Commissione e comunicate all'autorità pubblica competente, la quale può eventualmente chiederne il riesame.***

Le norme in parola sono compatibili con le norme di sicurezza, gli accordi e i sistemi di gestione dell'operatore aeroportuale e degli operatori aerei interessati di cui al regolamento (CE) n. 261/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea¹.

3. I prestatori di servizi di assistenza a terra, gli utenti che effettuano l'autoassistenza *e l'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, l'ente di gestione dell'infrastruttura centralizzata* sono tenuti a rispettare le norme minime di qualità. Inoltre, gli utenti, i prestatori di servizi *e l'ente di gestione dell'aeroporto o, se del caso, l'ente di gestione dell'infrastruttura centralizzata* devono attenersi alle norme minime di qualità nell'ambito dei *reciproci* rapporti contrattuali.

4. Le norme minime di qualità riguardano in particolare i seguenti campi: prestazioni operative, formazione ***del personale***, ***adeguatezza delle attrezzature***, informazioni e assistenza ai passeggeri, in particolare ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio e del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, processo decisionale collaborativo, sicurezza, misure di emergenza e ***adempimento degli obblighi ambientali***.

5. Le norme minime di qualità devono essere eque, trasparenti, non discriminatorie e non pregiudizievoli alla normativa vigente dell'Unione, fra cui i regolamenti (CE) n. 261/2004 e (CE) n. 1107/2006. Le norme sono coerenti, proporzionate e pertinenti in ordine alla qualità delle operazioni aeroportuali. A questo proposito si tiene debitamente conto della qualità delle procedure che riguardano i controlli doganali, la sicurezza in aeroporto e le immigrazioni.

6. Le norme minime di qualità sono conformi alle specifiche stabilite **dalla Commissione. Alla Commissione è conferito il potere di adottare tali specifiche per mezzo di atti delegati ai sensi dell'articolo 42.**

7. Prima di stabilire tali norme, l'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato degli utenti e i prestatori di servizi di assistenza a terra.

5. Le norme minime di qualità devono essere eque, trasparenti, non discriminatorie e non pregiudizievoli alla normativa vigente dell'Unione, fra cui i regolamenti (CE) n. 261/2004 e (CE) n. 1107/2006. Le norme sono coerenti, proporzionate e pertinenti in ordine alla qualità delle operazioni aeroportuali. A questo proposito si tiene debitamente conto della qualità delle procedure che riguardano i controlli doganali, la sicurezza in aeroporto e le immigrazioni.

6. Le norme minime di qualità sono conformi alle specifiche stabilite **nell'allegato I bis.**

7. L'autorità competente dello Stato membro interessato commina direttamente o su segnalazione dell'ente di gestione dell'aeroporto le opportune sanzioni qualora le norme minime di qualità non siano rispettate in maniera adeguata. Ciò avviene secondo la seguente procedura:

– se i prestatori di servizi di assistenza a terra o gli utenti che effettuano l'autoassistenza non si conformano alle norme minime di qualità, l'ente di gestione dell'aeroporto li informa senza indugio delle irregolarità pertinenti e trasmette loro un elenco dei criteri da soddisfare. L'ente informa altresì il comitato degli utenti e l'autorità pubblica competente dello Stato membro della mancata osservanza di tali norme;

– se, nel corso dei sei mesi successivi alla data in cui hanno ricevuto suddetto elenco di criteri, i prestatori di servizi di assistenza a terra o gli utenti che effettuano l'autoassistenza non si conformano pienamente alle norme minime di qualità, l'ente di gestione dell'aeroporto, previa consultazione del comitato degli utenti, può chiedere allo Stato membro interessato di imporre a un dato prestatore di servizi di assistenza a terra o a un utente aeroportuale una sanzione finanziaria oppure di vietargli, in parte o in toto, la fornitura di servizi di

assistenza a terra in un dato aeroporto o nel territorio dello Stato membro interessato. Le azioni adottate dallo Stato membro in risposta alla richiesta dell'ente di gestione dell'aeroporto sono immediatamente comunicate alla Commissione e all'autorità pubblica competente.

7 bis. L'ente di gestione dell'aeroporto stabilisce il tipo e l'ambito delle attività coperte da ciascuno dei criteri per le norme minime di qualità nell'aeroporto da esso gestito. L'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato degli utenti in merito alla definizione, al campo di applicazione e alla metodologia di valutazione dell'adempimento delle norme in questione. Prima della loro introduzione, tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza ricevono una formazione affinché siano in grado di valutare correttamente la conformità ai criteri per le norme minime di qualità.

7 ter. Almeno una volta l'anno l'ente di gestione dell'aeroporto informa il comitato degli utenti in merito alla misura in cui i prestatori di servizi e gli utenti che effettuano l'autoassistenza ottemperano alle norme minime di qualità in vigore.

7 quater. Fatti salvi i paragrafi da 1 a 7, l'ente di gestione dell'aeroporto si concentra sulla questione della sicurezza nel valutare il rispetto delle norme minime di qualità da parte dei prestatori di servizi di assistenza a terra, e adotta le opportune misure conformemente alle procedure ordinarie se ritiene compromessa la sicurezza dell'aeroporto.

7 quinquies. Tutte le norme minime di qualità, compresi i criteri quantitativi, se applicabili, sono accessibili al pubblico. Prima di procedere all'aggiornamento o alla modifica delle norme minime di qualità, l'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato degli utenti e i prestatori di servizi di assistenza a terra che operano nell'aeroporto.

¹ *GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.*

ALLEGATO I bis

**ELENCO DELLE NORME MINIME DI
QUALITÀ**

Le norme minime di qualità definite dall'ente di gestione dell'aeroporto o da un altro organo di cui all'articolo 32 includono:

1. Norme minime di qualità per le attività operative:

– tempo massimo di attesa per la registrazione del bagaglio; può essere fissato un tempo massimo di attesa per l'intero aeroporto o per ciascun terminale;

– tempo massimo per il trasferimento dei passeggeri da un aeromobile all'altro in caso di coincidenze;

b) assistenza bagagli:

– tempo massimo di consegna del primo bagaglio; può essere fissato un tempo massimo di attesa per l'intero aeroporto o per ciascun terminale;

– tempo massimo di consegna dell'ultimo bagaglio; può essere fissato un tempo massimo di attesa per l'intero aeroporto o per ciascun terminale;

– tempo massimo di consegna del bagaglio durante il trasferimento tra due aeromobili in caso di coincidenze; può essere fissato un tempo massimo di attesa per l'intero aeroporto o per ciascun terminale;

c) assistenza merci e posta:

– tempo massimo di consegna delle merci e della posta; può essere fissato un tempo massimo di attesa per l'intero aeroporto o per ciascun terminale;

– tempo massimo di consegna delle merci e della posta durante il trasferimento tra due aeromobili in caso di coincidenze; può essere fissato un tempo massimo di attesa per l'intero aeroporto o per ciascun terminale;

d) operazioni invernali:

– tempo massimo per lo sbrinamento

dell'aereo;

– riserve minime di liquido per lo sbrinamento;

e) assistenza operazioni in pista:

– tempo massimo per le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri;

f) rimozione di oggetti estranei e detriti dalla pista (Foreign Objects and Debris - FOD).

2. Norme minime di qualità per la formazione:

– partecipazione regolare a corsi di formazione organizzati dagli aeroporti in merito alle attività nelle aree sterili dell'aeroporto, sulla protezione e la sicurezza, sulla gestione delle crisi e sulla tutela dell'ambiente.

3. Norme minime di qualità per le informazioni e l'assistenza ai passeggeri:

a) visualizzazione in tempo reale delle informazioni relative al tempo di consegna del bagaglio;

b) visualizzazione in tempo reale delle informazioni relative ai ritardi e alle cancellazioni dei voli;

c) numero minimo di membri del personale in grado di fornire informazioni alla porta di imbarco;

d) numero minimo di addetti in grado di trattare i reclami o le informazioni sui bagagli smarriti.

4. Norme minime di qualità per le attrezzature:

– numero e disponibilità dei veicoli per i servizi di assistenza per passeggeri, bagagli e aeromobili.

5. Norme minime di qualità sul processo decisionale collaborativo:

– partecipazione al processo decisionale collaborativo dell'aeroporto.

6. Norme minime di qualità in materia di sicurezza:

– disponibilità di un sistema di gestione della sicurezza (SMS) e obbligo di

coordinarlo con il sistema di sicurezza in uso presso l'aeroporto;

– segnalazione di incidenti e inconvenienti.

7. Norme minime di qualità in materia di sicurezza:

*– disponibilità di un sistema di gestione della sicurezza, conformemente alle disposizioni del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile *, e obbligo di coordinarlo con il sistema di gestione della sicurezza in uso presso l'aeroporto.*

8. Norme minime di qualità in materia di piani di emergenza:

– disponibilità di un piano di emergenza (anche per i casi di nevicata intensa) e obbligo di coordinarlo con il piano in uso presso l'aeroporto.

9. Ambiente:

– segnalazione degli incidenti aventi un impatto sull'ambiente (ad esempio la perdita di liquidi);

– gas emessi dai veicoli utilizzati.

** G U L 97 del 9.4.2008, pag. 72.*

Emendamento 333

Proposta di regolamento Articolo 33

Testo della Commissione

Articolo 33

Obblighi di comunicazione in merito alle prestazioni di servizi assistenza a terra

1. Negli aeroporti che abbiano registrato almeno negli ultimi tre anni un volume di traffico annuale non inferiore a 5 milioni di movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci, i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza informano la

Emendamento

soppresso

Commissione sulle loro prestazioni operative.

2. La Commissione ha la facoltà di adottare specifiche dettagliate riguardo al contenuto e alla divulgazione degli obblighi di comunicazione per mezzo di un atto delegato ai sensi dell'articolo 42.

Emendamento 334

Proposta di regolamento Articolo 34 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza garantiscono che tutti gli addetti alla fornitura di servizi, compreso il personale di gestione e i controllori, prendano regolarmente parte a una formazione *specificata* e continua per consentire loro di svolgere le mansioni assegnate.

Emendamento

1. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza garantiscono che tutti gli addetti alla fornitura di servizi, compreso il personale di gestione e i controllori, prendano regolarmente parte a una formazione *professionale* e continua, *armonizzata a livello europeo*, per consentire loro di svolgere le mansioni assegnate *nonché di prevenire incidenti e lesioni.*
Un'istituzione o un organo competente dell'Unione, in collaborazione con le autorità competenti degli Stati membri, gli operatori aeroportuali e le parti sociali fissano norme minime vincolanti ambiziose per garantire la massima qualità dell'istruzione e della formazione dei dipendenti nell'ambito dell'assistenza a terra. Dette norme sono regolarmente aggiornate e sviluppate al fine di contribuire alla qualità delle operazioni in termini di affidabilità, resistenza e sicurezza, e creare condizioni di parità fra gli operatori. Le autorità competenti degli Stati membri verificano con strumenti idonei il rispetto delle norme in materia di istruzione e formazione. Fintanto che nell'aeroporto in questione non sono rispettate le norme previste, l'accreditamento dei prestatori di servizi è sospeso, revocato o rifiutato. Tale misura è intesa a mantenere la sicurezza del traffico aereo in Europa. Possono essere imposti corsi di formazione continua a spese dei prestatori interessati di servizi di assistenza a terra e degli utenti aeroportuali interessati che effettuano

Emendamento 335

Proposta di regolamento Articolo 34 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Tutti i lavoratori coinvolti nella fornitura di servizi di assistenza a terra partecipano **ad almeno due giorni** di formazione attinente alle mansioni loro assegnate. **Ogni lavoratore** segue un corso formativo **quando assume** un nuovo incarico o **quando gli viene assegnata** una nuova mansione.

Emendamento

2. Tutti i lavoratori coinvolti nella fornitura di servizi di assistenza a terra partecipano **regolarmente a un corso teorico e pratico** di formazione **di base così come a un corso di formazione** attinente alle mansioni loro assegnate. **Le autorità competenti degli Stati membri, in collaborazione con gli operatori aeroportuali e le parti sociali interessate, stabiliscono i dettagli della formazione specifica supplementare per aeroporto, la relativa frequenza e la durata minima di tale formazione. L'acquisizione delle competenze e delle conoscenze fornite è attestata dal superamento di una prova pratica e di una prova teorica. Il costo della formazione è interamente a carico del datore di lavoro. Ogni lavoratore** segue un corso formativo **prima di assumere** un nuovo incarico o **cominciare** una nuova mansione **assegnatagli**.

Emendamento 336

Proposta di regolamento Articolo 34 – paragrafo 3 – parte introduttiva

Testo della Commissione

3. Ove pertinente, per l'attività di servizi di assistenza a terra in questione, la formazione **deve** essere **incentrata** per lo meno sugli argomenti riportati di seguito:

Emendamento

3. **I contenuti specifici delle prove e dei corsi di formazione nonché il regolare svolgimento di questi ultimi sono armonizzati a livello europeo e sono disciplinati e monitorati dalle competenti autorità degli Stati membri.** Ove pertinente, per l'attività di servizi di assistenza a terra in questione, la formazione **e le prove devono** essere **incentrati** per lo meno sugli argomenti riportati di seguito:

Emendamento 337

Proposta di regolamento

Articolo 34 – paragrafo 3 – lettera g

Testo della Commissione

(g) addestramento funzionale per l'assistenza passeggeri, compresa la formazione in materia di ponte di imbarco passeggeri e informazioni e assistenza ai passeggeri in conformità dei regolamenti (CE) n. 261/2004 e (CE) n. 1107/2006;

Emendamento

g) addestramento funzionale per l'assistenza passeggeri, **con particolare attenzione per i passeggeri con esigenze specifiche, segnatamente le persone a mobilità ridotta o disabili**, compresa la formazione in materia di ponte di imbarco passeggeri e informazioni e assistenza ai passeggeri in conformità dei regolamenti (CE) n. 261/2004 e (CE) n. 1107/2006;

Emendamento 338

Proposta di regolamento

Articolo 34 – paragrafo 3 – lettera n

Testo della Commissione

(n) misure di emergenza e gestione degli eventi contingenti;

Emendamento

n) misure di emergenza, **primo intervento** e gestione degli eventi contingenti;

Emendamento 339

Proposta di regolamento

Articolo 34 – paragrafo 3 – lettera p bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

p bis) misure di protezione contro i rischi per la salute legati al profilo professionale dei dipendenti dei servizi di assistenza a terra.

Emendamento 340

Proposta di regolamento

Articolo 35 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Fatti salvi i paragrafi 2, 3 e 4, i prestatori di servizi possono **impegnarsi in**

Emendamento

1. Fatti salvi i paragrafi 2, 3 e 4, i prestatori di servizi **di assistenza a terra** possono **procedere a** subappalti. **Gli articoli 34 e 40**

subappalti.

si applicano allo stesso modo ai subappaltatori.

Emendamento 341

Proposta di regolamento Articolo 35 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli utenti aeroportuali che effettuano l'autoassistenza possono subappaltare i servizi di assistenza a terra solo se sono temporaneamente impossibilitati a effettuare l'autoassistenza per cause di forza maggiore.

Emendamento

soppresso

Emendamento 342

Proposta di regolamento Articolo 35 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che si avvalgono di **uno o più subappaltatori** si adoperano affinché **i subappaltatori rispettino** gli obblighi dei prestatori di servizi di assistenza a terra ai sensi del presente regolamento.

Emendamento

5. I prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che si avvalgono di **un subappaltatore per una categoria di servizi** si adoperano affinché **il subappaltatore rispetti** gli obblighi **cui sono tenuti i** prestatori di servizi di assistenza a terra ai sensi del presente regolamento.

Emendamento 343

Proposta di regolamento Articolo 35 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. I subappalti sono assegnati solo a operatori la cui efficacia e affidabilità siano state comprovate.

Emendamento 344

Proposta di regolamento Articolo 35 – paragrafo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 ter. Tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti in regime di autoassistenza che si avvalgono di uno o più subappaltatori continuano a essere finanziariamente responsabili del subappalto.

Emendamento 345

Proposta di regolamento Articolo 35 – paragrafo 5 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 quater. L'ente aggiudicatore può limitare il numero di subappaltatori ove ciò sia reso necessario da ragioni di spazio o di capacità.

Emendamento 346

Proposta di regolamento Articolo 35 – paragrafo 6

Testo della Commissione

Emendamento

6. Tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza che fanno ricorso a **uno o più subappaltatori** informano l'ente di gestione dell'aeroporto riguardo al nome e alle attività **dei subappaltatori** in questione.

6. Tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti che effettuano l'autoassistenza che fanno ricorso a **un subappaltatore per una categoria di servizi** informano l'ente di gestione dell'aeroporto riguardo al nome e alle attività **del subappaltatore** in questione.

Emendamento 347

Proposta di regolamento Articolo 36 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

1. Fatti salvi gli impegni internazionali

1. Fatti salvi gli impegni internazionali

dell'Unione, *la Commissione può, conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 43, paragrafo 3, decidere che uno Stato membro o gli Stati membri adottino misure, compresa la sospensione totale o parziale del diritto di accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra nel suo territorio nei confronti dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti che effettuano l'autoassistenza di quel paese terzo, al fine di porre rimedio al comportamento discriminatorio del paese terzo interessato*, qualora risulti che, in materia di accesso al mercato dell'assistenza a terra o dell'autoassistenza, un paese terzo:

dell'Unione, qualora risulti che in materia di accesso al mercato dell'assistenza a terra o dell'autoassistenza, un paese terzo:

Emendamento 348

Proposta di regolamento

Articolo 36 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Uno Stato membro può sospendere del tutto o in parte gli obblighi derivanti dal presente regolamento nei confronti dei prestatori di servizi di assistenza a terra e degli utenti aeroportuali di un paese terzo quale definito al paragrafo 1, conformemente al diritto dell'Unione.

Emendamento 349

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

1. La Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione del presente regolamento entro e non oltre **5** anni dalla data di applicazione. Tale relazione ne valuta in particolare l'*eventuale* impatto *significativo* sulla qualità dei servizi di assistenza a terra, l'occupazione e le condizioni di lavoro. La relazione *comprende il seguente insieme di* indicatori e criteri *per un campione di*

1. La Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione del presente regolamento entro e non oltre **3** anni dalla data di applicazione. Tale relazione ne valuta in particolare l'impatto sulla qualità dei servizi di assistenza a terra, *nonché* l'occupazione e le condizioni di lavoro. La relazione *analizza i seguenti* indicatori e criteri:

aeroporti:

Emendamento 350

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 1 – lettera e

Testo della Commissione

e) parere delle parti interessate sul sistema dei riconoscimenti di idoneità (criteri per il riconoscimento, problemi di attuazione, prezzo, ecc.);

Emendamento

e) parere delle parti interessate sul sistema dei riconoscimenti di idoneità (criteri per il riconoscimento, problemi di attuazione, prezzo, **processo amministrativo**, ecc.);

Emendamento 351

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 1 – lettera j

Testo della Commissione

j) incidenti di sicurezza che coinvolgono i servizi di assistenza a terra;

Emendamento

j) incidenti **e inconvenienti** di sicurezza che coinvolgono i servizi di assistenza a terra;

Emendamento 352

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 1 – lettera l

Testo della Commissione

l) norme minime di qualità per le imprese che erogano servizi di assistenza a terra;

Emendamento

l) norme minime di qualità per le imprese che erogano servizi di assistenza a terra **in ciascuno degli aeroporti dell'Unione per le 11 categorie di servizi figuranti all'allegato I; analisi del rapporto esistente fra ritardi dovuti ai servizi di assistenza a terra e norme minime di qualità;**

Emendamento 353

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 1 – lettera m

Testo della Commissione

m) *componenti formativi*;

Emendamento

m) *livello di formazione e perfezionamento relativamente agli argomenti indicati all'articolo 34, paragrafo 3, lettere da a) a p bis); analisi del rapporto esistente tra ritardi dovuti ai servizi di assistenza a terra e livello di formazione e perfezionamento*;

Emendamento 354

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 1 – lettera n

Testo della Commissione

n) trasferimento del personale e relativo impatto sulla tutela dei lavoratori;

Emendamento

n) trasferimento del personale e relativo impatto sulla tutela dei lavoratori, *in particolare il numero dei dipendenti trasferiti quando ha avuto luogo il cambiamento del prestatore di servizi di assistenza a terra e il numero dei dipendenti dimessisi volontariamente quando ha avuto luogo il cambiamento del prestatore di servizi di assistenza a terra; l'evoluzione delle retribuzioni nel caso dei lavoratori trasferiti e il numero di cause legate al diritto del lavoro avviate nel contesto dei trasferimenti*;

Emendamento 355

Proposta di regolamento

Articolo 39 – paragrafo 1 – lettera o

Testo della Commissione

o) condizioni occupazionali e lavorative nel settore dell'assistenza a terra.

Emendamento

o) condizioni occupazionali e lavorative nel settore dell'assistenza a terra, *in particolare evoluzione delle retribuzioni e dei salari rispetto all'evoluzione dei prezzi dei servizi di assistenza nonché rispetto all'evoluzione della produttività*

dell'insieme dei servizi di assistenza a terra dell'aeroporto e dei singoli prestatori di tali servizi.

Emendamento 356

Proposta di regolamento Articolo 39 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Sulla base della suddetta relazione la Commissione può decidere di rivedere il presente regolamento se necessario.

Emendamento

3. Sulla base della suddetta relazione **e in stretta cooperazione con il Parlamento europeo**, la Commissione può decidere di rivedere il presente regolamento se necessario.

Emendamento 361

Proposta di regolamento Articolo 40

Testo della Commissione

Fatta salva l'applicazione delle disposizioni del presente regolamento e nel rispetto delle altre disposizioni del diritto dell'Unione, gli Stati membri possono adottare le misure necessarie per garantire la tutela dei diritti dei lavoratori.

Emendamento

Gli Stati membri **garantiscono giuridicamente che il personale delle imprese che forniscono a terzi servizi di assistenza a terra o servizi di autoassistenza possa fruire di un adeguato livello di protezione sociale nonché di condizioni dignitose di lavoro, anche in caso di subappalto e nel contesto di contratti di servizio. Qualora le autorità competenti degli Stati membri riscontrino in un determinato aeroporto la mancata osservanza delle norme previste, l'accreditamento dei prestatori di servizi o di servizi di autoassistenza è sospeso, revocato o rifiutato fintantoché non saranno ripristinate norme adeguate.**

Emendamento 357

Proposta di regolamento Articoli 45 e 46

Testo della Commissione

1. I prestatori selezionati in conformità

Emendamento

1. I prestatori selezionati in conformità

dell'articolo 11 della direttiva 96/67/CE prima della data di applicazione del presente regolamento continuano a essere autorizzati alle condizioni stabilite nella direttiva 96/67/CE fino allo scadere del periodo di selezione inizialmente previsto.

2. Negli aeroporti in cui sono stati selezionati solo due prestatori per categoria di servizi ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 96/67/CE e in cui un numero minimo di tre fornitori deve essere selezionato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, del presente regolamento, è organizzata una procedura di selezione ai sensi degli articoli 7-13 del presente regolamento in modo che il terzo prestatore selezionato sia in grado di iniziare le operazioni entro **un anno** dalla data di applicazione del presente regolamento.

3. I riconoscimenti di idoneità rilasciati ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE continuano a essere validi fino alla loro scadenza, e comunque non oltre i due anni dalla data di applicazione del presente regolamento.

~~4.~~ Quando ottiene un riconoscimento di idoneità ai sensi del presente regolamento, l'impresa chiede entro due mesi la cancellazione dei riconoscimenti rilasciati ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE. Tuttavia, se un riconoscimento rilasciato ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE scade entro due mesi dal rilascio del nuovo riconoscimento a norma del presente regolamento, l'impresa non ha l'obbligo di chiederne la cancellazione.

~~5.~~ L'articolo 26 del presente regolamento non si applica ai riconoscimenti di idoneità rilasciati ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE.

Articolo 46

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla

dell'articolo 11 della direttiva 96/67/CE prima della data di applicazione del presente regolamento continuano a essere autorizzati alle condizioni stabilite nella direttiva 96/67/CE fino allo scadere del periodo di selezione inizialmente previsto.

2. Negli aeroporti in cui sono stati selezionati solo due prestatori per categoria di servizi ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 96/67/CE e in cui un numero minimo di tre fornitori deve essere selezionato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, del presente regolamento, è organizzata una procedura di selezione ai sensi degli articoli 7-13 del presente regolamento in modo che il terzo prestatore selezionato sia in grado di iniziare le operazioni entro **tre anni** dalla data di applicazione del presente regolamento.

3. I riconoscimenti di idoneità rilasciati ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE continuano a essere validi fino alla loro scadenza, e comunque non oltre i due anni dalla data di applicazione del presente regolamento.

4. Quando ottiene un riconoscimento di idoneità ai sensi del presente regolamento, l'impresa chiede entro due mesi la cancellazione dei riconoscimenti rilasciati ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE. Tuttavia, se un riconoscimento rilasciato ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE scade entro due mesi dal rilascio del nuovo riconoscimento a norma del presente regolamento, l'impresa non ha l'obbligo di chiederne la cancellazione.

5. L'articolo 26 del presente regolamento non si applica ai riconoscimenti di idoneità rilasciati ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 96/67/CE.

Articolo 46

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla

pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il presente regolamento si applica *il* XX.XX.20XX [**18 mesi** dalla data di adozione].

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

pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il presente regolamento si applica *a decorrere dal* XX.XX.20XX [**36 mesi** dalla data di adozione].

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

Emendamento 358

Proposta di regolamento Allegato I – punto 2

Testo della Commissione

2. L'assistenza passeggeri comprende qualsiasi forma di *informazione e assistenza, comprese quelle fornite nel quadro della pertinente legislazione dell'UE sui diritti dei passeggeri*, ai passeggeri in partenza, in arrivo, in transito o in coincidenza, in particolare il controllo dei biglietti, dei documenti di viaggio, *le* registrazione dei bagagli e il trasporto di questi ultimi fino ai sistemi di smistamento.

Emendamento

2. L'assistenza passeggeri comprende *la fornitura di* qualsiasi forma di *informazione e assistenza, comprese le informazioni e l'assistenza fornite nel quadro della pertinente legislazione dell'Unione sui diritti dei passeggeri*, ai passeggeri in partenza, in arrivo, in transito o in coincidenza, in particolare il controllo dei biglietti *e* dei documenti di viaggio, *la* registrazione dei bagagli, ***la verifica dell'appartenenza ai passeggeri interessati dei bagagli, ad esempio per via elettronica,*** e il trasporto di questi ultimi fino ai sistemi di smistamento.

Emendamento 359

Proposta di regolamento Allegato I – punto 5.4

Testo della Commissione

5.4. il caricamento e lo scaricamento dell'aereo, compresa la fornitura e la messa in opera dei mezzi necessari, ***nonché*** il trasporto dell'equipaggio e dei passeggeri tra l'aereo e l'aerostazione ***e*** il trasporto dei bagagli tra l'aeromobile e l'aerostazione,

Emendamento

5.4. il caricamento e lo scaricamento dell'aereo, compresa la fornitura e la messa in opera dei mezzi necessari, il trasporto dell'equipaggio e dei passeggeri tra l'aereo e l'aerostazione, il trasporto dei bagagli tra l'aeromobile e l'aerostazione, ***nonché il caricamento e lo scaricamento delle sedie a rotelle e di altre attrezzature per la mobilità e dispositivi di assistenza di persone a mobilità ridotta,***