



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 6 maggio 2020
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2020/0069(COD)**

**7576/1/20
REV 1 (bg,cs,da,de,el,es,et,fi,fr,ga,hr,hu,it,lt,
lv,mt,nl,pl,pt,ro,sk,sl,sv)**

**AVIATION 52
CODEC 307**

NOTA DI TRASMISSIONE

n. doc. Comm.: COM(2020) 178 final/2

Oggetto: Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità in considerazione della pandemia di Covid-19

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 178 final/2.

All.: COM(2020) 178 final/2



Bruxelles, 5.5.2020
COM(2020) 178 final/2

2020/0069 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects COM(2020) 178 final of 29.04.2020.

Concerns all language versions except the original version (English).

Withdrawal of the marking.

The text shall read as follows :

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che modifica il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio
recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità in
considerazione della pandemia di Covid-19**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La pandemia di Covid-19 sta provocando una grave recessione economica a causa di una forte contrazione della domanda e delle misure pubbliche prese per limitarne la diffusione. I suoi gravi effetti negativi si fanno sentire nell'Unione europea e nel mondo. La gravità delle conseguenze dipenderà sia dalla durata della pandemia di Covid-19, sia dalle misure di sostegno e per la ripresa adottate a livello europeo e nazionale. Più specificamente, la pandemia sta producendo effetti senza precedenti sul settore dell'aviazione. La crisi di liquidità in questo settore, se non affrontata, può condurre a casi di insolvenza nel giro di qualche mese.

Il settore dell'aviazione riveste un'importanza strategica per l'Unione europea e apporta un contributo fondamentale all'occupazione e all'economia nel suo complesso nell'UE. Nel 2016, ad esempio, l'aviazione contava 9,4 milioni di posti di lavoro nell'UE e contribuiva per oltre 624 miliardi di EUR al PIL dell'UE. All'aviazione è però legato anche il successo delle PMI e del turismo¹. Ogni euro speso nel settore dell'aviazione genera 3 EUR per l'economia nel suo complesso, e per ogni nuovo posto di lavoro nel settore dell'aviazione ne vengono creati altri tre in settori diversi².

In considerazione dell'importante contributo dell'aviazione alla crescita economica e all'occupazione, le conseguenze della pandemia di Covid-19 su questo settore possono avere ripercussioni più ampie sull'economia, sulla connettività, sul commercio, sull'accessibilità economica e sulla scelta dei viaggi nell'UE, producendo effetti che saranno avvertiti a lungo.

La riduzione della domanda, la chiusura delle frontiere e le restrizioni temporanee ai collegamenti aerei all'interno dell'UE e tra l'UE e i grandi mercati internazionali implicano un probabile, ulteriore calo significativo del traffico aereo passeggeri. All'inizio di aprile il numero di voli sulla rete europea era del 90 % inferiore rispetto allo stesso periodo del 2019³. In marzo il numero di cancellazioni dei biglietti aerei superava di circa 4,5 milioni il numero delle nuove prenotazioni per i soli voli intra-UE⁴. Secondo le proiezioni, la domanda di trasporto passeggeri per tutto il 2020 dovrebbe essere tra il 35 % e il 46 % inferiore rispetto al livello del 2019⁵.

Per attenuare gli effetti di questa pandemia, è necessaria una risposta politica ambiziosa e coordinata. Poiché il contributo dell'aviazione ai risultati complessivi dell'economia dell'UE e alla sua presenza a livello mondiale è così importante, è essenziale che l'UE intervenga per sostenere il settore dell'aviazione dell'UE. Con il presente regolamento si intende modificare temporaneamente alcune delle vigenti disposizioni legislative concernenti l'aviazione per consentire alla Commissione e alle autorità nazionali di affrontare più agevolmente una serie di conseguenze negative della pandemia di Covid-19 e di attenuarne gli effetti sul settore dell'aviazione per tutta la durata della crisi. Queste misure temporanee comprendono: 1) una modifica delle norme per il rilascio delle licenze ai vettori aerei in caso di problemi finanziari provocati dalla pandemia di Covid-19; 2) la semplificazione delle procedure che si applicano all'imposizione di restrizioni dei diritti di traffico; 3) una maggiore efficienza consentita

¹ Fonte: ATAG - "Aviation: benefits beyond borders", 2018.

² Fonte: ACI (Airports Council International).

³ Fonte: Eurocontrol.

⁴ Fonte: Global Distribution Systems (sistemi di distribuzione globale).

⁵ Fonte: ACI/IATA.

nell'aggiudicazione dei contratti dei servizi di assistenza a terra; 4) la proroga consentita dei contratti dei servizi di assistenza a terra fino al 31 dicembre 2021.

1.1. Modifica delle norme per il rilascio delle licenze ai vettori aerei di cui al regolamento (CE) n. 1008/2008⁶

A norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, gli Stati membri devono sospendere o revocare la licenza d'esercizio di un vettore aereo che possa trovarsi nell'impossibilità di far fronte ai propri impegni finanziari effettivi o potenziali nei successivi dodici mesi. In alternativa, le autorità possono rilasciare una licenza provvisoria a tali compagnie aeree. Una licenza provvisoria è finalizzata a consentire alla compagnia aerea di procedere a una ristrutturazione e proseguire la propria attività, purché non venga compromessa la sicurezza. L'esperienza ha tuttavia dimostrato che, in tal modo, si invia anche un segnale molto negativo al mercato circa la capacità di una compagnia aerea di sopravvivere, il che a sua volta ne aggrava i problemi finanziari, soprattutto in termini di movimenti di cassa. È probabile che molte compagnie aeree le cui condizioni finanziarie erano sane prima della crisi si ritrovino in una situazione in cui i loro problemi di liquidità facciano sorgere la necessità giuridica di sospendere o revocare la licenza d'esercizio o di sostituirla con una licenza provvisoria. Nel contesto della crisi attuale ciò potrebbe creare inutili oneri amministrativi, senza alcun vantaggio evidente in termini economici o di sicurezza.

Si propone pertanto di sospendere temporaneamente tale obbligo formale per gli Stati membri, purché non sussistano pericoli per la sicurezza, e di mantenere nel contempo l'obbligo per gli Stati membri di monitorare l'idoneità finanziaria dei loro vettori per proteggere i passeggeri da rischi indebiti di sicurezza e poter fornire informazioni pertinenti alle autorità preposte alla sicurezza.

1.2. Modifica delle norme sulle misure di emergenza di cui al regolamento (CE) n. 1008/2008

A norma dell'articolo 21 del regolamento (CE) n. 1008/2008, uno Stato membro può rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico per affrontare problemi improvvisi di breve durata derivanti da circostanze imprevedibili e inevitabili. Per garantire che tale azione rispetti i principi di proporzionalità e trasparenza e criteri obiettivi e non discriminatori, la Commissione e gli altri Stati membri dovrebbero essere informati senza indugio del provvedimento in questione con debita motivazione. Inoltre, qualora i problemi che hanno reso necessario il provvedimento si protraggano per più di quattordici giorni, lo Stato membro deve informare opportunamente la Commissione e gli altri Stati membri e, d'intesa con la Commissione, può prorogare il provvedimento per ulteriori periodi fino ad un massimo di quattordici giorni.

L'accordo della Commissione per il secondo periodo di quattordici giorni e, in linea di principio, per ogni successivo periodo di quattordici giorni è concesso mediante decisione della Commissione. Tale disposizione è stata concepita per affrontare situazioni di breve durata e l'esperienza sta già dimostrando che non è adeguata alla pandemia di Covid-19 che, secondo le previsioni, dovrebbe durare diversi mesi; tale inadeguatezza comporta inutili oneri amministrativi per la Commissione e gli Stati membri. L'articolo 21, che si applica a "problemi [...] di breve durata", non è evidentemente adeguato alla crisi attuale.

⁶ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

È pertanto necessaria una deroga temporanea agli obblighi procedurali di cui all'articolo 21. La deroga chiarisce che uno Stato membro può temporaneamente mantenere in vigore una misura di emergenza giustificata e proporzionata per un periodo superiore a quattordici giorni, ma limitatamente alla durata dei rischi per la salute pubblica chiaramente connessi alla pandemia di Covid-19. A richiesta di qualsiasi Stato membro coinvolto, o di propria iniziativa, la Commissione può sospendere il provvedimento qualora quest'ultimo non sia conforme all'articolo 21, paragrafo 1, o sia contrario in qualsiasi modo al diritto dell'Unione. A tal fine gli Stati membri sono tenuti ad informare la Commissione in merito alle modifiche della durata e dell'ambito di applicazione delle misure di emergenza.

1.3. Proroga del periodo durante il quale i prestatori di servizi di assistenza a terra possono operare negli aeroporti dell'Unione a norma della direttiva 96/67/CE⁷

Per fronteggiare questa riduzione improvvisa e senza precedenti delle attività e aiutare le società di servizi di assistenza a terra ad accedere alle risorse necessarie a coprire nel breve periodo i costi fissi che, a partire da marzo 2020, si stanno rivelando nettamente superiori ai ricavi, alcuni Stati membri garantiscono i prestiti che le società possono richiedere alle organizzazioni bancarie al fine di ripristinare un livello minimo di liquidità.

Le garanzie sui prestiti bancari concessi alle società comportano però l'esame di una serie di criteri volti a valutare la sostenibilità della società che chiede il prestito. Tuttavia le società attive nel mercato dei servizi di assistenza a terra sono per loro natura soggette (ciò vale per alcune di esse o per parte della loro attività) a un regime operativo che non fornisce una garanzia di sostenibilità poiché dette società sono selezionate per un periodo di durata massima di sette anni in applicazione dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 96/67/CE.

I fallimenti sarebbero pregiudizievoli per l'intero settore (aeroporti e compagnie aeree) in quanto comporterebbero restrizioni della concorrenza nel breve e nel medio periodo e perturbazioni dei servizi di assistenza a terra, con potenziali ripercussioni sulla ripresa. Di conseguenza, per fornire ai creditori delle società di servizi di assistenza a terra le necessarie garanzie affinché concedano a dette società i prestiti che permettano loro di evitare un possibile fallimento, il regolamento proposto stabilisce che, in deroga all'articolo 11, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 96/67/CE, i contratti dei prestatori selezionati in base alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva 96/67/CE, che scadono tra la data di entrata in vigore del presente regolamento e il 31 dicembre 2020, possono essere prorogati fino al 31 dicembre 2021. Tale proroga dovrebbe fornire garanzie sufficienti ai creditori delle società di servizi di assistenza a terra. Sempre a causa della crisi, i servizi di assistenza a terra possono non essere più redditizi ed è possibile che alcuni enti di gestione debbano aggiudicarli mediante gara d'appalto. Occorre ricordare che, in siffatte circostanze, si applica la direttiva 2014/25/UE⁸.

1.4. Introduzione di una procedura d'urgenza per la selezione dei prestatori di servizi di assistenza a terra durante la crisi Covid-19

L'articolo 11, paragrafo 1, lettera e), della direttiva 96/67/CE stabilisce che, qualora un prestatore di servizi di assistenza a terra cessi la propria attività prima dello scadere del

⁷ Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36).

⁸ Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

periodo per cui è stato selezionato mediante gara d'appalto condotta in conformità al medesimo articolo, si procede alla sua sostituzione in base alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 1.

In circostanze quali la pandemia di Covid-19, è possibile che uno dei fornitori fallisca in aeroporti in cui il numero di prestatori di servizi di assistenza a terra è limitato in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 2, e dell'articolo 9 della direttiva 96/67/CE, e che si renda necessario sostituire rapidamente il fornitore in condizioni di insolvenza. L'articolo 11, paragrafo 2, stabilisce che l'ente di gestione dell'aeroporto può esso stesso fornire servizi di assistenza a terra senza partecipare a una gara d'appalto. Questa disposizione può coprire tuttavia soltanto il lasso di tempo necessario per l'organizzazione di una nuova gara d'appalto ed è improbabile che gli aeroporti che non forniscono già servizi di assistenza a terra possano fornire tali servizi in tempi così rapidi. La stessa limitazione si applica all'autoassistenza effettuata dalle compagnie aeree che non hanno una presenza significativa nell'aeroporto interessato.

Pertanto, nel contesto della pandemia di Covid-19 e in deroga alla direttiva 96/67/CE, in caso di fallimento di uno o più prestatori di servizi di assistenza a terra in un aeroporto durante il periodo della pandemia di Covid-19 e per motivi direttamente imputabili agli effetti di quest'ultima, le disposizioni temporanee proposte consentono all'ente di gestione di un aeroporto di scegliere direttamente un prestatore di servizi di assistenza a terra senza dover organizzare una procedura di selezione in conformità all'articolo 11, paragrafo 1, per un periodo massimo di sei mesi.

Le modifiche prevedono inoltre la possibilità che la Commissione proroghi i pertinenti periodi interessati dall'atto delegato, che può essere adottato mediante procedura d'urgenza.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

2.1. Base giuridica

La presente iniziativa si basa sull'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tale disposizione consente l'adozione di tutte le opportune disposizioni per il trasporto aereo ed è già servita da base giuridica per l'adozione del regolamento (CE) n. 1008/2008 e della direttiva 96/67/CE.

2.2. Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per i motivi che seguono. Qualora le condizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento (CE) n. 1008/2008 siano soddisfatte, detto regolamento non consente agli Stati membri di mantenere la licenza d'esercizio senza la sospensione, la revoca o il rilascio di licenze provvisorie. Ciò si applica indipendentemente da contesti quali la pandemia di Covid-19 e anche ove i problemi di liquidità siano solo di natura temporanea. Per quanto riguarda le restrizioni al traffico, il regolamento consente misure di durata superiore a quattordici giorni solo previa autorizzazione della Commissione, per ciascun periodo pertinente. La direttiva 96/67/CE non consente la sostituzione mediante procedura d'urgenza dei prestatori di servizi di assistenza a terra falliti o la proroga del periodo durante il quale i prestatori di servizi di assistenza a terra possono operare. Tali obiettivi possono essere conseguiti unicamente mediante l'introduzione nel regolamento (CE) n. 1008/2008 di nuove disposizioni temporanee che stabiliscano una deroga all'articolo 11 della direttiva 96/67/CE.

2.3. Proporzionalità

La proposta si limita a quanto è necessario per conseguire l'obiettivo di attenuare gli effetti dell'attuale pandemia di Covid-19 ai fini del funzionamento del regolamento (CE) n. 1008/2008 e della direttiva 96/67/CE. La misura proposta è pertanto proporzionata anche in relazione alla durata limitata delle misure temporanee proposte.

2.4. Scelta dell'atto giuridico

Per conseguire il suo obiettivo, l'atto giuridico deve essere di applicazione generale e diretta. Per tale motivo l'atto giuridico adeguato è un regolamento.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

3.1. Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente

Si tratta di una misura urgente determinata dalla diffusione della pandemia di Covid-19.

3.2. Consultazioni dei portatori di interessi

Vista l'urgenza della questione, non hanno avuto luogo consultazioni formali dei portatori di interessi. Sia le autorità degli Stati membri che i portatori di interessi hanno tuttavia invitato la Commissione ad adottare una proposta relativa a opportune misure nel contesto del regolamento (CE) n. 1008/2008 e alla fornitura di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione ai sensi della direttiva 93/67/CE.

3.3. Assunzione e uso di perizie

Come illustrato, l'urgenza della situazione non ha permesso di assumere perizie. La Commissione si è tuttavia basata sull'esperienza acquisita tramite i contatti, comprese le consultazioni di esperti, con gli Stati membri e i portatori di interessi nel settore dell'aviazione.

3.4. Valutazione d'impatto

Vista l'urgenza della situazione, non è stata effettuata alcuna valutazione d'impatto.

3.5. Diritti fondamentali

Non pertinente.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non pertinente.

5. ALTRI ELEMENTI

5.1. Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

La misura non contempla disposizioni specifiche di monitoraggio e informazione, ma la Commissione dovrebbe avere l'obbligo di seguire l'evoluzione della pandemia di Covid-19 e i relativi effetti sul trasporto aereo e ad essa dovrebbe essere conferito il potere di adottare, qualora necessario, un atto delegato che proroghi i termini previsti dalla misura.

5.2. Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

La proposta contiene quattro elementi:

- 1) con l'inserimento dei nuovi paragrafi 1 bis, 1 ter e 1 quater all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1008/2008, uno Stato membro potrà, per una verifica effettuata nel periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020, non sospendere o revocare una licenza d'esercizio di un vettore aereo anche qualora giunga alla conclusione che tale vettore aereo comunitario non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi, purché non sussistano pericoli per la sicurezza e sussista la prospettiva realistica di una ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro dodici mesi. Ove debitamente giustificato, la Commissione può prorogare tale periodo mediante atto delegato che può essere adottato con procedura d'urgenza;
- 2) con l'inserimento di un nuovo articolo 21 bis nel regolamento (CE) n. 1008/2008, gli Stati membri possono, in condizioni specifiche, rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico se tale provvedimento è necessario al fine di contenere la pandemia di Covid-19, per un periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020. Ove debitamente giustificato, la Commissione può prorogare tale periodo mediante atto delegato che può essere adottato con procedura d'urgenza;
- 3) il nuovo articolo 24 bis, che costituisce un nuovo capo IV bis del regolamento (CE) n. 1008/2008, consente agli enti di gestione degli aeroporti di prorogare i contratti dei prestatori di servizi di assistenza a terra fino al 31 dicembre 2021, in deroga alla direttiva 96/67/CE. Consente inoltre agli enti di gestione degli aeroporti di scegliere direttamente un servizio di assistenza a terra per un periodo massimo di sei mesi. Ove debitamente giustificato, la Commissione può prorogare tale periodo mediante atto delegato che può essere adottato con procedura d'urgenza. Questa modifica dell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1008/2008 si riflette nella modifica dell'articolo 1, paragrafo 1;
- 4) i nuovi articoli 25 bis e 25 ter del regolamento (CE) n. 1008/2008 stabiliscono la procedura per l'adozione degli atti delegati di cui al proposto articolo 9, paragrafo 1 ter, al proposto articolo 21 bis, paragrafo 4, e al proposto articolo 24 bis, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1008/2008.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità in considerazione della pandemia di Covid-19

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁹,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁰,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La pandemia di Covid-19 ha provocato un forte calo del traffico aereo per effetto di una notevole riduzione della domanda e di misure dirette, quali la chiusura delle frontiere e i divieti concernenti il traffico aereo, adottate sia dagli Stati membri che da paesi terzi per contenere la pandemia.
- (2) I dati pubblicati dal gestore della rete dell'UE presso l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea ("Eurocontrol") indicano a fine marzo 2020 un calo del traffico aereo di circa il 90 % per la regione europea rispetto a marzo 2019. I vettori aerei segnalano forti riduzioni delle prenotazioni anticipate e stanno cancellando voli per la stagione di traffico invernale 2019-2020 e quella estiva 2020 a causa della pandemia. Questo calo improvviso della domanda e il tasso di cancellazioni senza precedenti hanno determinato un grave problema di liquidità per i vettori aerei con una correlazione diretta con la pandemia di Covid-19.
- (3) I vettori aerei dell'Unione le cui condizioni finanziarie erano sane prima della pandemia di Covid-19 affrontano problemi di liquidità che potrebbero determinare la sospensione, la revoca o la sostituzione della loro licenza d'esercizio con una licenza provvisoria senza che ve ne sia la necessità economica strutturale. Il rilascio di una licenza provvisoria a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹ potrebbe inviare un segnale

⁹ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁰ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹¹ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

negativo al mercato circa la capacità di una compagnia aerea di sopravvivere, il che a sua volta ne aggraverebbe i problemi finanziari congiunturali. In base alla verifica effettuata nel periodo compreso tra marzo 2020 e il 31 dicembre 2020, è pertanto opportuno che la licenza d'esercizio di tali operatori non sia sospesa o revocata, purché non sussistano pericoli per la sicurezza e sussista la prospettiva realistica di una ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro dodici mesi. Al termine di tale periodo di dodici mesi, il vettore aereo dell'Unione dovrebbe essere soggetto alla procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008. L'obbligo di informare la Commissione di cui all'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008 dovrebbe intendersi applicabile anche alle decisioni di non sospendere o revocare la licenza d'esercizio.

- (4) Oltre alle misure di emergenza che potrebbero essere applicate in caso di problemi improvvisi di breve durata derivanti da circostanze imprevedibili e inevitabili a norma dell'articolo 21 del regolamento (CE) n. 1008/2008, gli Stati membri dovrebbero poter rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico per affrontare problemi derivanti dalla pandemia di Covid-19 che potrebbero essere di durata prolungata. Siffatte misure di emergenza adottate nel contesto della pandemia di Covid-19 dovrebbero rispettare i principi di proporzionalità e trasparenza e basarsi su criteri obiettivi e non discriminatori, applicabili in conformità all'articolo 21 del regolamento (CE) n. 1008/2008.
- (5) Negli aeroporti in cui il numero di prestatori di servizi di assistenza a terra è limitato a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, e dell'articolo 9 della direttiva 96/67/CE del Consiglio¹², i prestatori possono essere selezionati per un periodo massimo di sette anni. I prestatori per i quali tale periodo sta per concludersi possono, per questo motivo, avere difficoltà ad accedere ai finanziamenti. È pertanto opportuno prorogare tale periodo.
- (6) A causa della pandemia di Covid-19, negli aeroporti in cui il numero dei prestatori di servizi di assistenza a terra è limitato, uno o più prestatori possono cessare di fornire i propri servizi in un determinato aeroporto prima che possa essere selezionato un nuovo prestatore in base alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva 96/67/CE. In tali circostanze è opportuno che l'ente di gestione dell'aeroporto possa decidere di scegliere direttamente un prestatore di servizi di assistenza a terra per la fornitura dei suddetti servizi per un periodo massimo di sei mesi. Qualora debba aggiudicare servizi di assistenza a terra mediante gara d'appalto per effetto della pandemia di Covid-19 e sia un ente aggiudicatore ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³, l'ente di gestione dell'aeroporto è tenuto a rispettare tale direttiva.
- (7) È difficile prevedere l'evoluzione ulteriore della pandemia di Covid-19 e i suoi effetti sul settore del trasporto aereo. La Commissione dovrebbe analizzare costantemente gli effetti della pandemia di Covid-19 sul settore del trasporto aereo e l'Unione dovrebbe essere in grado di prorogare senza indebito ritardo il periodo di applicazione delle misure previste dal presente regolamento nel caso in cui le condizioni avverse persistano.

¹² Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36).

¹³ Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

- (8) Al fine di estendere, ove necessario e giustificato, il periodo durante il quale le autorità competenti per il rilascio delle licenze possono decidere di non sospendere o revocare le licenze d'esercizio, il periodo durante il quale gli Stati membri possono rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico, nonché il periodo durante il quale i contratti dei prestatori di servizi di assistenza a terra possono essere prorogati e durante il quale l'ente di gestione di un aeroporto può scegliere direttamente un prestatore di servizi di assistenza a terra, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare il regolamento (CE) n. 1008/2008. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio". In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (9) Considerata l'urgenza dettata dalle circostanze eccezionali che giustificano le misure proposte, e più in particolare la necessità di adottare rapidamente le misure necessarie al fine di affrontare i problemi gravi e immediati che affliggono il settore, è opportuno ammettere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione europea, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (10) Lo scoppio imprevedibile e improvviso della pandemia di Covid-19 e le pertinenti procedure legislative necessarie per l'adozione delle misure del caso hanno reso impossibile l'adozione di tali misure in tempo utile. Per tale motivo le disposizioni del presente regolamento dovrebbero coprire anche il periodo che ne precede l'entrata in vigore. Data la natura di tali disposizioni, un simile approccio non dovrebbe comportare una violazione del legittimo affidamento degli interessati.
- (11) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1008/2008.
- (12) Considerata l'urgenza dettata dalle circostanze eccezionali che giustificano le misure istituite, è opportuno prevedere l'entrata in vigore immediata del presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 1008/2008 è così modificato:

- 1) all'articolo 1, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Il presente regolamento disciplina il rilascio delle licenze ai vettori aerei comunitari, il diritto dei vettori aerei comunitari di prestare servizi aerei intracomunitari e la determinazione del prezzo dei servizi aerei intracomunitari. Stabilisce inoltre norme temporanee sulla fornitura di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione.";

- 2) all'articolo 9 sono inseriti i seguenti paragrafi 1 bis, 1 ter e 1 quater:

"1 bis. Sulla base delle verifiche di cui al paragrafo 1, effettuate tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020, l'autorità competente per il rilascio delle licenze può decidere, prima della fine di tale periodo, di non sospendere o revocare la licenza d'esercizio del vettore

dell'Unione, purché non sussistano pericoli per la sicurezza e sussista la prospettiva realistica di una ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro dodici mesi. Essa riesamina i risultati di tale vettore aereo dell'Unione al termine del periodo di dodici mesi e decide se revocare o sospendere la licenza d'esercizio e concedere una licenza provvisoria in conformità al paragrafo 1.

1 ter. La Commissione, qualora constati, sulla base dei dati pubblicati da Eurocontrol, che la riduzione del livello del traffico aereo rispetto al livello del corrispondente periodo dell'anno precedente persiste ed è probabile che persista, e constati inoltre, secondo i migliori dati scientifici disponibili, che tale situazione è dovuta agli effetti della pandemia di Covid-19, adotta atti delegati conformemente all'articolo 25 bis per modificare di conseguenza il periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 di cui al paragrafo 1 bis.

1 quater. La Commissione monitora costantemente la situazione secondo i criteri di cui al paragrafo 1 ter. Sulla base delle informazioni in suo possesso, la Commissione presenta una relazione sintetica in materia al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 15 novembre 2020. Quando sono soddisfatti i criteri di cui al paragrafo 1 ter, la Commissione adotta quanto prima l'atto delegato di cui al paragrafo 1 ter.

1 quinquies. Qualora, in caso di effetti prolungati della pandemia di Covid-19 sul settore del trasporto aereo nell'Unione, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 25 ter si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.";

3) è inserito il seguente articolo 21 bis:

"Articolo 21 bis

Misure di emergenza connesse alla pandemia di Covid-19

1. In deroga all'articolo 21, per il periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 gli Stati membri possono, senza l'intesa con la Commissione di cui all'articolo 21, paragrafo 1, rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico se tale provvedimento è necessario per far fronte alla pandemia di Covid-19. Tale azione rispetta i principi di proporzionalità e trasparenza ed è basata su criteri obiettivi e non discriminatori.
2. Lo Stato membro informa senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri in merito a tale provvedimento e alla sua durata fornendo una debita motivazione. Qualora modifichi, sospenda o ritiri il provvedimento dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, lo Stato membro ne informa opportunamente la Commissione e gli altri Stati membri.
3. A richiesta di uno qualsiasi degli altri Stati membri coinvolti, o di propria iniziativa, la Commissione può sospendere il provvedimento di cui al paragrafo 2 qualora quest'ultimo non sia conforme al paragrafo 1 o sia contrario in qualsiasi modo al diritto dell'Unione.
4. La Commissione, qualora constati, sulla base delle migliori conoscenze scientifiche, delle prove e dei dati attestanti la persistenza della pandemia di Covid-19, che le restrizioni, le limitazioni o le condizioni all'esercizio dei diritti di traffico imposte dagli Stati membri saranno probabilmente necessarie al di là del periodo di cui al paragrafo 1, adotta atti delegati conformemente all'articolo 25 bis per modificare di conseguenza tale periodo.
5. La Commissione monitora costantemente la situazione secondo i criteri di cui al paragrafo 4. Sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione presenta una

relazione sintetica in materia al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 15 novembre 2020. Se necessario, la Commissione adotta quanto prima l'atto delegato di cui al paragrafo 4.

6. Qualora, in caso di effetti prolungati della pandemia di Covid-19 sul settore del trasporto aereo nell'Unione, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 25 ter si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.";
- 4) sono inseriti il seguente capo IV bis e il seguente articolo 24 bis:

"CAPO IV BIS

NORME TEMPORANEE SULLA FORNITURA DI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

Articolo 24 bis

1. In deroga all'articolo 11, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 96/67/CE, l'ente di gestione di un aeroporto può prorogare fino al 31 dicembre 2021 i contratti dei prestatori di servizi di assistenza a terra selezionati in base alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 1, di tale direttiva, che scadono tra il [inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento] e il 31 dicembre 2020.
2. In deroga all'articolo 11, paragrafo 1, lettera e), della direttiva 96/67/CE, e fatta salva la direttiva 2014/25/UE, per il periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020, qualora un prestatore di servizi di assistenza a terra cessi la propria attività prima dello scadere del periodo per cui è stato selezionato, l'ente di gestione dell'aeroporto può scegliere direttamente un prestatore di servizi di assistenza a terra per la fornitura dei suddetti servizi per un periodo massimo di sei mesi o fino al 31 dicembre 2020, qualora quest'ultima data sia successiva.
3. La Commissione, qualora constati, sulla base dei dati pubblicati da Eurocontrol, che la riduzione del livello del traffico aereo rispetto al livello del corrispondente periodo dell'anno precedente persiste ed è probabile che persista, che tale situazione è dovuta agli effetti della pandemia di Covid-19 e che ciò comporta l'interruzione della fornitura di servizi di assistenza a terra o difficoltà di accesso ai finanziamenti per i prestatori di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione, adotta atti delegati conformemente all'articolo 25 bis per modificare di conseguenza i periodi di cui ai paragrafi 1 e 2.
4. La Commissione monitora costantemente la situazione secondo i criteri di cui al paragrafo 3. Sulla base delle informazioni in suo possesso, la Commissione presenta una relazione sintetica in materia al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 15 novembre 2020. Se necessario, la Commissione adotta quanto prima l'atto delegato di cui al paragrafo 3.
5. Qualora, in caso di effetti prolungati della pandemia di Covid-19 sul settore del trasporto aereo nell'Unione, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 25 ter si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.
6. La Commissione monitora costantemente la situazione secondo i criteri di cui al paragrafo 3. Sulla base delle informazioni in suo possesso, la Commissione presenta una relazione sintetica in materia al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 15

novembre 2020. Se necessario, la Commissione adotta l'atto delegato di cui al paragrafo 3.

7. Qualora, in caso di effetti prolungati della pandemia di Covid-19 sul settore del trasporto aereo nell'Unione, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 4 si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.";
- 5) sono inseriti i seguenti articoli 25 bis e 25 ter:

"Articolo 25 bis
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui al presente articolo è conferito alla Commissione per un periodo di un anno a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega di potere di cui all'articolo 9, paragrafo 1 ter, all'articolo 21 bis, paragrafo 4, e all'articolo 24 bis, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio".
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi del presente articolo entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 25 ter
Procedura d'urgenza

1. Gli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo entrano in vigore immediatamente e si applicano finché non siano sollevate obiezioni conformemente al paragrafo 2. La notifica di un atto delegato al Parlamento europeo e al Consiglio illustra i motivi del ricorso alla procedura d'urgenza.
2. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato secondo la procedura di cui all'articolo 25 bis. In tal caso, la Commissione abroga l'atto immediatamente a seguito della notifica della decisione con la quale il Parlamento europeo o il Consiglio hanno sollevato obiezioni."

Articolo 2

Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente