



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 14 maggio 2009  
(OR. en)**

**9864/09**

**Fascicolo interistituzionale:  
2009/0063 (COD)**

**AVIATION 74  
CODEC 722**

**PROPOSTA**

---

Mittente: Commissione europea

Data: 12 maggio 2009

---

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante.

---

All.: COM(2009) 217 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 11.5.2009  
COM(2009) 217 definitivo

2009/0063 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione**

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2009) 615 definitivo}

{SEC(2009) 616 definitivo}

## RELAZIONE

### 1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Contesto generale**

Gli attuali sistemi di copertura dei costi inerenti alla sicurezza dell'aviazione sono regolamentati a livello nazionale e non sono sempre trasparenti per gli utenti, che non vengono consultati sistematicamente in tutti gli aeroporti dell'UE prima della determinazione di diritti o della modifica di un sistema di diritti.

- **Disposizioni in vigore nel settore disciplinato nella presente proposta**

Non vi sono disposizioni in vigore nel settore interessato dalla proposta.

- **Coerenza con la politica in materia di aviazione civile e con altri obiettivi dell'Unione**

Il Terzo pacchetto adottato dal Consiglio nel 1992 ha rappresentato la fase finale della liberalizzazione dell'accesso al mercato del trasporto aereo. Le successive iniziative dell'UE hanno mirato a disciplinare e liberalizzare attività accessorie quali la prestazione dei servizi di assistenza a terra, l'assegnazione delle bande orarie (*slots*) e l'uso dei sistemi telematici di prenotazione. La Comunità si è inoltre dotata di una normativa nel settore della sicurezza della navigazione aerea ed ha affrontato la questione della gestione del traffico aereo emanando specifiche disposizioni che hanno istituito il Cielo unico. La direttiva sui diritti aeroportuali riguarda diritti diversi da quelli connessi alla sicurezza.

### 2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

Durante un'audizione svoltasi il 17 luglio 2008 la Commissione ha sentito il parere di tutti i soggetti che operano nel settore del trasporto aereo sulle varie opzioni prospettabili, in modo da strutturare la futura normativa comunitaria sui diritti per le misure di sicurezza. La Commissione ha inoltre raccolto informazioni e i pareri degli Stati membri e dei rappresentanti del settore mediante questionari.

Grazie a una serie di contatti bilaterali con alcuni dei soggetti interessati è stato possibile approfondire alcune posizioni.

Sintesi delle risposte e del modo in cui sono state prese in considerazione

Tutte le organizzazioni di settore hanno evidenziato che la sicurezza dell'aviazione rientra fra le responsabilità dello Stato e che i relativi costi dovrebbero pertanto essere sostenuti dalle autorità nazionali. Nessuno degli Stati membri era tuttavia a favore dell'obbligo per gli Stati di coprire i costi della sicurezza.

- **Ricorso al parere di esperti**

Settori scientifici/di competenza interessati

È stata effettuata una valutazione d'impatto allo scopo di fornire un'analisi quantitativa e qualitativa dell'incidenza della presente iniziativa, in modo da poter meglio modulare l'impostazione perseguita. Per la valutazione d'impatto non si è fatto ricorso a una perizia esterna. Il Centro comune di ricerca (CCR) ha tuttavia quantificato l'impatto di alcune misure. La nota del CCR è acclusa all'allegato XII della valutazione d'impatto. La valutazione è

basata su statistiche pubbliche, provenienti principalmente da Eurostat, e su statistiche fornite dalle parti interessate e dagli Stati membri.

#### Principali organizzazioni/esperti consultati

Tutte le principali organizzazioni delle parti interessate sono state consultate. Sono state inoltre consultate le associazioni degli utenti e dei consumatori.

#### Sintesi dei pareri pervenuti e utilizzati

Non è stata indicata l'esistenza di rischi potenzialmente gravi con conseguenze irreversibili.

La conclusione principale era che, delle quattro opzioni strategiche prese in considerazione come base per lo studio, le migliori potenzialità di successo sono offerte da un quadro normativo contenente alcuni principi generali (si tratta dell'opzione n. 3); questa soluzione avrebbe inoltre il vantaggio di determinare un cambiamento di segno positivo dell'attuale prassi seguita per fissare i diritti per le misure di sicurezza e dei rapporti tra gli aeroporti e i vettori aerei a tale riguardo.

#### • **Valutazione d'impatto**

La valutazione d'impatto ha esaminato le seguenti opzioni.

La prima opzione (status quo), quella cioè che non prevede alcun intervento dell'UE, è stata presa come opzione di riferimento rispetto alla quale si è proceduto ad un'analisi degli altri possibili scenari.

La seconda opzione si collega allo scenario in cui tutto il settore dell'aviazione definisce e pone in essere una serie di misure volontarie di autoregolamentazione su scala europea allo scopo di risolvere i problemi che incontrano i singoli attori (aeroporti e vettori aerei) in mancanza di accordo e di visione comune tra loro sul modo migliore per risolvere i principali punti di contrasto.

La terza opzione prevede l'adozione di un atto comunitario inteso a definire un quadro generale che specifichi le modalità con cui fissare i diritti per le misure di sicurezza a livello nazionale, tenendo conto di un insieme di principi comuni ai quali dovranno sottostare i gestori aeroportuali.

La quarta opzione prevede che gli Stati membri finanzino interamente i costi della sicurezza aeroportuale. Questo consentirebbe di eliminare tutti i diritti per le misure di sicurezza e i loro aspetti discriminatori.

### **3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

#### • **Sintesi delle misure proposte**

La presente proposta definisce alcuni principi fondamentali che i gestori aeroportuali dovranno osservare nella determinazione dei diritti per le misure di sicurezza. Tali principi sono esposti di seguito.

#### *Non discriminazione*

I sistemi di diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione non devono creare discriminazioni tra i vettori o tra i passeggeri.

#### *Consultazione e ricorso*

L'ente che gestisce l'aeroporto e i vettori aerei che servono un determinato aeroporto – o le loro rispettive organizzazioni rappresentative – devono avviare un dialogo sul sistema di diritti per le misure di sicurezza applicabile in un aeroporto non solo in occasione di ogni

variazione di tale sistema, ma anche nel momento in cui viene stabilito l'ammontare dei diritti connessi alla sicurezza. Questa disposizione ha lo scopo di obbligare le due parti ad uno scambio di opinioni periodico sui livelli dei diritti, come pure sull'intero complesso dei fattori e delle prescrizioni di legge che possono influire sulla determinazione di tali diritti.

#### *Trasparenza*

La direttiva proposta non contiene alcuna disposizione sui metodi di calcolo dei diritti per le misure di sicurezza da applicare negli Stati membri. La Commissione è ben consapevole delle profonde diversità che esistono nei regolamenti aeroportuali dei singoli Stati membri, ma ritiene comunque che l'ente gestore dell'aeroporto sia tenuto a fornire ai vettori aerei un certo numero di informazioni in modo che la procedura di consultazione tra aeroporti e vettori abbia un senso e uno scopo. A tal fine la direttiva determina quali informazioni l'ente gestore dell'aeroporto deve fornire periodicamente.

A loro volta, i vettori aerei dovranno fornire informazioni sulle loro previsioni di traffico, sulle loro intenzioni riguardo all'utilizzo della propria flotta e sulle loro particolari esigenze, attuali e future, nell'aeroporto in questione, in modo da consentire al gestore di investire il proprio capitale e ripartire le proprie capacità in modo ottimale.

I vettori aerei devono inoltre avere il diritto di essere informati in merito a misure di sicurezza più severe di quelle previste dal diritto comunitario.

#### *Aderenza ai costi*

Le entrate generate dai diritti per le misure di sicurezza devono essere utilizzate unicamente per coprire i costi connessi alla sicurezza.

#### *Autorità di vigilanza*

Un progetto di direttiva contenente i principi che i principali soggetti operanti nel settore del trasporto aereo devono osservare, ossia gli aeroporti e le compagnie aeree, che sono mossi da interessi divergenti, deve trovare adeguata applicazione e osservanza a livello degli Stati membri. Una garanzia adeguata affinché tali disposizioni vengano rispettate consiste nell'istituire, in ciascuno Stato membro, un'autorità incaricata di provvedere alla corretta applicazione della direttiva.

#### • **Base giuridica**

La proposta si basa sull'articolo 80, paragrafo 2, del trattato che istituisce la Comunità europea.

#### • **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica in quanto la proposta non ricade nella competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in modo soddisfacente dagli Stati membri per le ragioni di seguito indicate.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in modo soddisfacente dai singoli Stati membri isolatamente poiché i sistemi di diritti per le misure di sicurezza e la determinazione degli stessi nei singoli aeroporti non sono regolamentati in modo uniforme in tutto il territorio dell'UE. Sistemi di diritti diversi continuano ad esistere negli Stati membri. Questa situazione impedisce che si crei un'autentica parità di condizioni tra gli aeroporti e le compagnie aeree.

L'azione comunitaria conseguirà con maggiore efficacia gli obiettivi della proposta per i motivi indicati di seguito.

L'applicazione in tutto il territorio dell'UE di un complesso di norme comuni fondamentali inerenti ai diritti per le misure di sicurezza garantirà parità di condizioni per tutti i soggetti che operano nel settore aereo quando si tratterà di definire i parametri per ripartire il costo della sicurezza aeroportuale.

Negli Stati membri esistono, come si è detto, sistemi di diritti diversi. Questi sistemi non sempre si ispirano a principi fondamentali da applicare in modo uniforme al momento della fissazione dei diritti per le misure di sicurezza né stabiliscono le modalità in base alle quali vanno calcolati questi diritti. La direttiva proposta renderà possibile tale applicazione uniforme.

La proposta di direttiva si limita a definire un insieme di norme minime che dovranno essere rispettate dagli Stati membri e/o dai gestori aeroportuali per fissare l'ammontare dei diritti connessi alla sicurezza. Essa non impone un particolare sistema di diritti, la cui definizione è lasciata agli Stati membri.

La presente proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per i motivi indicati di seguito.

La direttiva proposta non restringe in alcun modo la possibilità di definire, a livello di Stato membro, un quadro normativo di base per la fissazione dei diritti per le misure di sicurezza e lascia agli aeroporti la necessaria flessibilità per determinarne l'ammontare. La direttiva garantisce che gli utenti degli aeroporti riceveranno maggiori spiegazioni sui diritti per le operazioni di sicurezza. L'onere amministrativo che la proposta di direttiva impone agli Stati membri e alle autorità regionali che partecipano alla definizione del quadro regolatorio sarà limitato in quanto si tratterà semplicemente di adeguare la normativa in vigore alle disposizioni della direttiva ove la normativa nazionale non risulti conforme ai principi di base che la direttiva prescrive.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: direttiva.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per il seguente motivo.

La direttiva è lo strumento più adeguato per disciplinare la questione dei diritti per le misure di sicurezza in quanto detta pochi principi, precisi ma fondamentali, che dovranno essere rispettati dai gestori aeroportuali quando fissano e riscuotono tali diritti. Il recepimento della direttiva negli ordinamenti nazionali consentirà agli Stati membri di tener conto, al momento di emanare le disposizioni attuative, della situazione specifica degli aeroporti che si trovano sul loro territorio, fermo restando che le disposizioni della direttiva devono essere integralmente applicate.

#### **4) INCIDENZA SUL BILANCIO**

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio della Comunità.

#### **5) ALTRE INFORMAZIONI**

- **Tavola di concordanza**

Gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni nazionali di attuazione della direttiva accompagnate da una tavola di concordanza tra le disposizioni e la presente direttiva.

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE e va pertanto esteso allo Spazio economico europeo.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,  
visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,  
vista la proposta della Commissione<sup>1</sup>,  
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>2</sup>,  
visto il parere del Comitato delle regioni<sup>3</sup>,  
deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>4</sup>,  
considerando quanto segue:

- (1) La sicurezza dell'aviazione negli aeroporti europei rientra essenzialmente fra le responsabilità dello Stato. Ciascuno Stato membro decide i propri metodi di finanziamento della sicurezza dell'aviazione. È tuttavia necessario istituire un quadro di norme comuni che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti per le misure di sicurezza e le modalità della loro fissazione poiché, in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra i soggetti che gestiscono gli aeroporti e gli utenti degli aeroporti stessi rischiano di non essere rispettati.
- (2) La riscossione dei diritti corrispondenti alla prestazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di assistenza a terra è già stata disciplinata, rispettivamente, dal regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea<sup>5</sup>, e dalla 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<sup>6</sup>.
- (3) È essenziale che gli utenti dell'aeroporto ricevano periodicamente dal gestore aeroportuale le informazioni sulle modalità e sulla base di calcolo dei diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione. Tali informazioni consentiranno ai vettori aerei di conoscere le spese sostenute per la prestazione dei servizi di sicurezza e la produttività degli investimenti correlati. Per consentire ai gestori aeroportuali di valutare con precisione i requisiti che dovranno soddisfare i loro investimenti futuri, occorre che gli utenti degli aeroporti abbiano l'obbligo di mettere a disposizione dei gestori aeroportuali, in tempo utile, tutte le loro previsioni operative, i loro progetti di sviluppo e le loro particolari richieste.

---

<sup>1</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>2</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>3</sup> GU C... del ..., pag..

<sup>4</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>5</sup> GU L 341 del 7.12.2006, pag. 3.

<sup>6</sup> GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

- (4) Poiché nella Comunità esistono metodi diversi per la fissazione e la riscossione dei diritti per le operazioni di sicurezza, negli aeroporti comunitari nei quali i diritti connessi alla sicurezza comprendono anche il costo di tali operazioni è necessario armonizzare la base di calcolo di tali diritti. Negli aeroporti in questione il diritto corrispondente deve essere commisurato al costo delle operazioni di sicurezza, tenendo conto di eventuali interventi del settore pubblico nel finanziamento di tali operazioni.
- (5) È importante assicurare la trasparenza con riguardo all'impatto economico delle misure di sicurezza nazionali più severe rispetto alle norme fondamentali comuni stabilite in conformità al 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 che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002<sup>7</sup>.
- (6) È opportuno che un'autorità di vigilanza indipendente in ciascuno Stato membro garantisca l'applicazione corretta ed efficace della presente direttiva. Detta autorità deve disporre di tutte le risorse necessarie in personale, competenze tecniche e mezzi finanziari per l'esercizio delle proprie funzioni.
- (7) Poiché gli obiettivi dell'iniziativa proposta non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri, dato che essi – procedendo individualmente – non sono in grado di istituire un sistema uniforme di diritti per le misure di sicurezza nell'insieme della Comunità e possono quindi, a motivo delle dimensioni e degli effetti dell'iniziativa, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

##### *Oggetto*

1. La presente direttiva stabilisce principi comuni per la riscossione dei diritti connessi alle misure di sicurezza negli aeroporti della Comunità.
2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del trattato.

La presente direttiva non si applica né ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e terminale ai sensi del regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, né ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato della direttiva 96/67/CE del Consiglio.

#### *Articolo 2*

##### *Definizioni*

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 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

---

<sup>7</sup> GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;

- b) “gestore aeroportuale”, il soggetto al quale 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 negli aeroporti interessati;
- 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) “diritti per le misure di sicurezza”, i prelievi specificamente diretti a coprire in tutto o in parte il costo delle operazioni di sicurezza finalizzate a proteggere l’aviazione civile contro atti di interferenza illecita.

### *Articolo 3*

#### *Non discriminazione*

Gli Stati membri provvedono affinché i diritti per le misure di sicurezza non creino discriminazioni tra gli utenti degli aeroporti e tra i passeggeri.

### *Articolo 4*

#### *Consultazione*

1. Gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale abbia accesso a tutte le necessarie informazioni sui costi inerenti alla prestazione dei servizi di sicurezza dell’aviazione nell’aeroporto.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, in ciascun aeroporto, sia istituita una procedura di consultazione obbligatoria e periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell’aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti per le misure di sicurezza e all’ammontare di tali diritti. Detta consultazione ha luogo almeno una volta all’anno.
3. Il gestore aeroportuale sottopone agli utenti dell’aeroporto ogni proposta di modifica del sistema dei diritti per le misure di sicurezza o del loro ammontare al più tardi quattro mesi prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni. Il gestore aeroportuale organizza consultazioni con gli utenti dell’aeroporto sulle modifiche proposte e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione.
4. Il gestore aeroportuale pubblica la decisione al più tardi due mesi prima della sua entrata in vigore. Il gestore aeroportuale motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti nel caso in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra il gestore e gli utenti.

### *Articolo 5*

#### *Trasparenza*

1. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori aeroportuali forniscano una volta all’anno ad ogni utente dell’aeroporto e ai rappresentanti o alle associazioni degli utenti informazioni sui seguenti elementi, che serviranno come base per la

determinazione dell'ammontare di tutti i diritti per le misure di sicurezza riscossi nell'aeroporto. Tali informazioni comprendono, come minimo:

- a) un elenco dei vari servizi e infrastrutture forniti a corrispettivo dei diritti per le misure di sicurezza riscossi;
  - b) il metodo di calcolo dei diritti per le misure di sicurezza;
  - c) gli introiti e il costo di ciascuna categoria di diritti per le misure di sicurezza riscossi nell'aeroporto;
  - d) il numero totale di impiegati nei servizi che danno luogo all'esazione dei diritti per le misure di sicurezza;
  - e) l'ammontare previsto dei diritti per le misure di sicurezza;
  - f) tutti gli investimenti prospettati che possono incidere significativamente sull'ammontare dei diritti per le misure di sicurezza.
2. Gli Stati membri provvedono affinché gli utenti dell'aeroporto comunichino al gestore aeroportuale, prima di ogni consultazione di cui all'articolo 4, informazioni riguardanti in particolare:
- a) le previsioni del traffico;
  - b) le previsioni relative alla composizione e all'utilizzo previsto della loro flotta;
  - c) i loro progetti di sviluppo nell'aeroporto in questione;
  - d) le loro esigenze nell'aeroporto in questione.

#### *Articolo 6*

##### *Valutazione d'impatto*

1. Prima di adottare misure più severe in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008 gli Stati membri effettuano una valutazione d'impatto con riguardo all'incidenza di tali misure sull'ammontare dei diritti per le misure di sicurezza.  
  
Per quanto riguarda le misure nazionali più severe già in vigore al [data di entrata in vigore della presente direttiva], gli Stati membri effettuano valutazioni d'impatto per un periodo transitorio di tre anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.
2. Gli Stati membri informano la Commissione e consultano gli utenti degli aeroporti in conformità all'articolo 4 in merito ai risultati delle valutazioni d'impatto di cui al paragrafo 1.

#### *Articolo 7*

##### *Aderenza dei diritti ai costi*

I diritti riscossi per la sicurezza sono utilizzati esclusivamente per coprire i costi relativi allo svolgimento delle operazioni di sicurezza. Questi costi sono determinati utilizzando i principi contabili e di valutazione generalmente riconosciuti in ciascuno Stato membro.

Tuttavia, gli Stati membri provvedono affinché siano presi in particolare considerazione:

- il costo del finanziamento delle infrastrutture e delle installazioni adibite alle operazioni di sicurezza, ivi compreso un equo ammortamento del loro valore;
- la spesa per le operazioni di sicurezza e per il personale ad esse addetto;
- gli aiuti e le sovvenzioni erogati dalle autorità per garantire la sicurezza.

## *Articolo 8*

### *Autorità di vigilanza indipendente*

1. Gli Stati membri designano o istituiscono un'autorità di vigilanza nazionale indipendente, incaricata di assicurare la corretta applicazione delle misure adottate per conformarsi alla presente direttiva. Questo organo può essere lo stesso al quale lo Stato membro ha affidato l'applicazione della direttiva (CE) n. 12/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti aeroportuali<sup>8</sup>.
2. Gli Stati membri garantiscono l'autonomia dell'autorità di vigilanza indipendente provvedendo affinché questa sia giuridicamente distinta e funzionalmente indipendente da qualsiasi gestore aeroportuale e vettore aereo. Gli Stati membri che mantengono la proprietà o il controllo degli aeroporti, di società di gestione aeroportuale o di vettori aerei garantiscono l'effettiva separazione strutturale della funzione regolatrice dalle attività inerenti l'esercizio della proprietà o del controllo. Gli Stati membri provvedono affinché l'autorità di vigilanza indipendente eserciti i propri poteri in modo imparziale e trasparente.
3. Gli Stati membri notificano alla Commissione il nome e l'indirizzo dell'autorità di vigilanza indipendente, le funzioni e le competenze ad essa conferite nonché i provvedimenti presi per garantire l'osservanza del paragrafo 2.
4. Gli Stati membri provvedono affinché, con riguardo ai casi di disaccordo in materia di diritti per le misure di sicurezza, siano adottati provvedimenti al fine di:
  - a) stabilire una procedura per la risoluzione delle controversie tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto;
  - b) determinare le condizioni in cui l'autorità di vigilanza indipendente può essere adita per un disaccordo e, in particolare, consentire a detta autorità di respingere i reclami che essa ritiene non debitamente giustificati o adeguatamente documentati; e
  - c) fissare i criteri in base ai quali i casi di disaccordo sono valutati ai fini di una risoluzione.

Tali procedure, condizioni e criteri sono non discriminatori, trasparenti e obiettivi.
5. L'autorità di vigilanza indipendente pubblica ogni anno una relazione sulle attività svolte.

## *Articolo 9*

### *Relazione e revisione*

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo ed al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva entro quattro anni dalla sua entrata in vigore, corredandola, se del caso, di opportune proposte.

---

<sup>8</sup> GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11.

2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano all'applicazione della presente direttiva, con particolare riferimento all'acquisizione di informazioni ai fini della relazione di cui al paragrafo 1.

#### *Articolo 10*

##### *Attuazione*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [...]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

#### *Articolo 11*

##### *Entrata in vigore*

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

#### *Articolo 12*

##### *Destinatari*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*