



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 1.12.2011
COM(2011) 827 definitivo

2011/0391 (COD)

Pacchetto aeroporti

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie
negli aeroporti dell'Unione europea**

(Rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2011) 1443 definitivo}

{SEC(2011) 1444 definitivo}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. *Contesto*

1. Negli aeroporti nei quali la domanda da parte delle compagnie aeree di bande orarie di decollo e atterraggio supera la capacità dell'aeroporto, vengono utilizzati dei meccanismi di assegnazione per definire un insieme di regole da seguire a questo fine. Per una compagnia aerea, ottenere una banda oraria in un aeroporto significa poter utilizzare l'insieme delle infrastrutture necessarie per l'esercizio di un volo in un determinato momento (piste, vie di circolazione, aree di parcheggio e, per i voli passeggeri, terminali). A seconda delle caratteristiche dell'aeroporto, l'assegnazione delle bande orarie può essere necessaria in determinate ore della giornata o durante determinati periodi di traffico intenso. L'obiettivo è di garantire che l'accesso agli aeroporti congestionati sia organizzato secondo regole eque, non discriminatorie e trasparenti per l'assegnazione delle bande orarie di decollo e atterraggio, al fine di permettere un utilizzo ottimale delle capacità degli aeroporti e delle condizioni di concorrenza leali.
2. Nel 1993, la Comunità europea ha adottato il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (in appresso il "regolamento sulle bande orarie"), del quale sono stati modificati diversi punti importanti nel 2004. Se l'aviazione civile è per sua natura un'attività mondiale, è pur vero che essa è anche sottoposta a delle normative locali; per questo motivo è importante tener conto che l'assegnazione delle bande orarie avviene in maniera diversa nelle varie regioni del mondo. In Europa, il regolamento sulle bande orarie si ispira agli orientamenti mondiali formulati dall'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA).
3. Le principali caratteristiche del regime attuale di assegnazione delle bande orarie sono le seguenti: lo Stato membro è tenuto a designare un aeroporto come aeroporto coordinato se, da un'analisi approfondita della capacità risulta che la capacità dell'aeroporto in questione è nettamente insufficiente¹. In un secondo tempo, lo Stato membro designa un coordinatore per l'aeroporto. Quest'ultimo è incaricato dell'assegnazione delle bande orarie e deve agire in modo indipendente, imparziale, non discriminatorio e trasparente.
4. Le bande orarie vengono assegnate per la stagione aeronautica estiva o per la stagione aeronautica invernale. Se un vettore ha utilizzato una serie di bande orarie² durante almeno l'80% del tempo della stagione in corso, avrà diritto alla stessa serie di bande orarie durante la stagione corrispondente successiva ("bande orarie

¹ Gli aeroporti che possono essere congestionati solo in determinati periodi verranno qualificati come aeroporti ad orari facilitati. In tali aeroporti, la procedura si basa su una cooperazione volontaria tra i vettori aerei. Al fine di facilitare le attività dei vettori verrà designato un facilitatore degli orari.

² Ai sensi dell'articolo 2, lettera k), del regolamento sulle bande orarie, una "serie di bande orarie" designa "almeno cinque bande orarie che sono state richieste per la stessa ora nel medesimo giorno della settimana regolarmente nella stessa stagione di traffico e assegnate conformemente alla richiesta o, qualora non fosse possibile, assegnate ad un orario approssimativamente identico".

utilizzate nel passato o storiche", "diritti acquisiti" o "regola degli 80-20"). Se la soglia non è stata raggiunta, le bande orarie in questione sono reimmesse nel paniere ("pool") delle bande orarie per essere riassegnate. Il 50% di tali bande orarie viene assegnato anzitutto ai nuovi concorrenti³.

5. Vi sono attualmente 89 aeroporti interamente coordinati situati in Stati dove si applica il regolamento sulle bande orarie (lo Spazio economico europeo più la Svizzera). Tra questi aeroporti 62 sono coordinati durante tutto l'anno e 27 sono coordinati su base stagionale. In alcuni di questi aeroporti, come Londra Heathrow e Parigi Orly, la domanda supera di molto la capacità in qualsiasi momento dell'anno; in altri, la capacità è limitata durante determinati periodi di punta. Diciotto Stati membri hanno almeno un aeroporto coordinato e devono quindi designare un coordinatore.

1.2. Motivazione e obiettivi della proposta

6. L'applicazione del regolamento sulle bande orarie ne ha notevolmente migliorato l'assegnazione negli aeroporti europei congestionati, sotto il profilo dell'imparzialità e della trasparenza della procedura; ciò ha quindi contribuito in misura notevole alla creazione del mercato interno dell'aviazione. Il regolamento sulle bande orarie è stato introdotto in un'epoca in cui il mercato europeo dei trasporti aerei era ancora dominato da un piccolo numero di compagnie nazionali tradizionali. Ora la concorrenza è divenuta molto più vivace. Dal 1992, il numero di collegamenti intra-UE è più che raddoppiato e i voli a lungo raggio in partenza dagli aeroporti europei è aumentato del 150%. Nel 1992, solo 93 collegamenti in Europa erano operati da più di due compagnie aeree. Tali collegamenti nel 2010 erano divenuti 479. Ci si può chiedere se tali progressi sarebbero stati possibili senza un sistema in grado di garantire che le bande orarie negli aeroporti congestionati venissero assegnate in assenza di qualsiasi influenza ingiustificata da parte dei poteri pubblici, delle compagnie nazionali o degli aeroporti.
7. Come hanno sottolineato Eurocontrol e ACI Europe⁴, una delle principali sfide che l'Europa deve affrontare è la congestione degli aeroporti. Secondo le previsioni a lungo termine di Eurocontrol, pubblicate nel dicembre 2010⁵, anche tenendo conto dei miglioramenti infrastrutturali attualmente previsti, almeno il 10% della domanda di trasporto aereo non potrà essere soddisfatta nel 2030 a causa di una insufficiente capacità. Inoltre, l'analisi d'impatto allegata alla presente proposta dimostra che, negli aeroporti più congestionati dell'Unione, la situazione attuale non è destinata a migliorare, anche tenendo conto dei programmi di incremento delle capacità⁶.
8. Alla luce della mancanza di capacità negli aeroporti più importanti e delle ripercussioni che ciò ha sulla mobilità dei cittadini europei, la soluzione che sembra

³ Ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento sulle bande orarie, un nuovo concorrente è un vettore che dispone di un tempo di presenza limitato in un aeroporto.

⁴ Airport Council International Europe (www.aci-europe.org).

⁵ <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>.

Le cifre che figurano nel rapporto di Eurocontrol si riferiscono unicamente ai movimenti aerei IFR (operati secondo le regole del volo strumentale).

⁶ Cfr. Tabella 1 Previsioni sulla gestione aeroportuale, Analisi d'impatto che accompagna la presente proposta, pag. 17.

imporsi è di costruire nuove piste e infrastrutture aeroportuali. Tuttavia, l'impatto delle infrastrutture sull'ambiente e il riassetto del territorio costituiscono una preoccupazione sempre crescente. Inoltre, l'attuale crisi economica conferma l'importanza di una sostenibilità nel lungo termine dei bilanci. È opportuno trovare soluzioni più efficienti ed economiche dell'incremento delle infrastrutture materiali per porre rimedio al problema della congestione.

9. È chiaro che un meccanismo di assegnazione delle bande orarie da solo non è in grado di liberare capacità supplementari. Inoltre, l'assegnazione delle bande orarie non può risolvere le numerose difficoltà generate da una mancanza di capacità: come, ad esempio, garantire collegamenti aerei adeguati verso le diverse regioni europee a partire da aeroporti con capacità limitate, o migliorare i collegamenti tra degli hub congestionati e tutte le regioni del mondo? Un maggiore sviluppo dei sistemi di assegnazione delle bande orarie non permetterà mai di rispondere a queste importanti esigenze. Tali sistemi possono però costituire uno strumento efficace per la gestione di capacità limitate.
10. È quindi necessario rivedere il regolamento sulle bande orarie per stabilire in che misura siano possibili miglioramenti al fine di arrivare ad un equilibrio tra capacità e domanda di trasporto aereo in tutti i settori (voli di lungo raggio, collegamenti regionali, trasporto merci, ecc.). Il libro bianco sui trasporti del marzo 2011 riconosce l'importanza che riveste l'assegnazione delle bande orarie ai fini della creazione di un mercato integrato ed efficiente nella prospettiva di uno spazio unico europeo dei trasporti; questo libro bianco rientra nell'iniziativa faro su un'Europa che non spreca risorse avviata nel quadro della strategia Europa 2020. D'altronde, la Commissione ha preso in considerazione con molta cura l'introduzione di meccanismi basati sul mercato per gestire l'utilizzo delle bande orarie aeroportuali: in effetti, offrendo agli attori del mercato (le compagnie aeree) delle motivazioni e dei vantaggi in grado di influenzarne favorevolmente il comportamento, le limitate capacità disponibili possono essere utilizzate da quanti sono in grado di farne un miglior uso economico. Sarà in tal modo possibile utilizzare più razionalmente le limitate capacità disponibili senza la necessità di ampliare le strutture fisiche esistenti.
11. Un mercato delle bande orarie aeroportuali di questo tipo (sotto forma di mercato secondario) è in un funzione da un certo periodo negli aeroporti del Regno Unito, come ha constatato la Commissione in una comunicazione del 2008⁷. In effetti delle bande orarie disponibili all'aeroporto di Heathrow sono state scambiate a prezzi elevati: nel marzo 2008, ha avuto ampia diffusione la notizia secondo cui Continental Airlines aveva pagato 209 milioni di dollari americani (143 milioni di euro al cambio attuale) per quattro paia di bande orarie a Heathrow.
12. In questi ultimi anni, la necessità di rafforzare le prestazioni del sistema del trasporto aereo a livello europeo ha ricevuto una maggiore attenzione. I cambiamenti apportati alla gestione del traffico aereo in Europa dal 2009 nel quadro dell'iniziativa "Cielo unico europeo" testimoniano che il sistema è, per certi aspetti, gestito meglio a livello europeo o regionale. Lo si può constatare con la creazione dei blocchi funzionali di spazio aereo e il rafforzamento di funzioni centrali come la gestione della rete. A

⁷ COM(2008)227.

causa della natura della rete, che comprende al tempo stesso collegamenti da punto a punto e collegamenti a stella, non è possibile evitare che dei problemi sorti su una parte della rete (ad esempio la chiusura di un nodo importante) abbiano ripercussioni su altre parti della stessa. Tale constatazione è ancora più impressionante quando delle parti essenziali della rete funzionano al massimo della loro capacità o appena sotto di essa, il che riduce il margine disponibile per accogliere dei voli dirottati, ad esempio. Pertanto, il miglioramento delle prestazioni del sistema europeo passa anche per un miglioramento della sua capacità di resistenza alle crisi.

1.3. Obiettivi della proposta

13. L'obiettivo generale è di garantire l'assegnazione e l'utilizzo ottimali delle bande orarie aeroportuali negli aeroporti congestionati. Gli obiettivi specifici sono i seguenti:

- (1) rafforzare i meccanismi di assegnazione e utilizzo delle bande orarie e garantirne l'effettiva applicazione; e
- (2) favorire una concorrenza leale promuovendo la competitività tra gli operatori.

1.4. Disposizioni in vigore nel settore della proposta

14. La proposta riguarda una modifica del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità. Nessun'altro strumento normativo tratta direttamente l'assegnazione delle bande orarie.

1.5. Coerenza con le altre politiche e gli obiettivi dell'Unione europea

15. Questa iniziativa è una delle azioni richieste per l'attuazione dello Spazio unico europeo dei trasporti descritto nel libro bianco della Commissione intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" [COM (2011) 144]. Essa rientra anche nell'insieme di misure del "pacchetto aeroporti", qualificato come iniziativa strategica nel programma di lavoro del 2011 della Commissione [COM (2010) 623] al fine di sfruttare il potenziale di crescita del mercato unico.

2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E DELLE ANALISI D'IMPATTO

2.1. Consultazioni delle parti interessate

16. Dopo una prima consultazione delle parti interessate avvenuta nel 2007 e dopo l'adozione delle comunicazioni del 2007 (COM(2007)704) e 2008 (COM(2008)227), nel settembre 2010, la Commissione ha lanciato una vasta consultazione pubblica on line allo scopo di valutare l'attuale funzionamento del regolamento e raccogliere le osservazioni delle parti interessate su un elenco dettagliato di misure che potrebbero essere adottate nel quadro di una revisione del regolamento. Una seconda audizione delle parti interessate è stata organizzata il 29 novembre 2010, con 16 Stati membri e dei rappresentanti delle stesse.

17. Una sintesi delle risposte alla consultazione figura sul sito web della Commissione⁸. In linea di massima i vettori sono soddisfatti del funzionamento del regolamento sulle bande orarie nella versione attuale; di conseguenza, la maggior parte dei partecipanti di questo gruppo non è favorevole a introdurre modifiche. Il fatto che il regime di assegnazione delle bande orarie disciplini effettivamente l'accesso ad alcuni tra gli aeroporti più richiesti nel mondo spiega il carattere sensibile della questione, in particolare per le compagnie aeree. Diverse compagnie aeree sostengono che il problema principale è la mancanza di capacità aeroportuali, alla quale una modifica del regolamento sulle bande orarie non porterebbe alcun rimedio.
18. Gli aeroporti e le associazioni di aeroporti sono più inclini a capire le necessità di una modifica e tendono quindi a trovare utili le soluzioni proposte durante la consultazione. Tale constatazione si applica, seppur in minor misura, anche ai coordinatori di bande orarie. Le divergenze di vedute tra gli Stati membri e tra gli altri partecipanti alla consultazione sono più numerose, benché tali parti interessate siano generalmente favorevoli ad una modifica del regolamento sulle bande orarie.

2.2. *Ottenimento e utilizzo di conoscenze tecniche*

19. La sorveglianza continua del funzionamento del regolamento da parte della Commissione è stata accompagnata da diversi studi esterni, i cui risultati sono disponibili sul sito web della Commissione⁹. La Commissione in particolare ha deciso nel 2010 di intraprendere un'analisi approfondita della situazione per il periodo 2006-2010¹⁰. In base alle conclusioni raggiunte da tale analisi, vari problemi impediscono attualmente un utilizzo efficace delle capacità aeroportuali in Europa.

2.3. *Analisi d'impatto*

20. L'analisi d'impatto offre una visione d'insieme delle diverse soluzioni previste. Il contenuto dei tre pacchetti di misure può essere riassunto come segue.
21. Il primo pacchetto comprende misure dirette a migliorare l'efficienza dell'assegnazione e dell'utilizzo delle bande orarie, senza modificare la natura amministrativa del sistema. Il regime attuale verrebbe migliorato su diversi punti, ma non verrebbe introdotto alcun meccanismo fondato sul mercato. Data la portata limitata di questo pacchetto, i benefici stimati sono piuttosto modesti: un aumento annuale medio dello 0,4% del numero di passeggeri trasportati.
22. Il secondo pacchetto integra gli elementi del primo pacchetto ma aggiungendo diversi elementi, compresi dei meccanismi basati sul mercato (esso prevede esplicitamente la possibilità di stabilire un mercato secondario delle bande orarie attraverso l'UE). Esso comporta anche diverse proposte che favoriscono la concorrenza, come la revisione della regola relativa ai nuovi concorrenti e la

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm. La sintesi figura al punto 8 dello studio concernente le opzioni di revisione del regolamento sulle bande orarie (Steer Davies Gleave, 2011).

⁹ Vanno ricordati in particolare: National Economic Research Associates (NERA), *Study to assess the effects of different slot allocation schemes, 2004*, e Mott MacDonald, *Study on the impact of the introduction of secondary trading at Community airports*, 2006. Tutti gli studi menzionati possono essere consultati sul sito http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

¹⁰ Cfr. lo studio di Steer Davies Gleave di cui alla nota in calce di pagina 8.

definizione di criteri un po' più severi per la concessione di una priorità per l'assegnazione di una banda oraria per la stagione successiva ("diritto acquisito"). Per il periodo 2012-2025, si stima che questo pacchetto dovrebbe permettere un aumento annuale medio dell'1,6% (vale a dire 23,8 milioni) del numero di passeggeri trasportati, un beneficio economico netto di 5,3 miliardi EUR, nonché un aumento significativo dell'occupazione (fino a 62 000 posti a tempo pieno).

23. Tale pacchetto rischia di avere delle incidenze negative sull'ambiente in quanto le emissioni di CO₂ aumenteranno a causa del maggior numero di voli. Tuttavia, dato che le emissioni di CO₂ dovute al trasporto aereo saranno contabilizzate nel sistema di scambio generale di quote di emissioni a partire dal 2012, questa serie di misure non dovrebbe comportare un aumento del totale delle emissioni di CO₂. Dato che, inoltre, le capacità esistenti sarebbero utilizzate in modo più intensivo, verrebbero evitate le incidenze sull'ambiente dovute ad un aumento delle capacità.
24. Il terzo pacchetto comprende tutti gli elementi del secondo pacchetto ma sviluppa maggiormente il meccanismo basato sul mercato prevedendo la revoca delle bande orarie che attengono a "diritti acquisti" o "bande orarie possedute in passato o storiche" e la loro messa all'asta. Tale pacchetto permetterebbe di portare dall'1,9 al 2% il numero di utenti dei trasporti aerei, il che rappresenterebbe dai 27,3 ai 28,7 milioni di passeggeri supplementari all'anno. Tuttavia, trattandosi di una misura inedita, la sua incidenza positiva potenziale deve essere soppesata con il rischio, per le compagnie aeree, di vedere aumentare considerevolmente i propri costi di funzionamento, a causa delle perturbazioni apportate ai loro orari e al loro modello di funzionamento a stella basato su un ampio portafoglio di bande orarie negli aeroporti congestionati. Di conseguenza, questo pacchetto porterebbe a dei benefici economici meno importanti, vale a dire tra 2,8 e 5 miliardi EUR.
25. Tenuto conto della valutazione dei diversi pacchetti di misure sulla base dei criteri di efficienza, di efficacia e di coerenza, si raccomanda di adottare il secondo di questi pacchetti in quanto i suoi benefici sarebbero notevolmente più importanti dei costi generati.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Sintesi delle misure proposte

3.1.1. Introduzione della possibilità di ricorrere al mercato secondario delle bandi orarie e aumento della concorrenza

26. Al fine di promuovere una maggiore mobilità delle bande orarie, la proposta autorizza esplicitamente le compagnie ad acquistare e vendere delle bande orarie. Migliorare la mobilità delle bande orarie aiuterà le compagnie aeree ad adeguare i loro portafogli secondo le rispettive necessità di programmazione. Il regolamento sulle bande orarie autorizza già adesso gli scambi di bande orarie tra compagnie aeree. In numerosi casi, si tratta di scambiare una banda oraria disponibile in un momento particolarmente richiesto della giornata con una banda oraria meno interessante, vale a dire situata in tarda serata o nel primo pomeriggio e quindi non particolarmente utile. Una volta effettuata la transazione, la banda oraria meno interessante, che non aveva alcun valore di scambio, viene reinserita nel paniere

(pool). Ai sensi del regolamento attuale, i *trasferimenti* di bande orarie sono autorizzati solo in un numero molto limitato di casi.

27. La norma in vigore relativa ai nuovi concorrenti, che dà la precedenza alle compagnie aeree che dispongono solo di poche bande orarie in un aeroporto coordinato, non ha dato i risultati previsti. Di solito, un concorrente potente che arriva in un determinato aeroporto deve costituirsi un portafoglio di bande orarie efficiente per poter fare un'effettiva concorrenza al vettore dominante nell'aeroporto in questione (di solito, il vettore "nazionale"). In base alle norme in vigore, le compagnie aeree escono rapidamente dal campo di definizione di nuovo concorrente in un aeroporto, anche se dispongono di poche bande orarie. Per questo motivo si propone di ampliare la definizione di nuovo concorrente per agevolare l'affermazione dei concorrenti seri e ridurre la segmentazione dei programmi di utilizzo che si verifica quando delle bande orarie vengono assegnate a un maggior numero di compagnie, che non sono in grado di utilizzarle in modo da fare una concorrenza durevole ai vettori dominanti.

3.1.2. Rafforzare la trasparenza della procedura di assegnazione delle bande orarie e l'indipendenza dei coordinatori delle bande orarie

28. La proposta comporta una serie di disposizioni dirette a garantire che la procedura di assegnazione delle bande orarie si svolga con un grado sufficiente di trasparenza. Ciò è importante non solo per le compagnie che utilizzano le bande orarie, ma anche per le autorità pubbliche che assumono funzioni di regolamentazione. Ciò è ancora più importante nell'ambito di un sistema dove è consentito il mercato secondario delle bande orarie.

29. La proposta permetterà di definire dei criteri più severi per l'indipendenza dei coordinatori nei confronti di tutte le parti interessate. Essa raccomanda inoltre un rafforzamento della cooperazione tra i coordinatori attraverso la messa a punto, in un primo tempo, di progetti comuni concernenti, ad esempio, lo sviluppo di software comuni di assegnazione delle bande orarie, o il raggruppamento delle attività di coordinamento per aeroporti situati in Stati membri diversi. In funzione dei progressi realizzati, la Commissione potrebbe proporre a termine la creazione di un coordinatore europeo responsabile dell'assegnazione delle bande orarie nell'insieme degli aeroporti dell'Unione.

3.1.3. Integrare il regime di assegnazione delle bande orarie nella riforma del sistema europeo di gestione del traffico aereo (cielo unico europeo)

30. La proposta ha lo scopo di contribuire in particolare al rafforzamento della gestione della rete di trasporto aereo a livello europeo associando il responsabile della rete europea alla procedura di assegnazione delle bande orarie. In tal modo, la Commissione può chiedere che venga effettuata un'analisi della capacità di un aeroporto, qualora il responsabile della rete lo ritenga necessario per garantire la coerenza con il programma di gestione dell'aeroporto (già prevista nel regolamento che istituisce la funzione di responsabile della rete). Tale analisi delle capacità dovrebbe essere effettuata conformemente alle norme approvate a livello europeo. Inoltre, la Commissione potrà fare delle raccomandazioni allo Stato membro per quanto riguarda la valutazione delle capacità se il gestore della rete ritiene che non vengano pienamente tenute presenti le necessità di funzionamento della rete europea.

Tali raccomandazioni avrebbero lo scopo di permettere allo Stato membro di prendere in considerazione lo sviluppo della rete europea e di fare comprendere meglio l'incidenza della valutazione delle capacità aeroportuali sull'insieme della rete, sotto il profilo dei ritardi ad esempio.

31. La proposta introduce anche una nuova categoria di aeroporto: l'"aeroporto integrato nella rete". Gli aeroporti di questo tipo non sono coordinati, ma sono considerati importanti in quanto potrebbero offrire delle soluzioni alternative in caso di perturbazione della rete. Infatti la proposta prevede che i coordinatori raccolgano delle informazioni in merito alle operazioni svolte in tali aeroporti.

3.1.4. *Modifica della 'regola degli 80-20' e della definizione della serie di bande orarie e ricorso al sistema di diritti aeroportuali al fine di scoraggiare la restituzione tardiva di bande orarie al pool*

32. Per fare in modo che la capacità esistente venga utilizzata in modo ottimale, la proposta apporta alcuni cambiamenti ai criteri applicati per l'utilizzo delle bande aeroportuali in vista della concessione di "diritti acquisiti". Affinché una compagnia aerea si veda concedere una priorità per l'assegnazione di una banda oraria durante la corrispondente stagione aeronautica successiva, deve aver utilizzato almeno l'85% della serie di bande orarie assegnate (invece dell'80% attuale).
33. Inoltre, la lunghezza minima di una serie (vale a dire il numero minimo di bande orarie settimanali richieste affinché venga concessa una priorità nell'assegnazione per la corrispondente stagione successiva) viene portata da 5 a 15 per la stagione aeronautica estiva e a 10 per la stagione aeronautica invernale. L'aumento della lunghezza della serie di bande orarie contribuirà a ridurre la segmentazione della struttura di bande orarie in un aeroporto, in quanto serie corte propizie ai diritti acquisiti possono impedire l'utilizzo di serie più lunghe da parte di altre compagnie aeree. Sono previste delle eccezioni per determinati tipi di traffico (*charter*) al fine di tener conto delle caratteristiche degli aeroporti regionali.
34. Per garantire che bande orarie riservate prima dell'inizio di una stagione aeronautica siano effettivamente utilizzate secondo il programma di una compagnia aerea, la proposta autorizzerebbe gli aeroporti a utilizzare il sistema di diritti aeroportuali al fine di dissuadere i vettori dal restituire tardivamente le bande orarie al pool. Il fatto di riservare della capacità aeroportuale senza utilizzarla genera un costo che viene attualmente sostenuto dalle compagnie aeree che sono invece operative. La proposta incoraggia l'ente di gestione dell'aeroporto a introdurre un sistema di diritti che scoraggia i comportamenti che conducono ad un utilizzo meno efficiente della capacità aeroportuale.

3.2. *Disposizioni che restano immutate*

35. Le seguenti disposizioni sono riprese nel regolamento attuale senza modifiche fondamentali: articolo 2, lettere a), b) i), e), g), k), l), o) e p); articolo 3, paragrafi 1, 2, 4 e 6; articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, e paragrafo 5; articolo 5, paragrafo 3, lettere a) e d), e paragrafi 4, 5 e 6; articolo 6, paragrafo 3, lettere a), b) e c); articolo 8, paragrafo 1, lettera a), punti i), ii), iii) e v), e lettera c); articolo 9, paragrafi 3, 6, 7 e 9; articolo 10, paragrafo 1, paragrafo 5, lettera a), punti i) e iii) e lettere c) e d), e paragrafo 6; articolo 12; articolo 13, paragrafo 2, secondo comma,

lettere b) e c), paragrafo 3, primo e secondo comma; articolo 16, paragrafi 1 e 5; articolo 19; e articolo 21, paragrafo 2.

3.3. Base giuridica

Articolo 91 del TFUE.

3.4. Principio di sussidiarietà

36. Si applica il principio di sussidiarietà in quanto la proposta non rientra nella competenza esclusiva dell'Unione. Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in modo soddisfacente dagli Stati membri per le ragioni esposte in appresso. L'armonizzazione delle condizioni di accesso agli aeroporti congestionati dell'UE rimane necessaria per evitare che conflitti tra le diverse pratiche nazionali creino ostacoli al mercato aereo. Per questo motivo i problemi connessi all'accesso agli aeroporti congestionati richiedono una soluzione a livello europeo.
37. L'obiettivo, che consiste nel garantire il funzionamento del mercato interno dell'aviazione riducendo gli ostacoli agli scambi intra-UE derivanti dalle differenze tra norme o pratiche nazionali, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri. Di conseguenza, in conformità al principio di sussidiarietà e tenuto conto dell'ampiezza e degli effetti del problema, si impone un intervento a livello dell'UE.
38. Le norme europee in materia di assegnazione delle bande orarie costituiscono un complemento essenziale della legislazione europea sulla quale si basa il mercato interno dell'aviazione. In effetti, un regime giusto, trasparente e non discriminatorio di ripartizione delle capacità negli aeroporti nei quali la domanda supera l'offerta è determinante per realizzare la prestazione di servizi aerei intra-UE dei vettori aerei europei, come prevede la legislazione in vigore dell'UE.
39. La proposta è quindi conforme al principio di sussidiarietà.

3.5. Principio di proporzionalità

40. I vincoli supplementari imposti agli operatori economici, ai coordinatori delle bande orarie e alle autorità nazionali si limitano a quelli necessari a garantire una procedura non discriminatoria di assegnazione delle bande orarie e una ripartizione ottimale delle capacità limitate negli aeroporti più congestionati d'Europa.

3.6. Scelta degli strumenti

41. Strumento proposto: il regolamento.
42. Lo strumento giuridico dovrebbe avere applicazione generale. Esso comporta diversi obblighi direttamente applicabili ai coordinatori aeroportuali, ai vettori aerei, agli enti di gestione degli aeroporti e dello spazio aereo in Europa, nonché alla Commissione. Pertanto, lo strumento giuridico più appropriato è il regolamento, in quanto le altre soluzioni non permetterebbero di conseguire gli obiettivi perseguiti.

4. INCIDENZA DI BILANCIO

43. La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'UE.

5. ELEMENTI FACOLTATIVI

5.1. *Semplificazione*

44. La proposta semplifica la legislazione in quanto rifonde il regolamento sulle bande orarie per integrare in un solo strumento le versioni modificate di questo regolamento e le modifiche previste nella proposta attuale.

5.2. *Abrogazione di disposizioni legislative in vigore*

45. L'adozione della proposta comporterà l'abrogazione del regolamento sulle bande orarie in vigore.

5.3. *Spazio economico europeo*

46. L'atto proposto riguarda un settore che interessa il SEE e dovrebbe quindi essere esteso a quest'ultimo.

| |
|--------------------|
| ↓ 95/93 (adattato) |
|--------------------|

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie
negli aeroporti ~~della Comunità~~ dell'Unione europea****(Rifusione)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato ~~che istituisce la Comunità economica europea~~ 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 europeo¹¹,visto il parere del Comitato delle regioni¹²,

deliberando in conformità alla procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

| |
|---------|
| ↓ nuovo |
|---------|

(1) Il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità¹³ è stato modificato a più riprese e in modo sostanziale¹⁴. In occasione di nuove modifiche, è opportuno, a fini di chiarezza, procedere alla rifusione del suddetto regolamento.

¹¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹² GU C [...] del [...], pag. [...].

¹³ GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1.

¹⁴ Cfr. allegato I

- (2) Il regolamento (CEE) n. 95/93 ha apportato un contributo decisivo alla realizzazione del mercato interno dell'aviazione e allo sviluppo delle relazioni tra l'Unione europea, i suoi Stati membri e i paesi terzi, garantendo l'accesso agli aeroporti congestionati dell'Unione secondo regole imparziali, trasparenti e non discriminatorie.
-

↓ 95/93 considerando 1 (adattato)

- (3) Tuttavia, ~~vi è~~ esiste un crescente squilibrio tra l'espansione del sistema del trasporto aereo in Europa e la capacità di determinate infrastrutture aeroportuali ~~infrastrutture aeroportuali~~ atte a far fronte alla domanda. Pertanto è in aumento ~~nella Comunità~~ nell'Unione il numero di aeroporti soggetti a congestione.
-

↓ nuovo

- (4) Il sistema di assegnazione delle bande orarie istituito nel 1993 non garantisce l'assegnazione e l'utilizzo ottimali delle bande orarie e quindi della capacità aeroportuale. Nel contesto di una crescente congestione aeroportuale e del limitato sviluppo di nuove importanti infrastrutture aeroportuali, le bande orarie costituiscono una risorsa rara. L'accesso a tali risorse è di importanza cruciale per la fornitura di servizi di trasporto aereo e per il mantenimento di una effettiva concorrenza. A questo fine, l'assegnazione e l'utilizzo di bande orarie possono essere resi più efficienti attraverso l'introduzione di meccanismi di mercato, garantendo che le bande orarie non utilizzate vengano messe a disposizione degli operatori interessati il più rapidamente possibile e in modo trasparente e rafforzando i principi di base del sistema nella ripartizione, nella gestione e nell'utilizzo delle bande orarie. Contemporaneamente, benché le bande orarie storiche rispondano al bisogno di stabilità degli orari delle compagnie aeree, al momento della futura valutazione dell'applicazione del presente regolamento, si potrebbe prevedere di introdurre gradualmente altri meccanismi di mercato come la revoca delle bande orarie storiche e la loro messa all'asta.

- (5) È quindi necessario modificare il sistema di assegnazione delle bande orarie negli aeroporti dell'Unione.
-

↓ 95/93 considerando 2 (adattato)

- (6) L'assegnazione di bande orarie negli aeroporti congestionati dovrebbe continuare a basarsi su norme imparziali, trasparenti e non discriminatorie.
-

↓ nuovo

- (7) Il sistema attuale di assegnazione delle bande orarie dovrebbe essere adattato allo sviluppo dei meccanismi di mercato utilizzati in alcuni aeroporti per trasferire o scambiare bande orarie. Nella sua comunicazione al Parlamento europeo, al Consiglio,

al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni relativa all'applicazione del regolamento (CE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità¹⁵, la Commissione ha assunto l'impegno che, qualora fosse necessario, per ragioni di concorrenza o di altro tipo, rivedere la legislazione in vigore, essa presenterebbe delle proposte a questo fine.

- (8) L'esperienza dimostra che il mercato secondario delle bande orarie, vale a dire lo scambio di bande orarie con compensazione monetaria o di altro tipo, non si avvale di un quadro legislativo uniforme e coerente, in grado di offrire garanzie di trasparenza e salvaguardia della concorrenza. È quindi necessario disciplinare il mercato necessario delle bande orarie nell'Unione europea.

↓ 95/93 considerando 6
⇒ nuovo

- (9) La trasparenza dell'informazione è un elemento essenziale ove si voglia garantire un sistema obiettivo di assegnazione delle bande orarie. ⇒ È necessario rafforzare tale trasparenza e tener conto dei progressi tecnologici. ⇐

↓ 95/93 considerando 10
(adattato)
⇒ nuovo

- (10) Dovrebbero essere previste delle disposizioni ☒ che autorizzino l'ingresso ☒ di nuovi concorrenti sul mercato ~~comunitario~~ ☒ dell'Unione ☒. ⇒ L'esperienza dimostra che la definizione attuale di nuovo concorrente non è riuscita a promuovere pienamente la concorrenza e che dovrebbe essere modificata in senso utile. Inoltre, è necessario lottare contro gli abusi, limitando la possibilità per un operatore di accedere allo status di nuovo concorrente se, assieme alla società madre, le sue imprese affiliate o le imprese affiliate della società madre, detiene più del 10% del numero totale delle bande orarie assegnate il giorno in questione in un determinato aeroporto. Analogamente, un vettore aereo non dovrebbe essere considerato come un nuovo concorrente qualora abbia trasferito delle bande orarie ottenute in quanto nuovo concorrente al fine di poter invocare nuovamente tale status. ⇐

↓ nuovo

- (11) È opportuno sopprimere la priorità attribuita ad un vettore aereo chiedendo che gli venga assegnata una serie di bande orarie in un aeroporto per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra questo aeroporto e un aeroporto regionale, nella misura in cui tale situazione è già prevista dalla priorità attribuita ad un vettore aereo che chiede che gli venga assegnata una serie di bande orarie per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra due aeroporti dell'Unione.

¹⁵ COM(2008)227.

↓ 95/93 considerando 12
(adattato)

- (12) È ~~Occorre~~ opportuno altresì evitare situazioni in cui, per scarsa disponibilità di bande orarie, si verifichi una ripartizione disuguale dei vantaggi della liberalizzazione nonché una distorsione della concorrenza.

↓ nuovo

- (13) I progressi realizzati nell'attuazione del cielo unico europeo hanno un impatto importante sul processo di assegnazione delle bande orarie. L'imposizione di regimi di prestazioni, in base ai quali gli aeroporti, i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli utenti dello spazio aereo sono sottoposti a regole di sorveglianza e di miglioramento delle prestazioni, e la funzione di gestione della rete, fondata sull'attuazione di una rete europea delle rotte e una gestione centrale del traffico aereo, impongono di aggiornare le regole di assegnazione delle bande orarie. È quindi necessario istituire un quadro normativo adeguato che permetta un coinvolgimento del gestore della rete, dell'organo di valutazione delle prestazioni e delle autorità nazionali di sorveglianza nella procedura di determinazione della capacità aeroportuale e dei parametri di coordinamento. Dovrebbe inoltre essere introdotta una nuova categoria di aeroporti che presenta un interesse per la rete al fine di permettere una migliore reazione di quest'ultima di fronte a situazioni di crisi.

- (14) Dovrebbe essere assicurata una migliore concordanza tra i piani di volo e le bande orarie al fine di utilizzare meglio la capacità aeroportuale e migliorare la puntualità dei voli.

↓ 95/93 considerando 5 (adattato)
⇒ nuovo

- (15) Spetta allo Stato membro responsabile dell'aeroporto ad orari facilitati o coordinato provvedere alla designazione di un facilitatore degli orari o di un coordinatore di indiscussa imparzialità. ⇒ A questo fine dovrebbe essere rafforzato il ruolo dei coordinatori. È opportuno quindi prevedere l'indipendenza giuridica, organizzativa, decisionale e finanziaria del coordinatore nei confronti di tutte le parti interessate, dello Stato membro e degli organi da esso dipendenti. Al fine di evitare che l'attività del coordinatore non sia influenzata dalla mancanza di risorse umane, tecniche o finanziarie, o di competenze tecniche, lo Stato membro dovrà provvedere a dotare il coordinatore delle risorse che consentano a quest'ultimo di svolgere la propria attività. ⇐

↓ nuovo

- (16) È opportuno introdurre degli obblighi supplementari per i vettori aerei per quanto riguarda la trasmissione delle informazioni al coordinatore. Dovrebbero essere previste

sanzioni supplementari in caso di omissione di informazioni o di trasmissione di informazioni false o ingannevoli. Per gli aeroporti che fanno parte della rete, i vettori aerei dovrebbero avere l'obbligo di comunicare le proprie intenzioni di volo o altre informazioni pertinenti chieste dal coordinatore o dal facilitatore degli orari.

- (17) È opportuno che l'Unione faciliti la cooperazione tra i coordinatori e i facilitatori degli orari così da permettere loro di scambiare le rispettive buone pratiche e pervenire, al momento opportuno, all'istituzione di un coordinatore europeo.

↓ 95/93 considerando 4 (adattato)

- (18) ~~In determinate condizioni, per facilitare le operazioni, è auspicabile che uno Stato membro sia in grado di classificare Un~~ aeroporto ☒ può essere qualificato ☒ aeroporto coordinato, purché siano rispettati i principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione ☒ e alle condizioni indicate nel presente regolamento ☒.

↓ 95/93 considerando 3 (adattato)
⇒ nuovo

- (19) ~~L'imparzialità è garantita nel modo migliore se~~ La decisione di coordinare un aeroporto è ☒ dovrebbe essere ☒ presa dallo Stato membro responsabile dello stesso sulla base di criteri oggettivi. ⇒ In considerazione dei progressi realizzati nell'attuazione del cielo unico europeo e nella funzione di gestore della rete, è utile ravvicinare i metodi di valutazione della capacità aeroportuale per garantire un miglior funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo. ⇐

↓ nuovo

- (20) È necessario prevedere la procedura con la quale uno Stato membro decide di modificare la qualifica di un aeroporto coordinato o di un aeroporto ad orari facilitati per farne, rispettivamente, un aeroporto a orari facilitati o un aeroporto senza status.

↓ 95/93 considerando 7

~~I principi che ispirano l'attuale sistema di assegnazione delle bande orarie possono costituire la base del presente regolamento, a condizione che detto sistema evolva in armonia con i nuovi sviluppi nel settore dei trasporti della Comunità.~~

↓ nuovo

- (21) La durata di validità di una serie di bande orarie dovrebbe essere limitata alla stagione di traffico per la quale la serie è stata concessa. La priorità per l'assegnazione di una

serie di bande orarie, anche storiche, dovrebbe nascere dall'assegnazione o dalla conferma da parte del coordinatore.

↓ 95/93 considerando 8

~~La politica comunitaria mira a facilitare la concorrenza e ad incoraggiare l'accesso al mercato, conformemente al regolamento (CE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie¹⁶, e tali obiettivi implicano un ampio sostegno ai vettori che intendono avviare servizi su rotte intracomunitarie.~~

↓ 95/93 considerando 9

~~L'attuale sistema contempla i diritti acquisiti.~~

↓ 95/93 considerando 11
(adattato)
⇒ nuovo

(22) È necessario, in determinate circostanze, ~~prevedere~~ ☒ preservare ☒ disposizioni speciali, ~~in circostanze limitate~~, per il mantenimento di servizi aerei nazionali adeguati verso regioni dello Stato membro ~~in questione~~ ☒ o degli Stati membri in questione ☒ ⇒ quando è stato imposto un obbligo di servizio pubblico ⇐ .

↓ nuovo

(23) Nella misura in cui è possibile tener conto degli aspetti ambientali nei parametri di coordinamento e può essere pienamente assicurato un servizio regionale nel quadro degli obblighi di servizio pubblico, l'esperienza non ha dimostrato l'utilità di regolamentazioni locali. Inoltre, non si può escludere che tali regole non conducano a discriminazioni nell'assegnazione delle bande orarie. Di conseguenza, è opportuno limitare la possibilità di ricorrere a regole locali. Tutti i vincoli tecnici, operativi, prestazionali e ambientali che devono essere applicati dai coordinatori o dai facilitatori dovrebbero essere definiti nei parametri di coordinamento. Il ricorso alle regole locali sarebbe così ridotto al controllo dell'utilizzo delle bande orarie e alla possibilità di ridurre la lunghezza della serie di bande orarie nei casi previsti dal presente regolamento. Al fine di promuovere un migliore utilizzo della capacità aeroportuale, è opportuno rafforzare due principi fondamentali nell'assegnazione delle bande orarie, vale a dire la definizione della serie di bande orarie e il calcolo delle bande storiche. Parallelamente, la flessibilità concessa ai vettori aerei dovrebbe essere disciplinata meglio al fine di evitare distorsioni a livello dell'applicazione del presente regolamento

¹⁶ ~~GU L 240 del 24.08.1992, pag. 8.~~

nei diversi Stati membri. È quindi opportuno promuovere un migliore utilizzo della capacità aeroportuale.

- (24) Al fine di consentire ai vettori aerei di adattarsi a situazioni imperative di urgenza, come un deciso calo del traffico o una crisi economica che colpisce in misura grave l'attività dei vettori aerei e che incide su una gran parte della stagione di traffico, è opportuno permettere alla Commissione di adottare misure urgenti al fine di assicurare la coerenza delle misure da adottare negli aeroporti coordinati. Tali misure permetterebbero ai vettori aerei di conservare la priorità nell'assegnazione delle stesse serie per la stagione di traffico successiva anche se il tasso dell'85% non è stato raggiunto.
- (25) Il ruolo del comitato di coordinamento dovrebbe essere doppiamente rafforzato. Da un lato, il gestore della rete, l'organo di valutazione delle prestazioni e l'autorità nazionale di sorveglianza dovrebbero essere invitati a seguire le riunioni del comitato. Dall'altro, nell'ambito delle sue missioni, il comitato di coordinamento potrebbe presentare delle proposte o dispensare dei consigli al coordinatore e/o allo Stato membro su qualsiasi questione relativa alla capacità dell'aeroporto, in particolare in rapporto alla attuazione del cielo unico europeo e al funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo. Il comitato dovrebbe inoltre poter fornire all'organo di valutazione delle prestazioni e all'autorità nazionale di sorveglianza dei pareri concernenti il collegamento tra i parametri di coordinamento e gli indicatori di prestazione essenziali proposti ai fornitori di servizi di navigazione aerea.
- (26) L'esperienza dimostra che un numero importante di bande orarie rientra nel paniere (pool) troppo tardi per poter essere utilmente riassegnato. È quindi opportuno incoraggiare l'ente di gestione dell'aeroporto a introdurre un sistema di cauzione per la prenotazione delle bande orarie. Facendo ricorso a questo meccanismo, l'ente di gestione dell'aeroporto non dovrebbe tuttavia scoraggiare l'ingresso sul mercato o lo sviluppo dei servizi da parte dei vettori aerei.

↓ 95/93 considerando 13

~~È auspicabile sfruttare nel modo migliore le attuali bande orarie per conseguire gli obiettivi sopra esposti.~~

↓ 95/93 considerando 14
(adattato)

- (27) È auspicabile che i paesi terzi offrano ai vettori ~~comunitari~~ dell'Unione un trattamento equivalente.

| | | |
|----------------------------------|--------------|----|
| ↓ 95/93 (adattato) ⇒ nuovo | considerando | 15 |
|----------------------------------|--------------|----|

- (28) L'applicazione delle disposizioni del presente regolamento non ☒ dovrebbe pregiudicare ☒ le regole di concorrenza del trattato, in particolare gli articoli ☒ 101, ☒ e ☒ 102 ☒ ⇒ e 106 ⇐.
-

| | | |
|-----------------------|--------------|----|
| ↓ 95/93 (adattato) | considerando | 16 |
|-----------------------|--------------|----|

- (29) ~~Il 2 dicembre 1987 il Regno di Spagna e il Regno Unito hanno concordato a Londra, in una dichiarazione comune dei Ministri degli esteri dei due paesi, un regime per una più stretta cooperazione nell'uso dell'aeroporto di Gibilterra e tale regime non è ancora entrato in vigore. tale regime non è ancora entrato in vigore~~ ☒ La dichiarazione ministeriale concernente l'aeroporto di Gibilterra, adottata a Cordova il 18 settembre 2006 nel corso della prima riunione ministeriale del Forum di dialogo su Gibilterra, sostituirà la dichiarazione congiunta sull'aeroporto fatta a Londra il 2 dicembre 1987, assimilando il rispetto totale della dichiarazione del 2006 al rispetto della dichiarazione del 1987. ☒
-

| |
|---------|
| ↓ nuovo |
|---------|

- (30) È opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare degli atti delegati, in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di precisare i metodi di elaborazione di uno studio della capacità e della domanda. È particolarmente importante che la Commissione proceda alle consultazioni appropriate durante il suo lavoro preparatorio, anche a livello degli esperti.
- (31) È opportuno che quando prepara ed elabora degli atti delegati, la Commissione vigili affinché i documenti pertinenti siano trasmessi simultaneamente, in tempo utile e in modo appropriato, al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (32) Al fine di assicurare delle condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate in conformità al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹⁷.
- (33) La procedura d'esame dovrebbe essere utilizzata per l'adozione di atti di esecuzione concernenti l'istituzione di un coordinatore europeo, il modello della relazione annuale di attività del coordinatore e del facilitatore degli orari e la decisione che uno o più

¹⁷ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

Stati membri debbano prendere delle misure al fine di porre rimedio all'atteggiamento discriminatorio di un paese terzo nei confronti dei vettori aerei dell'Unione.

- (34) La Commissione dovrebbe adottare degli atti di esecuzione immediatamente applicabili, in conformità alla procedura di esame, quando, in casi debitamente giustificati connessi alla necessità di garantire la continuità delle bande orarie storiche, lo esigono ragioni imperative di urgenza.

↓ 95/93 considerando 17

- (35) Occorre riesaminare il presente regolamento dopo un periodo stabilito di applicazione per valutarne il funzionamento.

↓ nuovo

- (36) Dato che gli obiettivi dell'azione, vale a dire un'applicazione più omogenea della legislazione dell'Unione concernente le bande orarie, non possono essere conseguiti in modo sufficiente dagli Stati membri e, a causa dell'importanza della dimensione transfrontaliera dell'attività di trasporto aereo, possono essere meglio conseguiti a livello dell'Unione, quest'ultima può prendere delle misure, in conformità al principio di sussidiarietà enunciato all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. In conformità al principio di proporzionalità enunciato allo stesso articolo, il presente regolamento non va oltre quanto è necessario per conseguire tali obiettivi,

↓ 95/93 (adattato)

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

⊠ Campo d'applicazione e definizioni ⊠

Articolo 1

Campo d'applicazione

↓ 793/2004 articolo 1, punto 1 (adattato)

1. Il presente regolamento si applica agli aeroporti ~~comunitari~~ ⊠ dell'Unione europea ⊠.

↓ 95/93 (adattato)

2. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.

~~3. L'applicazione delle disposizioni del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra resta sospesa fino al momento in cui entrerà in vigore la regolamentazione prevista dalla dichiarazione comune dei Ministri degli esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito del 2 dicembre 1987. I governi del Regno di Spagna e del Regno Unito informeranno il Consiglio in merito a tale data.~~

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

↓ 793/2004 articolo 1, punto 2, lettera a)

a1) «banda oraria» (slot) il permesso dato da un coordinatore ai sensi del presente regolamento di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo in un aeroporto coordinato ad una data e in un orario specifici assegnati da un coordinatore ai sensi del presente regolamento al fine di atterrare o decollare;

b2) «nuovo concorrente»:

ia) un vettore aereo che chieda, come parte di una serie di bande orarie, una banda oraria in un aeroporto in un giorno qualsiasi laddove, nel caso che la sua domanda sia accolta, in totale venga a detenere meno di cinque bande orarie in detto aeroporto nel medesimo giorno, oppure

↓ 793/2004 articolo 1, punto 2, lettera a) (adattato)
⇒ nuovo

iib) un vettore aereo che chieda una serie di bande orarie per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra due aeroporti ~~comunitari~~ dell'Unione europea , ove al massimo altri due vettori aerei effettuino il medesimo servizio di linea senza scalo tra detti aeroporti ~~o sistemi aeroportuali~~ nel giorno in questione, laddove il vettore aereo, nel caso che la sua domanda sia accolta, verrebbe a detenere meno di ~~cinque~~ nove bande orarie in detto aeroporto, nel medesimo giorno, per il servizio senza scalo in questione. ~~oppure~~

~~iii) un vettore aereo che chieda una serie di bande orarie in un aeroporto per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra detto aeroporto e un aeroporto regionale ove nessun altro vettore aereo operi un servizio diretto di linea passeggeri tra questi aeroporti o sistemi aeroportuali per tale giorno, qualora il vettore aereo, nel caso che la sua domanda sia accolta, venga comunque a detenere meno di cinque bande orarie in detto aeroporto nel medesimo giorno per il servizio senza scalo in questione.~~

Un vettore aereo che ⇒ , in combinazione con la società madre, le proprie imprese affiliate o le imprese affiliate della società madre, ⇐ detenga più del ⇒ 10 ⇐ 5 % delle bande orarie totali ⇒ assegnate ⇐ disponibili nel giorno in questione in un determinato aeroporto o più del 4% delle bande orarie totali disponibili nel giorno in questione in un sistema aeroportuale di cui fa parte tale aeroporto, non è considerato un nuovo concorrente in detto aeroporto.

↓ nuovo

+Un vettore aereo che ha trasferito, ai sensi dell'articolo 13, delle bande orarie ottenute in quanto nuovo concorrente ad un altro vettore nello stesso aeroporto al fine di poter chiedere nuovamente lo status di nuovo concorrente in tale aeroporto, non è considerato un nuovo concorrente in detto aeroporto.

↓ 95/93
⇒ nuovo

~~e) «servizio aereo diretto», un servizio tra due aeroporti inclusi «stopover» con lo stesso aeromobile e lo stesso numero di volo;~~

d3) «periodo di validità degli orari», la stagione estiva o invernale indicata negli orari dei vettori aerei ⇒ in conformità alle norme e linee guida stabilite dal settore del trasporto aereo su scala mondiale ⇐ ;

↓ 95/93 (adattato)

e4) «vettore aereo della Comunità ☒ dell'Unione ☒ », un vettore aereo munito di una licenza d'esercizio valida ☒ in corso di validità ☒ rilasciata da uno Stato membro in conformità al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio;

↓ 793/2004 articolo 1, punto 2, lettera b) (adattato)
⇒ nuovo

¶5) ~~ii~~ «vettore aereo», un'impresa di trasporto aereo titolare di una licenza ~~valida~~ di esercizio ☒ in corso di validità ☒ o titolo equivalente entro il 31 gennaio per la successiva stagione estiva o il 31 agosto per la successiva stagione invernale; ai fini degli articoli ~~45, 89, 89bis~~ 10 ⇒, 11 ⇐ e ~~1013~~, la definizione di "vettore aereo" comprende anche gli operatori dell'aviazione di affari, ~~quando operano secondo orari prestabiliti~~; ai fini degli articoli 7, 17 e ~~14~~18, la definizione di "vettore aereo" comprende anche tutti gli operatori di aeromobili civili;

↓ 793/2004 articolo 1, punto 2, lettera b)

¶6) "gruppo di vettori aerei", due o più vettori aerei che insieme provvedono ad operazioni in comune, in franchising o in code sharing, al fine di operare uno specifico servizio aereo;

↓ nuovo

7) "fornitore di servizi di navigazione aerea", qualsiasi fornitore di servizi di navigazione aerea ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 549/2004¹⁸;

8) "fornitore di servizi di assistenza in scalo", qualsiasi fornitore di servizi di assistenza in scalo ai sensi dell'articolo [...] del regolamento n. [...] (sui servizi di assistenza in scalo); o qualsiasi utente dell'aeroporto ai sensi dell'articolo [...] del regolamento n. [...] (sui servizi di assistenza in scalo) che fornisce auto-assistenza ai sensi dell'articolo [...] del regolamento n. [...] (sui servizi di assistenza in scalo);

9) "aeroporto integrato nella rete", un aeroporto che non deve far fronte a problemi di congestione ma che, in caso di aumento improvviso e significativo del traffico o in caso di riduzione improvvisa e significativa della sua capacità, potrebbe incidere sul funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo (in appresso la "rete") in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹;

¹⁸ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

¹⁹ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 2, lettera c)

10) "aeroporto ad orari facilitati", un aeroporto in cui esiste un rischio di congestione in alcuni periodi del giorno, della settimana o dell'anno, risolvibile eventualmente grazie alla cooperazione volontaria tra vettori aerei e in cui è stato nominato un facilitatore degli orari, con il compito di agevolare l'attività dei vettori aerei che utilizzano o intendono utilizzare i servizi di tale aeroporto;

↓ 793/2004 articolo 1, punto 2, lettera b)

11) "aeroporto coordinato", un aeroporto in cui, per atterrare o decollare, è necessario per un vettore aereo o altro operatore di aeromobili, aver ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da parte di un coordinatore, con l'eccezione dei voli di Stato, degli atterraggi urgenti e dei voli umanitari;

↓ 95/93

h) ~~«sistema aeroportuale», un raggruppamento di due o più aeroporti che servano la stessa città, o lo stesso agglomerato urbano, secondo quanto indicato nell'allegato II del regolamento (CEE) n. 2408/92;~~

↓ 793/2004 articolo 1, punto 2, lettera c) (adattato)

⇒ nuovo

12) "ente di gestione di un aeroporto", l'ente che, in via esclusiva o unitamente ad altre attività, ha il compito, in virtù di disposizioni legislative o regolamentari nazionali, di amministrare e gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto ~~e nel sistema aeroportuale considerato;~~

13) "serie di bande orarie", almeno ⇒ 15 ⇐ ~~cinque~~ bande orarie ~~che sono state richieste per la stessa~~ ☒ una ☒ stagione di traffico ⇒ estiva e 10 bande orarie per una stagione di traffico invernale, ⇐ ☒ richieste ☒ per la stessa ora nel medesimo giorno della settimana ⇒ per delle settimane consecutive ⇐ ~~regolarmente~~ e assegnate ☒ dal coordinatore ☒ conformemente alla richiesta o, qualora non fosse possibile, assegnate ad un orario approssimativamente identico;

↓ 793/2004 articolo 1, punto 2, lettera c)

- 14) «aviazione d'affari», il settore dell'aviazione generale che concerne l'esercizio o l'impiego di aeromobili da parte di imprese per il trasporto di passeggeri o merci a titolo ausiliario all'esercizio della loro attività, a fini che in genere non rientrano nelle attività di pubblico noleggio, e pilotati da persone che sono quantomeno titolari di una licenza valida di pilota commerciale con un'abilitazione al volo strumentale;
-

↓ 793/2004 articolo 1, punto 2, lettera c) (adattato)
⇒ nuovo

- 15) «parametri di coordinamento», l'espressione in termini operativi di tutta la capacità disponibile per l'assegnazione di bande orarie in un aeroporto in ciascuna ~~coordinamento~~ stagione di traffico e le regole operative sull'utilizzo della capacità, in corrispondenza di tutti i fattori tecnici, operativi e ambientali che incidono sulle prestazioni dell'infrastruttura aeroportuale e dei suoi vari sottosistemi;
-

↓ nuovo

- 16) «piano di volo», informazioni specifiche fornite alle unità del servizio della circolazione aerea concernenti un volo o una parte di un volo previsto da un aeromobile;
- 17) «servizio aereo di linea», una serie di voli che presentano le caratteristiche definite all'articolo 2, punto 16, del regolamento (CE) n. 1008/2008;
- 18) «servizio aereo non di linea programmato», una serie di voli che non soddisfa tutte le condizioni di cui all'articolo 2, punto 16, del regolamento (CE) n. 1008/2008, ma che viene effettuata con una regolarità o una frequenza da renderla parte di una serie sistematica evidente;
- 19) «gestore della rete», l'organismo istituito ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004;
- 20) «organo di valutazione delle prestazioni», l'organismo istituito ai sensi dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004;
- 21) «autorità nazionale di vigilanza», l'organismo o gli organismi designati o istituiti dagli Stati membri per fungere da autorità nazionale in conformità all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 549/2004.

↓ 95/93 (adattato)
⇒ nuovo

⊗ Designazione degli aeroporti ⊗

Articolo 3

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

↓ 793/2004 articolo 1, punto 3,
lettera a) (adattato)

1. ⊗ Gli Stati membri non hanno l'obbligo ⊗ di designare un qualsiasi aeroporto come aeroporto ad orari facilitati o coordinato, salvo nei casi previsti nel presente articolo.

⊗ Gli Stati membri non possono designare ⊗ un aeroporto come coordinato salvo nei casi previsti nel paragrafo 3.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 articolo 1, punto 3,
lettera b)

2. Uno Stato membro può tuttavia provvedere affinché un aeroporto sia designato come →₁ aeroporto ad orari facilitati ←, a condizione che siano rispettati i principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 3,
lettera c)
⇒ nuovo

3. Lo Stato membro responsabile garantisce che sia effettuata un'accurata analisi della capacità ⇒ e della domanda ⇐ in un aeroporto che non è stato designato con una qualifica particolare ⇒, in un aeroporto integrato nella rete europea di gestione del traffico aereo (in appresso "la rete") ⇐ o in un aeroporto ad orari facilitati, ad opera dell'ente di gestione dell'aeroporto in questione, o di altri enti competenti ove detto Stato membro la reputi necessaria o entro sei mesi:

- i) dalla richiesta scritta effettuata da vettori aerei che rappresentano più della metà dell'attività di un aeroporto o dall'ente di gestione dell'aeroporto, se ritengono che la capacità sia insufficiente per le attività aeronautiche effettive o previste in certi periodi, oppure

↓ 793/2004 articolo 1, punto 3,
lettera c) (adattato)
⇒ nuovo

- ii) su richiesta della Commissione, in particolare ~~quando un aeroporto sia in realtà accessibile solo a vettori aerei ai quali sono stati assegnate bande orarie o quando taluni vettori aerei e in particolare~~ ☒ quando ☒ nuovi arrivati incontrano seri problemi per ottenere possibilità di atterraggio e di decollo nell'aeroporto in questione ⇒ , o quando il gestore della rete lo ritenga necessario per garantire la coerenza del piano operativo dell'aeroporto con il piano operativo della rete, in conformità all'articolo 6, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione²⁰ ⇐ .

↓ 793/2004 articolo 1, punto 3,
lettera c)

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

↓ nuovo

L'analisi si basa su metodi concepiti dalla Commissione tramite atto delegato, in conformità all'articolo 15 del presente regolamento. I metodi tengono conto delle esigenze del piano operativo della rete previste dall'allegato V del regolamento (UE) n. 677/2011.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 3,
lettera c) (adattato)
⇒ nuovo

Essa deve essere aggiornata se sono fatte valere le condizioni di cui al paragrafo ~~56,~~ ⇐ se nell'aeroporto sono intervenuti cambiamenti che influenzano in misura significativa la sua capacità e il suo utilizzo ⇒ o su richiesta del comitato di coordinamento, dello Stato membro o della Commissione ⇐. Tanto l'analisi quanto i metodi utilizzati sono posti a disposizione delle parti che hanno chiesto l'analisi e, su richiesta, di altre parti interessate. Contestualmente l'analisi è comunicata alla Commissione.

²⁰ GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 3, lettera d)

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

↓ nuovo

5. La Commissione può chiedere al gestore della rete di emettere un parere sul modo in cui viene stabilita la capacità in rapporto alle necessità di funzionamento della rete. La Commissione può fare delle raccomandazioni. Lo Stato membro motiva ogni decisione che non segua tali raccomandazioni. La decisione è comunicata alla Commissione.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 3, lettera d)
⇒ nuovo

56. Quando si manifestano problemi di capacità per almeno una stagione di traffico, lo Stato membro provvede affinché l'aeroporto sia designato come aeroporto coordinato per i pertinenti periodi solo se:

- a) le insufficienze sono di natura talmente grave che è impossibile evitare rilevanti ritardi nell'aeroporto e
- b) non esistono possibilità di risolvere questi problemi a breve termine.

67. In deroga al paragrafo 56, lettera b), gli Stati membri, in circostanze eccezionali, possono designare come coordinati gli aeroporti interessati per il periodo in questione ⇒ , che può essere inferiore a una stagione di traffico ⇐ .

↓ nuovo

In deroga ai paragrafi 3, 4, 5 e 6, gli Stati membri, in situazioni di urgenza, possono designare come coordinati gli aeroporti interessati per il periodo in questione.

8. Se lo studio atualizzato della capacità e della domanda in un aeroporto coordinato o un aeroporto ad orari facilitati dimostra che in tale aeroporto è stata raggiunta una capacità sufficiente per rispondere ai movimenti effettivi o previsti, lo Stato membro, previa consultazione degli organi menzionati al paragrafo 4, cambia la sua qualifica in aeroporto ad orari facilitati o in aeroporto senza qualifica.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 articolo 1, punto 3,
lettera e)

→₁ 7. ← ~~Allorché in un~~ →₁ ~~aeroporto coordinato~~ ← ~~si consegue una capacità sufficiente a far fronte alle attività aeronautiche effettive o previste, la designazione di aeroporto pienamente coordinato è revocata.~~

↓ nuovo

9. Su richiesta della Commissione, che può agire di sua iniziativa o su iniziativa del gestore della rete, e previa consultazione degli organi menzionati al paragrafo 4, lo Stato membro provvede affinché un aeroporto senza qualifica sia designato come integrato nella rete. La decisione è comunicata alla Commissione. Se la Commissione ritiene che l'aeroporto non presenti più interesse per la rete, lo Stato membro, previa consultazione degli organi menzionati al paragrafo 4, cambia la qualifica dell'aeroporto in aeroporto senza qualifica.

10. Se viene presa una decisione ai sensi dei paragrafi 6, 8 o 9, essa viene comunicata dallo Stato membro agli organi menzionati al paragrafo 4 entro il 1° aprile per quanto riguarda la stagione di traffico invernale ed entro il 1° settembre per quanto riguarda la stagione di traffico estiva.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
⇒ nuovo

Articolo ~~6~~ 4

Parametri di coordinamento

1. In un aeroporto coordinato ⇒ o ad orari facilitati ⇐ , lo Stato membro competente garantisce la definizione dei parametri ⇒ di coordinamento ⇐ ~~per l'assegnazione delle bande orarie~~ due volte all'anno, tenendo conto nel contempo di tutti i vincoli tecnici, operativi ⇒ , prestazionali ⇐ e ambientali pertinenti, nonché degli eventuali cambiamenti ad essi relativi. ⇒ Tali vincoli devono essere comunicati alla Commissione. La Commissione, se necessario con il sostegno del gestore della rete, esamina i vincoli e emette delle raccomandazioni delle quali lo Stato membro deve tener conto prima di procedere alla determinazione dei parametri di coordinamento. ⇐

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

~~32~~. La determinazione dei parametri e la metodologia utilizzata nonché gli eventuali cambiamenti ad essi relativi sono esaminati in dettaglio nell'ambito del comitato di coordinamento al fine di aumentare la capacità e il numero di bande orarie disponibili per

l'assegnazione prima di prendere una decisione finale sui parametri \Rightarrow di coordinamento \Leftarrow per l'assegnazione delle bande orarie. Tutti i documenti pertinenti sono posti a disposizione delle parti interessate su loro richiesta.

\Downarrow nuovo

3. La determinazione dei parametri di coordinamento non deve incidere sul carattere imparziale e non discriminatorio dell'assegnazione delle bande orarie.

\Downarrow 793/2004 articolo 1, punto 5
 \Rightarrow nuovo

4. I parametri sono trasmessi al coordinatore dell'aeroporto in tempo utile prima dell'assegnazione iniziale \Rightarrow del deposito iniziale \Leftarrow delle bande orarie, nella prospettiva delle conferenze di programmazione degli orari.

25. Ai fini dell'esercizio di cui al paragrafo 1 il coordinatore definisce, ove ciò non sia determinato dallo Stato membro, pertinenti periodi di coordinamento previa consultazione del comitato di coordinamento e conformemente alla capacità stabilita.

\Downarrow 95/93 (adattato)

\boxtimes Organizzazione delle attività di coordinamento, facilitazione degli orari e raccolta di dati \boxtimes

Articolo ~~4~~ 5

\Downarrow 793/2004 articolo 1, punto 4, lettera a)

Facilitatore degli orari e coordinatore

\Downarrow 793/2004 articolo 1, punto 4, lettera b) (adattato)
 \Rightarrow nuovo

1. Lo Stato membro responsabile di un aeroporto \Rightarrow , integrato nella rete, \Leftarrow ad orari facilitati o coordinato provvede a nominare una persona fisica o giuridica qualificata ~~rispettivamente~~ in qualità di facilitatore degli orari o in qualità di coordinatore dell'aeroporto, previo parere dei vettori aerei che usano regolarmente l'aeroporto, delle organizzazioni che li rappresentano e

dell'ente di gestione dell'aeroporto e del comitato di coordinamento, sempreché esista. Le medesime persone, il facilitatore degli orari o il coordinatore, possono essere nominate per più di un aeroporto.

↓ nuovo

2. Gli Stati membri promuovono la stretta cooperazione tra i coordinatori e i facilitatori degli orari al fine di sviluppare progetti comuni a livello europeo. In funzione dello stato di avanzamento di questi progetti, dei progressi realizzati nell'attuazione del cielo unico europeo e dei risultati della relazione di valutazione di cui all'articolo 21, la Commissione adotta le misure di esecuzione relative alla istituzione di un coordinatore europeo. Tali misure di esecuzione sono adottate in conformità alla procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2. I principi che disciplinano l'indipendenza del coordinatore al paragrafo 3 del presente articolo si applicano *mutatis mutandis* al coordinatore europeo.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 4, lettera b) (adattato)
⇒ nuovo

23. Lo Stato membro responsabile di un aeroporto ad orari facilitati o di un aeroporto coordinato garantisce:

- a) che, in un aeroporto ad orari facilitati, il facilitatore degli orari agisca ai sensi del presente regolamento in maniera indipendente, imparziale, non discriminatoria e trasparente,
- b) che, nel caso di un aeroporto coordinato, ~~l'indipendenza del~~ il coordinatore ⇒ sia indipendente sul piano giuridico, organizzativo e decisionale ⇐ ~~separandolo funzionalmente da ogni parte interessata.~~ ⇒ dallo Stato membro e dagli organi che dipendono da tale Stato; il che comporta: ⇐

↓ nuovo

i) sul piano giuridico, che le funzioni essenziali del coordinatore, che consistono nell'assegnare le bande orarie in modo equo e non discriminatorio, siano affidate ad una persona fisica o giuridica che non sia essa stessa un fornitore di servizi nell'aeroporto, una compagnia aerea che opera collegamenti in partenza da tale aeroporto né l'ente di gestione dell'aeroporto in questione;

ii) sul piano organizzativo e decisionale, che il coordinatore agisca in modo autonomo nei confronti dello Stato membro, dell'ente di gestione dell'aeroporto, dei fornitori di servizi, delle compagnie aeree che operano collegamenti dall'aeroporto in questione, non riceva istruzioni da parte loro e non sia tenuto a riferire nei loro confronti, con l'eccezione dello Stato membro, non debba far parte di strutture che siano direttamente o indirettamente incaricate della loro gestione quotidiana e disponga di effetti poteri decisionali per quanto riguarda gli elementi di attività

necessari all'esecuzione della sua funzione. Gli Stati membri vigilano affinché gli interessi professionali del coordinatore siano presi in considerazione in modo da permettergli di agire in piena indipendenza;

↓ 793/2004 articolo 1, punto 4, lettera b) (adattato)

c) che il sistema di finanziamento delle attività ~~dei~~ del coordinatore ~~è~~ ~~tale da~~ sia in grado di garantirne l'indipendenza.

ed) che il coordinatore agisca ai sensi del presente regolamento in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente.

↓ nuovo

Il finanziamento previsto alla lettera c) è assicurato dai vettori aerei che operano negli aeroporti coordinati e dagli enti aeroportuali, in modo da garantire una distribuzione equa dell'onere finanziario tra tutte le parti interessate ed evitare che il finanziamento dipenda principalmente da una sola parte interessata. Gli Stati membri vigilano affinché il coordinatore disponga sempre delle risorse necessarie, sia finanziarie che umane, tecniche e materiali, nonché delle competenze tecniche per svolgere la propria attività.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 4, lettera b) (adattato)

~~34.~~ Il facilitatore degli orari e il coordinatore partecipano alle conferenze ~~internazionali~~ di programmazione oraria che riuniscono , a livello internazionale, i vettori aerei e ~~autorizzate dal~~ si conformano al diritto comunitario dell'Unione .

↓ 793/2004 articolo 1, punto 4, lettera b)
⇒ nuovo

~~45.~~ Il facilitatore degli orari consiglia i vettori aerei e raccomanda orari alternativi di arrivo e/o di partenza quando possono insorgere fenomeni di congestione.

~~56.~~ Il coordinatore è l'unico responsabile dell'assegnazione delle bande orarie. Provvede alla loro assegnazione ai sensi delle disposizioni del presente regolamento e dispone affinché, in situazioni di emergenza, le bande orarie possano essere assegnate anche al di fuori delle ore di ufficio.

~~67.~~ Il facilitatore degli orari controlla la conformità delle operazioni dei vettori aerei con gli orari raccomandati.

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

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

↓ 793/2004 articolo 1, punto 4, lettera b) (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 6

⊗ Trasparenza delle attività di coordinamento e di facilitazione degli orari ⊗

1. ⇒ Alla fine di ogni stagione di traffico, ⇐ Il coordinatore ⇒ o il facilitatore degli orari ⇐ presenta ~~su richiesta,~~ agli Stati membri interessati e alla Commissione una relazione ~~annuale~~ d'attività ⇒ che illustra la situazione generale dell'assegnazione delle bande orarie e/o della facilitazione degli orari. La relazione esamina ⇐ ~~riguardante~~ tra l'altro l'applicazione ~~degli articoli~~ ⊗ dell'articolo ⊗ ⇒ 9, paragrafo 5, e degli articoli ⇐ ~~8 bis~~ 13 e ~~14~~ 18 ⊗ nonché ⊗ e gli eventuali reclami sull'applicazione degli articoli ~~8~~ 9 e 10 presentati al comitato di coordinamento e le iniziative adottate per darvi soluzione. ⇒ La relazione contiene inoltre i risultati di un'indagine svolta presso le parti interessate e concernente la qualità dei servizi offerti dal coordinatore. ⇐

↓ nuovo

2. La Commissione può adottare un modello per la relazione di attività di cui al paragrafo 1. Tale atto di esecuzione è adottato in conformità alla procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 articolo 1, punto 4, lettera c)

→₁ ~~8. Il coordinatore, a richiesta ed entro limiti di tempo ragionevoli, mette gratuitamente a disposizione delle parti interessate, in particolare dei membri o osservatori del comitato di coordinamento affinché possano esaminarle, in forma scritta o in qualsiasi altra forma facilmente accessibile, le informazioni seguenti: ←~~

↓ nuovo

3. Il coordinatore tiene aggiornata una banca dati elettronica, il cui accesso è gratuito, contenente le seguenti informazioni:

↓ 95/93

a) le bande orarie precedentemente operate da ciascuna compagnia aerea, elencate in ordine cronologico, per tutti i vettori aerei che usano l'aeroporto;

↓ 95/93 (adattato)

b) le bande orarie richieste (~~domande iniziali~~) elencate per ogni singolo vettore aereo, in ordine cronologico e per l'insieme dei vettori aerei;

↓ 95/93
⇒ nuovo

c) tutte le bande orarie assegnate e le richieste di bande orarie ancora in sospeso, elencate individualmente, in ordine cronologico, vettore per vettore, per tutti i vettori aerei;

d) le bande orarie ancora disponibili ⇒ in relazione ad ogni tipo di vincolo di cui si tiene conto nei parametri di coordinamento. La banca dati deve permettere ai vettori aerei di verificare la disponibilità delle bande orarie corrispondenti alle loro domande ⇐;

↓ nuovo

e) le bande orarie trasferite o cambiate, per le quali viene indicata l'identità dei vettori aerei in questione, e se il trasferimento o lo scambio è stato fatto tramite una compensazione monetaria o di altra natura. Ogni anno vengono pubblicati dei dati aggregati sulle compensazioni monetarie;

↓ 95/93
⇒ nuovo

ef) dettagli esaurienti sui ~~criteri adottati per l'assegnazione~~ ⇒ i parametri di coordinamento ⇐.

↓ nuovo

Queste informazioni vengono costantemente aggiornate. Al termine di ogni stagione, il coordinatore provvede alla pubblicazione della relazione di attività di cui al paragrafo 1.

4. Il coordinatore provvede alla conservazione dei dati e alla loro accessibilità per almeno 5 periodi consecutivi di programmazione oraria equivalenti.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 4, lettera d)

~~9. Le informazioni di cui al paragrafo 8 sono messe a disposizione al più tardi al momento delle pertinenti conferenze per gli orari e, secondo necessità, durante le conferenze stesse nonché in seguito. A richiesta il coordinatore fornisce tali informazioni in forma riepilogativa. Per la fornitura di tali informazioni in forma riepilogativa può essere chiesto un contributo commisurato ai costi.~~

↓ 793/2004 articolo 1, punto 4, lettera e) (adattato)
⇒ nuovo

105. Ove siano disponibili standard pertinenti e generalmente riconosciuti relativi ⇒ al formato delle ⇐ informazioni sugli orari, il facilitatore degli orari, il coordinatore e i vettori aerei li applicano sempreché essi siano conformi al diritto comunitario ⊗ dell'Unione ⊗ .

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 7

Informazioni per il facilitatore degli orari e il coordinatore

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

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
(adattato)
⇒ nuovo

Per tutti gli altri aeroporti senza qualifica particolare, ⇒ i vettori aerei che utilizzano o intendono utilizzare, dei servizi nell'aeroporto, ⇐ l'ente di gestione dell'aeroporto ⇒ , i fornitori di servizi di assistenza nello scalo e i fornitori di servizi di navigazione aerea ⇐ ~~fornisce~~ ⊗ forniscono ⊗ , su richiesta di un coordinatore, tutte le informazioni in ~~sue~~ ⊗ loro ⊗ possesso concernenti i servizi previsti di vettori aerei.

↓ nuovo

Su richiesta del gestore della rete, il facilitatore degli orari o il coordinatore gli trasmette tutte le informazioni di cui al presente paragrafo.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
⇒ nuovo

2. Qualora un vettore aereo non provveda a trasmettere le informazioni di cui al paragrafo 1, a meno che non possa dimostrare in modo soddisfacente l'esistenza di circostanze attenuanti, oppure fornisca informazioni false o ingannevoli, il coordinatore non tiene conto della richiesta o delle richieste di bande orarie presentate da tale vettore, a cui si riferiscono le informazioni mancanti, false o ingannevoli. ⇒ Egli revoca le serie di bande orarie se sono già state assegnate e/o raccomanda l'applicazione di sanzioni da parte dell'organismo competente in conformità al diritto nazionale. ⇐ Il coordinatore dà al vettore aereo in questione la possibilità di esporre le proprie osservazioni.

3. Il facilitatore degli orari o il coordinatore, l'ente di gestione dell'aeroporto e le autorità di controllo del traffico aereo si scambiano tutte le informazioni necessarie per lo svolgimento delle rispettive funzioni, compresi i dati relativi ai voli e alle bande orarie ⇒ , in particolare al fine di garantire l'applicazione dell'articolo 17 ⇐.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
(adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~5~~ 8

Comitato di coordinamento

1. In un aeroporto coordinato lo Stato membro responsabile garantisce la costituzione di un comitato di coordinamento. Il medesimo comitato di coordinamento può essere designato per più di un aeroporto. La partecipazione a detto comitato è aperta almeno ai vettori aerei che utilizzano regolarmente l'aeroporto o gli aeroporti e alle loro organizzazioni rappresentative,

all'ente di gestione dell'aeroporto in questione, alle competenti autorità di controllo del traffico aereo, e a rappresentanti del settore dell'aviazione generale che utilizzano regolarmente l'aeroporto ⇒ , al gestore della rete, all'organo di valutazione delle prestazioni e all'autorità nazionale di sorveglianza dello Stato membro in questione ⇐.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
⇒ nuovo

Le funzioni del comitato di coordinamento sono le seguenti:

- a) presentare proposte o fornire consulenza al coordinatore e/o allo Stato membro in merito ai seguenti punti:
- i) possibilità di aumento della capacità dell'aeroporto determinata a norma dell'articolo 3 o di miglioramento della sua utilizzazione;
 - ii) parametri di coordinamento da definire a norma dell'articolo ~~64~~;
 - iii) metodi di controllo dell'uso delle bande orarie assegnate;
 - iv) linee direttrici locali ~~per l'assegnazione di bande orarie o il controllo dell'utilizzazione delle bande orarie assegnate, che tengono conto, tra l'altro, di eventuali preoccupazioni sotto il profilo ambientale, come prevede l'articolo ~~89~~, paragrafo ~~58~~;~~
 - v) ⇒ fattori che incidono sulle ⇐ ~~miglioramenti~~ condizioni del traffico esistenti nell'aeroporto in questione;
 - vi) gravi problemi per i nuovi concorrenti a norma dell'articolo ~~109~~, paragrafo ~~96~~;
 - vii) qualsiasi questione relativa alla capacità dell'aeroporto ⇒ , in particolare in relazione all'attuazione del cielo unico europeo e al funzionamento della rete ⇐;
-

↓ nuovo

- b) fornire all'organo di valutazione delle prestazioni e all'autorità nazionale di sorveglianza pareri concernenti il collegamento tra i parametri di coordinamento e gli indicatori prestazionali essenziali proposti ai fornitori di servizi di navigazione aerea definiti dal regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione;
-

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
⇒ nuovo

- bc) fare opera di mediazione tra tutte le parti interessate in ordine a reclami sull'assegnazione delle bande orarie, come previsto nell'articolo ~~119~~.

2. I rappresentanti dello Stato membro e il coordinatore sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori. ⇒ Su sua richiesta, la Commissione può partecipare a queste riunioni. ⇐

3. Il comitato di coordinamento redige per iscritto un regolamento interno che riguarda tra l'altro la partecipazione, le elezioni, la frequenza delle riunioni e la o le lingue utilizzate.

Ogni membro del comitato di coordinamento può proporre linee direttrici locali, come previsto nell'articolo ~~89~~, paragrafo ~~58~~. Su richiesta del coordinatore, il comitato di coordinamento esamina le linee direttrici locali suggerite ~~per l'assegnazione delle bande orarie, nonché quelle suggerite per il controllo dell'utilizzazione delle bande orarie assegnate.~~ Una relazione sulle discussioni tenute in seno al comitato di coordinamento è presentata allo Stato membro interessato con l'indicazione delle rispettive posizioni assunte nel comitato. ⇒ Tale relazione è trasmessa anche all'organo di valutazione delle prestazioni e al gestore della rete. ⇐

↓ 95/93 (adattato)

⊗ Assegnazione delle bande orarie ⊗

↓ 793/2004 articolo 1, punto 6
⇒ nuovo

Articolo ~~109~~

Pool delle bande orarie

1. Il coordinatore costituisce un pool che contiene tutte le bande orarie ~~non assegnate sulla base dell'articolo 8, paragrafi 2 e 4.~~ Qualsiasi nuova capacità di bande orarie determinata a norma dell'articolo 3, paragrafo 3, confluisce nel pool.

~~2. Una serie di bande orarie che è stata assegnata ad un vettore aereo per operare un servizio di linea o un servizio non di linea programmato non autorizza tale vettore aereo ad esigere la stessa serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico se detto vettore non può dimostrare in modo soddisfacente al coordinatore di averle operate, con l'autorizzazione del coordinatore, per almeno l'80% del tempo nel corso della stagione di traffico per cui è stata assegnata.~~

~~62.~~ Fatto salvo l'articolo ~~810~~, paragrafi 2 ⇒ e 3 ⇐, del presente regolamento e l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1008/2008, le bande orarie immesse nel pool sono assegnate ai vettori aerei che ne fanno richiesta. Il 50% di tali bande orarie è assegnato in primo luogo ai nuovi concorrenti, a meno che le richieste di questi ultimi siano inferiori al 50%. ⇒ La preferenza data ai nuovi concorrenti è rispettata per tutta la stagione di traffico. ⇐ Il coordinatore tratta equamente le domande dei nuovi concorrenti e di altri vettori, conformemente ai periodi di coordinamento di ogni giorno della stagione di traffico.

Tra le richieste dei nuovi concorrenti è data preferenza ai vettori aerei che soddisfano i requisiti per ottenere la qualità di nuovo concorrente a norma sia dell'articolo 2, punto ~~i) e ii)~~ 2), lettera b), ~~che dell'articolo 2, lettera b), punti i) e iii).~~

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
(adattato)

3. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 2, in una situazione in cui non è possibile accogliere tutte le domande di bande orarie in aderenza alle richieste dei vettori aerei interessati, viene data la precedenza ai servizi aerei commerciali e, in particolare, ai servizi aerei di linea e ai servizi aerei programmati non di linea. Nel caso di richieste concorrenti della medesima categoria di servizi sono privilegiate le attività che si protraggono per tutto l'anno.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 6
⇒ nuovo

74. Il nuovo concorrente a cui sia stata offerta una serie di bande orarie nell'ora che precede o che segue l'orario richiesto, ma che non abbia accettato questa offerta, non conserva la qualità di nuovo concorrente per detta serie durante la stagione di traffico.

85. Nel caso di servizi operati da un gruppo di vettori aerei, solo uno dei vettori aerei partecipanti può far domanda delle bande orarie necessarie. Il vettore aereo che opera un servizio di questo tipo è responsabile del rispetto dei criteri operativi prescritti al fine di beneficiare della priorità ~~mantenere i diritti acquisiti in ragione di un utilizzo nel passato~~ di cui all'articolo 810, paragrafo 2.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 6
(adattato)
⇒ nuovo

Le bande orarie assegnate ad un vettore aereo possono essere utilizzate da un altro o da altri vettori aerei ~~partecipanti per la loro attività in comune~~ che fanno parte di un gruppo di vettori aerei , sempreché il codice identificativo del vettore aereo a cui le bande orarie sono state assegnate continui a contraddistinguere il volo in condivisione, a fini di coordinamento e di controllo. Quando tale attività è interrotta, le bande orarie così utilizzate restano di pertinenza del vettore aereo a cui sono state inizialmente assegnate. ~~I vettori aerei che partecipano ad un esercizio in comune informano i coordinatori dei particolari di~~ Tali operazioni sono notificate al coordinatore dai vettori aerei che fanno parte del gruppo ~~prima del loro inizio~~ e possono cominciare solo dopo conferma esplicita di quest'ultimo

↓ nuovo

Quando una serie di bande orarie assegnata a un vettore aereo viene utilizzata da un altro vettore aereo fuori dalle condizioni del presente paragrafo, il coordinatore ritira la serie e la rimette nel pool dopo aver sentito i vettori interessati.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 6

96. Se per i nuovi concorrenti continuano a sussistere gravi problemi, lo Stato membro provvede alla convocazione di una riunione del comitato di coordinamento dell'aeroporto. La riunione ha la finalità di esaminare le possibilità di porre rimedio alla situazione. La Commissione è invitata a partecipare a detta riunione.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5

67. Se la richiesta di una banda oraria non può essere accolta, il coordinatore ne comunica le ragioni al vettore aereo richiedente e indica in alternativa la banda oraria più vicina disponibile.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
(adattato)
⇒ nuovo

58. Il coordinatore tiene conto anche delle ~~regole e~~ linee direttrici complementari fissate dal settore del trasporto aereo a livello ~~☒~~ dell'Unione o a livello ~~☒~~ mondiale ~~e comunitario~~, nonché delle linee direttrici locali proposte dal comitato di coordinamento e approvate dallo Stato membro o dagli altri organi competenti per l'aeroporto in questione, sempreché tali ~~regole e~~ linee direttrici non ostino all'indipendenza del coordinatore, siano conformi al diritto ~~comunitario~~ ~~☒~~ dell'Unione, ~~☒~~ e siano intese ad ottenere un utilizzo più efficiente della capacità degli aeroporti ~~⇒~~ e siano state precedentemente notificate alla Commissione e approvate da quest'ultima ~~⇐~~. ~~Queste regole sono comunicate dallo Stato membro in questione alla Commissione.~~

↓ nuovo

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

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
(adattato)

~~79.~~ Il coordinatore, oltre all'assegnazione delle bande orarie programmata per la stagione di traffico, fa il possibile per accogliere singole richieste di bande orarie presentate con breve preavviso per ogni tipo di attività aeronautica, compresa l'aviazione generale. A tal fine possono essere utilizzate le bande orarie rimaste nel pool ~~di cui all'articolo 10~~ dopo la assegnazione ai vettori richiedenti, nonché le bande orarie liberate all'ultimo momento.

Articolo ~~8~~10

~~Procedura di assegnazione delle~~ Bande orarie ☒ storiche ☒

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5

1. Le serie di bande orarie sono assegnate, prelevandole dal pool delle bande orarie, ai vettori richiedenti quale permesso di utilizzare l'infrastruttura aeroportuale a fini di atterraggio o decollo per la stagione di traffico per cui sono state chieste; al termine della quale debbono essere reinserite nel pool a norma dell'articolo ~~10~~9.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
(adattato)
⇒ nuovo

2. Fatti salvi gli articoli 7, ~~8bis e 9, l'articolo 10, paragrafo 1, 12, 13 e l'articolo 14~~17, ~~il paragrafo 1 del presente articolo non si applica~~ ⇒ è concessa una precedenza al vettore aereo interessato all'assegnazione della stessa serie per il periodo successivo della stagione di traffico equivalente, se il suddetto vettore aereo ne fa richiesta nel termine previsto all'articolo 7, paragrafo 1, ⇐ quando sono soddisfatte le condizioni seguenti:

- a) una serie di bande orarie è stata utilizzata da ~~un~~ ☒ questo ☒ vettore aereo per l'esercizio di servizi aerei di linea e di servizi aerei programmati e non di linea, e
- b) detto vettore aereo può comprovare debitamente al coordinatore di aver operato la serie di bande orarie in questione, conformemente all'autorizzazione del coordinatore, per almeno ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % del tempo nel corso della stagione di traffico per la quale gli era stata assegnata.

~~In tal caso la serie di bande orarie legittima il vettore aereo in questione ad ottenere la medesima serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico, se chiesto dal vettore aereo entro i tempi di cui all'articolo 7, paragrafo 1.~~

~~43.~~ La modifica della collocazione oraria di una serie di bande orarie prima dell'assegnazione delle restanti bande orarie del pool di cui all'articolo 9 agli altri vettori aerei richiedenti è ammissibile soltanto per ragioni operative ⇒ come, ad esempio, modifiche nel tipo di aeromobile utilizzato o nel collegamento operato dal vettore aereo ⇐ ~~oppure se la~~

~~collocazione oraria delle bande orarie dei vettori richiedenti risulta migliorata rispetto a quella chiesta inizialmente.~~ Essa non ha efficacia prima dell'esplicita conferma del coordinatore.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 6
⇒ nuovo

~~34.~~ Le bande orarie assegnate ad un vettore aereo anteriormente al 31 gennaio per la successiva stagione estiva o anteriormente al 31 agosto per la successiva stagione invernale, ma restituite al coordinatore prima di tali date, non sono prese in considerazione ai fini del calcolo dell'utilizzo ⇒ nella misura in cui le bande orarie che restano assegnate costituiscono una serie ai sensi dell'articolo 2, punto 13 ⇐ .

↓ nuovo

Le bande orarie coincidenti con giorni festivi saranno incorporate nella serie per la stagione successiva senza dover giustificarne il mancato utilizzo.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 6
(adattato)
⇒ nuovo

~~45.~~ Se non è possibile dimostrare che la serie di bande orarie è stata utilizzata all' ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ %, ⇒ non viene accordata la priorità di cui al paragrafo 2 ⇐ ~~tutte le bande orarie della serie in questione saranno iscritte nel pool di bande orarie~~, a meno che il mancato utilizzo possa essere giustificato in base ad una delle seguenti ragioni:

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

- d) ☒☒ procedimenti giudiziari riguardanti l'applicazione dell'articolo 12 per quanto riguarda collegamenti per i quali sono stati imposti oneri di servizio pubblico a norma dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008, che comportano la sospensione temporanea dell'esercizio di tali collegamenti.

↓ nuovo

Il divieto di esercizio nell'Unione europea adottato ai sensi del regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione²¹ non può essere accettato in quanto motivazione che giustifica il mancato utilizzo della serie di bande orarie ai sensi del presente paragrafo.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 6

56. Su richiesta di uno Stato membro o di sua iniziativa la Commissione esamina l'applicazione del paragrafo 45 da parte del coordinatore di un aeroporto che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

Essa si pronuncia entro due mesi dalla ricezione della richiesta, in conformità alla procedura d'esame di cui all'articolo ~~13~~16, paragrafo 2.

↓ nuovo

7. Quando le condizioni di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), non sono soddisfatte, la Commissione può tuttavia decidere di concedere ai vettori aerei, per la stagione di traffico successiva, una precedenza nell'assegnazione delle stesse serie, se ciò si giustifichi con ragioni imperative di urgenza dovute a avvenimenti eccezionali che richiedono una coerenza nell'applicazione in questi aeroporti delle misure da prendere. La Commissione adotta le misure necessarie, la cui applicazione non supera la durata di una stagione di traffico. Tali atti di esecuzione immediatamente applicabili sono adottati in conformità alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3.



↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
(adattato)
⇒ nuovo


~~Articolo 8 ter~~

~~Divieto di compensazione~~

8. ⇒La priorità per ⇐ ~~La titolarità a~~ una serie di bande orarie di cui ~~all'articolo 8~~, al paragrafo 2 del presente articolo, non legittima alcuna richiesta di compensazione in

²¹ GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.

contropartita di limiti, restrizioni o soppressione della medesima imposti in forza del diritto comunitario  dell'Unione  , in particolare in applicazione delle norme del trattato relative al trasporto aereo.

 nuovo

Articolo 11

Prenotazione delle bande orarie

1. L'ente di gestione di un aeroporto coordinato può decidere di utilizzare il sistema dei diritti aeroportuali per dissuadere i vettori aerei dal restituire tardivamente le bande orarie nel pool di cui all'articolo 9 e impegnarne la responsabilità per aver riservato l'infrastruttura aeroportuale senza utilizzarla. Sono rispettati i seguenti principi:

a) prima di prendere tale decisione, è rispettata la procedura prevista all'articolo 6 della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²². Anche il coordinatore viene consultato. Per gli aeroporti coordinati e non disciplinati dall'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2009/12/CE, l'ente di gestione dell'aeroporto consulta il comitato di coordinamento e il coordinatore;


b) tale decisione non incide sul carattere non discriminatorio e trasparente della procedura di assegnazione delle bande orarie e del sistema di diritti aeroportuali;

c) tale decisione non scoraggia l'ingresso sul mercato o lo sviluppo dei servizi da parte dei vettori aerei, e si limita a coprire i costi sostenuti dall'aeroporto per riservare la capacità aeroportuale corrispondente alle bande orarie che sono rimaste inutilizzate;

d) la responsabilità di aver riservato l'infrastruttura aeroportuale senza utilizzarla non è impegnata per le bande orarie assegnate ma rimesse nel pool prima del 31 gennaio per la stagione di traffico estiva successiva o prima del 31 agosto per la stagione di traffico invernale successiva, per le bande orarie che coincidono con giorni festivi e rimesse nel pool prima delle stesse date, nonché per le bande per le quali il non utilizzo può essere giustificato sulla base dell'articolo 10, paragrafo 5;

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

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

 793/2004 articolo 1, punto 5

Articolo ~~9~~12

Oneri di servizio pubblico

²² GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11.

1. Qualora a norma dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 siano stati imposti oneri di servizio pubblico su una rotta, uno Stato membro può riservare in un aeroporto coordinato le bande orarie necessarie per le operazioni in programma su tale rotta. Se le bande orarie riservate sulla rotta in questione non sono utilizzate, esse sono messe a disposizione di qualsiasi altro vettore aereo interessato ad operare la rotta conformemente agli oneri di servizio pubblico nel rispetto del paragrafo 2. Se nessun altro vettore è interessato ad operare su tale rotta e lo Stato membro in questione non pubblica un bando di gara a norma dell'articolo 16, paragrafo 10, dell'articolo 17, paragrafi 3-7 e dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008, le bande orarie sono riservate per un'altra rotta soggetta a oneri di servizio pubblico o sono restituite al pool.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
(adattato)

2. Per l'utilizzo delle bande orarie di cui al paragrafo 1 del presente articolo, si applica la procedura di gara di cui all'articolo 16, paragrafo 9, all'articolo 17, paragrafi 3 e 7 e all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008, se più di un vettore aereo ~~comunitario~~ dell'Unione è interessato a operare la rotta in questione e non è stato in grado di ottenere bande orarie nella fascia oraria compresa tra l'ora che precede e l'ora che segue l'orario richiesto al coordinatore.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
(adattato)

Mobilità delle bande orarie

Articolo ~~8 bis~~ 13

~~Mobilità~~ Trasferimenti e scambi delle bande orarie

↓ 793/2004 articolo 1, punto 5
⇒ nuovo

1. Le bande orarie possono:

- a) essere trasferite da un vettore aereo da un collegamento o tipo di servizio ad un altro collegamento o altro tipo di servizio operati dal medesimo vettore aereo;
- b) essere trasferite; ⇒ tra due vettori aerei, con o senza compensazione monetaria o di altro tipo; ⇐
 - i) ~~tra società madre e affiliata, e tra società affiliate della stessa società controllante;~~

~~ii) in quanto parte dell'acquisizione del controllo sul capitale di un vettore aereo,~~

~~iii) nel caso di acquisizione totale o parziale, quando le bande orarie sono direttamente connesse con il vettore aereo acquisito;~~

- c) scambiate, reciprocamente, tra vettori aerei ⇨ con o senza compensazione monetaria o di altro tipo ⇩.

⇩ nuovo

2. Lo Stato membro, mette in atto un quadro trasparente che permette i contatti tra i vettori aerei interessati dai trasferimenti o scambi di bande orarie nel rispetto del diritto dell'Unione.

⇩ 793/2004 articolo 1, punto 5
(adattato)
⇨ nuovo

2. I trasferimenti o scambi di cui al paragrafo 1 sono notificati al coordinatore e non hanno efficacia prima dell'esplicita conferma del coordinatore medesimo. Il coordinatore si rifiuta di confermare i trasferimenti o gli scambi se non sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento e non ha la prova che:

- a) le operazioni aeroportuali non subiranno un pregiudizio, tenuto conto di tutti i vincoli tecnici, operativi ⇨ , prestazionali ⇩ e ambientali;
- b) le limitazioni imposte a norma dell'articolo 912 sono rispettate;
- c) un trasferimento di bande orarie non rientra nell'ambito di applicazione del paragrafo 3 ☒ del presente articolo ☒.

⇩ nuovo

Per i trasferimenti o scambi di cui al paragrafo 1, lettere b) e c), i vettori aerei comunicano al coordinatore i dettagli dell'eventuale compensazione monetaria o di altro tipo. I dettagli della compensazione che accompagna il trasferimento o lo scambio sono riservati e il coordinatore li comunicherà solo allo Stato membro dove si trova l'aeroporto o alla Commissione, dietro loro richiesta. I trasferimenti o gli scambi non possono essere sottoposti a condizioni dirette a limitare la possibilità, per il vettore aereo che desidera ottenere delle bande orarie, di entrare in concorrenza con il vettore aereo che trasferisce o scambia tali bande orarie.

⇩ 793/2004 articolo 1, punto 5

3. Le bande orarie assegnate a un nuovo concorrente, quale definito nell'articolo 2, punto 2), non possono, durante due stagioni di traffico equivalenti, essere trasferite, come prevede il

paragrafo 1, lettera b), del presente articolo, tranne che nel caso di un'acquisizione legalmente autorizzata delle attività di un'impresa fallita.

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

Le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente, quale definito all'articolo 2, punto ~~b2)~~, non possono, durante due stagioni di traffico equivalenti, essere scambiate come prevede il paragrafo 1, lettera c), del presente articolo, tranne che per migliorare la programmazione delle bande orarie per i servizi relativi alla programmazione chiesta inizialmente.

| |
|---|
| ↓ 793/2004 articolo 1, punto 5 (adattato) ⇒ nuovo |
|---|

Articolo 14

⊗ Disposizioni relative al diritto della concorrenza ⊗

Il presente regolamento lascia impregiudicati i poteri delle autorità pubbliche ~~di imporre~~ ⇒ di approvare ⇐ il trasferimento di bande orarie tra vettori aerei e di stabilire come queste sono assegnate in forza del diritto nazionale in materia di concorrenza o degli articoli ~~81 o 82~~ ⊗ 101, 102 ⊗ ⇒ o 106 ⇐ del trattato o del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio²³. ~~Tali trasferimenti possono aver luogo solo senza corrispettivo pecuniario.~~

| |
|---------------------------------------|
| ↓ 545/2009 articolo 1, paragrafo 1 |
|---------------------------------------|

Articolo 10 bis

~~Ai fini dell'articolo 12, paragrafo 2, i coordinatori riconoscono ai vettori aerei il diritto di usufruire, per la stagione estiva di traffico 2010, delle serie di bande orarie che erano state loro assegnate all'inizio della stagione estiva di traffico 2009 in conformità del presente regolamento.~~

²³ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.

Atti delegati e comitato

Articolo 15

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare degli atti delegati conferito alla Commissione è soggetto alle condizioni stabilite dal presente articolo.
2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 3, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per una durata indeterminata a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega di potere di cui all'articolo 3, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone termine alla delega dei poteri specificati nella suddetta decisione come in essa precisato. La revoca ha effetto il giorno successivo a quello della pubblicazione della suddetta decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o ad una data ulteriore in essa precisata. Essa non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica contemporaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Gli atti delegati di cui all'articolo 3, paragrafo 3, entrano in vigore solo se il Parlamento europeo o il Consiglio non hanno manifestato obiezioni entro due mesi a decorrere dalla data alla quale l'atto in questione viene loro notificato o se, prima dello scadere di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della loro intenzione di non sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 16

⊗ Procedura di ⊗ Ccomitato

↓ 793/2004 articolo 1, punto 9
(adattato)
⇒ nuovo

1. La Commissione è assistita da un comitato. ⇒ Detto comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011. ⇐

2. ~~Nei casi in cui~~ ☒ Quando ☒ è fatto riferimento al presente paragrafo, ~~si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa~~ ⇒ si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011²⁴ ⇐.

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

↓ nuovo

Quando il parere del comitato deve essere ottenuto con procedura scritta, tale procedura è chiusa senza risultato quando, entro il termine per esprimere un parere, così decide il presidente o lo chiede una maggioranza di due terzi dei membri del comitato.

3. Quando viene fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011, in combinato disposto con l'articolo 5.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 9

34. Il comitato può altresì essere consultato dalla Commissione su qualsiasi altra questione relativa all'applicazione del presente regolamento.

~~4. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.~~

↓ 793/2004 articolo 1, punto 9
(adattato)
⇒ nuovo

☒ Misure di applicazione ☒

Articolo 17

☒ **Concordanza tra le bande orarie e i piani di volo** ☒

²⁴ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

1. ⇒ Quando il vettore aereo presenta un piano di volo, quest'ultimo include il riferimento alla banda oraria assegnata. Il gestore della rete respinge ~~il piano di volo di un vettore aereo può essere respinto dalle competenti autorità preposte alla gestione del traffico aereo~~ se il vettore in questione intende atterrare o decollare in un aeroporto coordinato, nei periodi in cui l'aeroporto è coordinato, senza disporre di una banda oraria assegnata dal coordinatore. ⇒ Si considera che gli operatori di voli di affari non dispongano di una banda oraria se devono operare oltre la fascia oraria prevista dalla banda oraria e se il ritardo non è dovuto ai servizi di navigazione aerea. ⇐

↓ nuovo

2. Lo Stato membro adotta le misure necessarie allo scambio delle informazioni tra il coordinatore, il gestore della rete, i fornitori di servizi di navigazione aerea e l'ente di gestione dell'aeroporto.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 9
⇒ nuovo

Articolo ~~4~~18

Applicazione

21. Il coordinatore revoca le serie di bande orarie assegnate provvisoriamente ad un vettore aereo in via di costituzione e le conferisce al pool il 31 gennaio per la successiva stagione estiva o il 31 agosto per la successiva stagione invernale, se a tale data l'impresa non detiene una licenza di esercizio o titolo equivalente oppure se l'autorità competente per il rilascio delle licenze non dichiara che una licenza di esercizio o titolo equivalente saranno verosimilmente rilasciati prima dell'inizio della stagione di traffico in questione. ⇒ Le autorità competenti in materia di licenze comunicano regolarmente al coordinatore informazioni attualizzate e rispondono alle sue domande entro termini ragionevoli. ⇐

~~3. Il coordinatore revoca e conferisce al pool le serie di bande orarie di un vettore aereo ricevute a seguito di uno scambio a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera e), se esse non sono utilizzate nel modo previsto.~~

42. I vettori aerei che, sistematicamente ⇐ o ⇐ e deliberatamente, operano servizi aerei a orari che si discostano in modo significativo dalla banda oraria assegnata come parte di una serie di bande orarie o utilizzano le bande orarie con modalità che si discostano in modo significativo da quanto indicato al momento dell'assegnazione, ~~con pregiudizio dell'attività dell'aeroporto o delle operazioni di traffico aereo~~, perdono ⇐ la priorità ⇐ ~~la loro legittimazione~~ di cui all'articolo ~~8~~10, paragrafo 2. Dopo un solo avvertimento, il coordinatore può decidere di revocare al vettore aereo questa serie di bande orarie per il resto della stagione di traffico e conferirle al pool dopo aver sentito il vettore aereo in questione. ⇒ Se il vettore aereo chiede delle bande orarie equivalenti, il coordinatore non è obbligato ad assegnarle. ⇐

↓ nuovo

Lo Stato membro vigila affinché il coordinatore attui un sistema efficiente di controllo dell'applicazione del presente paragrafo.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 9
⇒ nuovo

53. Gli Stati membri assicurano che esistano ⇒ e siano applicate ⇐ sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive ~~o misure equivalenti~~ in caso di

- esercizio sistematico ⇒ o ⇐ e deliberato di servizi aerei ⇒ senza banda oraria corrispondente o ⇐ a orari che si discostano notevolmente dalle bande orarie assegnate o di utilizzo delle bande orarie con modalità che si discostano notevolmente da quanto indicato al momento dell'assegnazione ~~con pregiudizio delle attività dell'aeroporto o delle operazioni di traffico aereo~~;

↓ nuovo

- di restituzione delle bande orarie dopo il 31 gennaio per la stagione estiva successiva o dopo il 31 agosto per la stagione invernale successiva, o di conservazione delle bande orarie non utilizzate, nel qual caso la sanzione deve tener conto dell'eventuale ricorso al meccanismo previsto all'articolo 11;

- di rifiuto di trasmettere al coordinatore o al facilitatore degli orari le informazioni di cui agli articoli 7 e 13 o di comunicazione di informazioni false o ingannevoli.

Il coordinatore viene debitamente informato dell'applicazione delle suddette sanzioni.

↓ 793/2004 articolo 1, punto 9
⇒ nuovo

64. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 45, se un vettore aereo non è in grado di conseguire il tasso di utilizzazione dell' ⇒ 85 ⇐ ~~80~~ % di cui all'articolo ~~810~~, paragrafo 2, il coordinatore può decidere di revocare al vettore in questione la serie di bande orarie per il resto della stagione di traffico e conferirle al pool, dopo aver sentito il vettore aereo interessato.

Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 45, se dopo un tempo assegnato corrispondente al ⇒ 15 ⇐ ~~20~~ % del periodo di validità della serie, le bande orarie di questa serie non sono state ancora utilizzate, il coordinatore conferisce la suddetta serie di bande orarie al pool per la residua stagione di traffico, dopo aver sentito il vettore aereo in questione. ⇒ Il coordinatore può decidere di revocare la serie di bande orarie prima della fine del periodo corrispondente al 15% del periodo di validità della serie se il vettore non dimostra di avere l'intenzione di utilizzarle. ⇐

Articolo ~~119~~

Reclami e diritto di impugnazione

1. Fatto salvo il diritto di impugnazione previsto dalla legislazione nazionale, i reclami relativi all'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2, degli articoli ~~8, 8 bis e 109~~, 10, 13 e 17 e dell'articolo ~~1418~~, paragrafi ~~da 1 a 4 e 6~~ 1, 2 e 4, sono presentati al comitato di coordinamento. Il comitato, entro un periodo di un mese successivo alla presentazione del reclamo, esamina la questione e, se possibile, presenta delle proposte al coordinatore nel tentativo di risolvere i problemi. Se una soluzione risulta impossibile, lo Stato membro responsabile può, entro un ulteriore termine di due mesi, chiedere la mediazione di un'organizzazione rappresentante dei vettori aerei o degli aeroporti o di una terza parte.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie, in conformità alla propria legislazione nazionale, al fine di proteggere i coordinatori per quanto riguarda eventuali richieste di risarcimento di danni in relazione alle funzioni da essi esercitate a norma del presente regolamento, salvo nei casi di negligenza grave o di dolo.

Articolo ~~120~~

Relazioni con i paesi terzi

1. ☒ La Commissione, in conformità alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, può decidere che uno o più Stati membri adottino misure, ☒ ⇒ tra cui la revoca delle bande orarie, ☒ nei confronti di un vettore aereo o di vettori aerei di un paese terzo al fine di porre rimedio al comportamento discriminatorio del paese terzo in questione ☒ quando si constata che, in materia di assegnazione e utilizzo delle bande orarie nei suoi aeroporti, un paese terzo:

- a) non riserva ai vettori aerei ~~comunitari~~ ☒ dell'Unione ☒ un trattamento analogo a quello concesso dal presente regolamento ai vettori aerei di tale paese, o
- b) non concede de facto ai vettori aerei ~~comunitari~~ ☒ dell'Unione ☒ un trattamento nazionale, o
- c) concede ai vettori aerei di altri paesi terzi un trattamento più favorevole di quello riservato ai vettori aerei ~~comunitari~~ ☒ dell'Unione ☒.

~~la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, può decidere che uno Stato membro o gli Stati membri adottino misure, compresa la sospensione totale o parziale dell'applicazione del presente regolamento, nei confronti di un vettore aereo o di vettori aerei di tale paese terzo al fine di porre rimedio al comportamento discriminatorio del paese terzo in questione.~~

↓ 95/93 (adattato)

2. Gli Stati membri segnalano alla Commissione le eventuali difficoltà gravi incontrate, de jure o de facto, dai vettori aerei ☒ dell'Unione ☒ nell'assegnazione di bande orarie in aeroporti di paesi terzi.

☒ Disposizioni finali ☒

↓ 793/2004 articolo 1, punto 10
⇒ nuovo

Articolo ~~14 bis~~ 21

Relazione e cooperazione

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento del presente regolamento entro ~~tre~~ ⇒ quattro ⇐ anni dalla sua entrata in vigore. La relazione esamina in particolare il funzionamento degli articoli ~~8, 8 bis e 9~~, 10 ⇐, 11 ⇐ e 13.

2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'applicazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la raccolta delle informazioni necessarie per la relazione di cui al paragrafo 1.



Articolo 22

Abrogazione

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

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

95/93 (adattato)

Articolo ~~15~~23

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il primo giorno della seconda stagione di traffico che inizia successivamente ~~trentesimo giorno successivo~~ alla sua 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 [...]

Per il Parlamento europeo
Il presidente
[...]

Per il Consiglio
Il presidente
[...]



ALLEGATO I

Regolamento abrogato con l'elenco delle successive modifiche

| | |
|--|-----------------------------------|
| Regolamento (CEE) n. 95/93 del consiglio | (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1) |
| Regolamento (CE) n. 894/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio | (GU L 142 del 31.5.2002, pag. 3) |
| Regolamento (CE) n. 1554/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio | (GU L 221 del 4.9.2003, pag. 1) |
| Regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio | (GU L 138 del 30.4.2004, pag. 50) |
| Regolamento (CE) n. 545/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio | (GU L 167 del 29.6.2009, pag. 24) |

ALLEGATO II

TAVOLA DI CONCORDANZA

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

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

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

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

| | |
|---|---|
| Articolo 12 | Articolo 20 |
| Articolo 13, paragrafi 1 e 2 | Articolo 16, paragrafi 1 e 2 |
| — | Articolo 16, paragrafo 3 |
| Articolo 13, paragrafo 3 | Articolo 16, paragrafo 4 |
| Articolo 13, paragrafo 4 | — |
| — | Articolo 15 |
| Articolo 14, paragrafo 1 | Articolo 17, paragrafo 1 |
| — | Articolo 17, paragrafo 2 |
| Articolo 14, paragrafo 2 | Articolo 18, paragrafo 1 |
| Articolo 14, paragrafo 3 | — |
| Articolo 14, paragrafo 4 | Articolo 18, paragrafo 2 |
| Articolo 14, paragrafo 5 | Articolo 18, paragrafo 3 |
| Articolo 14, paragrafo 6, lettere a) e b) | Articolo 18, paragrafo 4, primo e secondo comma |
| Articolo 14 bis | Articolo 21 |
| — | Articolo 22 |
| Articolo 15 | Articolo 23 |
| — | Allegato I |
| — | Allegato II |