

III

(Atti preparatori)

CONSIGLIO

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 14/2008

definita dal Consiglio il 18 aprile 2008

in vista dell'adozione del regolamento (CE) n. .../2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (Rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 129 E/01)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle Regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

(1) È necessario apportare numerose modifiche sostanziali ai regolamenti del Consiglio (CEE) n. 2407/92, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei ⁽⁴⁾, (CEE) n. 2408/92, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie ⁽⁵⁾, e (CEE) n. 2409/92, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree

per il trasporto di passeggeri e di merci ⁽⁶⁾. Ai fini di maggiore chiarezza è opportuno riformulare e consolidare tali regolamenti in un unico regolamento.

(2) Per garantire un'applicazione più efficiente e uniforme della normativa comunitaria per il mercato interno dell'aviazione è necessario apportare una serie di adeguamenti all'attuale quadro normativo.

(3) Riconoscendo la potenziale correlazione tra la salute finanziaria di un vettore e la sicurezza, è opportuno istituire una vigilanza più rigorosa sulla situazione finanziaria dei vettori aerei.

(4) Vista la crescente importanza dei vettori aerei con basi operative in vari Stati membri e la necessità di assoggettarli a controlli efficaci, è opportuno affidare allo stesso Stato membro la responsabilità di controllare il certificato di operatore aereo e la licenza di esercizio.

(5) Per assicurare un costante monitoraggio sul rispetto delle prescrizioni contenute nelle licenze di esercizio di tutti i vettori aerei comunitari è opportuno che le autorità competenti per il rilascio delle licenze provvedano a valutazioni periodiche della situazione finanziaria dei vettori aerei. È opportuno, pertanto, che questi ultimi forniscano informazioni sufficienti circa la loro situazione finanziaria, in particolare nei primi due anni della loro esistenza, in quanto tale periodo è particolarmente critico per la sopravvivenza di un vettore aereo sul mercato. Al fine di evitare distorsioni della concorrenza derivanti dalla diversa applicazione delle norme a livello nazionale, è necessario rafforzare il controllo finanziario su tutti i vettori aerei comunitari da parte degli Stati membri.

⁽¹⁾ GU C 175 del 27.7.2007, pag. 85.

⁽²⁾ GU C 305 del 15.12.2007, pag. 11.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo, dell'11 luglio 2007 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio, del 18 aprile 2008, e posizione del Parlamento europeo, del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).

⁽⁶⁾ GUL 240 del 24.8.1992, pag. 15.

- (6) Per ridurre i rischi per i passeggeri è opportuno che ai vettori aerei comunitari che non rispettano le prescrizioni necessarie per mantenere una licenza di esercizio valida venga impedito di continuare ad operare. In tali casi, l'autorità competente per il rilascio della licenza dovrebbe revocare o sospendere la licenza di esercizio.
- (7) Ai sensi del regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili ⁽¹⁾, i vettori aerei dovrebbero essere assicurati per coprire la responsabilità in caso di incidenti per quanto riguarda i passeggeri, le merci trasportate ed i terzi. Dovrebbe inoltre essere imposto l'obbligo ai vettori aerei di essere assicurati per coprire la responsabilità in caso di incidenti per quanto riguarda la posta.
- (8) Per evitare l'eccessivo ricorso a contratti di utilizzazione di aeromobili immatricolati in paesi terzi, in particolare di wet lease, è opportuno che tale possibilità sia riservata in circostanze eccezionali, quale una mancanza di aeromobili adeguati sul mercato comunitario, che sia strettamente limitata nel tempo e che siano rispettate norme di sicurezza equivalenti a quelle contenute nella normativa comunitaria e nazionale.
- (9) Per quanto riguarda i dipendenti di un vettore aereo comunitario che effettua servizi aerei da una base operativa al di fuori del territorio dello Stato membro nel quale lo stesso vettore aereo comunitario ha la principale sede di attività commerciale, gli Stati membri dovrebbero garantire l'opportuna applicazione della legislazione sociale nazionale e comunitaria.
- (10) Per completare il mercato interno dell'aviazione è opportuno rimuovere le restrizioni ancora esistenti applicate tra gli Stati membri, quali le restrizioni relative al code sharing sulle rotte verso i paesi terzi o alla fissazione dei prezzi sulle rotte verso i paesi terzi con uno scalo intermedio in un altro Stato membro (sesta libertà di volo).
- (11) Per tener conto delle caratteristiche e dei vincoli specifici delle regioni ultraperiferiche, in particolare la loro lontananza, insularità e piccole dimensioni, nonché della necessità di collegarle adeguatamente con le regioni centrali della Comunità, può essere giustificata l'adozione di disposizioni speciali concernenti le norme relative al periodo di validità dei contratti per oneri di servizio pubblico per le rotte verso tali regioni.
- (12) È opportuno definire in modo chiaro ed inequivoco le condizioni in base alle quali possono essere imposti oneri di servizio pubblico, assicurando allo stesso tempo che alle relative procedure di gara partecipi un numero sufficiente di concorrenti. È opportuno che la Commissione sia in grado di ottenere tutte le informazioni necessarie per valutare le motivazioni economiche che giustificano
- l'imposizione di oneri di servizio pubblico in ogni singolo caso.
- (13) È opportuno chiarire e semplificare le norme in vigore in merito alla distribuzione del traffico tra aeroporti che servono la stessa città o conurbazione.
- (14) È opportuno garantire agli Stati membri la possibilità di affrontare problemi improvvisi derivanti da circostanze imprevedibili e inevitabili che rendano particolarmente difficile, sul piano tecnico o pratico, l'effettuazione dei servizi aerei.
- (15) I clienti dovrebbero poter ottenere tutte le tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e merci indipendentemente dal luogo di residenza all'interno della Comunità o dalla loro nazionalità e indipendentemente dal luogo di stabilimento delle agenzie di viaggio all'interno della Comunità.
- (16) I clienti dovrebbero poter confrontare efficacemente i prezzi per i servizi aerei delle diverse linee aeree. È opportuno, pertanto, che il prezzo finale che il cliente dovrà pagare per i servizi aerei in partenza dalla Comunità sia sempre indicato, comprensivo di tutte le tasse, i diritti ed i supplementi. Si incoraggiano inoltre i vettori aerei comunitari a indicare il prezzo finale dei loro servizi aerei da paesi terzi verso la Comunità.
- (17) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽²⁾.
- (18) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire un'applicazione più omogenea della normativa comunitaria in materia di mercato interno dell'aviazione, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri a causa della natura internazionale del trasporto aereo e può dunque essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato dallo stesso articolo.
- (19) La dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra, concordata a Cordoba il 18 settembre 2006 durante la prima riunione ministeriale del Forum di dialogo su Gibilterra, sostituirà la dichiarazione comune su detto aeroporto adottata a Londra il 2 dicembre 1987, ed il pieno rispetto di essa equivarrà al rispetto della dichiarazione del 1987.
- (20) È pertanto necessario abrogare i regolamenti (CEE) n. 2407/92, 2408/92 e 2409/92,

⁽¹⁾ GUL 138 del 30.4.2004, pag. 1.

⁽²⁾ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GUL 200 del 22.7.2006, pag. 11).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento disciplina il rilascio delle licenze ai vettori aerei comunitari, il diritto dei vettori aerei comunitari di prestare servizi aerei intracomunitari e la determinazione del prezzo dei servizi aerei intracomunitari.

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

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «licenza d'esercizio», un'abilitazione, rilasciata dall'autorità competente per il rilascio delle licenze a un'impresa, che consente di operare servizi aerei, secondo le modalità indicate nell'abilitazione stessa;
- 2) «autorità competente per il rilascio delle licenze», un'autorità di uno Stato membro che ha la facoltà di rilasciare, rifiutare, revocare o sospendere una licenza d'esercizio conformemente alle disposizioni del capo II;
- 3) «impresa», qualsiasi persona fisica o giuridica, con o senza fini di lucro, o qualsiasi organismo ufficiale, dotato di personalità giuridica propria o meno;
- 4) «servizio aereo», un volo o una serie di voli destinati al trasporto a titolo oneroso di passeggeri, di merci e/o di posta;
- 5) «volo», la partenza da un aeroporto determinato verso un aeroporto di destinazione determinato;
- 6) «volo locale», un volo che non comporta il trasporto di passeggeri, posta e/o merci tra differenti aeroporti o altri punti di atterraggio autorizzati;
- 7) «aeroporto», qualsiasi zona di uno Stato membro appositamente attrezzata ai fini dei servizi aerei;
- 8) «certificato di operatore aereo (COA)», un certificato rilasciato a un'impresa in cui si attesti che l'operatore ha la capacità professionale e l'organizzazione necessarie ad assicurare lo svolgimento in condizioni di sicurezza delle operazioni specificate nel documento stesso, come previsto nelle pertinenti disposizioni del diritto comunitario o nazionale applicabile;
- 9) «controllo effettivo», un complesso di diritti, rapporti contrattuali, o ogni altro mezzo che separatamente o

congiuntamente e tenendo presenti le circostanze di fatto o di diritto del singolo caso conferiscono la possibilità di esercitare direttamente o indirettamente un'influenza determinante su un'impresa, per mezzo, in particolare:

- a) del diritto di utilizzare in tutto o in parte il patrimonio di un'impresa;
 - b) dei diritti o dei contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni o sulle deliberazioni degli organi di un'impresa oppure conferiscono un'influenza determinante sulla gestione delle attività dell'impresa;
- 10) «vettore aereo», un'impresa in possesso di una licenza d'esercizio valida o altro documento equivalente;
 - 11) «vettore aereo comunitario», un vettore aereo in possesso di una licenza d'esercizio valida rilasciata da un'autorità competente per il rilascio delle licenze a norma del capo II;
 - 12) «piano economico», una descrizione dettagliata delle attività commerciali che il vettore aereo intende svolgere nel periodo in questione, in particolare per quanto riguarda lo sviluppo del mercato previsto e gli investimenti da effettuare, comprese le implicazioni economiche e finanziarie di tali attività;
 - 13) «servizio aereo intracomunitario», un servizio aereo prestato all'interno della Comunità;
 - 14) «diritto di traffico», il diritto di prestare un servizio aereo tra due aeroporti comunitari;
 - 15) «vendita del solo posto», la vendita al pubblico da parte del vettore aereo, direttamente o tramite i suoi agenti autorizzati o noleggiatori, di posti cui non siano abbinati altri servizi come ad esempio l'alloggio;
 - 16) «servizio aereo di linea», una serie di voli che presenta tutte le seguenti caratteristiche:
 - a) su ogni volo sono messi a disposizione del pubblico posti e/o capacità di trasporto di merci e/o posta per acquisti individuali (direttamente dal vettore aereo o tramite i suoi agenti autorizzati);
 - b) i voli sono effettuati in modo da assicurare il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti:
 - in base a un orario pubblicato, oppure
 - con regolarità o frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente;
 - 17) «capacità», il numero di posti o la capacità di carico offerti al pubblico su un servizio aereo di linea nell'arco di un determinato periodo;
 - 18) «tariffe aeree passeggeri», il prezzo in euro o in valuta locale che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti o altri venditori di biglietti per il proprio trasporto sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari;

- 19) «tariffe aeree merci», il prezzo in euro o in valuta locale da pagarsi per il trasporto di merci nonché le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari;
- 20) «Stato membro interessato o Stati membri interessati», lo Stato membro o gli Stati membri entro il quale o tra i quali si effettua un servizio aereo;
- 21) «Stato membro coinvolto o Stati membri coinvolti», lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati e lo Stato membro o gli Stati membri in cui il vettore aereo o i vettori aerei che esercitano il servizio hanno ottenuto la licenza;
- 22) «conurbazione», un'area urbana comprendente alcune città che, attraverso la crescita della popolazione e l'espansione urbana, si sono fisicamente unite a formare un'unica area edificata;
- 23) «conti di gestione», esposizione dettagliata delle entrate e dei costi di un vettore aereo per il periodo in questione, comprendente una scomposizione in attività legate al trasporto aereo e altre attività, nonché in elementi pecuniari e non pecuniari;
- 24) «contratto di dry lease (noleggio senza equipaggio)», un contratto tra imprese in virtù del quale l'impiego dell'aeromobile avviene in accordo alle specifiche del COA del locatario;
- 25) «contratto di wet lease (noleggio con equipaggio)», un contratto tra vettori aerei in virtù del quale l'impiego dell'aeromobile avviene in accordo alle specifiche del COA del locatore;
- 26) «principale centro di attività», la sede principale o sociale di un vettore aereo comunitario nello Stato membro in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, del vettore aereo comunitario.

CAPO II

LICENZA D'ESERCIZIO

Articolo 3

Licenza d'esercizio

1. Le imprese stabilite nella Comunità non sono ammesse ad effettuare a titolo oneroso trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci, a meno che non abbiano ottenuto la licenza d'esercizio appropriata.

Un'impresa che soddisfa le prescrizioni del presente capo ha il diritto al rilascio della licenza d'esercizio.

2. L'autorità competente per il rilascio delle licenze non rilascia né mantiene in vigore le licenze d'esercizio nei casi in cui non siano osservate le prescrizioni del presente capo.

3. Fatta salva ogni altra disposizione di diritto comunitario, nazionale o internazionale applicabile, le seguenti categorie di

servizi aerei non sono soggette all'obbligo del possesso di una licenza d'esercizio valida:

- a) servizi aerei prestati mediante aeromobili non motorizzati e/o aeromobili motorizzati ultraleggeri; e
- b) voli locali.

Articolo 4

Condizioni per il rilascio di una licenza d'esercizio

L'autorità competente per il rilascio delle licenze di uno Stato membro rilascia una licenza di esercizio a un'impresa a condizione che questa:

- a) abbia il principale centro di attività in tale Stato membro;
- b) sia titolare di un COA valido rilasciato da un'autorità nazionale dello stesso Stato la cui autorità competente per il rilascio delle licenze è responsabile per il rilascio, il rifiuto, la revoca o la sospensione della licenza d'esercizio del vettore aereo comunitario;
- c) abbia nella propria disponibilità uno o più aeromobili, siano essi di sua proprietà oppure impiegati in base a un contratto di dry lease;
- d) la sua attività principale consista nella prestazione di servizi aerei, oppure in combinazione con qualsiasi altro impiego commerciale di aeromobili, o la riparazione e manutenzione di aeromobili;
- e) la sua struttura aziendale consenta all'autorità competente per il rilascio delle licenze di applicare le disposizioni di cui al presente capo;
- f) gli Stati membri e/o i cittadini degli Stati membri detengano oltre il 50 % dell'impresa e la controllino di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo quanto previsto in un accordo con un paese terzo di cui la Comunità è parte contraente;
- g) rispetti le condizioni finanziarie di cui all'articolo 5;
- h) rispetti i requisiti in materia di copertura assicurativa di cui all'articolo 11 e al regolamento (CE) n. 785/2004; e
- i) rispetti le condizioni di onorabilità di cui all'articolo 7.

Articolo 5

Condizioni finanziarie per il rilascio di una licenza di esercizio

1. L'autorità competente per il rilascio delle licenze verifica in maniera approfondita che un'impresa che richiede per la prima volta una licenza di esercizio sia in grado di dimostrare:

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

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

2. Ai fini della verifica di cui al paragrafo 1, il richiedente presenta un piano economico per almeno i primi tre anni di attività. Il piano economico deve inoltre indicare nel dettaglio i legami finanziari esistenti tra il richiedente e qualsiasi altra attività commerciale cui esso partecipi, sia direttamente che attraverso imprese associate. Il richiedente fornisce inoltre tutte le informazioni pertinenti, in particolare i dati di cui all'allegato I, punto 1.

3. I paragrafi 1 e 2 non si applicano ad un'impresa che richiede una licenza d'esercizio per attività con aeromobili di massa massima al decollo (MTOM) inferiore a 10 tonnellate e/o aventi meno di 20 posti. Dette imprese devono dimostrare che il loro capitale netto è pari ad almeno 100 000 EUR o fornire, a richiesta dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, tutte le informazioni pertinenti ai fini della verifica di cui al paragrafo 1, in particolare i dati di cui all'allegato I, punto 1.

Tuttavia, l'autorità competente per il rilascio delle licenze può applicare i paragrafi 1 e 2 ad un'impresa che richiede una licenza d'esercizio ai sensi del precedente comma e che intende effettuare servizi aerei di linea o il cui volume di affari supera i 3 Mio EUR all'anno.

Articolo 6

Certificato di operatore aereo

1. In qualsiasi momento, il rilascio e la validità di una licenza di esercizio sono subordinati al possesso di un COA valido che specifichi le attività contemplate dalla licenza d'esercizio.

2. Ogni eventuale modifica del COA di un vettore aereo comunitario deve figurare, ove previsto, nella sua licenza di esercizio.

Articolo 7

Prova di onorabilità

1. Ai fini del rilascio della licenza di esercizio, se alle persone che gestiscono l'attività dell'impresa effettivamente e in modo continuato è richiesta la presentazione di prove relative alla moralità o all'assenza di dichiarazione di fallimento, l'autorità competente per il rilascio delle licenze accetta quale prova sufficiente per i cittadini degli Stati membri la presentazione di documenti rilasciati dalle autorità competenti dello Stato membro di origine o dello Stato membro in cui la persona ha la sua residenza permanente dai quali risulta che tali requisiti sono soddisfatti.

2. Se lo Stato membro di origine o lo Stato membro in cui la persona ha la sua residenza permanente non rilascia i documenti di cui al paragrafo 1, tali documenti sono sostituiti da

una dichiarazione giurata — o, negli Stati membri in cui tale forma di dichiarazione non è contemplata — da una dichiarazione solenne prestata dall'interessato dinanzi ad un'autorità giudiziaria o amministrativa competente o, eventualmente, dinanzi ad un notaio o a un organo professionale qualificato dello Stato membro di origine o dello Stato membro in cui la persona ha la sua residenza permanente. Tale autorità, notaio o organo professionale qualificato rilascerà un attestato comprovante la suddetta dichiarazione giurata o solenne.

3. L'autorità competente per il rilascio delle licenze può esigere che i documenti o attestati di cui ai paragrafi 1 e 2 siano presentati non oltre tre mesi dalla data del loro rilascio.

Articolo 8

Validità di una licenza d'esercizio

1. La licenza d'esercizio resta valida finché il vettore aereo comunitario soddisfa le prescrizioni del presente capo.

A richiesta, il vettore aereo comunitario dev'essere in grado di dimostrare in qualsiasi momento all'autorità competente per il rilascio delle licenze che soddisfa tutte le prescrizioni del presente capo.

2. L'autorità competente per il rilascio delle licenze vigila attentamente sull'osservanza delle prescrizioni di cui al presente capo e, in ogni caso, riesamina l'osservanza di tali prescrizioni nei seguenti casi:

- a) due anni dopo il rilascio di una nuova licenza d'esercizio;
- b) qualora si sospetti un potenziale problema; o
- c) su richiesta della Commissione.

Qualora sospetti che i problemi finanziari di un vettore aereo comunitario possano pregiudicare la sicurezza del suo esercizio, l'autorità competente per il rilascio delle licenze informa immediatamente l'autorità competente per il COA.

3. La licenza d'esercizio deve costituire oggetto di una nuova richiesta di conferma qualora un vettore aereo comunitario:

- a) non abbia iniziato l'attività entro sei mesi dal rilascio della licenza d'esercizio;
- b) abbia sospeso l'attività per oltre sei mesi, oppure
- c) che sia stato abilitato in base all'articolo 5, paragrafo 3, primo comma, intenda esercitare attività con aeromobili di dimensioni superiori ai valori limite di cui all'articolo 5, paragrafo 3, oppure non soddisfi più le condizioni finanziarie ivi stabilite.

4. I vettori aerei comunitari presentano alle autorità competenti per il rilascio delle licenze i propri bilanci certificati entro sei mesi dall'ultimo giorno del relativo esercizio finanziario salvo diversa disposizione del diritto nazionale. Nel corso dei primi due anni di esercizio di un vettore aereo comunitario, a richiesta i dati di cui al punto 3 dell'allegato I sono a disposizione dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

L'autorità competente per il rilascio delle licenze ha la facoltà di verificare, in qualsiasi momento, i risultati finanziari di un vettore aereo comunitario al quale ha rilasciato una licenza d'esercizio, chiedendo le informazioni pertinenti. Nel quadro di tale verifica, il vettore aereo comunitario in questione aggiorna i dati di cui al punto 3 dell'allegato I e li trasmette, a richiesta, all'autorità competente per il rilascio delle licenze.

5. I vettori aerei comunitari notificano all'autorità competente per il rilascio delle licenze:

- a) in anticipo i programmi relativi all'attivazione di un nuovo servizio aereo verso un continente o una regione del mondo che non erano precedentemente serviti o a qualunque altra modifica sostanziale della portata della loro attività inclusi, tra gli altri, cambiamenti del tipo o numero di aeromobili utilizzati;
- b) in anticipo eventuali fusioni o acquisizioni previste; e
- c) entro quattordici giorni qualsiasi cambiamento di proprietà di qualunque quota azionaria che rappresenti il 10 % o più del capitale complessivo del vettore aereo comunitario o della sua società madre o della società che in ultima istanza lo controlla.

6. Qualora le autorità competenti per il rilascio delle licenze ritengano che i cambiamenti notificati ai sensi del paragrafo 5 abbiano significative ripercussioni sulle finanze del vettore aereo comunitario, richiedono la presentazione di un piano economico riveduto che riporti detti cambiamenti e comprenda un periodo di almeno dodici mesi dalla data di attuazione, nonché i dati di cui all'allegato I, punto 2, in aggiunta alle informazioni da fornire a norma del paragrafo 4.

Le autorità competenti per il rilascio delle licenze adottano una decisione sul piano economico riveduto che stabilisce se il vettore può far fronte ai suoi impegni effettivi e potenziali durante detto periodo di dodici mesi. Tale decisione è adottata entro tre mesi dalla data in cui hanno ricevuto tutte le informazioni necessarie.

7. L'autorità competente per il rilascio delle licenze decide se le licenze d'esercizio che ha rilasciato a vettori aerei comunitari debbano formare oggetto di una richiesta di conferma nel caso di cambiamenti di uno o più elementi che influiscono sulla situazione giuridica di un vettore comunitario e, in particolare, in caso di fusione o acquisizione.

8. I paragrafi 4, 5 e 6 non si applicano ai vettori aerei comunitari che esercitano la loro attività unicamente con aeromobili di MTOM inferiore a 10 tonnellate e/o aventi meno di 20 posti. Detti vettori comunitari devono essere in grado di dimostrare in qualsiasi momento che il loro capitale netto è pari ad almeno 100 000 EUR o di fornire, a richiesta dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, le informazioni pertinenti ai fini della verifica di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

Tuttavia l'autorità competente per il rilascio delle licenze può applicare le disposizioni dei paragrafi 4, 5 e 6 ai vettori aerei

comunitari da essa abilitati che effettuano servizi aerei di linea o il cui volume di affari supera i 3 Mio EUR all'anno.

Articolo 9

Sospensione e revoca di una licenza d'esercizio

1. L'autorità competente per il rilascio delle licenze ha la facoltà di verificare, in qualsiasi momento, i risultati finanziari di un vettore aereo comunitario da essa abilitato. Sulla base della propria verifica l'autorità sospende o revoca la licenza d'esercizio qualora giunga alla conclusione che tale vettore aereo comunitario non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi. Tuttavia, l'autorità competente per il rilascio delle licenze può rilasciare una licenza provvisoria di durata non superiore a dodici mesi in attesa della ristrutturazione finanziaria di un vettore aereo comunitario, purché non sussistano pericoli per la sicurezza, tale licenza temporanea rifletta, ove previsto, ogni modifica del COA e sussista la prospettiva realistica di una ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro tale periodo di tempo.

2. Qualora sussistano chiari segnali dell'esistenza di problemi di natura finanziaria oppure qualora siano in corso procedimenti per insolvenza o di natura analoga nei confronti di un vettore aereo comunitario a cui abbia rilasciato una licenza, l'autorità competente per il rilascio delle licenze procede senza indugio a una valutazione approfondita della situazione finanziaria e sulla base dei risultati riesamina la conformità della licenza d'esercizio alle prescrizioni di cui al presente articolo entro un periodo di tre mesi.

L'autorità competente per il rilascio delle licenze informa la Commissione delle sue decisioni in relazione allo stato della licenza d'esercizio.

3. Qualora i bilanci certificati di cui all'articolo 8, paragrafo 4, non siano stati trasmessi entro il termine ultimo indicato in tale articolo, l'autorità competente per il rilascio delle licenze chiede senza inutili indugi al vettore aereo comunitario di farle pervenire i bilanci certificati.

Se i bilanci certificati non sono trasmessi entro un mese, la licenza d'esercizio può essere sospesa o revocata.

4. L'autorità competente per il rilascio delle licenze sospende o revoca la licenza d'esercizio qualora il vettore aereo comunitario le trasmetta deliberatamente e temerariamente informazioni false su un elemento sostanziale.

5. In caso di sospensione o ritiro del COA di un vettore aereo comunitario, l'autorità competente per il rilascio delle licenze sospende o revoca immediatamente la licenza d'esercizio di quel vettore.

6. L'autorità competente per il rilascio delle licenze può sospendere o revocare la licenza d'esercizio di un vettore aereo comunitario qualora questi non soddisfi più i requisiti di onorabilità di cui all'articolo 7.

Articolo 10

Decisione sul rilascio di una licenza d'esercizio

1. L'autorità competente per il rilascio delle licenze decide sulla richiesta quanto prima e comunque entro tre mesi dalla data in cui sono state fornite tutte le informazioni necessarie, tenendo conto di tutti gli elementi di giudizio disponibili. La decisione viene comunicata al richiedente. Ogni decisione di diniego deve recare l'indicazione dei motivi.

2. Le procedure per il rilascio, la sospensione e la revoca di una licenza d'esercizio sono rese pubbliche dalle autorità competenti per il rilascio delle licenze, che ne informano la Commissione.

3. Un elenco delle decisioni delle autorità competenti per il rilascio delle licenze in merito al rilascio, alla sospensione o alla revoca delle licenze d'esercizio è pubblicato una volta all'anno nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 11

Requisiti in materia di copertura assicurativa

Fermo restando quanto previsto dal regolamento (CE) n. 785/2004, i vettori aerei devono essere assicurati per coprire la responsabilità in caso di incidenti per quanto riguarda la posta.

Articolo 12

Immatricolazione

1. Fatto salvo l'articolo 13, paragrafo 4, gli aeromobili utilizzati da un vettore aereo comunitario sono immatricolati, a scelta dello Stato membro la cui autorità competente rilascia la licenza d'esercizio, nel registro nazionale di detto Stato o nella Comunità.

2. Fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia, conformemente al paragrafo 1, l'autorità competente accetta di immatricolare nel suo registro nazionale, senza richiedere il pagamento di diritti discriminatori e senza indugio, gli aeromobili di proprietà di cittadini di altri Stati membri e i trasferimenti dai registri aeronautici di altri Stati membri. Oltre alle normali spese di immatricolazione non viene applicato alcun diritto per il trasferimento di un aeromobile.

Articolo 13

Contratto di utilizzazione (leasing)

1. Fatto salvo l'articolo 4, lettera c), un vettore aereo comunitario può avere a propria disposizione uno o più aeromobili utilizzati in base a un contratto di dry o wet lease. I vettori aerei comunitari possono liberamente impiegare aeromobili immatricolati nella Comunità in base a contratti di wet lease, salvo quando ciò comporti rischi per la sicurezza. La Commissione deve garantire che l'attuazione di tale disposizione sia ragionevole, proporzionata e fondata su considerazioni legate alla sicurezza.

2. Un contratto di dry lease sottoscritto da un vettore aereo comunitario o un contratto di wet lease in cui il vettore aereo comunitario è il locatario dell'aeromobile oggetto del contratto è soggetto ad approvazione preventiva conformemente al diritto comunitario o nazionale applicabile in materia di sicurezza aerea.

3. Un vettore aereo comunitario che sottoscrive con un'altra impresa un contratto di wet lease per aeromobili immatricolati in un paese terzo ottiene l'approvazione preventiva per l'esercizio dall'autorità competente per il rilascio delle licenze. L'autorità competente può concedere l'approvazione se:

a) il vettore aereo comunitario dimostra in modo convincente all'autorità competente che sono rispettate tutte le norme di sicurezza equivalenti a quelle prescritte nel diritto comunitario o nazionale; e

b) una delle seguenti condizioni è soddisfatta:

i) il vettore aereo comunitario giustifica tale contratto di utilizzazione con esigenze eccezionali, nel qual caso può essere concessa un'approvazione per un periodo massimo di sette mesi che può essere prorogata una volta per un ulteriore periodo fino ad un massimo di sette mesi;

ii) il vettore aereo comunitario dimostra che il contratto di utilizzazione è necessario per soddisfare esigenze di capacità stagionali, che non possono essere ragionevolmente soddisfatte attraverso un contratto di utilizzazione di un aeromobile immatricolato nella Comunità, nel qual caso l'approvazione può essere prorogata;

iii) il vettore aereo comunitario dimostra che il contratto di utilizzazione è necessario per superare difficoltà operative e non è possibile o ragionevole un contratto di utilizzazione di un aeromobile immatricolato nella Comunità, nel qual caso l'approvazione è limitata alla durata strettamente necessaria per il superamento delle difficoltà.

4. L'autorità competente può subordinare l'approvazione a determinate condizioni. Tali condizioni fanno parte del contratto di wet lease.

L'autorità competente può rifiutare di concedere un'approvazione in mancanza di reciprocità in materia di contratti di wet lease tra lo Stato membro interessato o la Comunità e lo Stato terzo in cui l'aereo oggetto del contratto è immatricolato.

L'autorità competente informa gli Stati membri interessati circa le approvazioni da essa concesse per contratti di wet lease di aeromobili immatricolati in un paese terzo.

Articolo 14

Diritto di essere ascoltato

L'autorità competente per il rilascio della licenza, all'atto di adottare una decisione di sospensione o di revoca della licenza d'esercizio di un vettore aereo comunitario, provvede a dare a quest'ultimo l'opportunità di essere ascoltato, tenendo conto della necessità, in alcuni casi, di una procedura d'urgenza.

CAPO III

ACCESSO ALLE ROTTE

Articolo 15

Fornitura di servizi aerei intracomunitari

1. I vettori aerei comunitari hanno la facoltà di prestare servizi aerei intracomunitari.

2. Gli Stati membri si astengono dall'assoggettare la prestazione di servizi aerei intracomunitari da parte di un vettore aereo comunitario a qualsivoglia permesso o autorizzazione. Gli Stati membri non chiedono ai vettori aerei comunitari di fornire alcun documento o informazione che questi ultimi abbiano già presentato all'autorità competente per il rilascio delle licenze, a condizione che le pertinenti informazioni possano essere ottenute dall'autorità competente per il rilascio delle licenze a tempo debito.

3. Qualora la Commissione riscontri, sulla base delle informazioni ottenute ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 2, che la licenza d'esercizio rilasciata a un vettore aereo comunitario non sia conforme ai requisiti del presente regolamento, essa trasmette i suoi rilievi all'autorità competente che ha rilasciato la licenza, la quale trasmette le sue osservazioni alla Commissione entro quindici giorni lavorativi.

Qualora la Commissione, dopo aver esaminato le osservazioni dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, confermi la non conformità della licenza d'esercizio oppure non abbia ricevuto osservazioni da tale autorità, secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, essa adotta la decisione di chiedere all'autorità competente per il rilascio delle licenze di adottare le misure correttive appropriate o di sospendere o revocare la licenza d'esercizio.

La decisione fissa la data entro cui le misure o azioni correttive dell'autorità competente per il rilascio delle licenze devono essere attuate. Se le misure o azioni correttive non sono state attuate entro tale data il vettore aereo comunitario non ha la facoltà di esercitare i suoi diritti ai sensi del paragrafo 1.

Il vettore aereo comunitario può riprendere l'esercizio dei suoi diritti ai sensi del paragrafo 1 una volta che l'autorità competente per il rilascio delle licenze abbia notificato alla Commissione che le misure correttive sono state attuate e che l'autorità competente per il rilascio delle licenze ha verificato la loro attuazione.

4. Nell'effettuazione dei servizi aerei intracomunitari, ai vettori aerei della Comunità è consentito di combinare più servizi aerei e di stipulare accordi di code sharing fatte salve le norme comunitarie in materia di concorrenza che si applicano alle imprese.

Con il presente regolamento sono abrogate tutte le limitazioni alla libertà dei vettori aerei comunitari di prestare servizi aerei intracomunitari derivanti da accordi bilaterali tra gli Stati membri.

5. In deroga alle disposizioni contenute negli accordi bilaterali fra Stati membri, e fatte salve le norme comunitarie in materia di concorrenza applicabili alle imprese, gli Stati membri interessati consentono ai vettori aerei comunitari di combinare servizi aerei e di stipulare accordi di code sharing con qualsiasi vettore aereo sui servizi aerei verso, da e attraverso qualsiasi aeroporto del loro territorio da o verso qualsiasi punto nei paesi terzi.

Nell'ambito dell'accordo bilaterale in materia di servizi aerei con il paese terzo interessato, uno Stato membro può imporre limitazioni sugli accordi di code-sharing tra vettori aerei comunitari ed extracomunitari specie se il paese terzo interessato non consente analoghe opportunità commerciali ai vettori aerei comunitari che operano dallo Stato membro interessato. Nel far ciò, gli Stati membri assicurano che le limitazioni imposte in virtù di tali accordi non limitino la concorrenza e siano non discriminatorie tra vettori aerei comunitari e che non siano più restrittive del necessario.

Articolo 16

Principi generali per gli oneri di servizio pubblico

1. Uno Stato membro può, previa consultazione con gli altri Stati membri interessati e dopo aver informato la Commissione, gli aeroporti interessati e i vettori aerei operanti sulla rotta, imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso. Tale onere è imposto esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale.

I criteri specifici imposti sulla rotta oggetto dell'onere di servizio pubblico sono stabiliti in modo trasparente e non discriminatorio.

2. Qualora altre modalità di trasporto non possano garantire servizi ininterrotti con almeno due frequenze giornaliere, gli Stati membri interessati hanno la facoltà di prescrivere, nell'ambito degli oneri di servizio pubblico, che i vettori aerei comunitari che intendono operare sulla rotta garantiscano tale prestazione per un periodo da precisare, conformemente alle altre condizioni degli oneri di servizio pubblico.

3. Nel valutare la necessità e l'adeguatezza di un onere di servizio pubblico previsto lo Stato membro o gli Stati membri tiene conto (tengono conto):

a) dell'equilibrio tra l'onere previsto e le esigenze in materia di sviluppo economico della regione interessata;

b) della possibilità di ricorrere ad altre modalità di trasporto e dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto, in particolare nel caso in cui i servizi ferroviari esistenti servano la rotta prevista con un tempo di percorrenza inferiore a tre ore e con frequenze sufficienti, coincidenze e orari adeguati;

c) delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti;

d) dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi.

4. Allorché desidera imporre un onere di servizio pubblico, lo Stato membro trasmette alla Commissione, agli altri Stati membri interessati, agli aeroporti coinvolti e ai vettori aerei che effettuano il collegamento in questione il testo dell'imposizione dell'onere di servizio pubblico prevista.

La Commissione pubblica una nota informativa sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nella quale:

a) specifica i due aeroporti collegati dalla rotta in questione e gli eventuali scali intermedi;

b) specifica la data di entrata in vigore dell'onere di servizio pubblico; e

c) indica l'indirizzo completo presso il quale lo Stato membro interessato rende disponibile senza indugio e a titolo gratuito il testo e qualsivoglia informazione e/o documentazione pertinente correlata all'onere di servizio pubblico.

5. In deroga alle disposizioni del paragrafo 4, per quanto riguarda le rotte su cui il numero di passeggeri previsti per il servizio aereo è inferiore a 10 000 all'anno, la nota informativa sull'onere di servizio è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o in quella nazionale dello Stato membro interessato.

6. La data di entrata in vigore di un onere di servizio pubblico non può essere anteriore alla data di pubblicazione della nota informativa di cui al paragrafo 4, secondo comma.

7. Qualora sia stato imposto un onere di servizio pubblico conformemente ai paragrafi 1 e 2, il vettore aereo comunitario può mettere in vendita il solo posto a condizione che il servizio aereo in questione soddisfi tutti i requisiti dell'onere di servizio pubblico. Di conseguenza, siffatto servizio aereo è considerato un servizio aereo di linea.

8. Qualora sia stato imposto un onere di servizio pubblico a norma dei paragrafi 1 e 2, qualsiasi altro vettore aereo comunitario è autorizzato in qualsiasi momento ad istituire servizi aerei di linea conformi a tutti i requisiti dell'onere di servizio pubblico, incluso il periodo di tempo durante il quale intende effettuare tale prestazione, che può essere richiesto ai sensi del paragrafo 2.

9. In deroga al paragrafo 8, l'accesso ai servizi aerei di linea su una rotta sulla quale nessun vettore aereo comunitario abbia istituito o possa dimostrare di apprestarsi a istituire servizi aerei di linea sostenibili conformemente all'onere di servizio pubblico imposto su tale rotta, può essere limitato dallo Stato membro

interessato ad un unico vettore aereo comunitario per un periodo non superiore a quattro anni al termine del quale si procederà ad un riesame della situazione.

Tale periodo può arrivare fino a cinque anni qualora l'onere di servizio pubblico sia imposto su una rotta verso un aeroporto che serve una regione ultraperiferica, di cui all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato.

10. Il diritto di effettuare i servizi di cui al paragrafo 9 è concesso tramite gara pubblica a norma dell'articolo 17, per rotte singole o, nei casi in cui ciò sia giustificato per motivi di efficienza operativa, per serie di rotte a qualsiasi vettore aereo comunitario abilitato a effettuare tali servizi. Per motivi di efficienza amministrativa, uno Stato membro può pubblicare un bando di gara unico che riguarda varie rotte.

11. Si ritiene che un onere di servizio pubblico sia scaduto se sulla rotta soggetta a tale onere non è stato effettuato alcun servizio aereo di linea per un periodo dodici mesi.

12. In caso di improvvisa interruzione del servizio da parte del vettore aereo comunitario selezionato a norma dell'articolo 17, lo Stato membro interessato può, in caso di emergenza, selezionare di comune accordo un vettore aereo comunitario differente che si assuma l'onere di servizio pubblico per un periodo massimo di sette mesi, non rinnovabile, alle seguenti condizioni:

a) ogni eventuale compenso versato dallo Stato membro deve essere conforme all'articolo 17, paragrafo 8;

b) la selezione avviene tra i vettori aerei comunitari in base ai principi di trasparenza e non discriminazione;

c) si pubblica un nuovo bando di gara d'appalto.

La Commissione e lo Stato membro o gli Stati membri interessati sono informati senza indugio della procedura di emergenza e delle sue motivazioni. Su richiesta di uno Stato membro, o di propria iniziativa, la Commissione ha la facoltà, secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, di sospendere la procedura qualora ritenga, a seguito della sua valutazione, che questa non rispetti le prescrizioni di cui al presente paragrafo o che sia comunque in contrasto con il diritto comunitario.

Articolo 17

Procedura di gara d'appalto per gli oneri di servizio pubblico

1. La gara d'appalto richiesta a norma dell'articolo 16, paragrafo 10, è effettuata secondo la procedura di cui ai paragrafi da 2 a 11 del presente articolo.

2. Lo Stato membro interessato comunica alla Commissione il testo completo dell'invito a partecipare alla gara salvo nei casi in cui, a norma dell'articolo 16, paragrafo 5, abbia reso noto l'onere di servizio pubblico attraverso la pubblicazione di una nota nella *gazzetta ufficiale nazionale*. In tal caso, anche il bando di gara è pubblicato nella *gazzetta ufficiale nazionale*.

3. Il bando di gara ed il successivo contratto devono contemplare tra l'altro i punti seguenti:

- a) le norme prescritte dall'onere di servizio pubblico;
- b) le norme relative alla modifica e alla scadenza del contratto, in particolare per tener conto di cambiamenti imprevedibili;
- c) il periodo di validità del contratto;
- d) le sanzioni in caso di inadempienza del contratto;
- e) i parametri obiettivi e trasparenti sulla base dei quali è calcolata la compensazione, ove prevista, per la prestazione dell'onere di servizio pubblico.

4. La Commissione rende pubblico l'invito a presentare offerte attraverso una nota informativa pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Il termine ultimo per la presentazione delle offerte non è anteriore a due mesi dalla data di pubblicazione di tale nota informativa. Nel caso in cui la gara riguardi una rotta alla quale l'accesso era già stato limitato a un vettore a norma dell'articolo 16, paragrafo 9, l'invito a partecipare alla gara è pubblicato almeno sei mesi prima dell'avvio della nuova concessione al fine di valutare se sussista la necessità di limitare l'accesso.

5. La nota informativa contiene le seguenti informazioni:

- a) lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati;
- b) la rotta area interessata;
- c) il periodo di validità del contratto;
- d) l'indirizzo completo presso il quale lo Stato membro interessato rende disponibile il testo dell'invito a partecipare alla gara e qualsivoglia informazione e/o documentazione pertinente correlata alla gara d'appalto e all'onere di servizio pubblico;
- e) il termine ultimo per la presentazione delle offerte.

6. Lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati trasmettono senza indugio e a titolo gratuito ogni informazione e documentazione pertinente richieste dalle parti interessate alla gara d'appalto.

7. La selezione tra le offerte presentate viene effettuata il più presto possibile, tenendo conto della qualità del servizio offerto e in particolare delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti, nonché del costo dell'eventuale compenso richiesto allo Stato o agli Stati membri interessati.

8. Lo Stato membro interessato può compensare un vettore aereo selezionato a norma del paragrafo 7 che soddisfi i requisiti di onere di servizio pubblico prescritti a norma dell'articolo 16; tale compensazione non può superare l'importo necessario per coprire i costi netti sostenuti per la prestazione dell'onere di servizio pubblico, tenendo conto dei conseguenti ricavi ottenuti dal vettore aereo e di un margine di profitto ragionevole.

9. La Commissione è informata per iscritto e senza indugio dei risultati della gara d'appalto e della selezione da parte dello Stato membro, nonché dei seguenti dati:

- a) numero, nome e informazioni aziendali degli offerenti;
- b) elementi operativi contenuti nelle offerte;
- c) compensazione richiesta nelle offerte;
- d) nome dell'offerente selezionato.

10. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione può chiedere agli Stati membri di trasmettere, entro un mese, tutti i documenti pertinenti relativi alla scelta di un vettore aereo per l'effettuazione di un onere di servizio pubblico. Se i documenti richiesti non sono trasmessi entro il termine stabilito, la Commissione può decidere di sospendere l'invito a presentare offerte deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

Articolo 18

Esame degli oneri di servizio pubblico

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che qualsiasi decisione presa ai sensi degli articoli 16 e 17 possa essere riesaminata in modo effettivo e, in particolare, il più presto possibile, laddove sussista violazione del diritto comunitario o delle norme d'attuazione nazionali.

In particolare, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione può chiedere agli Stati membri di trasmettere, nel termine di due mesi:

- a) la documentazione che giustifichi la necessità dell'onere di servizio pubblico e la sua conformità ai criteri di cui all'articolo 16;
- b) un'analisi dell'economia della regione;
- c) un'analisi dell'equilibrio tra gli oneri previsti e gli obiettivi di sviluppo economico;
- d) un'analisi dei servizi aerei eventualmente esistenti e delle altre modalità di trasporto disponibili che potrebbero essere prese in considerazione come alternative all'imposizione di un onere.

2. A richiesta dello Stato membro che ritiene che lo sviluppo di una rotta venga indebitamente limitato dalle condizioni di cui agli articoli 16 e 17, o di propria iniziativa, la Commissione svolge un'indagine e decide, entro sei mesi dal ricevimento della richiesta e deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, in base a tutti gli elementi rilevanti, se gli articoli 16 e 17 debbano continuare ad applicarsi in relazione alla rotta di cui trattasi.

Articolo 19

Distribuzione del traffico tra aeroporti e esercizio dei diritti di traffico

1. L'esercizio dei diritti di traffico è soggetto alle norme operative pubblicate vigenti a livello comunitario, nazionale, regionale o locale in materia di sicurezza (safety e security), tutela dell'ambiente e assegnazione delle bande orarie.

2. Uno Stato membro può, previa consultazione delle parti interessate compresi i vettori aerei e gli aeroporti coinvolti, regolamentare, senza discriminazioni tra le destinazioni all'interno della Comunità oppure basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo, la distribuzione del traffico aereo tra aeroporti che rispettano le seguenti condizioni:

- a) servono la stessa città o la stessa conurbazione;
- b) sono serviti da adeguate infrastrutture di trasporto che offrano per quanto possibile un collegamento diretto, che renda possibile giungere all'aeroporto in meno di novanta minuti anche, eventualmente, su base transfrontaliera;
- c) sono collegati l'uno all'altro e alla città o alla conurbazione che devono servire da servizi di trasporto pubblico frequenti, affidabili ed efficienti; e
- d) offrono ai vettori aerei i servizi necessari e non ne pregiudicano indebitamente le opportunità commerciali.

Ogni decisione di regolare la distribuzione del traffico aereo tra gli aeroporti coinvolti rispetta i principi di proporzionalità e trasparenza ed è basata su criteri oggettivi.

3. Lo Stato membro interessato informa la Commissione della sua intenzione di regolare la distribuzione del traffico aereo ovvero di modificare le disposizioni esistenti in materia di distribuzione del traffico.

La Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo e, entro sei mesi dal ricevimento delle informazioni da parte dello Stato membro e secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, decide se lo Stato membro può applicare le misure.

La Commissione pubblica la propria decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e le misure non sono applicate prima della pubblicazione dell'approvazione da parte della Commissione.

4. Con riferimento alle norme in materia di distribuzione del traffico esistenti al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione esamina, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 e decide secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, se lo Stato membro può continuare ad applicare la misura in questione.

5. La Commissione pubblica le decisioni adottate a norma del presente articolo nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 20

Misure di carattere ambientale

1. In caso di gravi problemi di carattere ambientale, lo Stato membro responsabile può limitare o proibire l'esercizio dei diritti di traffico, specie qualora altre modalità di trasporto offrano livelli di servizio appropriati. Il provvedimento non è di natura discriminatoria, non causa distorsioni di concorrenza tra vettori aerei, non è più restrittivo di quanto non sia necessario per ovviare ai problemi di cui trattasi e ha un periodo di validità limitato, non superiore a tre anni, dopo il quale si procede ad un riesame.

2. Qualora uno Stato membro ritenga che siano necessari provvedimenti ai sensi del paragrafo 1, almeno tre mesi prima dell'entrata in vigore di detti provvedimenti ne informa gli altri Stati membri e la Commissione, fornendo adeguate motivazioni. Il provvedimento può essere applicato a meno che, entro un mese dal ricevimento della comunicazione, uno Stato membro interessato lo contesti o la Commissione ne effettui un ulteriore esame conformemente al paragrafo 3.

3. Secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, la Commissione può, su richiesta di un altro Stato membro o di propria iniziativa, sospendere i provvedimenti qualora non soddisfino i requisiti previsti al paragrafo 1 o siano altrimenti contrari al diritto comunitario.

Articolo 21

Misure di emergenza

1. Uno Stato membro può rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico per affrontare problemi improvvisi di breve durata derivanti da circostanze imprevedibili e inevitabili. Tale azione rispetta i principi di proporzionalità e trasparenza ed è basata su criteri obiettivi e non discriminatori.

La Commissione e gli altri Stati membri sono informati senza indugio del provvedimento in questione con debita motivazione. Qualora i problemi che hanno reso necessario il provvedimento si protraggono per più di quattordici giorni, lo Stato membro deve informare opportunamente la Commissione e gli altri Stati membri e, d'intesa con la Commissione, può prorogare il provvedimento per ulteriori periodi fino ad un massimo di quattordici giorni.

2. A richiesta dello Stato membro o degli Stati membri coinvolti(i), o di sua iniziativa, la Commissione può sospendere il provvedimento qualora non sia conforme al paragrafo 1 o sia contrario in qualsiasi modo al diritto comunitario.

CAPO IV

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TARIFFE

Articolo 22

Libertà in materia di tariffe

1. I vettori aerei comunitari e, per reciprocità, i vettori aerei dei paesi terzi fissano liberamente le tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei intracomunitari, fatto salvo quanto disposto all'articolo 16, paragrafo 1.

2. Fatto salvo quanto disposto dagli accordi bilaterali tra Stati membri, gli Stati membri non possono operare discriminazioni in base alla nazionalità o all'identità dei vettori aerei consentendo ai vettori aerei comunitari di fissare tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei tra il proprio territorio e un paese terzo. Con il presente regolamento sono abrogate tutte le restanti limitazioni in materia di fissazione delle tariffe, comprese quelle relative alle rotte verso paesi terzi, derivanti da accordi bilaterali tra gli Stati membri.

Articolo 23

Informazione e non discriminazione

1. Le tariffe aeree passeggeri e merci disponibili al pubblico comprendono le condizioni ad esse applicabili in qualsiasi forma offerte o pubblicate, anche su internet, per i servizi aerei da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato. Il prezzo finale da pagare è sempre indicato e include tutte le tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione. Oltre all'indicazione del prezzo finale, sono specificati almeno i seguenti elementi:

- a) tariffa aerea passeggeri o merci;
- b) tasse;
- c) diritti aeroportuali; e
- d) altri diritti, tasse o supplementi connessi ad esempio alla sicurezza o ai carburanti,

dove le voci di cui alle lettere b), c) e d) sono state addizionate alle tariffe aeree passeggeri e merci. I supplementi di prezzo opzionali sono comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione e la loro accettazione da parte del passeggero deve avvenire sulla base dell'esplicito consenso dell'interessato («opt-in»).

2. Fatto salvo l'articolo 16, paragrafo 1, l'accesso alle tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, disponibili al pubblico è offerto senza operare alcuna discriminazione basata sulla nazionalità o sul luogo di residenza del cliente o sul luogo di stabilimento dell'agente del vettore aereo o di altro venditore di biglietti all'interno della Comunità.

Articolo 24

Sanzioni

Gli Stati membri garantiscono l'osservanza delle norme fissate nel presente capo e prescrivono le sanzioni per le loro violazioni. Dette sanzioni sono effettive, proporzionate e dissuasive.

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

...

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 25

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 26

Cooperazione e diritto di ottenere informazioni

1. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'applicare e nel monitorare l'applicazione del presente regolamento.
2. Per svolgere le funzioni ad essa attribuite dal presente regolamento, la Commissione può acquisire tutte le informazioni necessarie dagli Stati membri, i quali rendono anche più agevole la fornitura di informazioni da parte di vettori aerei attraverso le autorità competenti che hanno rilasciato la licenza.
3. Gli Stati membri adottano, conformemente alla propria legislazione nazionale, le misure necessarie per garantire l'adeguata riservatezza delle informazioni che ricevono a norma del presente regolamento.

Articolo 27

Abrogazione

I regolamenti (CEE) n. 2407/92, n. 2408/92 e 2409/92 sono abrogati.

I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato II.

Articolo 28

Entrata in vigore

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

Per il Consiglio

Il presidente

...

ALLEGATO I

INFORMAZIONI DA FORNIRE A NORMA DEGLI ARTICOLI 5 E 8

1. Informazioni che un nuovo richiedente deve fornire dal punto di vista dell'idoneità finanziaria
 - 1.1. La più recente contabilità relativa alla gestione interna e, se disponibili, i bilanci certificati dell'anno finanziario precedente.
 - 1.2. Un bilancio programmatico, compreso il conto profitti e perdite dei tre anni seguenti.
 - 1.3. La base delle previsioni di spesa e i dati relativi alle entrate per voci quali carburanti, tariffe, stipendi, manutenzione, deprezzamento, fluttuazioni del tasso di cambio, diritti aeroportuali, tariffe di navigazione aerea, costi dei servizi a terra, assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.
 - 1.4. Informazioni dettagliate sui costi d'avviamento sostenuti nel periodo trascorso fra la presentazione di una domanda e l'inizio dell'attività, nonché un'illustrazione delle previste modalità di finanziamento di detti costi.
 - 1.5. Informazioni dettagliate sulle fonti di finanziamento esistenti e previste.
 - 1.6. Informazioni dettagliate sugli azionisti, compresa la loro nazionalità, il tipo di azioni disponibili, nonché lo statuto dell'impresa. Nel caso di raggruppamenti di imprese, si richiedono informazioni sui loro reciproci rapporti.
 - 1.7. Proiezioni concernenti le relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per i primi tre anni d'esercizio.
 - 1.8. Informazioni dettagliate sul finanziamento dell'acquisto/leasing di aeromobili; in caso di leasing, le condizioni ed i termini del contratto.
 2. Informazioni da presentare per la valutazione della persistente idoneità finanziaria di vettori aerei abilitati che intendano modificare la loro struttura o le loro attività con significative ripercussioni finanziarie
 - 2.1. Se necessario, il più recente conto d'esercizio interno e i bilanci certificati del precedente anno finanziario.
 - 2.2. Precise informazioni dettagliate su tutti i cambiamenti previsti, per esempio cambiamento del tipo di servizio, progetti di acquisizione o fusione, modifiche concernenti il capitale azionario e gli azionisti, ecc.
 - 2.3. Un bilancio programmatico contenente il conto profitti e perdite per l'anno finanziario in corso, compresi tutti i previsti cambiamenti di struttura o di attività che comportino significative ripercussioni finanziarie.
 - 2.4. Dati relativi alle entrate ed uscite passate e future per voci quali carburanti, tariffe, stipendi, manutenzione, deprezzamento, fluttuazioni del tasso di cambio, diritti aeroportuali, tariffe di navigazione aerea, costo dei servizi a terra, assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.
 - 2.5. Relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per l'anno seguente, compresi tutti i previsti cambiamenti di struttura o di attività aventi significative ripercussioni finanziarie.
 - 2.6. Informazioni dettagliate sul finanziamento di acquisto/leasing di aeromobili; nel caso di leasing, le condizioni ed i termini del contratto.
 3. Informazioni da presentare per la valutazione della persistente idoneità finanziaria dei vettori aerei abilitati
 - 3.1. I bilanci certificati entro sei mesi dall'ultimo giorno del pertinente esercizio finanziario, salvo disposizione contraria della legislazione nazionale e, se necessario, il più recente conto d'esercizio interno.
 - 3.2. Un bilancio programmatico, compreso il conto profitti e perdite dell'anno successivo.
 - 3.3. Dati relativi alle entrate ed uscite passate e future per voci quali carburanti, tariffe, stipendi, manutenzione, deprezzamento, fluttuazioni del tasso di cambio, diritti aeroportuali, tariffe di navigazione aerea, costi dei servizi a terra assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.
 - 3.4. Relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per l'anno seguente.
-

ALLEGATO II

TAVOLA DI CONCORDANZA

(Di cui all'articolo 27)

Regolamento (CEE) n. 2407/92	Il presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 3
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3, paragrafo 1	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 3, paragrafo 3	Articolo 3, paragrafo 1, primo comma
Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 4
Articolo 4, paragrafo 2	Articolo 4, lettera f)
Articolo 4, paragrafo 3	—
Articolo 4, paragrafo 4	Articolo 4, lettera f)
Articolo 4, paragrafo 5	Articolo 8, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 2	Articolo 5, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 5
Articolo 5, paragrafo 4	Articolo 8, paragrafo 6
Articolo 5, paragrafo 5	Articolo 9, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 6	Articolo 8, paragrafo 4
Articolo 5, paragrafo 7	Articolo 5, paragrafo 3, e articolo 8, paragrafo 8
Articolo 6	Articolo 7
Articolo 7	Articolo 11
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 4, lettera c)
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 12, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 13, paragrafo 2 e paragrafo 3
Articolo 8, paragrafo 4	Articolo 12, paragrafo 2
Articolo 9	Articolo 6
Articolo 10, paragrafo 1	Articolo 13, paragrafi 2 e 3
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 13, paragrafi 2 e 3
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 1
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 8, paragrafo 3
Articolo 11, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 7
Articolo 12	Articoli 9, paragrafi da 2 a 6
Articolo 13, paragrafo 1	Articolo 10, paragrafo 2
Articolo 13, paragrafo 2	Articolo 10, paragrafo 1
Articolo 13, paragrafo 3	—
Articolo 13, paragrafo 4	Articolo 10, paragrafo 3
Articolo 14	—
Articolo 15	—
Articolo 16	—
Articolo 17	—
Articolo 18, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 1
Articolo 18, paragrafo 2	Articolo 26, paragrafo 3
Articolo 19	—
ALLEGATO	ALLEGATO I

Regolamento (CEE) n. 2408/92	Il presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 2
Articolo 1, paragrafo 3	—
Articolo 1, paragrafo 4	—
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3, paragrafo 1	Articolo 15, paragrafi 1 e 2
Articolo 3, paragrafo 2	—
Articolo 3, paragrafo 3	—
Articolo 3, paragrafo 4	—
Articolo 4, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 16, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 16, paragrafo 3
Articolo 4, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 16, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 16, paragrafo 9
—	Articolo 17, paragrafo 1
—	Articolo 17, paragrafo 2
—	Articolo 17, paragrafo 4
—	Articolo 17, paragrafo 5
—	Articolo 17, paragrafo 6
Articolo 4, paragrafo 1, lettera e)	Articolo 17, paragrafo 3
Articolo 4, paragrafo 1, lettera f)	Articolo 17, paragrafo 7
Articolo 4, paragrafo 1, lettera g)	—
Articolo 4, paragrafo 1, lettera h)	Articolo 17, paragrafo 8
—	Articolo 17, paragrafo 9
—	Articolo 17, paragrafo 10
Articolo 4, paragrafo 1, lettera i)	Articolo 18, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 1, lettera j)	Articolo 16, paragrafo 7
Articolo 4, paragrafo 1, lettera k)	—
Articolo 4, paragrafo 2	—
Articolo 4, paragrafo 3	Articolo 18, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 4	—
Articolo 5	—
Articolo 6, paragrafi 1 e 2	—
Articolo 7	Articolo 15, paragrafi 4 e 5
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 19, paragrafo 2
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 19, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 19, paragrafo 3
Articolo 8, paragrafo 4	—
Articolo 8, paragrafo 5	—
Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 20, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 2	Articolo 20, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 20, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 4	Articolo 20, paragrafo 3
Articolo 9, paragrafo 5	Articolo 22, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 6	Articolo 22, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 7	—
Articolo 9, paragrafo 8	—

Regolamento (CEE) n. 2408/92	Il presente regolamento
Articolo 10	—
Articolo 11	Articolo 25
Articolo 12, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 2
Articolo 12, paragrafo 2	—
Articolo 13	—
Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 1
Articolo 14, paragrafo 2	Articolo 26, paragrafo 3
Articolo 15	—
Articolo 16	—
ALLEGATO I	—
ALLEGATO II	—
ALLEGATO III	—
—	ALLEGATO II

Regolamento (CEE) n. 2409/92	Il presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 21, paragrafo 1
Articolo 1, paragrafo 3	—
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3	—
Articolo 4	Articolo 23
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 22
Articolo 5, paragrafo 2	—
Articolo 5, paragrafo 3	—
Articolo 5, paragrafo 4	—
Articolo 6	—
Articolo 7	—
Articolo 8	—
Articolo 9	—
Articolo 10, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 1
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 26, paragrafo 3
Articolo 11	—
Articolo 12	—
—	Articolo 27
—	Articolo 28

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

La proposta della Commissione è stata adottata nel luglio 2006. Essa è volta a consolidare e a razionalizzare il contenuto degli attuali regolamenti vigenti sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, sulla libertà di prestare servizi aerei nella Comunità e sulla tariffazione di detti servizi. Al tempo stesso la proposta instaura requisiti più severi in materia di solidità finanziaria dei vettori aerei e di ricorso al wet lease dell'aeromobile (la prestazione di un servizio aereo utilizzando un aeromobile e un equipaggio appartenenti ad una compagnia differente). Chiarisce inoltre le norme applicabili agli oneri di servizio pubblico riguardo alle rotte aeree, elimina le incoerenze tra il mercato interno dell'aviazione e i servizi destinati a paesi terzi e semplifica le norme sulla ripartizione del traffico tra gli aeroporti che servono la stessa città o la stessa conurbazione. Infine, la proposta rafforza la trasparenza in materia di tariffe aeree offerte a passeggeri e clienti merci.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

Il Consiglio ha potuto accogliere la maggior parte dei principali elementi della proposta della Commissione. Tuttavia, per quanto riguarda alcuni punti importanti, il Consiglio ha deciso di modificare il testo. In generale ciò è stato fatto in modo da assicurare una totale chiarezza in merito alle responsabilità delle autorità degli Stati membri competenti per il rilascio delle licenze, alle rispettive competenze della Comunità e degli Stati membri per quanto concerne le relazioni con i paesi terzi, e per garantire inoltre il mantenimento di un adeguato equilibrio tra il controllo dei vettori e la necessità di evitare l'imposizione di requisiti eccessivamente gravosi. In tale contesto, è stato tenuto debitamente conto dello studio di impatto effettuato dalla Commissione.

Durante le discussioni svoltesi in sede di Consiglio sono state concordate le seguenti modifiche principali alla proposta della Commissione.

Il Consiglio ha apportato alcune modifiche di rilievo alle definizioni di cui all'articolo 2 e all'articolo 3 al fine di chiarire completamente il fatto che l'autorità dello Stato membro responsabile del controllo di sicurezza dell'operatore è altresì responsabile del rilascio della licenza di esercizio del medesimo. Alla luce del fatto che la proposta rientra nell'attività di semplificazione della legislazione svolta dalla Comunità, il Consiglio ha altresì ritenuto possibile migliorare l'equilibrio tra la necessità di assicurare una stretta sorveglianza della salute finanziaria delle compagnie aeree e l'esigenza di non imporre agli operatori requisiti amministrativi eccessivamente gravosi che non migliorerebbero la protezione dei consumatori. In tale contesto sono state inoltre apportate alcune modifiche al fine di consentire agli operatori di ricorrere al wet lease dell'aeromobile. Pur riconoscendo che gli operatori in alcuni casi hanno legittime ragioni operative per avvalersi di tale pratica, il testo della posizione comune stabilisce condizioni rigorose applicabili al wet lease di aeromobili non comunitari (il cui controllo di sicurezza non è soggetto alle norme comunitarie).

Per quanto riguarda la dimensione internazionale del mercato comunitario dell'aviazione, il Consiglio ha soppresso alcuni paragrafi dell'articolo 15 che, a suo giudizio, non erano coerenti con le rispettive competenze degli Stati membri e della Comunità. In tale quadro il testo del Consiglio chiarisce inoltre che gli Stati membri conservano il diritto di imporre limitazioni sugli accordi di code-sharing tra vettori comunitari ed extracomunitari se il paese del vettore straniero limita le opportunità commerciali accessibili ai vettori comunitari.

Il Consiglio ha semplificato alcune delle norme e procedure relative all'imposizione di oneri di servizio pubblico a norma degli articoli 16 e 17 ed ha apportato altre modifiche al fine di assicurarne la conformità agli scopi e obiettivi alla base del ricorso agli oneri di servizio pubblico.

Nella posizione comune è stato introdotto un nuovo articolo che autorizza gli Stati membri ad imporre restrizioni all'esercizio dei diritti di traffico, laddove ciò sia richiesto da gravi problemi di carattere ambientale. Tale disposizione allinea il nuovo testo alle possibilità previste dai regolamenti vigenti e include una salvaguardia atta a garantire che tali misure siano non discriminatorie e pienamente giustificate.

Per quanto riguarda le norme in merito alla distribuzione del traffico tra sistemi aeroportuali, il Consiglio ha incorporato un testo che rafforza il principio secondo cui gli aeroporti nell'ambito di tali sistemi sono serviti da adeguate infrastrutture di trasporto, nell'interesse dei passeggeri.

Infine, il Consiglio ha esteso il campo di applicazione delle norme in materia di trasparenza della tariffazione per includervi tutti i voli in partenza da aeroporti comunitari (a prescindere dalla destinazione). Il testo del Consiglio prevede che tutti i prezzi dei biglietti di siffatti voli dovranno essere pubblicati e includere la tariffa passeggeri o merci, i supplementi, le tasse e i diritti.

In relazione agli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio ha potuto accettare integralmente gli emendamenti 3, 5, 7, 9, 14, 19, 21, 22, 27, 30, 34, 37, 38, 39, 42, 44, 51, 52, 53 e 56. Occorre rilevare che gli emendamenti 42 e 56, riguardanti rispettivamente le norme in materia di distribuzione del traffico e l'osservanza della legislazione sociale, sono stati oggetto di lunghi e difficili negoziati in sede di Consiglio. Sono stati accolti nell'ambito di un compromesso con il Parlamento, che il Consiglio spera costituirà la base per un accordo globale in seconda lettura.

Gli emendamenti 1, 6, 10, 33, 41, 45, 46, 48 e 49 sono stati accettati in linea di principio (ma incorporati in altre parti del testo) o accolti con alcune modifiche redazionali.

Il Consiglio non è stato tuttavia in grado di accettare altri emendamenti, alcuni dei quali sono stati respinti in quanto volti ad ampliare il campo di applicazione del regolamento in misura ritenuta eccessiva dal Consiglio (emendamenti 2, 15, 17 e 50). Un'altra serie di emendamenti è stata respinta in quanto avrebbero imposto un onere indebito agli operatori o avrebbero pregiudicato l'equità del regime di rilascio delle licenze (4, 16, 25 e 28).

Alcuni emendamenti sono stati respinti in quanto ridondanti a seguito delle modifiche apportate dal Consiglio alla proposta della Commissione (emendamenti 12 e 43). Alcuni altri emendamenti sono stati respinti in quanto a giudizio del Consiglio pregiudicavano la chiarezza del testo o contenevano errori tecnici (emendamenti 8, 11, 13, 18, 23, 24, 26, 29, 31, 32 e 47). L'emendamento 20, benché respinto, è stato ripreso in un'altra parte del testo del Consiglio. L'emendamento 36 è stato respinto poiché avrebbe pregiudicato le competenze degli Stati membri riguardo agli accordi di code-sharing con le compagnie aeree di paesi terzi. Infine, gli emendamenti 35 e 40 sono stati respinti in quanto riguardavano la stessa questione contemplata da altri emendamenti oggetto di testi di compromesso inclusi nella posizione comune, che il Consiglio spera che il Parlamento possa approvare in seconda lettura.

III. CONCLUSIONE

Il Consiglio ritiene che il testo della posizione comune sia adeguato ed equilibrato. Esso prende atto dei contatti approfonditi che hanno già avuto luogo con il Parlamento e confida nel fatto che presto si possano concretizzare in una rapida adozione dell'atto legislativo.
