

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. XVIII
n. 105

RISOLUZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

(Estensore MARGIOTTA)

approvata nella seduta del 16 febbraio 2016

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO RECANTE REGOLE COMUNI NEL SETTORE DELL'AVIA-
ZIONE CIVILE, CHE ISTITUISCE UN'AGENZIA DELL'UNIONE EURO-
PEA PER LA SICUREZZA AEREA E CHE ABROGA IL REGOLAMENTO
(CE) N. 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
(COM (2015) 613 DEFINITIVO)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 18 febbraio 2016

INDICE

Testo della risoluzione	<i>Pag.</i>	3
Parere della 14 ^a Commissione permanente	»	9

La Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, l'atto comunitario COM (2015) 613 definitivo sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, relativo alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio,

premessi che:

la proposta mira a compiere una revisione generale del sistema europeo di sicurezza aerea, e in particolare del regolamento (CE) n. 216/2008 che contiene la disciplina di riferimento, al fine di creare un quadro normativo che, garantendo ai passeggeri condizioni di trasporto aereo sempre più sicure e più rispettose dell'ambiente, accresca la competitività esterna del settore e sia di impulso per gli aspetti produttivi e occupazionali;

a tal fine, la proposta introduce un approccio più flessibile alla regolamentazione della sicurezza basato sui rischi e sulle prestazioni (eliminando le prescrizioni non necessarie e garantendo un quadro modulabile di regole), supera le attuali lacune in materia di sicurezza e tiene maggiormente conto delle relazioni tra la sicurezza aerea e altri ambiti tecnici di regolamentazione, quali la *security* aerea o la protezione ambientale;

la proposta inoltre affronta i problemi di alcune autorità nazionali nel reperire le risorse necessarie per le attività di certificazione e di sorveglianza e delinea un quadro per la condivisione delle risorse tecniche tra le autorità nazionali e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea che include la possibilità di trasferire, su base volontaria, le competenze per l'attuazione della normativa dell'Unione;

essa infine contribuisce a definire una cornice normativa efficace per integrare nello spazio aereo europeo, in condizioni di sicurezza, nuovi modelli imprenditoriali e tecnologie emergenti, tra i quali in particolare gli aeromobili senza equipaggio;

rilevato in particolare che:

il trasporto aereo e la produzione nel settore aeronautico sono, essenzialmente, attività a carattere transnazionale che richiedono certamente un intervento regolatorio a livello dell'Unione europea. Infatti, gli attuali regolamenti (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, hanno già attribuito all'Unione la responsabilità in materia di aeronavigabilità e compatibilità ambientale dei prodotti

aeronautici, operazioni di volo, licenze degli equipaggi, aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea (ATM/ANS), nonché sicurezza degli operatori di Paesi terzi;

la proposta in esame estende il quadro normativo vigente per la sicurezza aerea dell'Unione europea ad alcuni settori specifici, ossia la sicurezza dei servizi di assistenza a terra, gli aeromobili senza equipaggio, e gli aspetti di *security* nella progettazione di aeromobili e sistemi di aviazione, tra cui la cibersicurezza;

esaminata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

valutati gli elementi informativi forniti dalle autorità nazionali competenti in materia di sicurezza aerea, ossia l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), l'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV S.p.A.) e l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) durante le audizioni del 10 febbraio 2016;

tenuto conto delle osservazioni rese, in sede consultiva, dalla 14^a Commissione;

esprime, ai sensi del Protocollo n. 2 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità:

1) avviso parzialmente contrario in ordine al rispetto del principio di sussidiarietà, che non appare pienamente rispettato con riferimento ad alcune delle attività regolate:

– innanzitutto, per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra e quelli di gestione dei piazzali richiamati dall'articolo 32 della proposta, si riconosce la necessità di un'azione a livello dell'Unione per introdurre norme di sicurezza comuni per i fornitori, allo scopo di prevenire in modo più efficace gli incidenti legati a questi servizi.

Tuttavia, rispetto all'esigenza di introdurre una regolamentazione più stringente a livello europeo appare contraddittoria sotto il profilo sia della sicurezza, sia dell'efficienza operativa la scelta di non prevedere l'obbligo di certificazione dei fornitori dei servizi come condizione per iniziare le attività, come invece attualmente stabilito dalla legislazione italiana. L'articolo 32 della proposta di regolamento prevede infatti semplicemente una «autocertificazione» con la quale i fornitori dichiarano di possedere la capacità e i mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai servizi forniti in conformità dei requisiti essenziali di cui all'articolo 29 della medesima proposta.

Tale scelta aumenta però il livello di rischio, consentendo l'ingresso nel complesso sistema aeroportuale di operatori non assoggettati ad alcuna valutazione di idoneità da parte delle competenti autorità nazionali (per i servizi a terra) o dei gestori aeroportuali (per i servizi nei piazzali), non potendo così verificare l'effettiva capacità di prestare, in modo adeguato, i servizi in questione. Nel caso dei fornitori di servizi di gestione dei piazzali (figura introdotta dall'articolo 32 della proposta di re-

golamento), la norma sottrarrebbe questi soggetti anche al controllo dei gestori aeroportuali che, in base all'ordinamento italiano e comunitario, sono responsabili della gestione dei piazzali e della sicurezza delle operazioni che avvengono sugli stessi.

In tale prospettiva, la soluzione oggi esistente in Italia è maggiormente idonea a conseguire gli obiettivi di sicurezza nella prestazione dei servizi di assistenza a terra e di gestione dei piazzali che la Commissione intende perseguire. Pertanto, pur in presenza della necessità di un'azione a livello europeo, non sembra sussistere un reale valore aggiunto dall'assenza di obbligo di certificazione, e quindi per questo aspetto il principio di sussidiarietà non appare pienamente rispettato;

– appare condivisibile l'intervento a livello europeo per regolare gli aeromobili senza equipaggio, i cosiddetti «droni» (articoli 45-47 della proposta di regolamento), in quanto, pur avendo la maggior parte delle operazioni di volo una dimensione locale, il settore ha una dimensione transfrontaliera in riferimento ai requisiti operativi degli aeromobili e alla fissazione di regole comuni per la prestazione di servizi. In particolare, la proposta in esame attribuisce all'Agenzia europea per la sicurezza aerea la competenza esclusiva per la regolamentazione di tutti gli aeromobili a pilotaggio remoto, eliminando il riferimento alla soglia dei 150 kg al di sotto della quale, fino ad oggi, la competenza era invece degli Stati membri.

La proposta presenta però una grave criticità, poiché, diversamente da quanto contemplato dal vigente ordinamento italiano, non prevede nulla in materia di attestati o licenze per i piloti di questa tipologia di mezzi. Tale criticità potrebbe incidere negativamente sulla sicurezza del volo, specie per le operazioni di modesto livello con droni di peso inferiore a 25 kg utilizzati in condizioni di volo a vista, per i quali il pilota assume un ruolo centrale nella gestione delle operazioni. Tali aspetti sono particolarmente rilevanti in considerazione del crescente aumento di segnalazioni di eventi in cui mezzi aerei a pilotaggio remoto (*unmanned*) hanno interferito con le operazioni di volo di aeromobili con piloti a bordo (*manned*), sia in Italia sia all'estero.

Anche sotto questo profilo, pertanto, il principio di sussidiarietà non appare pienamente rispettato dalla proposta di regolamento in esame, in quanto l'intervento a livello europeo, pur giustificato dalla materia trattata, omettendo di prevedere attestati o licenze per i piloti degli aeromobili senza equipaggio, non sembra apportare concretamente un valore aggiunto in termini di maggiore sicurezza rispetto alla legislazione nazionale italiana, che impone invece requisiti di idoneità più rigorosi e garantisce quindi maggiori livelli di sicurezza;

– la proposta prevede altresì (articoli 53-55) la possibilità che uno Stato membro trasferisca in tutto in parte le proprie funzioni all'Agenzia europea per la sicurezza aerea o ad un altro Stato membro, nei casi in cui non sia in grado svolgere le proprie funzioni e di conformarsi alle prescri-

zioni del regolamento. Si prevede anche un trasferimento d'autorità ad opera della Commissione («meccanismo di sorveglianza di emergenza», articolo 55) qualora lo Stato sia sostanzialmente inadempiente agli obblighi derivanti dalle regole comuni e non vi ponga rimedio nei tempi e modi prescritti dalla Commissione.

In questo contesto, il principio di sussidiarietà appare rispettato e l'intervento europeo si configura come giustificato, tuttavia alcuni aspetti delle norme richiamate sembrano suscettibili, se non adeguatamente precisati, di avere una portata più ampia ed eccessiva rispetto agli obiettivi da conseguire. Anzitutto, non paiono indicati in maniera sufficientemente chiara i casi in cui il trasferimento d'autorità possa avere luogo; inoltre dovrebbe valutarsi l'opportunità di prevedere una riappropriazione delle competenze da parte dell'autorità nazionale nei casi, debitamente dimostrati, di superamento delle difficoltà che avevano motivato il trasferimento di competenze ovvero di non corretto esercizio delle stesse da parte dell'Agenzia europea;

– il principio di sussidiarietà non appare inoltre pienamente rispettato anche perché l'articolo 117 della proposta attribuisce alla Commissione europea il potere di adottare un numero rilevante di atti delegati in varie materie. Se ciò è comprensibile al fine di non appesantire eccessivamente l'articolato normativo con disposizioni di carattere strettamente tecnico-operativo, è però altrettanto vero che saranno proprio queste disposizioni di dettaglio ad incidere significativamente sugli assetti del sistema aviazione europeo e degli Stati membri, i quali non potranno però esprimersi sulle suddette norme. Si menoma dunque *pro futuro* il ruolo dei Parlamenti nazionali, sopprimendo il potere, loro conferito dai protocolli nn. 1 e 2 allegati ai trattati, di adottare pareri sui «progetti di atti legislativi» dell'Unione; potere invece insussistente riguardo ai «progetti di atti delegati».

Si ribadisce pertanto quanto già affermato dal Senato della Repubblica nella risoluzione approvata dalla 14^a Commissione in merito al pacchetto istituzionale sulla *better regulation* (Doc. XVIII n. 102), secondo cui andrebbero previsti appropriati meccanismi per trasmettere ufficialmente i progetti di atti delegati, oltre che al Parlamento europeo e al Consiglio, anche ai Parlamenti nazionali. In tal modo, il controllo che gli stessi effettuano sull'operato dei rispettivi Governi in seno al Consiglio potrà esercitarsi anche in riferimento ai diritti previsti dall'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

2) avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di proporzionalità, risultando la proposta congrua rispetto agli obiettivi che intende perseguire. Essa infatti:

– intende rendere più adeguato il quadro normativo in vigore per la sicurezza aerea. Con essa si introduce un approccio alla regolamentazione della sicurezza aerea basato sui rischi e sulle prestazioni, superando l'at-

tuale sistema di prescrizioni rigide, il che dovrebbe favorire l'intero settore dell'aviazione;

– prevede l'introduzione di un regime modulabile, che consentirà di tenere maggiormente conto delle differenze che esistono tra imprese di diverse dimensioni, con riduzione degli oneri amministrativi e vantaggi per le piccole e medie imprese;

esprime inoltre avviso favorevole per i profili di merito, che rilevano nell'ambito del dialogo politico con le istituzioni dell'Unione, con le seguenti osservazioni:

– ferme restando le considerazioni generali già formulate circa l'esigenza che i Parlamenti nazionali possano esprimersi sui progetti di atti delegati della Commissione europea, occorrerebbe intervenire perché, nell'ambito della proposta di regolamento in esame, i poteri di delega alla Commissione europea siano definiti in maniera più circostanziata. Inoltre, le autorità nazionali (per l'Italia in particolare l'ENAC e l'ANSV) dovrebbero poter assicurare un presidio costante presso la Commissione, a supporto della rappresentanza italiana, al fine di monitorare l'elaborazione delle normativa delegata ed intervenire qualora quest'ultima non risulti adeguatamente ponderata;

– il meccanismo di sorveglianza di emergenza di cui all'articolo 55 dovrebbe essere soppresso o almeno riformulato, prevedendo un ampio e approfondito confronto con gli Stati membri interessati prima che la Commissione eserciti il meccanismo stesso;

– appare necessario introdurre nell'articolo 32 dell'iniziativa legislativa in esame la certificazione dei fornitori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra e dei fornitori di servizi di gestione dei piazzali. In subordine, occorrerebbe almeno attribuire al gestore aeroportuale le verifiche preordinate all'accesso dei suddetti fornitori, essendo il gestore aeroportuale il soggetto cui è demandato il regolare funzionamento, in sicurezza, dell'aeroporto;

– con riguardo agli articoli 45-47, occorre prevedere esplicitamente nella proposta di regolamento il possesso di attestati o licenze per i piloti degli aeromobili senza equipaggio, valutando la possibilità di introdurre deroghe solo per i droni di minori dimensioni o che, per le caratteristiche tecniche e le condizioni di utilizzo, presentino livelli di rischio estremamente ridotti;

– si ritiene opportuno rivedere l'articolo 54 della proposta di regolamento, che consente a una organizzazione con basi in più Paesi membri di richiedere all'Agenzia europea per la sicurezza aerea la certificazione e la relativa sorveglianza, aggirando e quindi indebolendo la propria autorità nazionale o quella dello Stato ove ha la sede principale. Tale norma potrebbe infatti prestarsi a pratiche elusive da parte delle organizzazioni e innescare una forma di competizione impropria tra l'Agenzia europea e le autorità nazionali di cui non si vede la motivazione;

– l'articolo 57 prevede che aeromobili e altri prodotti aeronautici costruiti in Stati extra-europei possano essere importati solo se è in vigore

un accordo bilaterale sull'aeronavigabilità tra l'Unione europea e lo Stato di costruzione, senza però tenere conto dell'esistenza di accordi bilaterali tra singoli Stati membri ed altri Paesi (ad esempio quello tra l'Italia e la Russia), che pure fino ad oggi sono stati ritenuti accettabili per l'intera comunità. Pertanto, si raccomanda di integrare la norma in questione con il riconoscimento degli accordi già in essere fino all'introduzione del corrispondente accordo a livello dell'Unione;

– si valuta negativamente la modifica dell'organizzazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea di cui agli articoli 85 e seguenti della proposta di regolamento, in quanto il nuovo assetto tende a concentrare le funzioni decisionali e strategiche in capo a un nucleo ristretto di rappresentanti degli Stati membri e rafforza eccessivamente il peso, già notevole, della Commissione in seno all'Agenzia, a detrimento del suo equilibrato funzionamento;

– appare inopportuna la previsione, di cui all'articolo 109, che inserisce tra le ulteriori fonti di finanziamento dell'Agenzia europea le sovvenzioni e le tariffe di navigazione aerea applicate per lo svolgimento dei servizi di ATM/ANS, sia in quanto ciò potrebbe comportare aggravii di costo a carico dei fruitori dei servizi (ossia le compagnie aeree), sia perché i costi dell'Agenzia sono già coperti dai contributi della Commissione europea per le funzioni regolamentari e dalle tariffe per le funzioni di certificazione;

– l'articolo 124, modificando l'articolo 5 del regolamento (UE) n.996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010 in materia di inchieste di sicurezza aerea, dovrebbe essere integrato prevedendo che l'autorità investigativa competente possa, oltre a non avviare inchieste di sicurezza quando ricorrano determinati presupposti, anche decidere di archiviare le inchieste di sicurezza ancora in corso, sulla base degli stessi presupposti e ove le conclusioni non apportino alcun valore aggiunto ad una efficace azione di prevenzione.

Il presente atto è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell'articolo 7 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

PARERE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: LIUZZI)

11 febbraio 2016

La Commissione, esaminato l'atto,

considerato che:

– l'obiettivo della proposta consiste nel preparare il quadro normativo che disciplina la sicurezza aerea dell'Unione europea per le sfide dei prossimi anni e, di conseguenza, nel continuare a garantire ai passeggeri e al pubblico un trasporto aereo sicuro e rispettoso dell'ambiente;

– la proposta introduce un approccio per la regolamentazione della sicurezza basato sui rischi e sulle prestazioni, rimedia alle attuali lacune in materia di sicurezza e prende maggiormente in considerazione le interdipendenze tra la sicurezza aerea e altri ambiti tecnici di regolamentazione, quali la *security* aerea o la protezione ambientale;

– essa inoltre contribuisce a stabilire un quadro normativo efficace per l'integrazione di nuovi modelli imprenditoriali e di tecnologie emergenti, quali gli aeromobili senza equipaggio;

– la proposta infine affronta i problemi che hanno alcune autorità nazionali per mantenere disponibili e finanziare le risorse necessarie per la certificazione e la sorveglianza, proponendo un quadro per la condivisione delle risorse tecniche tra le autorità nazionali e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, che include la possibilità di trasferire, su base volontaria, le competenze di attuazione della normativa dell'Unione;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234,

formula, per quanto di competenza, osservazioni non ostantive, con i seguenti rilievi:

– la base giuridica è costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, relativo all'adozione di opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea. È prevista la procedura legislativa ordinaria, e quindi la paritaria partecipazione del Parlamento europeo al processo decisionale, nonché la consultazione obbligatoria del Comitato delle regioni e del Comitato economico e sociale;

– per quanto concerne il principio di sussidiarietà, si osserva che il trasporto aereo e la produzione nel settore aeronautico sono, in larga misura, attività a carattere transnazionale che possono essere meglio affrontate a livello dell'Unione. Ed in tal senso già a norma dei regolamenti (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, è stata conferita all'Unione europea la responsabilità in materia di aeronavigabilità e compatibilità ambientale dei prodotti aeronautici, operazioni di volo, licenze degli equipaggi, aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea (ATM/ANS), nonché sicurezza degli operatori di Paesi terzi.

Con l'iniziativa legislativa in oggetto si propone di aggiungere un numero limitato di settori specifici al quadro complessivo per la sicurezza aerea dell'Unione europea, ossia gli aeromobili senza equipaggio, la sicurezza dei servizi di assistenza a terra e gli aspetti di *security* nella progettazione di aeromobili e sistemi di aviazione, tra cui la cybersicurezza.

La produzione di aeromobili senza equipaggio, pur avendo la maggior parte delle operazioni di volo una dimensione locale, ha una dimensione transfrontaliera in riferimento ai requisiti operativi degli aeromobili e alla fissazione di regole comuni per la prestazione di servizi.

Gli aspetti di *security* nella progettazione di aeromobili e sistemi di aviazione, tra cui la cybersicurezza, rientrano, anche per quanto riguarda il ruolo dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, nel più efficace dispiegamento delle competenze dell'Unione, tenendo conto del fatto che gli aspetti di *security* sono indissolubilmente connessi agli aspetti di sicurezza nella progettazione di aeromobili e nelle operazioni di volo, per i quali l'Unione europea è già competente a norma del citato regolamento (CE) n. 216/2008.

Per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra, un'azione a livello dell'Unione europea si rende necessaria per i numerosi incidenti connessi a questi servizi e in quanto le iniziative volontarie a livello di Stati membri non hanno ancora prodotto risultati soddisfacenti per contrastare tale rischio. Inoltre, attualmente, non vi sono norme di sicurezza a livello dell'Unione europea che riguardano direttamente i fornitori di servizi di assistenza a terra.

Appare, tuttavia, distonica rispetto alla necessità di una regolamentazione più stringente a livello europeo per migliorare la sicurezza la scelta di non prevedere l'obbligo di certificazione dei fornitori di servizi come condizione per iniziare le attività. In tale prospettiva, la diversa soluzione oggi esistente in Italia appare maggiormente idonea a conseguire gli obiettivi di maggiore sicurezza nella prestazione dei servizi a terra che la Commissione intende perseguire. In altri termini, pur in presenza della necessità di un'azione a livello europeo, non sembra sussistere un reale valore aggiunto dall'assenza di obbligo di certificazione, e quindi per questo aspetto il principio di sussidiarietà non appare pienamente rispettato;

– il principio di sussidiarietà non appare inoltre pienamente rispettato anche perché la proposta fissa l'adozione di un numero rilevante di atti delegati, richiamati dall'articolo 117. Così menomando *pro futuro* il ruolo dei Parlamenti nazionali, con la soppressione del potere, loro conferito dai protocolli nn. 1 e 2 allegati ai trattati, di adottare pareri sui «progetti di atti legislativi» dell'Unione europea; potere invece insussistente per quanto concerne i «progetti di atti delegati».

In questa sede, si ribadisce quanto già affermato nella risoluzione approvata da questa Commissione in merito al pacchetto istituzionale sulla *better regulation* (Doc. XVIII n. 102), secondo cui andrebbero previsti appropriati meccanismi per trasmettere ufficialmente i progetti di atti delegati, oltre che al Parlamento europeo e al Consiglio, anche ai parlamenti nazionali. In tal modo, il controllo che gli stessi effettuano sull'operato dei rispettivi Governi in seno al Consiglio potrà esercitarsi anche in riferimento ai diritti previsti dall'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

– sempre in riferimento al principio di sussidiarietà, ma con risvolti di merito, sono condivisibili il rafforzamento e l'estensione dei compiti dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea. Infatti, nella prospettiva di una maggiore integrazione tra l'ordinamento europeo e quelli nazionali, la presenza di un'autorità unica europea per l'aviazione civile, settore con evidenti connotazioni transfrontaliere, dovrebbe impedire il rischio di sovrapposizioni di attività amministrative con le autorità nazionali competenti. Gli Stati membri, peraltro, in base all'articolo 86, paragrafo 1, della proposta mantengono un proprio rappresentante all'interno del consiglio di amministrazione dell'Agenzia.

In tal senso, appare altresì meritevole di considerazione positiva quanto previsto dall'articolo 53, secondo cui gli Stati membri possono trasferire all'Agenzia europea le competenze per la certificazione, la sorveglianza e l'applicazione delle norme per quanto riguarda ogni organizzazione, operatore, categoria di personale, aeromobile, dispositivo di addestramento al volo simulato o aeroporto di cui sono responsabili ai sensi del presente regolamento. All'atto del trasferimento l'Agenzia diventa l'autorità competente ai fini della competenza trasferita e lo Stato membro interessato ne è esonerato.

Tuttavia, dovrebbe valutarsi l'opportunità di prevedere una riappropriazione delle competenze da parte dell'autorità nazionale nei casi, debitamente motivati, di non corretto esercizio delle stesse da parte dell'Agenzia europea.

– il principio di proporzionalità è uno degli obiettivi principali dell'iniziativa in esame volta a rendere più adeguato il quadro normativo in vigore per la sicurezza aerea. Con essa si introduce un approccio alla regolamentazione della sicurezza aerea basato sui rischi, il che dovrebbe comportare vantaggi per tutto il settore dell'aviazione. Il rispetto del principio di proporzionalità è inoltre garantito dal regime modulabile che con-

sentirà di tenere maggiormente conto delle differenze che esistono tra imprese di diverse dimensioni, con riduzione degli oneri amministrativi e vantaggi per le piccole e medie imprese.