

Bruxelles, 16.12.2020  
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio per quanto riguarda  
l'alleggerimento temporaneo delle norme sull'utilizzo delle bande orarie negli aeroporti  
della Comunità a causa della pandemia di COVID-19**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2020) 341 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

Il regolamento (CEE) n. 95/93<sup>1</sup> (il "regolamento sulle bande orarie") stabilisce le norme per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'UE. Il relativo articolo 10 stabilisce la norma ispirata al principio secondo cui le bande orarie non utilizzate si perdono (principio "*use it or lose it*"), in base alla quale i vettori aerei devono utilizzare almeno l'80 % delle bande orarie loro assegnate in un determinato periodo di validità degli orari (stagione estiva o invernale) per mantenere la priorità per la stessa serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico ("diritti acquisiti" o "storici").

In seguito al calo della domanda di trasporto passeggeri causato dalla pandemia di COVID-19, i vettori aerei hanno apportato importanti modifiche ai loro orari dal 1° marzo 2020, con la conseguenza che il tasso di utilizzo delle bande orarie negli aeroporti coordinati è sceso ben al di sotto della soglia dell'80 % imposta dal regolamento sulle bande orarie.

Per far fronte a questa situazione, il 30 marzo 2020 l'Unione europea ha adottato una modifica del regolamento sulle bande orarie che prevede la deroga al principio "*use it or lose it*" per l'intera stagione di traffico dell'estate 2020, fino al 24 ottobre 2020. Tale modifica ha inoltre conferito alla Commissione il potere di prorogare il periodo coperto dalla deroga adottando uno o più atti delegati. Il 14 ottobre 2020 la Commissione ha adottato un atto delegato che proroga il periodo di deroga al principio "*use it or lose it*" fino alla fine della stagione di traffico invernale 2020/2021, ossia il 27 marzo 2021.

Come previsto, il calo della domanda di trasporto passeggeri si è protratto per tutta la stagione di traffico estiva 2020. I dati forniti da Eurocontrol stabiliscono l'inizio del rallentamento del traffico nello Spazio economico europeo (SEE) nella settimana 11, con un calo del 17 % rispetto alla stessa settimana del 2019. Il traffico ha continuato a calare rapidamente, fino a registrare una riduzione pari al 59 % e all'82 % in confronto, rispettivamente, alle settimane 12 e 13 del 2019. I minimi sono stati registrati nelle settimane 15 e 16 (calo dell'89 %). La media dei coefficienti di riempimento su un campione di 10 vettori aerei europei è scesa dall'80 % nella settimana 9 al 26 % nella settimana 15. Non solo i vettori aerei hanno ridotto la frequenza dei voli, ma le prenotazioni sui voli rimasti sono state inferiori rispetto al 2019. Nella settimana 23, quando il trasporto aereo all'interno dell'UE è ripartito in larga misura, la media del coefficiente di riempimento è salita al 44 %. Nella stessa settimana del 2019, la media del coefficiente di riempimento degli stessi vettori aerei era compresa tra il 75 % (settimana 4) e l'86 % (settimana 16). A metà novembre 2020 il traffico aereo era diminuito del 65 % rispetto alla stessa settimana del 2019.

Secondo le ultime previsioni di Eurocontrol, nel febbraio 2021 il traffico aereo dovrebbe raggiungere solo la metà del livello di febbraio 2020. Che cosa accadrà in seguito è incerto, ma non vi sono indicazioni che nella stagione estiva 2021 la domanda tornerà a livelli anche solo prossimi a quelli degli ultimi anni.

---

<sup>1</sup> Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1).

Allo stesso tempo è opportuno ricordare che l'obiettivo del principio "*use it or lose it*" è garantire l'uso più efficiente possibile della capacità aeroportuale per massimizzare i benefici per il maggior numero di utenti, consentendo ai passeggeri di sfruttare i vantaggi derivanti dalla competitività del mercato dell'aviazione e della connettività aerea. La deroga al principio "*use it or lose it*" ha in effetti dato sollievo ai vettori aerei in questo periodo caratterizzato da una mancanza di domanda senza precedenti e da restrizioni agli spostamenti aerei, evitando nel contempo gli effetti negativi sull'ambiente dei voli vuoti o quasi vuoti operati al solo scopo di mantenere le bande orarie aeroportuali. È tuttavia opportuno tenere conto anche dell'impatto negativo di un'ulteriore proroga della deroga. L'attuale deroga ha l'effetto di congelare la concorrenza ai livelli del 2019 senza che vi sia alcun obbligo di utilizzare la capacità in modo efficiente, poiché le disposizioni di tale deroga si sono rivelate insufficienti a garantire che altri vettori aerei in grado di operare possano ottenere le bande orarie necessarie. Per il periodo che inizia dopo più di un anno dall'introduzione della deroga al principio "*use it or lose it*" (dal 1° febbraio 2020 al 27 marzo 2021), che preserva le bande orarie acquisite dai vettori aerei nel 2019 fino alla fine della stagione di traffico invernale 2021/2022, è il momento di stabilire un percorso che consenta di tornare a una normale applicazione di detto principio. Il ritorno alla normalità non dovrebbe essere improvviso, per evitare di destabilizzare il mercato dell'aviazione a scapito dei vettori aerei, della connettività, dei consumatori dell'UE e dell'ambiente. Il ritorno alla normalità dovrebbe avvenire in linea con i futuri aumenti dei livelli di traffico nel quadro di un riavvicinamento ai livelli del 2019 o stabilizzando il traffico aereo in una nuova situazione di mercato.

Si propone pertanto che, a partire dall'inizio della stagione di traffico estiva 2021, siano nuovamente applicati i normali obblighi di utilizzo delle bande orarie a norma del regolamento sulle bande orarie, ma con un tasso fissato a 40/60 anziché a 80/20. Ciò significa che i vettori aerei sarebbero tenuti ad operare il 40 % di una determinata serie di bande orarie per poter mantenere la priorità per tale serie nella successiva corrispondente stagione di traffico. Tale adeguamento tutelerebbe proporzionalmente i diritti storici durante il brusco calo della domanda di trasporti aerei causato dalla pandemia di COVID-19, contribuendo nel contempo ad evitare l'impatto ambientale dei voli vuoti o quasi vuoti effettuati al solo scopo di mantenere le bande orarie aeroportuali. L'adeguamento contribuirebbe inoltre a un uso più efficiente della capacità aeroportuale a vantaggio dei passeggeri e della connettività.

Alla luce dell'esperienza acquisita, la presente proposta di alleggerimento degli obblighi relativi alle bande orarie prevede condizioni atte a garantire che il periodo di alleggerimento rimanga compatibile con l'uso ottimale della limitata capacità aeroportuale e contribuisce inoltre al mantenimento della concorrenza, nell'interesse dei passeggeri. L'alleggerimento degli obblighi dovrebbe riguardare i vettori aerei che intendono operare le bande orarie acquisite non appena la domanda tornerà a livelli sufficienti e i voli saranno di nuovo economicamente sostenibili. Pertanto le serie di bande orarie assegnate a un vettore aereo per la prima volta, vale a dire le serie di bande orarie per le quali il vettore aereo non gode di diritti acquisiti, non dovrebbero essere interessate dall'alleggerimento degli obblighi ad esse relativi, in quanto i vettori aerei avranno richiesto tali bande orarie aggiuntive sapendo che la domanda di trasporti aerei era bassa a causa della pandemia di COVID-19 e che quindi le relative serie di bande orarie sono esentate dalla normale applicazione del principio "*use it or lose it*". I vettori aerei che ottengono tali serie di bande orarie per la prima volta ne dovranno quindi utilizzare almeno l'80 % per ottenere la priorità nella successiva corrispondente stagione di traffico. Questo approccio corrisponde all'accordo volontario tra aeroporti, vettori

aerei e coordinatori delle bande orarie sull'applicazione dell'attuale deroga relativa alle bande orarie per la stagione di traffico invernale 2020/2021 e oltre<sup>2</sup>.

Il principio "*use it or lose it*" (ossia l'obbligo di utilizzare almeno l'80 % della serie di bande orarie) dovrebbe continuare ad applicarsi anche in caso di scambi di bande orarie di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 1, lettera c), qualora lo scambio sia accompagnato da una compensazione finanziaria o di altro tipo. L'obiettivo è impedire il pagamento di un corrispettivo per il valore inerente all'alleggerimento degli obblighi relativi alle bande orarie. Per contro, gli scambi senza compensazione finanziaria o di altro tipo, effettuati ad esempio per migliorare la collocazione oraria, non ostacolerebbero l'applicazione dell'alleggerimento alle bande orarie interessate. Lo stesso varrebbe, ad esempio, per le bande orarie trasferite a seguito di decisioni adottate da autorità pubbliche a norma del diritto nazionale o dell'UE in materia di concorrenza (cfr. l'articolo 8 ter del regolamento sulle bande orarie).

La proposta prevede un termine entro il quale i vettori aerei devono restituire al coordinatore le bande orarie indesiderate per poter beneficiare dell'alleggerimento degli obblighi. Un termine di tre settimane prima della data prevista per le operazioni in tale banda oraria consentirà agli aeroporti e agli altri fornitori di servizi aeroportuali di avere una panoramica della capacità richiesta e del volume di operazioni previste e permetterà loro di mettere a disposizione infrastrutture, strutture e personale adeguati. Consentirà inoltre ad altri vettori aerei di stimare la capacità aeroportuale disponibile, qualora intendano utilizzarla per effettuare voli. Quanto prima le bande orarie sono messe a disposizione per la riassegnazione, tanto più è probabile che altri vettori aerei siano in grado di utilizzarle. Le norme qui proposte riguardano sia la riassegnazione temporanea per la stagione in questione (senza che il vettore al quale tali bande orarie sono state riassegnate ottenga diritti acquisiti) sia la riassegnazione permanente, ossia il caso in cui il vettore aereo che ha restituito le bande orarie al pool non prevede di utilizzarle nella successiva corrispondente stagione di traffico. In tal caso si dovrebbe dare priorità ai vettori aerei che hanno utilizzato almeno cinque di tali bande orarie, rispetto agli altri vettori richiedenti e ai nuovi concorrenti, per l'intera serie iniziale di bande orarie dei vettori che le hanno restituite al pool.

È inoltre necessario chiarire in quali circostanze i coordinatori potrebbero revocare bande orarie ai vettori aerei. Quando un coordinatore, sulla base delle informazioni a sua disposizione, stabilisce che un vettore aereo ha cessato le sue operazioni in un aeroporto e non è più in grado di operare le bande orarie assegnategli, le bande orarie in questione dovrebbero essere immediatamente restituite al pool e messe a disposizione per la riassegnazione ad altri vettori aerei, il che comporta la perdita di diritti storici su tali bande orarie per la compagnia aerea che lascia l'aeroporto.

Sulla base delle informazioni attualmente messe a disposizione da Eurocontrol, è ragionevole supporre che la situazione attuale, caratterizzata da un calo eccezionale della domanda, si protrarrà almeno fino all'inizio della stagione di traffico estiva 2021. Data l'incertezza è anche possibile che il periodo di domanda eccezionalmente bassa duri almeno fino alla stagione di traffico invernale 2024/2025 compresa, secondo le previsioni dei vettori aerei e delle associazioni aeroportuali, quali ACI-Europe e IATA.

---

<sup>2</sup> "Joint agreement of airlines, airports and slot coordinators on conditions that should be applied to an extension of a slot waiver to the full NW2020 season"  
<https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>.

Pertanto, in tali circostanze, il regolamento sulle bande orarie dovrebbe essere modificato al fine di tutelare ulteriormente i diritti acquisiti dei vettori aerei per le serie di bande orarie che non sono state utilizzate al tasso normale dell'80 % nel periodo in cui il mercato dell'aviazione è stato colpito negativamente dalla pandemia di COVID-19. L'alleggerimento degli obblighi relativi alle bande orarie sarebbe prorogato per un'ulteriore stagione, al di là della proroga prevista dal regolamento delegato (UE) 2020/1477 della Commissione, e riguarderebbe quindi il periodo compreso tra il 28 marzo 2021 e il 30 ottobre 2021. Tale alleggerimento ridurrebbe il tasso di utilizzo delle bande orarie dall'80 % al 40 %. Inoltre la modifica conferirebbe alla Commissione poteri delegati per prorogare ulteriormente l'alleggerimento degli obblighi relativi alle bande orarie oltre la stagione di traffico estiva 2021 e per adeguare ulteriormente il tasso di utilizzo delle bande orarie sulla base di una serie di indicatori quali i dati effettivi e previsti sul traffico aereo, i coefficienti di riempimento e l'utilizzo della flotta. Ove necessario la Commissione adotterebbe atti delegati per adeguare il tasso di utilizzo delle bande orarie per qualsiasi stagione di traffico compresa tra l'inverno 2021/2022 e l'inverno 2024/2025 incluso.

La procedura di assegnazione delle bande orarie ha luogo con largo anticipo rispetto alla stagione di traffico corrispondente. I vettori aerei, gli aeroporti e gli altri fornitori di servizi dovrebbero quindi conoscere con sufficiente anticipo le norme applicabili a una determinata stagione di traffico. Analogamente, conoscere in anticipo tali norme li incoraggia anche a restituire tempestivamente al coordinatore le bande orarie che non intendono utilizzare. La Commissione dovrebbe pertanto adottare i pertinenti atti delegati prima della conclusione del processo di assegnazione delle bande orarie.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Il regolamento sulle bande orarie offre ai vettori aerei una deroga alle norme in materia di utilizzo delle bande orarie che attualmente causano problemi ai vettori aerei a seguito della pandemia di COVID-19. Il regolamento sulle bande orarie conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati che possono solo modificare il periodo durante il quale si applica l'attuale deroga. Lunghi periodi di deroga alle norme sull'utilizzo delle bande orarie causano distorsioni della concorrenza che incidono sulla connettività nel trasporto di passeggeri, sull'occupazione e sulla qualità dei posti di lavoro nel settore dell'aviazione, causando problemi specifici agli aeroporti e ai fornitori di servizi. Al tempo stesso un improvviso ritorno al principio "*use it or lose it*" normalmente applicato rischierebbe di comportare un onere finanziario supplementare per i vettori aerei e potrebbe avere ripercussioni negative non intenzionali sull'ambiente a causa di vettori aerei che effettuano voli vuoti o quasi vuoti al solo scopo di mantenere le bande orarie aeroportuali. È pertanto opportuno modificare il regolamento sulle bande orarie per attenuare gli effetti della pandemia di COVID-19, garantire la certezza del diritto per i vettori aerei e mantenere l'unità del sistema europeo di assegnazione delle bande orarie.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Il funzionamento efficace del mercato interno dell'aviazione e dei servizi connessi dipende dai risultati economici dei vettori aerei e di altre parti del settore dell'aviazione, compresi gli aeroporti e altri fornitori di servizi. Le conseguenze economiche negative della pandemia di COVID-19 stanno mettendo a repentaglio la loro solidità finanziaria e stanno causando gravi effetti negativi sul sistema del trasporto aereo e sull'economia nel suo complesso. La modifica del regolamento sulle bande orarie è pertanto della massima importanza. È inoltre coerente con la politica dell'UE in materia di clima, in quanto impedisce che i vettori aerei siano

incentivati a effettuare voli vuoti o quasi vuoti al solo scopo di mantenere le bande orarie aeroportuali.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **• Base giuridica**

La base giuridica della proposta è l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tale articolo fornisce la base giuridica per l'adozione di tutta la normativa pertinente in materia di trasporto aereo e funge da base giuridica per il regolamento sulle bande orarie e le sue modifiche.

### **• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, in quanto il regolamento sulle bande orarie non consente agli Stati membri di obbligare i coordinatori a imporre condizioni per l'alleggerimento degli obblighi relativi alle bande orarie né di modificare il tasso di utilizzo delle bande orarie in funzione dell'evoluzione dei livelli di traffico. Tale obiettivo può essere conseguito unicamente mediante una modifica del regolamento sulle bande orarie da parte dell'Unione.

### **• Proporzionalità**

La proposta si limita a quanto è necessario per conseguire l'obiettivo di attenuare l'impatto economico della pandemia di COVID-19 sul funzionamento del regolamento sulle bande orarie. La proposta garantisce un equilibrio tra la necessità di concedere alle compagnie aeree un alleggerimento della norma ispirata al principio "*use it or lose it*", in risposta alla scarsa domanda di trasporti aerei dovuta alla pandemia di COVID-19, e la necessità di ritornare a una normale applicazione delle norme in materia di assegnazione delle bande orarie in proporzione al recupero dei livelli di traffico aereo. La proposta comprende inoltre una serie di misure favorevoli alla concorrenza volte a contrastare alcune ripercussioni negative non intenzionali derivanti dall'attuale deroga relativa alle bande orarie.

### **• Scelta dell'atto giuridico**

Per conseguire il suo obiettivo, lo strumento giuridico deve essere di applicazione generale e diretta, come il regolamento sulle bande orarie. Per tale motivo lo strumento giuridico adeguato è un regolamento.

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

### **• Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

L'articolo 10 bis, paragrafo 4, del regolamento sulle bande orarie, modificato dal regolamento (UE) 2020/459, imponeva alla Commissione di presentare al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 15 settembre 2020, una relazione sintetica sulla situazione del traffico aereo. Al fine di raccogliere dati e altre informazioni, i servizi della Commissione hanno mantenuto contatti regolari con i vettori aerei, gli aeroporti, i coordinatori delle bande orarie aeroportuali e le loro associazioni per monitorare l'evoluzione della situazione del traffico aereo, valutare l'impatto della pandemia di COVID-19 sulla domanda di trasporto aereo e sul livello del traffico aereo e determinare l'efficacia della deroga relativa alle bande orarie. La relazione pubblicata il 14 settembre 2020 valuta l'attuazione della deroga relativa alle bande orarie e individua alcune carenze. Data l'urgenza di adottare norme che offrano ai vettori un

adeguato alleggerimento del principio "*use it or lose*" in tempo utile tenuto conto delle persistenti conseguenze della pandemia di COVID-19 sul traffico aereo, non è stata effettuata alcuna valutazione nel quadro delle norme per legiferare meglio.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Data l'urgenza della questione, non hanno avuto luogo consultazioni ufficiali dei portatori di interessi. La Commissione ha pubblicato una tabella di marcia per l'invio di commenti e una consultazione pubblica sul portale "Legiferare meglio", cui i portatori di interessi hanno potuto rispondere dal 1° al 28 settembre 2020. Data l'urgenza della questione, i tempi della consultazione sono stati ridotti dalle consuete 12 settimane a 4 settimane. Nello stesso arco di tempo sono state inoltre avviate richieste di dati e una consultazione mirata.

- **Assunzione e uso di perizie**

Come illustrato, l'urgenza della situazione non ha permesso di assumere ampie perizie. La Commissione si è tuttavia basata sull'esperienza acquisita con l'applicazione del regolamento sulle bande orarie e delle relative modifiche, per cui sono stati consultati esperti.

- **Valutazione d'impatto**

Vista l'urgenza della situazione, non sono state effettuate valutazioni d'impatto nel quadro delle norme per legiferare meglio. La proposta è accompagnata da un documento di lavoro dei servizi della Commissione, che presenta le conseguenze dell'applicazione del principio "*use it or lose it*" durante la pandemia di COVID-19, informazioni sul funzionamento della deroga relativa alle bande orarie dalla sua entrata in vigore e una descrizione delle carenze emerse nel mercato dell'aviazione. Esamina inoltre la soppressione graduale dell'alleggerimento degli obblighi relativi alle bande orarie, che sarebbe legata alla progressiva ripresa del traffico aereo, e presenta la soluzione preferita per far fronte alle carenze, valutandone le possibili conseguenze.

- **Diritti fondamentali**

Non pertinente.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna.

#### **5. ALTRI ELEMENTI**

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

È opportuno che la Commissione continui a seguire l'evoluzione della pandemia di COVID-19 e il suo impatto sul trasporto aereo. Come previsto dal regolamento (UE) 2020/459, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare un atto delegato per prorogare i termini interessati dalla misura e di adeguare, se necessario, l'obbligo relativo al tasso minimo di utilizzo.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

All'articolo 2 del regolamento sulle bande orarie è aggiunta una nuova definizione temporanea di "nuovi concorrenti" per consentire a un maggior numero di vettori aerei di qualificarsi come nuovi concorrenti e di ottenere bande orarie dal pool, agevolando così una maggiore concorrenza negli aeroporti alla luce del ridotto tasso di utilizzo, che rende più facile ai vettori già insediati nell'aeroporto mantenere le loro bande orarie.

Inoltre è aggiunta una nuova definizione di "parametri di coordinamento relativi alla COVID-19", mentre all'articolo 8 è inserito il paragrafo 6 bis allo scopo di prevedere che la capacità disponibile in un aeroporto possa essere ridotta da misure sanitarie specifiche introdotte in tale aeroporto a causa della pandemia di COVID-19, ossia che non tutte le bande orarie possano essere operate nei periodi per i quali sono state assegnate. I coordinatori dovrebbero poter riprogrammare o annullare le bande orarie assegnate o richieste, qualora l'assegnazione o la domanda non possano essere rispettate, dopo averne discusso con i vettori aerei interessati. Le associazioni dei vettori aerei, degli aeroporti e dei coordinatori delle bande orarie hanno discusso il modo migliore per rispondere a tali situazioni tenendo conto dei diversi interessi commerciali. I coordinatori dovrebbero tenere conto di queste migliori pratiche sotto forma di linee direttrici settoriali o norme locali se sono in linea con i principi di trasparenza e non discriminazione e se non mettono in discussione l'indipendenza dei coordinatori.

Se le bande orarie sono state messe a disposizione, durante una determinata stagione di traffico, da vettori titolari di diritti storici sulle serie di bande orarie in questione, è probabile che i vettori che hanno utilizzato tali bande orarie contribuiscano ad utilizzarle in modo efficiente nelle successive stagioni di traffico. Per tale motivo viene aggiunto un nuovo paragrafo 2 bis all'articolo 8, che conferisce a tali vettori aerei la priorità nell'assegnazione delle serie in questione nella successiva corrispondente stagione di traffico, a condizione che il vettore aereo inizialmente titolare di diritti storici sulle serie in questione non ne faccia richiesta e che il vettore richiedente abbia operato cinque delle bande orarie che compongono le serie. Al fine di evitare la frammentazione della capacità e della programmazione degli orari aeroportuali, al vettore aereo che riceve la priorità dovrebbe essere assegnata l'intera serie cui appartengono le bande orarie operate. Nel caso in cui più vettori aerei abbiano utilizzato bande orarie della stessa serie, la priorità è data al vettore che ha utilizzato il maggior numero di bande orarie.

All'articolo 10, paragrafo 4, è aggiunta una nuova lettera e) per disciplinare la fattispecie in cui la capacità dei passeggeri di volare su determinate rotte sia influenzata in modo significativo dalle misure adottate dalle autorità pubbliche per contenere la diffusione della pandemia di COVID-19 (ad esempio restrizioni sui diritti di traffico, sui passeggeri e/o sull'equipaggio, chiusura delle frontiere), dopo il completamento della procedura di assegnazione delle bande orarie per una stagione successiva. In questi casi i vettori aerei possono essere esentati dall'applicazione del principio "*use it or lose it*" (come modificato). Tale vantaggio è tuttavia limitato in modo da evitare effetti indesiderati (per maggiori dettagli si vedano i quattro nuovi commi aggiunti all'articolo 10, paragrafo 4).

L'articolo 10 bis è modificato in vari modi. Il periodo dell'attuale deroga di cui all'articolo 10 bis (stabilito nel regolamento (UE) 2020/459 nel marzo 2020) è stato prorogato fino al 27 marzo 2021 dal regolamento delegato (UE) 2020/1477, adottato il 14 ottobre 2020. Durante tale periodo i coordinatori, per valutare i diritti di priorità, considerano operate dal vettore aereo al quale erano state inizialmente assegnate le bande orarie assegnate per il periodo compreso fra il 1° marzo 2020 e il 27 marzo 2021. È mantenuto un periodo di deroga aggiuntiva per le bande orarie utilizzate tra l'UE e la Cina o tra l'UE e Hong Kong (dal 23 gennaio 2020).

Si propone un nuovo paragrafo 2 bis per l'articolo 10 bis, a norma del quale, per una serie di bande orarie assegnate per il periodo compreso tra il 28 marzo 2021 e il 30 ottobre 2021, i vettori aerei avranno diritto alla stessa serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico qualora abbiano utilizzato il 40 % delle bande orarie di tale serie.



La lettera a) del nuovo paragrafo 3 bis dell'articolo 10 bis limita l'ambito di applicazione dell'alleggerimento degli obblighi relativi alle bande orarie assegnate a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento sulle bande orarie. Si propone che le bande orarie che costituiscono una serie e che sono state assegnate per la prima volta per la rispettiva stagione di traffico non possano beneficiare dell'alleggerimento degli obblighi e debbano essere operate in base al tasso di utilizzo delle bande orarie dell'80 % affinché il vettore che le utilizza possa avere diritto alla stessa serie nella successiva corrispondente stagione di traffico.

L'articolo 10 bis, paragrafo 3 bis, lettera b), esclude dall'alleggerimento degli obblighi le bande orarie che sono state oggetto di scambio a fronte di una compensazione finanziaria o di altro tipo. Ciò è importante per garantire che il valore dell'alleggerimento degli obblighi non sia incluso in uno scambio secondario o nella locazione di una banda oraria ad un altro vettore aereo. Tale disposizione non ha effetto retroattivo, per cui le bande orarie che sono state scambiate e che sono state operate dal vettore aereo "acquirente" con effetto a decorrere dalla precedente stagione di traffico corrispondente (o in data anteriore) possono beneficiare dell'alleggerimento degli obblighi.

All'articolo 10 bis è inserito un nuovo paragrafo 7 a norma del quale, durante il periodo di alleggerimento degli obblighi relativi alle bande orarie, un vettore aereo che non intenda utilizzare una banda oraria deve metterla a disposizione per una riassegnazione temporanea ad altri vettori aerei al più tardi tre settimane prima della data prevista per l'utilizzo della banda oraria. Tale disposizione intende aiutare altri vettori che desiderino operare tali bande orarie su base ad hoc. Tali altri vettori aerei dovrebbero disporre di tempo sufficiente per pianificare le loro operazioni e per garantire che i passeggeri, gli aeroporti e i fornitori di servizi aeroportuali siano informati in anticipo delle operazioni previste dai vettori aerei.

L'articolo 10 bis, paragrafo 4, conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati per prorogare ulteriormente il periodo di applicazione dell'alleggerimento degli obblighi qualora la pandemia di COVID-19 non sia stata risolta e continui ad avere un impatto negativo sul settore del trasporto aereo, compresi i diritti storici acquisiti. Alla Commissione viene inoltre conferito il potere di modificare il tasso di utilizzo in funzione dell'evoluzione dei livelli di traffico. Vista la rapida diffusione della pandemia, gli atti delegati dovrebbero essere adottati mediante procedura d'urgenza.

All'articolo 14, paragrafo 5, è aggiunto un nuovo comma che prevede un sistema di sanzioni e misure in caso di mancato rispetto del nuovo paragrafo 7 dell'articolo 10 bis.

La nuova lettera c) dell'articolo 14, paragrafo 6, consente al coordinatore di intervenire e revocare bande orarie qualora un vettore aereo cessi le operazioni nell'aeroporto in questione. In tali casi il coordinatore può revocare le bande orarie immediatamente per il resto della stagione di traffico, senza dover attendere la fine di tale periodo, e può mettere le bande orarie a disposizione affinché siano riassegnate il più presto possibile.

Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio per quanto riguarda l'alleggerimento temporaneo delle norme sull'utilizzo delle bande orarie negli aeroporti della Comunità a causa della pandemia di COVID-19**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>3</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>4</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La pandemia di COVID-19 ha determinato una notevole diminuzione del traffico aereo per effetto del forte calo della domanda e delle misure dirette adottate dagli Stati membri e da paesi terzi per contenere la pandemia. I vettori aerei risentono delle conseguenze dannose di tale situazione dal 1° marzo 2020 e, secondo le previsioni, con ogni probabilità continueranno a subirne le ripercussioni fino all'inverno 2024/2025 compreso.
- (2) Tali circostanze sfuggono al controllo dei vettori aerei e li hanno portati alla cancellazione, volontaria o obbligata, di servizi aerei per far fronte alla situazione. In particolare le cancellazioni volontarie salvaguardano la solidità finanziaria dei vettori aerei evitando, allo stesso tempo, le ripercussioni negative sull'ambiente dei voli vuoti o quasi vuoti effettuati al solo scopo di mantenere le loro bande orarie.
- (3) I dati pubblicati da Eurocontrol, il gestore di rete per le funzioni della rete del traffico aereo del cielo unico europeo, indicano una continua diminuzione su base annua del traffico aereo di circa il 74 % a metà giugno 2020.
- (4) Alla luce delle prenotazioni anticipate note, delle previsioni di Eurocontrol e delle previsioni epidemiologiche, non è possibile prevedere il momento in cui è probabile che si concluda il periodo di forte calo della domanda causato dalla pandemia di COVID-19. Secondo le ultime previsioni di Eurocontrol, nel febbraio 2021 il traffico aereo sarà circa dimezzato rispetto al livello di febbraio 2020. Le previsioni che si

---

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

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

estendono oltre tale data si basano su una serie di fattori ignoti, come la disponibilità di un vaccino contro la COVID-19. In tali circostanze i vettori aerei che non utilizzano le loro bande orarie conformemente al tasso di utilizzo delle bande orarie di cui al regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio<sup>5</sup> non dovrebbero perdere automaticamente la priorità per le serie di bande orarie di cui all'articolo 8, paragrafo 2, e all'articolo 10, paragrafo 2, di cui avrebbero altrimenti beneficiato. A tal fine è opportuno stabilire norme specifiche.

- (5) Tali norme dovrebbero nel contempo affrontare gli effetti potenzialmente negativi sulla concorrenza tra i vettori aerei. È opportuno in particolare garantire che i vettori aerei disposti a fornire servizi siano in grado di assorbire la capacità inutilizzata con la prospettiva di mantenere tali bande orarie a lungo termine. Ciò dovrebbe mantenere gli incentivi dei vettori aerei ad avvalersi della capacità dell'aeroporto, il che a sua volta andrebbe a vantaggio dei consumatori.
- (6) È pertanto necessario definire, conformemente a tali principi e per un periodo di tempo limitato, le condizioni alle quali i vettori aerei continuano ad avere diritto alle serie di bande orarie ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, e stabilire gli obblighi dei vettori aerei interessati per quanto concerne il rilascio della capacità inutilizzata.
- (7) La definizione del termine "nuovo concorrente" dovrebbe essere adattata ai fini del periodo in questione, per aumentare il numero di vettori aerei che possono qualificarsi come nuovi concorrenti, dando così a un maggior numero di vettori aerei che lo desiderano l'opportunità di avviare e ampliare le proprie operazioni. Allo stesso tempo è necessario far sì che i privilegi corrispondenti siano riconosciuti soltanto ai concorrenti realmente nuovi, escludendo i vettori che, insieme a qualsiasi società madre o alle proprie controllate o alle controllate di una società madre, detengono più del 10 % del numero totale di bande orarie assegnate nel giorno in questione in un determinato aeroporto.
- (8) Durante il periodo di applicazione dell'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie, il sistema di assegnazione di tali bande dovrebbe riconoscere lo sforzo dei vettori aerei che hanno effettuato voli utilizzando bande orarie che fanno parte di una serie cui un altro vettore aereo ha diritto a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, ma che sono state messe a disposizione del coordinatore delle bande orarie per una riassegnazione temporanea. Pertanto i vettori aerei che hanno utilizzato almeno cinque bande orarie di una serie dovrebbero avere la priorità nell'assegnazione di tali serie nella successiva corrispondente stagione di traffico, a condizione che il vettore aereo che vi ha diritto ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, non ne faccia richiesta.
- (9) L'imposizione di misure sanitarie specifiche legate alla COVID-19 negli aeroporti può ridurre la capacità disponibile e rendere necessario prevedere parametri di coordinamento specifici relativi alla COVID-19. In tali situazioni, e al fine di consentire la corretta applicazione di tali parametri, i coordinatori dovrebbero avere il potere di adeguare la collocazione oraria delle bande orarie assegnate ai vettori aerei a norma dell'articolo 8 o di cancellare tali bande per la stagione di traffico durante la quale si applicano le misure sanitarie specifiche legate alla COVID-19.

---

<sup>5</sup> Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1).

- (10) Le conseguenze negative di eventuali misure adottate dalle autorità pubbliche che limitano la possibilità di viaggiare con un preavviso molto breve non possono essere imputate ai vettori aerei e dovrebbero pertanto essere attenuate. I vettori aerei non dovrebbero quindi essere penalizzati per il mancato utilizzo delle bande orarie qualora tale omissione derivi da misure restrittive simili che non erano ancora state pubblicate al momento dell'assegnazione delle bande orarie. In tali circostanze i vettori aerei dovrebbero continuare ad avere diritto a tali serie nella successiva corrispondente stagione di traffico. Tali misure potrebbero includere, a titolo di esempio, rigorose restrizioni governative connesse alla COVID-19 e riguardanti il numero massimo di passeggeri in arrivo o in partenza su un determinato volo o in un determinato aeroporto, o misure che rendano praticamente o tecnicamente impossibile operare un servizio aereo a causa dell'imposizione di restrizioni alla circolazione degli equipaggi di compagnie aeree o di limitazioni alla disponibilità di servizi essenziali per sostenere direttamente la prestazione di un servizio aereo. L'alleggerimento degli effetti dell'imposizione di tali misure dovrebbe essere specificamente limitato a un massimo di due stagioni di traffico consecutive.
- (11) I vettori aerei dovrebbero essere esentati, nella misura necessaria, dagli obblighi relativi all'utilizzo delle bande orarie e pertinenti per ottenere il diritto alle bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico, nei periodi in cui la domanda è colpita in modo significativo dagli effetti della pandemia di COVID-19. Ciò dovrebbe consentire loro di aumentare i servizi quando le circostanze lo permettono. Il tasso minimo di utilizzo più basso fissato a tal fine dovrebbe tenere conto delle attuali prospettive del traffico aereo, il cui livello si attesta al 50 % dei livelli di traffico del 2019, nonché dell'incertezza che circonda la pandemia di COVID-19 e la ripresa della fiducia dei consumatori e dei livelli di traffico. Tuttavia, data la prospettiva che a un certo punto i livelli di traffico aumentino nuovamente, dovrebbe essere possibile modificare il tasso minimo di utilizzo mediante atti delegati. I vettori aerei e i coordinatori dovrebbero poter avviare in tempo i preparativi necessari, in considerazione delle condizioni da applicare all'utilizzo delle bande orarie in una determinata stagione di traffico. La Commissione dovrebbe pertanto adoperarsi per adottare quanto prima l'atto delegato, la cui adozione dovrebbe avvenire in ogni caso prima del termine previsto per la restituzione delle bande orarie di cui all'articolo 10, paragrafo 3.
- (12) Per ridurre al minimo le barriere all'ingresso e impedire che l'alleggerimento degli obblighi generali di utilizzo delle bande orarie incida negativamente sulla posizione concorrenziale dei vettori aerei al di là di quanto possa essere giustificato, l'applicazione dell'alleggerimento degli obblighi dovrebbe essere limitata alle bande orarie che il vettore aereo aveva precedentemente utilizzato negli aeroporti interessati. Analogamente l'alleggerimento degli obblighi non dovrebbe applicarsi alle bande orarie che sono state oggetto di scambi nell'ambito di un accordo commerciale che dà luogo a una compensazione pecuniaria o di altro tipo tra vettori che non fanno parte dello stesso gruppo.
- (13) Al fine di rispondere in modo flessibile, ove necessario e giustificato, alle sfide che il settore del trasporto aereo si trova ad affrontare a causa della pandemia di COVID-19, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare il regolamento (CEE) n. 95/93 per quanto riguarda la proroga del periodo di applicazione dell'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie di cui al presente regolamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la

Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>6</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

- (14) Gli aeroporti, i fornitori di servizi aeroportuali e i vettori aerei devono avere una panoramica della capacità disponibile ai fini di un'adeguata pianificazione. I vettori aerei dovrebbero mettere a disposizione del coordinatore le bande orarie che non intendono utilizzare, ai fini di un'eventuale riassegnazione, appena possibile e comunque non oltre tre settimane prima della data prevista per il loro utilizzo. Essi dovrebbero essere soggetti a sanzioni adeguate o a misure equivalenti in caso di inadempienza.
- (15) Se accerta che un vettore aereo ha cessato le proprie operazioni in un aeroporto, il coordinatore dovrebbe revocare immediatamente le bande orarie del vettore aereo in questione e conferirle al pool per la riassegnazione ad altri vettori.
- (16) Considerata l'urgenza dettata dalle circostanze eccezionali connesse alla pandemia di COVID-19, che giustifica le misure stabilite nel presente regolamento, si ritiene opportuno ammettere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (17) Considerata l'urgenza dettata dalle circostanze eccezionali connesse alla pandemia di COVID-19, che giustifica le misure proposte, si ritiene opportuno prevedere l'entrata in vigore immediata del presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

### *Articolo 1*

Il regolamento (CEE) n. 95/93 è così modificato:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) è inserita la seguente lettera b bis):

"b bis) durante il periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2 bis, per "nuovo concorrente" si intende:

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

ii) un vettore aereo che chieda una serie di bande orarie per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra due aeroporti dell'Unione europea, ove al massimo altri due vettori aerei effettuino il medesimo servizio di linea senza scalo tra detti aeroporti nel giorno in questione, e laddove il vettore aereo, nel caso che la sua domanda sia accolta, venga

---

<sup>6</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

comunque a detenere meno di nove bande orarie in detto aeroporto in quel giorno per il servizio senza scalo in questione.

Un vettore aereo che, insieme alla società madre, alle proprie controllate o alle controllate della società madre, detenga più del 10 % delle bande orarie totali assegnate nel giorno in questione in un determinato aeroporto non è considerato un nuovo concorrente in tale aeroporto;"

b) la lettera m) è sostituita dalla seguente:

"m) "parametri di coordinamento", l'espressione in termini operativi di tutta la capacità disponibile per l'assegnazione di bande orarie in un aeroporto in ciascun periodo di coordinamento, in corrispondenza di tutti i fattori tecnici, operativi e ambientali che incidono sulle prestazioni dell'infrastruttura aeroportuale e dei suoi vari sottosistemi;"

c) è aggiunta la seguente lettera n):

"n) "parametri di coordinamento relativi alla COVID-19", i parametri di coordinamento riveduti che comportano una riduzione della capacità aeroportuale disponibile in un aeroporto coordinato a causa delle misure sanitarie specifiche imposte dagli Stati membri in risposta alla pandemia di COVID-19.";

2) l'articolo 8 è così modificato:

a) è inserito il seguente paragrafo 2 bis:

"2 bis. Durante il periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2 bis, una serie di bande orarie che è restituita al pool delle bande orarie a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, alla fine della stagione di traffico ("stagione di traffico di riferimento") è assegnata, su richiesta, per la successiva corrispondente stagione di traffico a un vettore aereo che abbia operato almeno cinque bande orarie della serie in questione a seguito dell'applicazione dell'articolo 10 bis, paragrafo 7, durante la stagione di traffico di riferimento.

Nel caso in cui più di un richiedente soddisfi i requisiti di cui al primo comma, la priorità è data al vettore aereo che ha operato il maggior numero di bande orarie di tale serie.";

b) è inserito il seguente paragrafo 6 bis:

"6 bis. Nel periodo in cui si applicano i parametri di coordinamento relativi alla COVID-19 e al fine di consentire la corretta applicazione di tali parametri di coordinamento, il coordinatore può modificare la collocazione oraria delle bande orarie richieste o assegnate che rientrano nel periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2 bis, o annullarle dopo aver sentito il vettore aereo interessato. In tale contesto, il coordinatore tiene conto delle altre regole e linee direttrici di cui all'articolo 8, paragrafo 5, alle condizioni ivi stabilite.";

3) l'articolo 10, paragrafo 4, è così modificato:

a) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

"d) procedimenti giudiziari riguardanti l'applicazione dell'articolo 9 per rotte sulle quali sono stati imposti oneri di servizio pubblico a norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92, che comportano la sospensione temporanea delle attività su tali rotte;"

b) è aggiunta la seguente lettera e):

"e) durante il periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2 bis, l'introduzione da parte delle autorità pubbliche, dopo il 31 gennaio per la stagione estiva successiva o dopo il 31 agosto per la stagione invernale successiva, di misure volte a contrastare la diffusione della pandemia di COVID-19 a un estremo di una rotta per la quale sono state utilizzate le bande orarie in questione o ne è stato previsto l'utilizzo, a condizione che le misure non fossero state

pubblicate al momento dell'assegnazione della serie di bande orarie e che tali misure determinino una delle seguenti situazioni:

- la chiusura parziale o totale della frontiera, dell'aeroporto o dello spazio aereo durante una parte sostanziale della pertinente stagione di traffico,
- un grave ostacolo alla capacità dei passeggeri di viaggiare con qualsiasi vettore su quella rotta diretta durante una parte sostanziale della pertinente stagione di traffico.";

c) sono aggiunti i commi seguenti:

"Il primo comma, lettera e), si applica entro il periodo di applicazione delle misure ivi contemplate e per altre sei settimane, entro i limiti di cui al terzo, quarto e quinto comma. Tuttavia, se la misura di cui alla lettera e) cessa di applicarsi meno di sei settimane prima della fine di una stagione di traffico, la lettera e) si applica al resto del periodo di sei settimane solo se le bande orarie della stagione di traffico successiva sono utilizzate per la stessa rotta.

Il primo comma, lettera e), si applica solo alle bande orarie utilizzate per rotte per le quali tali bande erano già utilizzate prima della pubblicazione delle misure di cui alla lettera e).

Il primo comma, lettera e), cessa di applicarsi qualora il vettore aereo, utilizzando le bande orarie in questione, passi ad una rotta non interessata dalle misure adottate dalle autorità pubbliche.

Il primo comma, lettera e), si applica al massimo per due stagioni di traffico consecutive.";

4) l'articolo 10 bis è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Ai fini dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, i coordinatori considerano operate, dal vettore aereo al quale erano inizialmente assegnate, le bande orarie assegnate per il periodo compreso fra il 1° marzo 2020 e il 27 marzo 2021.";

b) è inserito il seguente paragrafo 2 bis:

"2 bis. Per il periodo compreso tra il 28 marzo 2021 e il 30 ottobre 2021 e ai fini dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, se un vettore aereo dimostra in modo soddisfacente al coordinatore di aver operato la serie di bande orarie in questione, con l'autorizzazione del coordinatore, per almeno il 40 % del tempo nel corso della stagione di traffico per cui tale serie è stata assegnata, il vettore aereo è legittimato ad ottenere la medesima serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico.

Per il periodo di cui al primo comma, i valori percentuali di cui all'articolo 10, paragrafo 4, e all'articolo 14, paragrafo 6, lettera a), sono pari al 40 %.";

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Per quanto riguarda le bande orarie con data compresa tra il 9 aprile 2020 e il 27 marzo 2021, il paragrafo 1 si applica solo se il vettore aereo ha restituito le bande orarie non utilizzate al coordinatore affinché siano riassegnate ad altri vettori aerei.";

d) è inserito il seguente paragrafo 3 bis:

"3 bis. Il paragrafo 2 bis non si applica:

a) in relazione a una serie di bande orarie assegnate a un vettore aereo per una determinata stagione di traffico, qualora a tale vettore non sia stata assegnata la stessa serie di bande orarie per la precedente stagione di traffico corrispondente;

b) in relazione a una serie di bande orarie che, a decorrere dalla stagione di traffico in questione, sono state oggetto di scambio tra vettori aerei a norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 1, lettera c), qualora tale scambio abbia comportato una compensazione pecuniaria o di altro tipo.";

e) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Qualora constati, sulla base dei dati pubblicati da Eurocontrol, che è il gestore di rete per le funzioni della rete del traffico aereo del cielo unico europeo, che la riduzione del livello del traffico aereo rispetto al livello del corrispondente periodo del 2019 persiste e, sulla base delle previsioni sul traffico di Eurocontrol, è probabile che persista, e constati altresì che tale situazione, secondo i migliori dati scientifici disponibili, è dovuta all'impatto della pandemia di COVID-19, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 12 bis al fine di modificare di conseguenza il periodo indicato al paragrafo 2 bis.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 bis al fine di modificare i valori percentuali di cui al paragrafo 2 bis del presente articolo entro un intervallo compreso tra 0 e 80 %. A tal fine la Commissione prende in considerazione le modifiche intervenute dopo l'entrata in vigore del regolamento (UE) [2021/XXX riferimento al presente regolamento], tenendo conto dei seguenti elementi:

a) i dati pubblicati da Eurocontrol sui livelli di traffico e sulle previsioni di traffico;

b) l'evoluzione dell'andamento del traffico aereo durante le stagioni di traffico, tenendo conto anche dell'evoluzione osservata dall'inizio della pandemia di COVID-19; e

c) gli indicatori relativi alla domanda di trasporto aereo di passeggeri e merci, comprese le tendenze relative alle dimensioni della flotta, all'utilizzo della flotta e ai coefficienti di riempimento.

Gli atti delegati ai sensi del presente paragrafo sono adottati entro il 24 gennaio per la stagione di traffico estiva successiva ed entro il 24 agosto per la stagione di traffico invernale successiva.";

f) il paragrafo 5 è soppresso;

g) è aggiunto il seguente paragrafo 7:

"7. Durante il periodo di cui al paragrafo 2 bis, i vettori aerei mettono a disposizione del coordinatore, per la riassegnazione ad altri vettori aerei, le bande orarie che non intendono utilizzare, almeno tre settimane prima della data delle operazioni.";

5) all'articolo 12 bis, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10 bis è conferito alla Commissione fino al 24 agosto 2024.";

6) l'articolo 14 è così modificato:

a) al paragrafo 5 è aggiunto il seguente comma:

"Gli Stati membri stabiliscono e applicano sanzioni effettive, dissuasive e proporzionate o misure equivalenti nel caso in cui un vettore aereo ometta sistematicamente e deliberatamente di conformarsi all'articolo 10 bis, paragrafo 7. Tali sanzioni e misure includono la possibilità di revocare il beneficio previsto dall'articolo 10 bis, paragrafo 2 bis, ove giustificato dal caso specifico.";



b) al paragrafo 6 è aggiunta la seguente lettera c): "c) Nel periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 2 bis, se un coordinatore stabilisce, sulla base delle informazioni a sua disposizione, che un vettore aereo ha cessato le sue attività in un aeroporto e non è più in grado di operare le bande orarie che gli sono state assegnate, il coordinatore revoca a tale vettore aereo la serie di bande orarie in questione per il resto della stagione di traffico e le conferisce al pool, dopo aver sentito il vettore aereo interessato."

#### *Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*