



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 18.7.2006  
COM(2006) 396 definitivo

2006/0130 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**recante norme comuni per la prestazione di servizi di trasporto aereo nella Comunità  
(rifusione)**

**(presentata dalla Commissione)**

{SEK(2006) 943}

{SEK(2006) 976}

## RELAZIONE

### 1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

La liberalizzazione del mercato interno dell'aviazione - istituita e disciplinata dai regolamenti (CEE) n. 2407/92, 2408/92 e 2409/92 (comunemente noti come "terzo pacchetto aereo") - ha favorito l'evoluzione del trasporto aereo in Europa che oggi è in grado di fornire servizi più efficienti a prezzi più accessibili. L'esperienza di quest'ultimo decennio ha però dimostrato che determinate misure del terzo pacchetto o sono mal applicate o necessitano di modifiche o chiarimenti. Viste le divergenti interpretazioni ed applicazioni dei tre regolamenti negli Stati membri e vista la necessità di precisare la portata di alcune disposizioni, si impone una revisione dei tre regolamenti sopra richiamati: in questo modo si creeranno condizioni di concorrenza omogenee per tutte le compagnie aeree dell'UE. Altri obiettivi di questa revisione sono l'aumento dell'efficienza del mercato, il miglioramento della sicurezza dei servizi aerei e una maggiore protezione dei passeggeri.

- **Contesto generale**

Il 23 luglio 1992, l'emanazione dei tre regolamenti del Consiglio prima citati (nn. 2407/92, 2408/92 e 2409/92) segnò il compimento dell'ultima tappa del processo di liberalizzazione dei trasporti aerei nella Comunità. I tre provvedimenti, comunemente noti come "terzo pacchetto aereo", facevano seguito al "primo pacchetto" adottato nel dicembre 1987 e al "secondo pacchetto" del giugno 1990.

A più di dieci anni dalla sua entrata in vigore, il terzo pacchetto ha largamente assolto alla sua funzione, consentendo al trasporto aereo in Europa di realizzare una espansione senza precedenti. I vecchi monopoli sono stati spazzati via, è nato il "cabotaggio" intracomunitario, e la concorrenza si è intensificata su tutti i segmenti di mercato a vantaggio dei consumatori.

Nonostante questo indubbio successo, la maggior parte delle compagnie aeree comunitarie risentono di fenomeni di sovraccapacità e dell'eccessiva frammentazione del mercato. L'applicazione non omogenea delle disposizioni del terzo pacchetto nei vari Stati membri e il perdurare di restrizioni sui servizi aerei intracomunitari producono gli effetti seguenti:

- o assenza di un terreno di gioco omogeneo, ossia di regole del gioco uguali per tutti: le distorsioni di concorrenza (p. es.: divergenze nell'applicazione dei requisiti per il rilascio delle licenze di esercizio; discriminazione tra vettori UE a seconda della loro nazionalità; trattamento discriminatorio sui collegamenti con i paesi terzi ed altre ancora) incidono negativamente sull'efficienza del mercato;

- o applicazione non omogenea delle norme disciplinanti la locazione di aeromobili di paesi terzi con equipaggio (*wet lease*), conseguenti distorsioni della concorrenza e ricadute sul piano sociale;

- o passeggeri che non beneficiano pienamente del mercato interno a causa della scarsa trasparenza dei prezzi o delle pratiche discriminatorie basate sul luogo di

residenza.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

La presente proposta è finalizzata alla revisione e all'unificazione dei tre regolamenti (CE) n. 2407/92, 2408/92 e 2409/92 in un unico testo.

- **Coerenza con gli altri obiettivi e le altre politiche dell'Unione**

La proposta rafforza il mercato interno favorendo l'armonizzazione del mercato e creando, conseguentemente, un contesto concorrenziale nel quale i vettori aerei europei saranno in grado di affrontare la concorrenza internazionale. Contribuisce alla realizzazione degli obiettivi della strategia di Lisbona poiché rafforza la competitività dell'Europa.

Particolare attenzione è stata dedicata alla semplificazione e al consolidamento del contenuto dei regolamenti (CEE) n. 2407/92, 2408/92 e 2409/92, in ottemperanza all'impegno, che la Commissione si è assunta, di semplificare, aggiornare e ridurre il volume della normativa comunitaria.

Alcune delle modifiche proposte possono avere incidenze sul piano ambientale. Giova ricordare che l'impatto ambientale è già oggetto di distinte iniziative dalla Commissione nell'ambito della Strategia per lo sviluppo sostenibile e del Programma europeo per il cambiamento climatico (si veda al riguardo anche la comunicazione della Commissione al Consiglio, al PE, al Comitato sociale e al Comitato delle regioni COM(2005) 459 del 27 settembre 2005).

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

- **Consultazione delle parti interessate**

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

La preparazione della presente proposta è stata preceduta da un'ampia consultazione pubblica allo scopo di raccogliere il maggior numero di commenti e suggerimenti di singole personalità ed enti interessati. Alla Commissione sono pervenuti 56 contributi da amministrazioni nazionali, organizzazioni internazionali, compagnie aeree e loro organi rappresentativi, da enti aeroportuali e da organizzazioni che rappresentano i lavoratori o gli utenti del trasporto aereo.

Il 26 febbraio 2004 si è tenuta a Bruxelles una riunione di consultazione con le parti interessate, cui hanno partecipato delegazioni provenienti da 11 Stati membri, nonché 11 organizzazioni in rappresentanza di compagnie aeree, aeroporti, industria turistica e dipendenti del settore aereo.

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

Dalla maggioranza delle risposte si desume che la parti interessate sono soddisfatte della normativa del terzo pacchetto, pur esprimendo l'esigenza di alcuni aggiustamenti e di uno sforzo di armonizzazione, cosa che può essere realizzata rendendo il testo

normativo più dettagliato o adottando linee direttrici per la sua applicazione. L'esigenza di ammodernare e semplificare i testi ha trovato vari sostenitori, come pure quella relativa alla soppressione di disposizioni - certamente necessarie del 1992 - ma che oggi non hanno più ragione d'essere.

Nel regolamento (CEE) n. 2407/92 sono necessarie precisazioni nel senso di rafforzare il controllo della solidità finanziaria dei vettori aerei e introdurre prescrizioni più severe in materia di locazione con equipaggio (*wet lease*) o escluso equipaggio (*dry lease*) di aeromobili.

Per quanto riguarda il regolamento (CEE) n. 2408/92, nella maggior parte delle risposte si sottolinea l'esigenza che i rapporti con i paesi terzi dovranno essere oggetto di accordi e regolamenti specifici. Vi è accordo generale sul fatto che è necessario semplificare le procedure applicabili agli oneri di servizio pubblico; peraltro, numerose compagnie sottolineano il rischio di distorsioni della concorrenza per effetto di un eccessivo ricorso agli oneri di servizio pubblico. La maggior parte delle risposte si dichiarano favorevoli a un'esplicitazione delle norme in tema di ripartizione del traffico fra gli aeroporti e alla fissazione di criteri obiettivi.

Per quanto attiene al regolamento (CEE) n. 2409/92, le compagnie aeree sono contrarie a tutto ciò che potrebbe compromettere la libertà di fissazione delle tariffe, attualmente disciplinata dalle regole di concorrenza e dalle disposizioni di salvaguardia del regolamento in parola. Emerge tuttavia dalle risposte di alcune autorità nazionali e regionali e di alcune organizzazioni dei consumatori che è necessario garantire a tutti gli europei una maggiore trasparenza ed un'autentica accessibilità alle tariffe aeree offerte nell'Unione.

Tutte le osservazioni espresse durante il processo di consultazione sono state attentamente vagliate durante la preparazione della proposta di revisione. I risultati della consultazione sono confluiti nell'analisi d'impatto, realizzata con l'ausilio di un consulente esterno sulla base di un contratto eseguito tra il dicembre 2004 e l'ottobre 2005.

Dal 17.3.2003 al 30.9.2003 si è svolta su Internet una consultazione pubblica. La Commissione ha ricevuto 56 risposte. I risultati si possono leggere al seguente indirizzo [http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/package\\_3\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/package_3_en.htm).

- **Ricorso al parere di esperti**

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

- **Valutazione dell'impatto**

La revisione del terzo pacchetto aereo non prevede modifiche radicali del quadro normativo ma piuttosto una serie di adattamenti tesi a risolvere vari problemi che sono emersi nel corso della sua applicazione. Durante la consultazione sono state escluse tutte le opzioni che si discostano eccessivamente dall'attuale quadro normativo (come l'istituzione di un'autorità comunitaria per il rilascio delle licenze). Pertanto, nel presente documento si procederà ad un confronto fra uno scenario "senza cambiamenti" ed uno scenario "con cambiamenti"; quest'ultimo comprende una serie di misure dirette a risolvere i singoli problemi individuati nell'esame del terzo pacchetto:

1. Lo scenario "senza cambiamenti" non ha alcuna ripercussione sui tre regolamenti che attualmente costituiscono il terzo pacchetto sul mercato interno dell'aviazione. In questa ipotesi è verosimile che i problemi precedentemente menzionati, scaturiti dall'applicazione disomogenea del pacchetto continuino ad operare e che, anzi, si aggravino se la legislazione restasse invariata.

2. L'opzione "con cambiamenti" prevede tutta una serie di modifiche al terzo pacchetto allo scopo di assicurare l'applicazione omogenea e effettiva delle sue disposizioni. La valutazione d'impatto ha dimostrato che queste misure soddisfano gli obiettivi ricercati, che il loro impatto economico e sociale è positivo e che il loro costo per l'ambiente è limitato.

La Commissione ha effettuato una valutazione d'impatto, riportata nel programma di lavoro, che accompagna la presente proposta.

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

- **Sintesi delle misure proposte**

Il progetto di regolamento garantirà un'applicazione efficace ed omogenea della normativa comunitaria sul mercato interno dell'aviazione imponendo il rispetto di criteri più severi e dettagliati (es. per le licenze di esercizio, la locazione/affitto degli aeromobili, gli oneri di servizio pubblico e la ripartizione del traffico). Rinforzerà inoltre il mercato interno sopprimendo le residue restrizioni sulla prestazione di servizi aerei contenute nei vecchi accordi bilaterali stipulati fra gli Stati membri, nonché autorizzando la Comunità a negoziare i diritti di traffico intracomunitario con i paesi terzi. Il progetto assicura parimenti una migliore tutela dei diritti dei consumatori favorendo la trasparenza dei prezzi e la non discriminazione.

La proposta semplifica e riunisce in un unico testo la vigente legislazione eliminando tutti gli elementi obsoleti del terzo pacchetto aereo e, là dove occorra, chiarendone il dettato testuale. I tre regolamenti costituenti il terzo pacchetto aereo saranno quindi rifusi in un testo unico.

- **Base giuridica**

Il progetto di regolamento che abroga i regolamenti (CEE) nn. 2407/92, 2408/92 e 2409/92 si fonda sull'articolo 80, paragrafo 2 del trattato che istituisce la Comunità europea.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non ricade nell'ambito di competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri per i seguenti motivi:

- L'esperienza acquisita nell'applicazione del terzo pacchetto sul mercato interno dell'aviazione ha dimostrato che la normativa attualmente vigente non è interpretata né applicata in modo uniforme in tutti gli Stati membri. Questa situazione ostacola

l'instaurarsi di un'autentica parità di condizioni per tutti i vettori aerei comunitari. Data la natura intrinsecamente internazionale dell'aviazione, questi problemi non possono essere risolti a livello di singoli Stati membri.

- L'applicazione disomogenea delle disposizioni del terzo pacchetto genera distorsioni di concorrenza sul mercato interno dell'aviazione, poiché vettori aerei di vari Stati membri non esercitano le loro attività alle stesse condizioni.

L'azione comunitaria realizzerà con maggiore efficacia gli obiettivi della proposta per i seguenti motivi:

- Per garantire un'applicazione più omogenea del terzo pacchetto aereo la migliore soluzione consiste nel precisarne e chiarirne le norme a livello comunitario.

- Occorre eliminare, nella normativa comunitaria, alcuni intralci alla libera prestazione dei servizi aerei.

- Dato il loro carattere transnazionale, i problemi individuati possono essere risolti soltanto al livello di Unione europea.

La proposta è quindi conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per i seguenti motivi:

- La proposta in revisione del terzo Pacchetto aereo lascia praticamente immutato il potere discrezionale delle autorità nazionali, ma contribuisce ad assicurare una interpretazione omogenea della normativa comunitaria. Le possibilità di intervento della Comunità sono state rafforzate solo in casi precisi in cui è più elevato il rischio di distorsioni del mercato dovute a decisioni nazionali.

- In alcuni Stati membri potrebbero aumentare gli adempimenti amministrativi a carico delle autorità nazionali, dato che la proposta impone una vigilanza più stretta sulle licenze di esercizio. Tuttavia, altri aspetti della proposta non dovrebbero accrescere – e in alcuni casi, anzi, diminuiranno – il lavoro amministrativo (ad es. per quanto attiene agli oneri di servizio pubblico).

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: regolamento.

Altri mezzi non sarebbero adeguati per le ragioni esposte di seguito.

Il regolamento è lo strumento più adeguato per questi motivi:

- la proposta riguarda la revisione di tre regolamenti vigenti;

- l'obiettivo consiste nel garantire un'applicazione più omogenea della normativa comunitaria sul mercato interno dell'aviazione.

#### 4) INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

#### 5) INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

- **Semplificazione**

La proposta prevede una semplificazione della legislazione.

Nella presente proposta le disposizioni obsolete sono state soppresse e, nella misura del possibile, il contenuto, la presentazione e la formulazione dei regolamenti sono stati rivisti per agevolarne la comprensione ed evitare ambiguità interpretative. Inoltre, dato che i regolamenti si trovano a possedere una struttura più semplificata, si è deciso di riunirli in un testo unico.

La proposta fa parte del corrente programma della Commissione per l'aggiornamento e la semplificazione dell'*acquis* comunitario nonché del programma legislativo e di lavoro con il riferimento 2002/TREN/28.

- **Abrogazione di disposizioni vigenti**

L'adozione della proposta porterà all'abrogazione di disposizioni vigenti.

- **Spazio economico europeo**

Il testo proposto presenta un interesse per l'SEE ed è quindi opportuno che lo comprenda nel suo ambito di applicazione.

- **Esposizione dettagliata della proposta**

1. Rafforzamento dei requisiti per il rilascio e la revoca delle licenze di esercizio.

La solidità finanziaria delle compagnie aeree viene controllata con maggiore o minore severità a seconda dello Stato membro che ha rilasciato la relativa licenza. Ne consegue che alle linee aeree di Stati membri diversi non è sempre garantita la parità di trattamento, il che rallenta l'unificazione del mercato. Va inoltre considerato che il proseguimento dell'attività del trasporto da parte di vettori finanziariamente poco solidi implica rischi per la sicurezza, che vanno ad aggravare i rischi finanziari cui sono esposti i clienti in caso di fallimento di una compagnia aerea.

La proposta impone agli Stati membri di intensificare il controllo sulle licenze di esercizio fino al punto di ordinarne la sospensione o la revoca quando le prescrizioni del regolamento non risultino più soddisfatte (articoli da 5 a 10). Per scongiurare il rischio di inazione di uno Stato membro, la proposta dà alla Commissione il potere di procedere essa stessa alla revoca della licenza di esercizio (articolo 14).

La proposta è stata redatta in modo da tener conto della possibilità di un futuro allargamento delle competenze dell'EASA, l'Agenzia europea per la sicurezza dell'aviazione alla quale potrebbe essere affidato il controllo della sicurezza e/o il rilascio delle licenze, al fine di garantire una vigilanza più efficace e coerente di tutti i

vettori aerei.

2. La proposta rende più stringenti i requisiti prescritti per l'utilizzazione degli aeromobili con e senza equipaggio (articolo 13).

L'utilizzazione di aeromobili di paesi terzi con equipaggio (*wet lease*) offre alle compagnie aeree dell'UE una grande flessibilità migliorando quindi l'efficienza economica del settore aereo europeo a vantaggio dei consumatori. Tuttavia, le modalità con cui vengono applicate le disposizioni del vigente regolamento CEE n. 2407/92 destano varie preoccupazioni per la sicurezza e sollevano problemi di ordine sociale. Le norme e la prassi in materia (in particolare per quanto riguarda il *wet lease*) differiscono da uno Stato membro all'altro.

Infatti la valutazione della sicurezza degli aeromobili in locazione provenienti da paesi terzi non è effettuata con lo stesso rigore in tutti gli Stati membri e questa circostanza desta preoccupazioni per la sicurezza. Inoltre, il ricorso spesso abituale al *wet lease* di aeromobili di paesi terzi fa temere conseguenze negative sul piano sociale.

La proposta impone requisiti più severi nell'intento di ridurre il più possibile effetti sociali indesiderati e di rafforzare la sicurezza. Si precisa che prima di approvare contratti di locazione, l'autorità competente per il rilascio delle licenze deve confermare che sono state rispettate norme di sicurezza equivalenti alle prescrizioni di sicurezza della Comunità. Per quanto attiene alla locazione di aeromobili immatricolati in paesi terzi, questa sarà autorizzata solo in circostanze eccezionali per una durata massima di sei mesi, rinnovabile una sola volta per un secondo periodo massimo non consecutivo di altri sei mesi.

3. La proposta chiarisce le norme applicabili agli oneri di servizio pubblico (OSP) (articoli 16, 17 e 18)

La normativa in tema di oneri di servizio pubblico è stata rivista nell'intento di alleggerire gli adempimenti amministrativi, evitare un eccessivo ricorso agli OSP e aumentare il numero delle imprese candidate alle pubbliche gare. Gli obblighi di pubblicazione sono stati modificati nel senso che d'ora in avanti sarà sufficiente pubblicare un succinto avviso di gara nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Per evitare che le autorità nazionali facciano eccessivo ricorso agli OSP, la Commissione può imporre, in casi determinati, la presentazione di una relazione economica che chiarisca il contesto nel quale sono attivati gli OSP; è inoltre richiesta un'analisi approfondita della loro idoneità rispetto allo scopo da essi perseguito ogniqualvolta le autorità nazionali intendano imporre OSP su collegamenti dove già operano servizi ferroviari con percorrenze inferiori a 3 ore. La procedura di gara pubblica è stata modificata portando il periodo massimo di concessione da 3 a 4 anni (5 anni nel caso delle regioni ultraperiferiche). La procedura relativa alla gara per il rinnovo di una concessione deve essere iniziata almeno 6 mesi prima della scadenza, allo scopo di consentire un'analisi approfondita della necessità di mantenere un accesso ristretto al collegamento in questione.

Inoltre è stata istituita una procedura d'urgenza per far fronte alle improvvise interruzioni del servizio sui collegamenti soggetti ad OSP.



Nell'eventualità che il regolamento qui proposto venga adottato mantenendo garanzie di trasparenza, non discriminazione e proporzionalità equivalenti a quelle presenti nella sua proposta con riferimento alla fissazione ed alla concessione di compensazioni per OSP, e nell'intento di garantire alle imprese prestatrici la certezza della compensazione a fronte dell'esecuzione di OSP conformemente al presente regolamento, la Commissione ha intenzione di adottare, entro la data di entrata in vigore il presente regolamento, un atto vincolante, fondato sull'articolo 86, paragrafo 3, nel quale dichiarerà compatibile e esente dall'obbligo di notifica le compensazioni accordate ai sensi del presente regolamento nella misura in cui queste configurino aiuti di Stato. L'atto qui richiamato potrebbe assumere la forma di un aggiornamento della decisione della Commissione del 28.11.2005 (GU L 312 del 29.11.2005), con l'inserimento di un rinvio al presente regolamento e con l'estensione del suo ambito di operatività a ogni compensazione per OSP corrisposta a compagnie aeree in conformità col presente regolamento.

4. La proposta elimina le incoerenze tra il mercato interno dell'aviazione e i servizi destinati a paesi terzi (articoli 15 e 22).

Tenuto conto dei pareri espressi nel corso della consultazione la presente proposta interessa le relazioni con i paesi terzi solo nella misura in cui esista una connessione diretta con le disposizioni del terzo pacchetto aereo.

Per garantire la coerenza tra il mercato interno e i suoi aspetti esterni, compresi quelli inerenti il Cielo unico europeo, l'accesso delle compagnie aeree di paesi terzi al mercato intracomunitario deve essere gestito in modo omogeneo, tramite negoziati a livello comunitario. Le Comunità europee sono pertanto abilitate a negoziare con i paesi terzi la distribuzione dei diritti di traffico intracomunitario.

Saranno eliminate le residue restrizioni contenute negli accordi bilaterali tuttora vigenti fra gli Stati membri così da eliminare qualsiasi discriminazione in fatto di *code sharing* e fissazione delle tariffe da parte di vettori aerei comunitari su collegamenti verso paesi terzi che prevedono scali in altri Stati membri.

5. La proposta chiarisce inoltre le norme sulla ripartizione del traffico tra gli aeroporti (articolo 19).

L'attuale procedura in due tappe (l'istituzione di un sistema aeroportuale e definizione delle norme di ripartizione del traffico) è sostituita da una procedura a tappa unica, nella quale la nozione di "sistema aeroportuale" è abbandonata. Gli Stati membri possono dettare norme di ripartizione del traffico per gli aeroporti che servono la stessa città o la stessa conurbazione, ma con la preventiva autorizzazione della Commissione, previa consultazione del comitato competente. È parimenti precisato che gli aeroporti interessati devono essere dotati di una struttura di trasporto adeguata e che gli aeroporti della città/conurbazione che essi servono devono essere collegati da servizi di trasporto pubblico frequenti, affidabili e efficienti.

La proposta precisa inoltre che le norme di ripartizione del traffico devono rispettare i principi di proporzionalità e di trasparenza e devono basarsi su criteri obiettivi. Questa disposizione ribadisce il divieto di utilizzare abusivamente le regole di ripartizione del traffico per effettuare discriminazioni tra le compagnie aeree.

6. La proposta favorisce la trasparenza dei prezzi per i passeggeri e una equa fissazione delle tariffe.

La pubblicazione di tariffe non comprensive di tasse, imposte, diritti e del supplemento per il carburante è ormai una prassi generalmente invalsa che nuoce alla trasparenza dei prezzi. La mancanza di trasparenza dei prezzi provoca infatti distorsioni di concorrenza, cosicché i consumatori si trovano a dover pagare dei prezzi mediamente più elevati. La Commissione ha anche rilevato che esistono casi di discriminazione motivati dal luogo di residenza del passeggero.

Nella presente proposta è previsto che le tariffe aeree devono comprendere tutte le tasse, imposte e diritti applicabili e che le compagnie aeree devono fornire al pubblico informazioni complete sulle tariffe dei trasporti passeggeri e merci e sulle condizioni che le accompagnano (articolo 2, paragrafo 18 e articolo 24, paragrafo 1).

Le tariffe aeree devono essere stabilite senza discriminazioni fondate sul luogo di residenza o sulla nazionalità del passeggero all'interno della Comunità (articolo 24, paragrafo 2). Inoltre, l'accesso alle tariffe aeree di una compagnia non deve essere oggetto di discriminazioni sulla base del luogo di stabilimento dell'agenzia di viaggi.

L'esperienza acquisita grazie all'applicazione del terzo pacchetto di liberalizzazione del trasporto aereo non ha messo in luce inconvenienti nel funzionamento del mercato tali da giustificare il mantenimento in vigore di determinate disposizioni in tema di tariffe aeree (quali le misure di salvaguardia previste dall'articolo 6 del regolamento CEE n. 2409/92). Ciò considerato e anche alla luce della normativa generale sulla concorrenza, le suddette disposizioni settoriali sono state eliminate dal testo del nuovo regolamento.

---

↓ 2407/92 - 2408/92 - 2409/92  
(adattato)

2006/0130 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**recante norme comuni per la prestazione di servizi di trasporto aereo nella Comunità**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

⊗ IL PARLAMENTO EUROPEO E ⊗ IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo ~~84~~  
~~paragrafo 2~~ ⊗ 80, paragrafo 2 ⊗,

vista la proposta della Commissione<sup>1</sup>,

~~visto il parere del Parlamento europeo,~~

visto il parere del Comitato economico e sociale<sup>2</sup>,

---

↓ nuovo

visto il parere del Comitato delle Regioni<sup>3</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>4</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) È necessario apportare numerose modifiche sostanziali al regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei<sup>5</sup>, al regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie<sup>6</sup> e al regolamento (CEE) n. 2409/92, del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di

---

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

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

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

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

<sup>5</sup> GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

<sup>6</sup> GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dall'Atto di adesione.

passaggeri e di merci<sup>7</sup>. Ai fini di maggiore chiarezza è opportuno rifondere e consolidare tali regolamenti in un unico regolamento.

- (2) L'adozione di questi tre regolamenti ha consentito di liberalizzare il trasporto aereo nella Comunità. Nonostante il successo di tale liberalizzazione in termini di crescita, concorrenza e riduzione delle tariffe, la loro applicazione disomogenea negli Stati membri perturba il funzionamento del mercato interno dell'aviazione.
- (3) Per garantire un'applicazione più efficiente e omogenea della normativa comunitaria per il mercato interno dell'aviazione è necessario apportare una serie di adeguamenti all'attuale quadro normativo.
- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) Per vigilare in modo coerente sul rispetto delle prescrizioni contenute nella licenza di esercizio di tutti i vettori aerei comunitari è opportuno che le autorità competenti per il rilascio delle licenze procedano 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.
- (7) Per ridurre i rischi per i passeggeri è opportuno che ai vettori aerei comunitari che non rispettano le prescrizioni necessarie per conservare una licenza di esercizio valida venga impedito di continuare ad operare. In tali casi, l'autorità competente per il rilascio della licenza dovrà revocare o sospendere la licenza di esercizio. Qualora l'autorità competente ometta di farlo, è opportuno che la Commissione abbia la possibilità di revocare o sospendere la licenza di esercizio al fine di assicurare un'applicazione omogenea della legislazione comunitaria.
- (8) Per evitare l'eccessivo ricorso a contratti di locazione di aeromobili registrati in paesi terzi, in particolare di aeromobili con equipaggio (*wet lease*), è opportuno che tale possibilità sia riservata a circostanze eccezionali - quale la 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.
- (9) Per garantire il funzionamento sicuro e coerente del mercato interno dell'aviazione, è auspicabile che la Comunità abbia la responsabilità di negoziare i diritti di traffico intracomunitario con i paesi terzi al fine di evitare eventuali incoerenze tra il mercato interno e i singoli negoziati condotti dagli Stati membri.

---

<sup>7</sup> GU L 240 del 24.8.1992, pag. 15

- (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 scalo intermedio in un altro Stato membro (sesta libertà di volo).
- (11) È opportuno definire in modo chiaro e inequivoco le condizioni alle quali possono essere imposti oneri di servizio pubblico, procurando 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 poter valutare i motivi economici che giustificano l'imposizione di oneri di servizio pubblico in ogni singolo caso.
- (12) È opportuno chiarire e semplificare le norme in vigore in merito alla distribuzione del traffico tra aeroporti che servono una stessa città o conurbazione.
- (13) È opportuno garantire che gli Stati membri abbiano la possibilità di reagire a problemi improvvisi derivanti da circostanze imprevedibili e inevitabili che rendano particolarmente difficile, sul piano tecnico o pratico, l'effettuazione dei servizi aerei.
- (14) I passeggeri devono poter ottenere tariffe identiche per voli identici 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.
- (15) I passeggeri devono poter confrontare efficacemente le tariffe applicate dalle diverse linee aeree. È opportuno, pertanto, che le tariffe pubblicate indichino il prezzo finale che il passeggero dovrà pagare, comprensivo di tutti i supplementi, tasse e imposte.
- (16) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento devono essere adottate in conformità della decisione 1999/468/CE del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>8</sup>.
- (17) Poiché un'applicazione più omogenea della normativa comunitaria in materia di mercato interno dell'aviazione non può essere sufficientemente garantita dagli Stati membri a causa della natura internazionale del trasporto aereo, e può, pertanto, essere realizzata meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In ottemperanza al principio di proporzionalità di cui allo stesso articolo, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per conseguire tali obiettivi.
- (18) È pertanto necessario abrogare i regolamenti (CEE) n. 2407/92, 2408/92 e 2409/92,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

---

<sup>8</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23

# Capo I: disposizioni generali

## Articolo 1

### Oggetto

↓ 2407/92 articolo 1, paragrafo 1  
(adattato)

~~Il presente regolamento riguarda i requisiti per il rilascio e il mantenimento da parte degli Stati membri delle licenze d'esercizio relative ai vettori aerei stabiliti nella Comunità~~

↓ 2408/92 articolo 1, paragrafo 1

~~Il presente regolamento riguarda l'accesso alle rotte all'interno della Comunità per lo svolgimento di servizi aerei di linea e non di linea.~~

↓ 2409/92, articolo 1, paragrafo 1  
(adattato)

~~Il presente regolamento riguarda i criteri e le procedure da seguire per la fissazione delle tariffe passeggeri e merci per i servizi aerei relativi a trasporti effettuati interamente all'interno della Comunità economica europea.~~

↓ nuovo

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

↓ 2408/92 articolo 1, paragrafo 2  
(adattato)

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.

---

↓ 2408/92 articolo 1, paragrafo 3  
(adattato)

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

---

↓ 2408/92 articolo 1, paragrafo 4  
(adattato)

~~Il presente regolamento non si applica, sino al 30 giugno 1993, agli aeroporti situati nelle isole greche e nelle isole atlantiche che compongono la regione autonoma delle Azzorre. Salvo che il Consiglio decida altrimenti su proposta della Commissione, tale esclusione viene applicata per un ulteriore periodo di cinque anni, e può essere prorogata per successivi cinque anni.~~

---

↓ 2407/92, articolo 2

## Articolo 2

### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

---

↓ 2407/92 articolo 2, lettera c)  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (1) *"licenza d'esercizio"*, un'abilitazione, rilasciata ~~dallo Stato membro responsabile~~  
⇒ dall'autorità competente per il rilascio delle licenze ⇐ a un'impresa, che consente di effettuare a titolo oneroso trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci, secondo le modalità indicate nell'abilitazione stessa;

---

↓ nuovo

- (2) *"autorità competente per il rilascio delle licenze"*, un'autorità che ha la facoltà di rilasciare, rifiutare, revocare o sospendere una licenza d'esercizio conformemente alle disposizioni del capo II;

---

↓ 2407/92 articolo 2, lettera a)

- (3) "impresa", qualsiasi persona fisica o giuridica, con o senza fini di lucro, o qualsiasi organismo ufficiale, dotato di personalità giuridica propria o meno;
- 

↓ 2408/92 art. 2, lett. c) e 2409/92 art. 2, lett. f)

- (4) "servizio aereo", un volo o una serie di voli destinati al trasporto a titolo oneroso di passeggeri, di merci e/o di posta;
- 

↓ 2408/92 articolo 2, lettera e)

- (5) "volo", la partenza da un aeroporto determinato verso un aeroporto di destinazione determinato;
- 

↓ 2408/92 articolo 2, lettera k)

- (6) "aeroporto", qualsiasi zona di uno Stato membro accessibile ai trasporti aerei commerciali;
- 

↓ 2407/92, articolo 2, lettera d)  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (7) "certificato di operatore aereo (COA)", un ~~documento~~  certificato  rilasciato a un'impresa ~~o a un gruppo di imprese dalle autorità competenti degli Stati membri~~ in cui si dichiara che l'operatore ha la capacità professionale e l'organizzazione necessarie ad assicurare l'esercizio dei suoi aeromobili per le attività aeronautiche specificate nel documento stesso in condizioni di sicurezza, ⇒ come previsto nelle pertinenti disposizioni del diritto comunitario ⇐;
- 

↓ 2407/92 articolo 2, lettera g)

- (8) "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, segnatamente:

- (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;

↓ 2407/92 articolo 2, lettera b)

- (9) *"vettore aereo"*, un'impresa di trasporto aereo titolare di una licenza d'esercizio valida;

↓ 2408/92 art. 2, lett. b) e  
2409/92 art. 2, lett. h) (adattato)  
⇒ nuovo

- (10) *"vettore aereo comunitario"*, un vettore aereo in possesso di una licenza d'esercizio valida ~~rilasciata da uno Stato membro~~ ⇒ rilasciata da un'autorità competente per il rilascio delle licenze ⇔ in conformità del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei ☒ capo II ☒;

↓ 2407/92 articolo 2, lettera e)  
⇒ nuovo

- (11) *"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;

↓ nuovo

- (12) *"servizio aereo comunitario"*, un servizio aereo prestato all'interno della Comunità;

↓ nuovo

- (13) *"transito"*, il diritto di sorvolare il territorio della Comunità o di un paese terzo senza atterrare e di atterrare per scopi non di traffico;

↓ 2408/92 articolo 2, lettera f)  
(adattato)

- (14) *"diritto di traffico"*, il diritto ~~del vettore aereo di trasportare passeggeri, merci e/o posta mediante un servizio aereo~~ ☒ di prestare un servizio aereo ☒ tra due aeroporti comunitari;

---

↓ 2408/92 articolo 2, lettera l)  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (15) *"aeroporto regionale"*, qualsiasi aeroporto ~~non compreso nell'elenco degli aeroporti di categoria I di cui all'allegato I~~ ⇒ che rispetti almeno uno dei criteri di cui all'allegato II ⇐;
- 

↓ 2408/92 articolo 2, lettera g)

- (16) *"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;
- 

↓ 2408/92 articolo 2, lettera d)

- (17) *"servizio aereo di linea"*, una serie di voli che presenta le seguenti caratteristiche:
- (a) i voli sono effettuati, a titolo oneroso, da aeromobili adibiti al trasporto di passeggeri, di merci e/o di posta in modo tale che, su ogni volo, siano messi a disposizione del pubblico posti 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;
- 

↓ 2408/92 articolo 2, lettera n)

- (18) *"capacità"*, il numero di posti offerti al pubblico su un servizio aereo di linea nell'arco di un determinato periodo;
- 

↓ 2409/92 articolo 2, lettera a)  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (19) *"tariffa aerea passeggeri"*, il prezzo in ~~ecu~~ ☒ euro ☒ o in valuta locale che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti per il proprio trasporto e per il trasporto del proprio bagaglio sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni di

applicazione di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte alle agenzie ed altri servizi ausiliari ⇒ e compresi tutti i supplementi, tasse e imposte applicabili ⇐;

---

↓ 2409/92 articolo 2, lettera d)  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (20) "tariffe  aeree  merci", il prezzo in ~~ecu~~  euro  o in valuta locale da pagarsi per il trasporto di merci nonché le condizioni di applicazione di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte alle agenzie ed altri servizi ausiliari ⇒ e compresi tutti i supplementi, diritti, tasse e imposte applicabili ⇐;
- 

↓ 2408/92 art. 2, lett. h) e  
2409/92 art. 2, lett. i) (adattato)

- (21) " Stato membro interessato o Stati membri interessati  ~~Stato(i) membro(i) interessato(i)~~", lo ~~(gli) Stato(i) membro(i)~~  lo Stato membro o gli Stati membri  lo ~~(gli) Stato(i) membro(i)~~ entro il quale o tra i quali si effettua un servizio aereo;
- 

↓ 2408/92 art. 2, lett. i) e 2409/92  
art. 2, lett. j) (adattato)

- (22) " Stato membro coinvolto o Stati membri coinvolti  ~~Stato(i) membro(i) coinvolto(i)~~",  lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati e lo Stato membro o gli Stati membri  lo ~~(gli) Stato(i) membro(i) interessato(i)~~ e lo ~~(gli) Stato(i) membro(i)~~ in cui  il vettore aereo o i vettori aerei  il ~~(i) vettore(i) aereo(i)~~ che  esercitano  ~~esercita(no)~~ il servizio  hanno  ~~ha (hanno)~~ ottenuto la licenza;
- 

↓ nuovo

- (23) "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;
- 

↓ 2407/92 articolo 2, lettera f)  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (24) "conti di gestione", un'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;

---

↓ 2408/92 articolo 2, lettera m)  
(adattato)

~~“sistema aeroportuale”, un raggruppamento di due o più aeroporti che servono la stessa città, o lo stesso agglomerato urbano, secondo quanto indicato nell'allegato II;~~

---

↓ 2409/92 articolo 2, lettera e)  
(adattato)

~~“tariffe merci normali”, le tariffe merci che il vettore aereo pratica normalmente, con applicazione degli sconti d'uso;~~

---

↓ 2409/92 articolo 2, lettera c)  
(adattato)

~~“tariffe charter”, il prezzo in ecu o in valuta locale che i passeggeri devono pagare ai noleggiatori per i servizi che consistono nell'assicurare il proprio trasporto e il trasporto dei propri bagagli sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni di applicazione di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte alle agenzie ed altri servizi ausiliari;~~

---

↓ 2409/92 articolo 2, lettera k)  
(adattato)

~~“tariffa normale”, la più bassa tariffa pienamente flessibile di sola andata o di andata e ritorno offerta in vendita almeno nella stessa misura di qualsiasi altra tariffa pienamente flessibile offerta per lo stesso servizio aereo;~~

---

↓ 2408/92 articolo 2, lettera o)  
(adattato)

~~“onere di servizio pubblico”, qualsiasi onere imposto a un vettore aereo di prendere tutte le misure necessarie, relativamente a qualsiasi rotta sulla quale sia stato abilitato a operare da parte di uno Stato membro, per garantire la prestazione di un servizio che soddisfi determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione, criteri cui il vettore stesso non si atterrebbe se tenesse conto unicamente del suo interesse commerciale;~~

---

↓ 2409/92 articolo 2, lettera b)  
(adattato)

~~“tariffa posto”, il prezzo in ecu o in valuta locale che i noleggiatori devono pagare ai vettori aerei per il trasporto sui servizi aerei del noleggiatore o dei suoi clienti e dei relativi bagagli;~~

~~nonché tutte le condizioni di applicazione di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte alle agenzie ed altri servizi ausiliari;~~

---

↓ 2408/92 articolo 2, lettera j)  
(adattato)

~~“Stato di immatricolazione”, lo Stato membro in cui viene rilasciata la licenza di cui alla lettera b);~~

---

↓ 2407/92 articolo 3, paragrafo 3  
(adattato)  
⇒ nuovo

## Capo II: Licenza d'esercizio

### Articolo 3

#### ⇒ Licenza d'esercizio ⇐

- ~~Fatto salvo l'articolo 1, paragrafo 2, le~~  Le  imprese ~~stabilite nella Comunità~~ non sono ammesse ad effettuare a titolo oneroso trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci nel territorio della Comunità, a meno che non abbiano ottenuto la licenza d'esercizio appropriata.
- 

↓ 2407/92 articolo 3, paragrafo 2  
(adattato)

Un'impresa che soddisfa le prescrizioni del presente ~~regolamento~~  capo  ha il diritto al rilascio della licenza d'esercizio. ~~La licenza non conferisce di per sé il diritto d'accesso a rotte o mercati specifici.~~

---

↓ 2407/92 articolo 3, paragrafo 1  
(adattato)  
⇒ nuovo

- ~~Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 5 gli Stati membri~~  L'autorità competente per il rilascio delle licenze  non rilasciano ~~né mantengono in vigore le~~ licenze d'esercizio nei casi in cui non siano  osservate  ~~rispettate~~ le prescrizioni del presente ~~regolamento~~  capo .

↓ 2407/92 articolo 1, paragrafo 2  
(adattato)

3. ~~Il trasporto aereo di passeggeri, posta e/o merci effettuato mediante aeromobili non motorizzati e/o aeromobili motorizzati ultraleggeri, nonché i voli locali che non comportano il trasporto tra aeroporti diversi non sono soggetti alle disposizioni del presente regolamento. A tali operazioni si applicano le disposizioni legislative nazionali relative alle licenze d'esercizio, se esistono, e le disposizioni comunitarie e nazionali relative al certificato di operatore aereo.~~ ☒ Fatta salva ogni altra disposizione applicabile di diritto comunitario, nazionale o internazionale, le seguenti categorie di servizi aerei non sono soggette all'obbligo di detenzione di una licenza d'esercizio valida: ☒
- a) ☒ servizi aerei prestati mediante aeromobili non motorizzati e/o aeromobili motorizzati ultraleggeri, e ☒
- b) ☒ voli locali che non comportano il trasporto tra aeroporti diversi. ☒

↓ 2407/92 articolo 4, paragrafo 1  
(adattato)  
⇒ nuovo

#### Articolo 4

⇒ Condizioni per il rilascio di una licenza d'esercizio ⇐

~~Uno Stato membro non~~ ☒ L'autorità competente per il rilascio delle licenze ☒ rilascia una licenza di esercizio a un'impresa ~~a meno che~~ ☒ a condizione che questa ☒

- a) ~~abbia il principale centro di attività~~ ⇒ la sede principale ⇐ e, se esiste, la propria sede sociale ~~in tale Stato membro~~ ⇒ nella Comunità ed effettui la maggior parte delle sue attività operative nella Comunità ⇐;
- b) ⇒ sia titolare di un certificato di operatore aereo valido; ⇐
- c) ⇒ ove la licenza sia richiesta all'autorità di uno Stato membro, abbia la sua sede principale e, se esiste, la sua sede sociale in quello Stato membro, svolga una parte considerevole delle sue attività operative in quello Stato membro e, nel caso in cui il certificato di operatore aereo sia rilasciato da un'autorità nazionale, lo stesso Stato membro sia responsabile per la sorveglianza del certificato di operatore aereo; ⇐
- d) la sua attività principale consista nel trasporto aereo, esclusivamente oppure in combinazione con qualsiasi altro impiego commerciale di aeromobili, ovvero ☒ 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 per cento 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 minimi in materia di copertura assicurativa di cui all'articolo 11. ⇐

---

↓ 2407/92 articolo 4, paragrafo 2  
(adattato)

~~Fatti salvi gli accordi e le convenzioni di cui la Comunità è parte contraente, l'impresa dev'essere e rimanere di proprietà, direttamente o attraverso una partecipazione di maggioranza, degli Stati membri e/o di cittadini degli Stati membri. Il controllo effettivo sull'impresa dev'essere sempre esercitato da questi Stati o da questi cittadini.~~

---

↓ 2407/92 articolo 4, paragrafo 4  
(adattato)

~~Qualsiasi impresa che, direttamente o indirettamente, abbia una partecipazione di controllo in un vettore aereo deve soddisfare le prescrizioni del paragrafo 2.~~

---

↓ 2407/92 articolo 4, paragrafo 3  
(adattato)

~~3. a) In deroga ai paragrafi 2 e 4, i vettori aerei già riconosciuti nell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2343/90 e nell'allegato del regolamento (CEE) n. 294/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, relativo all'esercizio dei servizi aerei per il trasporto di merci tra Stati membri, conservano i diritti stabiliti dal presente regolamento e dai regolamenti connessi nella misura in cui soddisfano le altre prescrizioni del presente regolamento e continuano ad essere controllati, direttamente o indirettamente, dai medesimi paesi terzi e/o cittadini degli stessi paesi terzi che esercitavano siffatto controllo all'atto dell'adozione del presente regolamento. Tale controllo, tuttavia, può essere trasferito in qualsiasi momento agli Stati membri e/o ai cittadini dei medesimi.~~

~~b) Le possibilità di acquisto e di vendita di azioni di cui alla lettera a) non riguardano i cittadini che abbiano un significativo interesse in un vettore aereo di un paese terzo~~

---

↓ 2407/92 articolo 5 (adattato)  
⇒ nuovo

Articolo 5

⇒ **Condizioni finanziarie per il rilascio di una licenza di esercizio** ⇐

1. ~~Un'impresa di trasporto aereo richiedente cui viene rilasciata per la prima volta una licenza d'esercizio deve essere in grado di dimostrare in modo sufficientemente convincente alle autorità competenti dello Stato membro che rilascia la licenza~~  
⇒ L'autorità competente per il rilascio delle licenze ⇐ ☒ verifica attentamente 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~~  
⇒ trentasei ⇐ mesi a decorrere dall'inizio delle operazioni;
  - 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.

---

↓ 2407/92 articolo 5, paragrafo 2  
(adattato)  
⇒ nuovo

2. Ai fini del paragrafo 1, il richiedente presenta un piano economico per almeno i primi ~~due~~ ⇒ tre ⇐ anni di attività. Il piano economico deve inoltre indicare i legami finanziari esistenti tra il richiedente e qualsiasi altra attività commerciale cui esso partecipi, sia direttamente che attraverso imprese associate. Il richiedente deve inoltre fornire tutte le informazioni pertinenti, in particolare i dati di cui all'allegato ☒ I ☒, ~~parte A~~ ☒ punto 1 ☒.

---

↓ 2407/92 articolo 5, paragrafo 7  
(adattato)  
⇒ nuovo

3. Le disposizioni di cui ai paragrafi 1 ☒ e ☒ ~~2, 3, 4 e 6~~ del presente articolo non si applicano ai vettori aerei che esercitino la loro attività unicamente con aeromobili di MTOW (peso massimo al decollo) inferiore a 10 tonnellate e/o aventi meno di 20 posti. Detti vettori devono essere in grado di dimostrare in qualsiasi momento che il loro capitale netto è pari ad almeno ~~80 000 eu~~ ⇒ 100 000 euro ⇐ o di fornire, a richiesta dell'autorità che rilascia la licenza, le informazioni pertinenti ai fini dell'~~paragrafo 5~~ ☒ articolo 9, paragrafo 2. ☒.



Tuttavia gli Stati membri possono applicare le disposizioni dei paragrafi 1 ~~☒~~ e ~~☒~~ 2, ~~3, 4 e 6~~ ai vettori aerei da essi abilitati che effettuano servizi di linea o il cui volume di affari supera i 3 milioni di ~~ecu~~ ~~☒~~ euro ~~☒~~ all'anno.

~~La Commissione può, previa consultazione degli Stati membri, aumentare secondo opportunità i valori di cui alla lettera a), se gli sviluppi economici indicano la necessità di una tale decisione. Questa modificazione deve essere pubblicata nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.~~

~~Ogni Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro un termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può in circostanze eccezionali prendere una diversa decisione entro il termine di un mese.~~

---

↓ 2407/92 articolo 9 (adattato)  
⇒ nuovo

### Articolo 6

#### ⇒ *Certificato di operatore aereo* ⇐

1. Il rilascio e la validità, in qualsiasi momento, di una licenza di esercizio sono subordinati al possesso di un COA valido che specifichi le attività contemplate dalla licenza d'esercizio e che sia conforme ai criteri stabiliti ~~dal pertinente regolamento del Consiglio~~ ~~☒~~ dal diritto comunitario pertinente ~~☒~~. ~~Fino all'entrata in vigore del regolamento del Consiglio di cui al paragrafo 1, per quanto riguarda la certificazione degli operatori nel settore del trasporto aereo si applicano le normative nazionali relative al COA o a titoli equivalenti.~~
2. ⇒ Ogni eventuale modifica del COA di un vettore aereo comunitario deve figurare nella sua licenza di esercizio. ⇐

---

↓ 2407/92 articolo 6 (adattato)  
⇒ nuovo

### Articolo 7

#### ⇒ *Prova di onorabilità* ⇐

1. ~~Se le autorità competenti di uno Stato membro richiedono, per il~~ alle persone che gestiscono l'attività dell'impresa effettivamente e in modo continuato ~~☒~~ si richiede ~~☒~~ la presentazione di prove relative alla moralità o all'assenza di dichiarazione di fallimento, ~~☒~~ ai fini del ~~☒~~ rilascio della licenza di esercizio ~~e sospendono o revocano~~ ~~☒~~ oppure al fine di sospendere o revocare ~~☒~~ la licenza in caso di gravi mancanze professionali o di condanne per delitti penali, ~~detto Stato membro~~ ⇒ l'autorità competente per il rilascio delle licenze ⇐ accetta quale prova

sufficiente per i cittadini ~~di altri~~ degli Stati membri la presentazione di documenti rilasciati dalle autorità competenti dello Stato membro di origine ~~o di provenienza~~ o dello Stato membro in cui la persona ha la sua residenza permanente dai quali risulta che tali requisiti sono soddisfatti.

2. Se ~~le autorità competenti dello~~ lo Stato membro di origine ~~o di provenienza~~ o lo Stato membro in cui la persona ha la sua residenza permanente non rilasciano i documenti di cui al ~~primo comma~~ 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 di provenienza~~ o dello Stato membro in cui la persona ha la sua residenza permanente; ~~che~~ tale autorità, notaio o organo professionale qualificato rilascerà un attestato comprovante la suddetta dichiarazione giurata o solenne.
3. ~~Le autorità competenti degli Stati membri possono~~ L'autorità competente per il rilascio delle licenze può esigere che i documenti o attestati di cui ~~al paragrafo 1~~ ai paragrafi 1 e 2 siano presentati non oltre tre mesi dalla data del loro rilascio.

---

↓ 2407/92 articolo 11, paragrafo 1 (adattato)  
⇒ nuovo

## 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 regolamento~~ le prescrizioni del presente capo. ~~Tuttavia gli Stati membri possono prevedere che la licenza d'esercizio sia oggetto di revisione un anno dopo il rilascio, e successivamente ogni cinque anni.~~

---

↓ 2407/92 articolo 4, paragrafo 5 (adattato)  
⇒ nuovo

A richiesta, il vettore aereo ~~comunitario~~ dev'essere in grado di dimostrare in qualsiasi momento ~~allo Stato membro responsabile della licenza d'esercizio~~ all'autorità competente per il rilascio delle licenze che soddisfa tutte le prescrizioni del presente ~~articolo~~ capo. ~~Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione esamina la conformità ai requisiti del presente articolo e, se necessario, adotta una decisione.~~

---

↓ nuovo

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 due anni dopo il rilascio di una nuova licenza d'esercizio, qualora si sospetti un potenziale problema oppure 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 la COA.

---

↓ 2407/92 articolo 11, paragrafo 2 (adattato)  
⇒ nuovo

3. ⇒ La licenza d'esercizio deve costituire oggetto di una nuova richiesta di conferma ⇐ qualora un vettore aereo ☒ comunitario ☒
- (a) ☒ non sia divenuto operativo nei sei mesi successivi al rilascio della licenza d'esercizio, ☒
- (b) abbia sospeso l'attività per sei ⇒ oltre tre ⇐ mesi e non l'abbia iniziata nei sei mesi successivi al rilascio della licenza d'esercizio, lo Stato membro responsabile decide se la licenza d'esercizio debba formare oggetto di una richiesta di conferma.

---

↓ 2407/92 articolo 5, paragrafo 6 (adattato)  
⇒ nuovo

4. Ad ogni esercizio finanziario i vettori aerei ☒ comunitari ☒ devono presentare alle ☒ autorità competenti per il rilascio delle licenze ☒ ~~autorità che rilasciano la licenza senza indebito ritardo~~ i propri bilanci certificati relativi all'anno finanziario precedente ⇒ entro sei mesi dalla data di chiusura dei bilanci ⇐. ⇒ Nel corso dei primi due anni di esercizio di un vettore aereo comunitario, i dati di cui al punto 3 dell'allegato 1 sono aggiornati e messi a disposizione dell'autorità competente per il rilascio delle licenze su base semestrale ⇐ ~~In qualsiasi momento, a richiesta delle autorità abilitanti, ogni vettore aereo deve fornire le informazioni pertinenti ai fini del paragrafo 5 e, in particolare, i dati previsti dall'allegato, parte C.~~

⇒ 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 e, in particolare, i dati di cui al punto 3 dell'allegato I. ⇐

---

↓ 2407/92 articolo 5, paragrafo 3  
(adattato)  
⇒ nuovo

5. I vettori aerei  comunitari  notificano  all'autorità competente per il rilascio delle licenze:
- (a) ~~in anticipo alle rispettive autorità abilitanti i programmi relativi a =attivazione di un nuovo servizio di linea o non di linea verso un continente o una regione del mondo che non erano precedentemente serviti; cambiamenti del tipo o numero di aeromobili utilizzati o~~ mutamenti sostanziali della portata della loro attività;
  - (b) ~~essi notificano inoltre~~ in anticipo eventuali fusioni o acquisizioni previste, e
  - (c) ~~notificano~~ entro quattordici giorni ~~all'autorità che rilascia la licenza~~ qualsiasi cambiamento di proprietà di una 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. ~~La presentazione di un piano economico di dodici mesi con un anticipo di due mesi rispetto al periodo a cui si riferisce costituisce una notifica sufficiente a norma del presente paragrafo ai fini dei cambiamenti delle operazioni in atto e/o degli elementi inclusi in detto piano economico.~~

---

↓ 2407/92 articolo 5, paragrafo 4  
(adattato)  
⇒ nuovo

6. Qualora le  autorità competenti per il rilascio delle licenze  ~~autorità che rilasciano la licenza~~ ritengano che i cambiamenti notificati ai sensi del paragrafo ~~3~~  5  abbiano significative ripercussioni sulle finanze del vettore aereo  comunitario  , richiedono la presentazione di un piano economico riveduto che riporti detti cambiamenti e abbracci un periodo di almeno dodici mesi dalla data di attuazione, nonché ~~tutte le informazioni pertinenti, compresi~~ i dati di cui all'allegato  I  , ~~parte B~~  punto 2   ⇒ in aggiunta alla informazioni da fornire a norma del paragrafo 4  ~~al fine di valutare se il vettore può far fronte ai suoi impegni effettivi e potenziali durante detto periodo di dodici mesi.~~

Le autorità  competenti per il rilascio delle licenze  ~~che rilasciano la licenza~~ adottano una decisione sul piano economico riveduto entro tre mesi dalla data in cui hanno ricevuto tutte le informazioni necessarie.

---

↓ 2407/92 articolo 11, paragrafo 3 (adattato)  
⇒ nuovo

7. ~~Gli Stati membri decidono~~ ⇒ L'autorità competente per il rilascio delle licenze decide ⇐ se le licenze d'esercizio che ☒ ha ☒ ~~hanno~~ 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 dell'impresa ☒ dei vettori comunitari ☒ e, in particolare, nel caso di fusioni o acquisizioni dell'impresa stessa. Il vettore aereo (i vettori aerei) in questione può (possono) continuare l'attività a meno che un'autorità che rilascia la licenza ritenga, precisando i motivi della sua decisione, che sussistano pericoli per la sicurezza.

---

↓ 2407/92 articolo 5, paragrafo 7 (adattato)  
⇒ nuovo

8. Le disposizioni di cui ai paragrafi 1 ☒ e ☒ 2, 3, 4 e 6 del presente articolo non si applicano ai vettori aerei che esercitino la loro attività unicamente con aeromobili di MTOW (peso massimo al decollo) inferiore a 10 tonnellate e/o aventi meno di 20 posti. Detti vettori devono essere in grado di dimostrare in qualsiasi momento che il loro capitale netto è pari ad almeno ~~80 000 ecu~~ ⇒ 100 000 euro ⇐ o di fornire, a richiesta dell'autorità che rilascia la licenza, le informazioni pertinenti ai fini del paragrafo 5.

Tuttavia gli Stati membri possono applicare le disposizioni dei paragrafi 1 ☒ e ☒ 2, 3, 4 e 6 ai vettori aerei da essi abilitati che effettuano servizi di linea o il cui volume di affari supera i 3 milioni di ~~ecu~~ ☒ euro ☒ all'anno.

~~La Commissione può, previa consultazione degli Stati membri, aumentare secondo opportunità i valori di cui alla lettera a), se gli sviluppi economici indicano la necessità di una tale decisione. Questa modificazione deve essere pubblicata nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.~~

~~Ogni Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro un termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può in circostanze eccezionali prendere una diversa decisione entro il termine di un mese.~~

---

↓ 2407/92 articolo 5, paragrafo 5  
(adattato)  
⇒ nuovo

*Articolo 9*

⇒ *Sospensione e revoca di una licenza d'esercizio* ⇐

1. ~~Le autorità che rilasciano la licenza possono in qualsiasi momento, e comunque ogniqualvolta risulti chiaramente che un vettore aereo da esse abilitato si trova in difficoltà finanziarie, valutare le sue prestazioni dal punto di vista finanziario e possono~~ ⇒ L'autorità competente per il rilascio delle licenze ⇐ ~~sospendere o revocare~~ ⊗ ~~sospende o revoca~~ ⊗ la licenza ⊗ d'esercizio ⊗ qualora ~~giungano~~ ⊗ ~~giunga~~ ⊗ alla conclusione che ~~tale~~ ⊗ il ⊗ vettore ⊗ aereo comunitario ⊗ non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi. ~~Le autorità che rilasciano la licenza possono anche~~

⇒ L'autorità competente per il rilascio delle licenze può ⇐ rilasciare una licenza provvisoria ⇒ di durata non superiore a 12 mesi ⇐ in attesa della ristrutturazione finanziaria del vettore aereo ⊗ comunitario ⊗, purché ~~non sussistano pericoli per la sicurezza~~ ⇒ tale licenza temporanea rifletta ogni eventuale modifica della COA e sussista la prospettiva realistica di una ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro tale periodo di tempo ⇐.

---

↓ 2407/92 articolo 12 (adattato)  
⇒ nuovo

2. ~~Uno Stato membro non permette ad un vettore aereo di mantenere la licenza d'esercizio laddove contro detto vettore~~ ⇒ Qualora sussistano chiari segnali dell'esistenza di problemi di natura finanziaria oppure qualora ⇐ siano in corso procedimenti per insolvenza o di natura analoga, ~~se l'autorità competente di tale Stato membro ha la convinzione che non sussista una prospettiva realistica di ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro limiti di tempo ragionevoli~~ ⇒ nei confronti di un vettore aereo 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 dei risultati della valutazione, nonché della decisione da essa adottata 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 sei mesi dalla data di chiusura del bilancio dell'anno finanziario

precedente, l'autorità competente per il rilascio delle licenze chiede al vettore aereo comunitario di farle pervenire senza indugio i bilanci certificati.

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

L'autorità competente per il rilascio delle licenze informa la Commissione della mancata trasmissione dei bilanci certificati da parte del vettore aereo entro il termine di sei mesi, nonché delle azioni che essa adotta di conseguenza. ⇐

4. ⇒ In caso di sospensione o ritiro della 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. ⇐

↓ 2407/92 articolo 13, paragrafo 2 (adattato)  
⇒ nuovo

#### Articolo 10

##### ⇐ *Decisione sul rilascio di una licenza d'esercizio* ⇐

1. ~~Lo Stato membro interessato~~ ⇒ 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 ~~all'impresa~~ ⊗ al ⊗ richiedente. Ogni decisione di diniego deve recare l'indicazione dei motivi.

↓ 2407/92 articolo 13, paragrafo 1 (adattato)  
⇒ nuovo

2. Le procedure per il rilascio, ⇒ la sospensione e la revoca ⇐ di una licenza d'esercizio sono rese pubbliche ~~dallo Stato membro interessato~~ ⇒ dalle autorità competenti per il rilascio delle licenze ⇐ e ⊗ che ne informano ⊗ la Commissione ~~ne viene informata~~.

↓ 2407/92 articolo 13, paragrafo 4 (adattato)  
⇒ nuovo

3. ~~Le~~ ⇒ Un elenco delle ⇐ decisioni ~~prese dagli Stati membri~~ ⇒ delle autorità competenti per il rilascio delle licenze ⇐ in merito al rilascio, ⇒ alla sospensione ⇐ o al ritiro delle licenze d'esercizio ~~sono pubblicate~~ ⊗ è pubblicato ⊗ ⇒ una volta all'anno ⇐ nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

---

↓ 2407/92 articolo 13, paragrafo 3 (adattato)

~~Qualsiasi impresa la cui richiesta di licenza d'esercizio sia stata respinta può rinviare la questione alla Commissione. Qualora la Commissione riscontri che le prescrizioni del presente regolamento non sono state rispettate, si pronuncia sulla retta interpretazione del regolamento senza pregiudizio dell'articolo 169 del trattato.~~

---

↓ 2407/92 articolo 7  
⇒ nuovo

### Articolo 11

#### ⇒ *Requisiti in materia di copertura assicurativa* ⇐

I vettori aerei devono essere assicurati in materia di responsabilità in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi.  
⇒ Se del caso, la copertura assicurativa deve soddisfare i requisiti minimi di cui al regolamento (CE) n. 785/2004<sup>9</sup>. ⇐

---

↓ 2407/92 articolo 8, paragrafo 2 (adattato)  
⇒ nuovo

### Articolo 12

#### ⇒ *Immatricolazione* ⇐

1. Fatto salvo ~~il paragrafo 3~~ ⇐ l'articolo 13, paragrafo 2 ⇐, gli aeromobili utilizzati da un vettore ⇐ aereo comunitario ⇐ sono immatricolati, ~~a scelta dello Stato membro che rilascia la licenza d'esercizio,~~ nel suo registro nazionale ⇐ dello Stato membro che rilascia la licenza d'esercizio ⇐ o nella Comunità.

~~Se ai sensi dell'articolo 10 un contratto di locazione (leasing) per un aeromobile immatricolato nella Comunità è stato ritenuto accettabile, uno Stato membro non impone l'immatricolazione dello stesso aeromobile nel proprio registro se ciò richiede cambiamenti strutturali dell'aeromobile.~~

---

<sup>9</sup> GU L 138 del 30.4.2004, pag. 31.



---

↓ 2407/92 articolo 8, paragrafo 4  
(adattato)

2. Fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia, ~~compreso quelle relative al certificato di navigabilità, nell'applicazione del paragrafo 2, lettera a) uno Stato membro~~ ☒ conformemente al paragrafo 1, un'autorità competente per il rilascio delle licenze ☒ 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.
- 

↓ 2407/92 articolo 8, paragrafo 1  
(adattato)  
⇒ nuovo

### Articolo 13

#### ⇒ *Contratto di utilizzazione (leasing)* ⇐

1. Ai fini della concessione o del mantenimento della licenza d'esercizio non deve essere prescritta come condizione la proprietà di aeromobili, ~~ma uno Stato membro può prescrivere, per quanto riguarda i vettori aerei da esso abilitati, che abbiano a disposizione uno o più aeromobili, siano essi di loro proprietà oppure impiegati in base a qualsiasi tipo di contratto di utilizzazione (leasing).~~

⇒ Un'impresa che chiede il rilascio di una licenza d'esercizio deve avere a propria disposizione uno o più aeromobili, siano essi di sua proprietà oppure impiegati in base a un contratto di utilizzazione senza equipaggio (*dry lease*). ⇐

⇒ Un vettore aereo comunitario deve avere a propria disposizione uno o più aeromobili, siano essi di sua proprietà oppure impiegati in base a un contratto di utilizzazione senza equipaggio (*dry lease*). ⇐

⇒ Un vettore aereo comunitario può avere a propria disposizione uno o più aeromobili utilizzati in base a un contratto di utilizzazione con equipaggio (*wet lease*). ⇐

---

↓ 2407/92 articolo 8, paragrafo 3  
(adattato)  
⇒ nuovo

2. ~~Uno Stato membro~~ ⇒ L'autorità competente per il rilascio delle licenze ⇐ può accordare deroghe ~~alle disposizioni del paragrafo 2, lettera a)~~ ⇒ alla prescrizione di immatricolazione di cui all'articolo 12, paragrafo 1, ⇐ nel caso di contratti di

locazione di breve durata atti a soddisfare esigenze temporanee del  $\boxtimes$  di un  $\boxtimes$  vettore aereo  $\boxtimes$  comunitario  $\boxtimes$  oppure in circostanze eccezionali.  $\Rightarrow$  Le deroghe accordate ai vettori aerei comunitari per soddisfare esigenze temporanee oppure in circostanze eccezionali non avranno in alcun caso una durata superiore a sei mesi, rinnovabile una sola volta per un secondo periodo massimo non consecutivo di altri sei mesi.  $\Leftarrow$

$\Rightarrow$  Nel caso di utilizzazione di un aeromobile con equipaggio (*wet lease*), tali deroghe sono soggette all'esistenza di un accordo valido che preveda la reciprocità in materia di *wet lease* tra lo Stato membro interessato o la Comunità e il paese terzo di immatricolazione dell'aeromobile oggetto del contratto di utilizzazione.  $\Leftarrow$

---

$\Downarrow$  2407/92 articolo 10, paragrafo 1 (adattato)  
 $\Rightarrow$  nuovo

3. Ai fini di assicurare il rispetto delle norme in materia di sicurezza e di responsabilità il vettore aereo  $\boxtimes$  comunitario  $\boxtimes$  che utilizzi un aeromobile di un'altra impresa o che fornisca un aeromobile a un'altra impresa  $\Rightarrow$ , con o senza equipaggio,  $\Leftarrow$  deve ottenere la preventiva approvazione per le operazioni dalle competenti autorità che rilasciano la licenza. Le condizioni dell'approvazione sono inserite nel contratto di locazione stipulato tra le parti.

---

$\Downarrow$  2407/92 articolo 10, paragrafo 2 (adattato)  
 $\Rightarrow$  nuovo

4. ~~Uno Stato membro~~  $\Rightarrow$  L'autorità competente per il rilascio delle licenze  $\Leftarrow$  approva i contratti di ~~nolegg~~  $\boxtimes$  locazione  $\boxtimes$  con equipaggio stipulati da un vettore aereo a cui ha rilasciato una licenza d'esercizio solo se  $\Rightarrow$  essa ha stabilito e dichiarato per iscritto al vettore aereo in questione che  $\Leftarrow$  sono rispettate le norme di sicurezza equivalenti a quelle prescritte dall'articolo 9  $\Rightarrow$  nel diritto comunitario pertinente  $\Leftarrow$ .

---

$\Downarrow$  2407/92 articolo 14 (adattato)  
 $\Rightarrow$  nuovo

#### Articolo 14

##### $\Rightarrow$ *Accertamento da parte della Commissione* $\Leftarrow$

1.  $\Rightarrow$  La Commissione, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, su richiesta di uno Stato membro, o di propria iniziativa, esamina l'osservanza delle prescrizioni di cui al presente capo e, se necessario, decide in merito alla sospensione o alla revoca di una licenza d'esercizio.  $\Leftarrow$

2. Per svolgere le funzioni ad essa attribuite ~~ai sensi dell'articolo 4~~ ~~☒~~ dal presente articolo ~~☒~~ la Commissione può acquisire tutte le informazioni necessarie ~~dagli Stati membri interessati, che assicurano anche che i vettori aerei a cui rilasciano la licenza forniscano informazioni~~ ~~⇒ dall'autorità competente per il rilascio delle licenze oppure direttamente dai vettori aerei comunitari interessati entro un termine che essa stessa stabilisce.~~ ~~⇐~~

~~2. Qualora l'informazione richiesta non sia fornita entro il termine stabilito dalla Commissione o, qualora fornita, sia incompleta, la Commissione sollecita mediante una decisione trasmessa allo Stato membro interessato l'invio delle informazioni. La decisione specifica quali siano le informazioni richieste e stabilisce un termine adeguato entro il quale esse devono essere fornite.~~

~~3. Se l'informazione richiesta in base al paragrafo 2 non viene fornita entro il termine stabilito o se il vettore aereo non ha altrimenti dimostrato di soddisfare i requisiti dell'articolo 4, la Commissione, a meno che sussistano circostanze eccezionali, informa immediatamente tutti gli Stati membri della situazione. Fino al momento della notifica da parte della Commissione dell'avvenuto ricevimento della documentazione che comprovi la conformità a tali requisiti, uno Stato membro può sospendere i diritti di accesso al mercato derivanti al vettore dal regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie.~~

---

↓ 2407/92 articolo 15 (adattato)

~~Oltre alle norme fissate dal presente regolamento, i vettori aerei sono anche tenuti a rispettare le disposizioni della legislazione nazionale compatibili con la legislazione comunitaria.~~

---

↓ 2407/92 articolo 16 (adattato)

~~In deroga all'articolo 3, paragrafo 1 le licenze d'esercizio valide in uno Stato membro alla data di entrata in vigore del presente regolamento restano valide, fatte salve le disposizioni legislative in base alle quali sono state rilasciate, per un periodo massimo di un anno, ad eccezione del caso contemplato all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), per cui è previsto un periodo massimo di tre anni, durante detti periodi i vettori aerei titolari di tali licenze adotteranno tutte le iniziative necessarie per conformarsi ai requisiti del presente regolamento. Ai fini del presente articolo il concetto di vettore titolare di una licenza d'esercizio si intende comprendere i vettori che alla data di entrata in vigore del presente regolamento operano legittimamente con un COA valido ma non detengono una siffatta licenza.~~

~~Il presente articolo non pregiudica quanto disposto dall'articolo 4, paragrafi 2, 3, 4 e 5, e dall'articolo 9, fermo restando che i vettori aerei operanti in virtù di deroghe prima dell'entrata in vigore del presente regolamento possono proseguire la loro attività per un periodo comunque non superiore ai periodi massimi succitati in attesa che gli Stati membri ne esaminino la conformità all'articolo 4.~~

---

↓ 2407/92 articolo 17 (adattato)

~~Prima di adottare disposizioni legislative, regolamentari o amministrative in applicazione del presente regolamento, gli Stati membri consultano la Commissione e la informano in merito alle misure che intendono adottare.~~

---

↓ 2408/92 articolo 3, paragrafo 1  
(adattato)  
⇒ nuovo

### Capo III: Accesso alle rotte

#### Articolo 15

##### ⇒ *Fornitura di servizi aerei intracomunitari* ⇐

- ~~Ai sensi del presente regolamento, lo (gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) permette (permettono) ai  I  vettori aerei comunitari  hanno la facoltà  di esercitare diritti di traffico su rotte all'interno della Comunità.~~
- ⇒ Gli Stati membri si astengono dall'assoggettare l'esercizio dei diritti di traffico da parte di un vettore aereo comunitario a qualsivoglia permesso o autorizzazione. Se ha motivo di dubitare della validità della licenza d'esercizio rilasciata a un vettore aereo comunitario, uno Stato membro si rivolge all'autorità competente per il rilascio delle licenze. 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. ⇐

---

↓ 2408/92 articolo 3, paragrafo 2  
(adattato)

~~In deroga al paragrafo 1, anteriormente al 1° aprile 1997 uno Stato membro non è obbligato ad autorizzare diritti di cabotaggio all'interno del suo territorio per i vettori aerei comunitari titolari di una licenza rilasciata da un altro Stato membro, a meno che: i) i diritti di traffico siano esercitati su un servizio che costituisce un'estensione di un servizio, ed è programmato come tale, a partire dallo Stato di immatricolazione del vettore, o in quanto servizio preliminare verso tale Stato; ii) il vettore aereo non utilizzi, per il servizio di cabotaggio, più del 50 % della sua capacità stagionale sullo stesso servizio di cui il servizio di cabotaggio costituisce l'estensione o il servizio preliminare.~~

---

↓ 2408/92 articolo 3, paragrafo 3  
(adattato)

~~Un vettore aereo che effettui servizi di cabotaggio ai sensi del paragrafo 2 fornisce, su richiesta dello (degli) Stato(i) membro(i) coinvolto(i), tutte le informazioni necessarie per l'applicazione delle disposizioni di detto paragrafo.~~

---

↓ 2408/92 articolo 3, paragrafo 4  
(adattato)

~~In deroga al paragrafo 1, anteriormente al 1° aprile 1997, uno Stato membro, senza discriminazioni basate sulla nazionalità dei proprietari o sull'identità del vettore aereo, che operi o richieda di operare sulle rotte in questione, può disciplinare l'accesso alle rotte nel suo territorio nei confronti dei vettori aerei ai quali ha rilasciato la licenza ai sensi del regolamento (CEE) n. 2407/92, senza pregiudizio del diritto comunitario, in particolare delle regole di concorrenza.~~

---

↓ 2408/92 articolo 7 (adattato)  
⇒ nuovo

3. Nell'effettuazione dei servizi aerei ⇒ intracomunitari ⇐, ~~lo (gli) Stato(i) interessato(i) consente (consentono)~~ ai vettori aerei della Comunità ☒ è consentito ☒ di combinare più servizi aerei utilizzando lo stesso numero di volo. ⇒ e di stipulare accordi di *code sharing* fatte salve le norme comunitarie in materia di concorrenza che si applicano alle imprese. ⇐
4. ⇒ Con il presente regolamento sono abrogate tutte le limitazioni alla libertà dei vettori aerei comunitari di fornire 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, gli Stati membri interessati consentono ai vettori aerei comunitari di combinare servizi aerei e di stipulare accordi di *code sharing* sui servizi aerei verso, da e via qualsiasi aeroporto del loro territorio da o verso qualsiasi punto nei paesi terzi. ⇐
6. ⇒ Fatto salvo ogni eventuale diritto esistente concesso prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, e in deroga al regolamento (CE) n. 847/2004<sup>10</sup>, ai vettori aerei non comunitari non è consentito esercitare diritti di traffico, combinare servizi aerei o stipulare accordi di *code sharing* in relazione a rotte totalmente all'interno della Comunità, a meno che non siano autorizzati a farlo in virtù di un accordo stipulato dalla Comunità con un paese terzo. ⇐

---

<sup>10</sup> GU L 157 del 30.4.2004, pag. 7

7. ⇒ Fatto salvo ogni eventuale diritto esistente concesso prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, e in deroga al regolamento (CE) n. 847/2004, ai vettori aerei dei paesi terzi non è consentito il transito attraverso il territorio della Comunità salvo il caso in cui il paese terzo interessato sia parte contraente dell'accordo relativo al transito dei servizi aerei internazionali firmato a Chicago il 7 dicembre 1944 o abbia concluso un accordo in tal senso con la Comunità. ⇐

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 1, lettera a) (adattato)  
⇒ nuovo

## 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 e i vettori aerei operanti sulla rotta, imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto ⇒ regionale ⇐ ~~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 regionale nel suo territorio~~, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto stesso. ⇒ Tale onere è imposto esclusivamente ⇐ nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati ~~adeguati~~ servizi aerei di linea ⇒ minimi ⇐ rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, ~~capacità e~~ 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. ⇐

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 1, lettera c) (adattato)  
⇒ nuovo

2. ~~Laddove~~ ⊗ Qualora ⊗ altre ~~forme~~ ⇒ modalità ⇐ di trasporto non possano garantire servizi ~~adeguati e~~ 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 che intendono operare sulla rotta garantiscano tale prestazione per un periodo da precisare, conformemente alle altre condizioni degli oneri di servizio pubblico.

---

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 1, lettera j) (adattato)

3. Qualora sia stato imposto un onere di servizio pubblico in conformità ~~delle lettere a) e e)~~ dei paragrafi 1 e 2, i vettori aerei possono mettere in vendita il solo posto unicamente se il servizio aereo in questione soddisfa tutti i requisiti dell'onere di servizio pubblico. Di conseguenza, siffatto servizio aereo è considerato un servizio aereo di linea.

---

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 1, lettera d) (adattato)  
⇒ nuovo

4. L'accesso ai servizi aerei di linea su una rotta sulla quale nessun vettore aereo abbia istituito o si appresti a istituire servizi aerei di linea conformemente all'onere di servizio pubblico imposto su tale rotta, può essere limitato dallo Stato membro ad un unico vettore aereo per un periodo non superiore a ~~tre~~ 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, in base alla definizione di cui all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato.

5. Il diritto di effettuare ~~siffatti~~ i servizi di cui al paragrafo 4 sarà concesso, tramite gara pubblica ~~appalto pubblico~~ a norma dell'articolo 17, per rotte singole o, nei casi in cui ciò sia indispensabile per ragioni operative, per serie di rotte a qualsiasi vettore aereo comunitario abilitato a effettuare tali servizi.

~~Il bando di gara viene pubblicato nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee e il termine per la presentazione delle offerte non può essere inferiore a un mese dal giorno della pubblicazione. Le offerte presentate dai vettori aerei sono immediatamente comunicate agli altri Stati membri interessati e alla Commissione.~~

---

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 1, lettera b) (adattato)  
⇒ nuovo

6. Allorché desidera imporre un onere di servizio pubblico, lo Stato membro trasmette alla Commissione, agli altri Stati membri interessati e ai vettori aerei che effettuano il collegamento in questione il testo completo 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,

- 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. ⇐

7. Nel valutare ⇐ la necessità e ⇐ l'adeguatezza ~~dei servizi aerei di linea~~ ⇐ di un onere di servizio pubblico previsto ⇐ gli Stati membri tengono conto:

~~del pubblico interesse;~~

- a) ⇐ dell'equilibrio tra l'onere previsto e le esigenze in materia di sviluppo economico della regione interessata; ⇐
- b) della possibilità, ~~in particolare per le regioni insulari~~, di ricorrere ad altre forme  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 ⇐ ;
- 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.

8. ⇐ 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 6, secondo comma. ⇐

9. ⇐ 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 superiore a dodici mesi. ⇐

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

- a) ⇐ ogni eventuale compenso versato dallo Stato membro è conforme all'articolo 17, paragrafo 8; ⇐
- b) ⇐ la selezione avviene tra i vettori aerei comunitari conformemente ai principi di trasparenza e non discriminazione. ⇐

⇐ La Commissione e lo Stato membro o gli Stati membri sono informati senza indugio della procedura di emergenza e delle sue motivazioni. Su richiesta dello Stato membro o degli Stati membri, 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 che questa non rispetti le prescrizioni di cui al presente paragrafo o che sia comunque in contrasto con la legislazione comunitaria. ⇐



*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 5, è effettuata in base alla procedura di cui ai paragrafi da 2 a 11.
2. Lo Stato membro interessato comunica alla Commissione il testo completo dell'invito a presentare offerte.
3. La Commissione rende pubblico l'invito a presentare offerte attraverso una nota informativa pubblicata sulla *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 4, l'invito a presentare offerte è pubblicato almeno sei mesi prima dell'avvio della nuova concessione al fine di valutare se sussista la necessità di limitare l'accesso.
4. 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 presentare offerte 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.
5. Lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati trasmettono senza indugio e a titolo gratuito ogni informazione e documentazione pertinente richiesti dalle parti interessate alla gara d'appalto.

---

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 1, lettera g) (adattato)

~~In deroga al disposto della lettera f), dal giorno della presentazione delle offerte deve trascorrere un periodo di due mesi prima che si proceda alla selezione, affinché gli altri Stati membri possano presentare eventuali osservazioni.~~

---

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 1, lettera k) (adattato)

~~La lettera d) non si applica qualora un altro Stato membro interessato proponga un soddisfacente mezzo alternativo per l'adempimento del medesimo onere di servizio pubblico.~~

---

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 2 (adattato)

~~Il paragrafo 1, lettera d) non si applica alle rotte su cui altre forme di trasporto possano garantire un servizio adeguato e ininterrotto, laddove la capacità offerta superi i 30 000 posti l'anno.~~

---

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 1, lettera e) (adattato)  
⇒ nuovo

6. 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, se del caso, la compensazione per la prestazione dell'onere di servizio pubblico. ⇐
- 

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 1, lettera f)

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.

---

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 1,  
lettera h) (adattato)  
⇒ nuovo

8. ~~Uno~~ Lo Stato membro interessato può ~~rimborsare~~ compensare un vettore aereo selezionato in conformità della lettera f) che soddisfi le norme di onere di servizio pubblico prescritte ~~nel quadro del presente paragrafo~~ a norma dell'articolo 16; tale ~~rimborso~~ compensazione ~~tiene conto dei costi e dei ricavi derivanti dal servizio in questione~~ ⇒ non può superare l'importo necessario per coprire i costi netti sostenuti per la prestazione dell'onere di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi ottenuti dal vettore aereo a motivo della prestazione e di un margine di profitto ragionevole ↵.

---

↓ nuovo

9. La Commissione è informata senza indugio dei risultati della gara d'appalto e della selezione per mezzo di una nota dello Stato membro che contiene le seguenti informazioni:
- 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 comunicare, 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 siano comunicati entro il termine stabilito, la Commissione può decidere di sospendere l'invito a presentare offerte deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

---

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 1,  
lettera i) (adattato)  
⇒ nuovo

### 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 ~~del presente articolo~~ 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) un documento 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 ⇐

---

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 3  
(adattato)  
⇒ nuovo

2. A richiesta di qualsiasi Stato membro il quale ritenga che lo sviluppo di una rotta venga indebitamente limitato dalle condizioni di cui ~~al paragrafo 1~~ agli articoli 16 e 17, o di propria iniziativa, la Commissione svolge un'indagine e decide, entro ~~due~~ sei mesi dal ricevimento della richiesta e deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, in base a tutti gli elementi rilevanti, se ~~il paragrafo 1 debba~~ gli articoli 16 e 17 debbano continuare ad applicarsi in relazione alla rotta di cui trattasi.

⇒ In attesa di una siffatta decisione, la Commissione può decidere di adottare misure provvisorie, quale la sospensione, in tutto o in parte, di un onere di servizio pubblico. ⇐

---

↓ 2408/92 articolo 4, paragrafo 4  
(adattato)

~~La Commissione comunica la decisione al Consiglio e agli Stati membri. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può prendere una decisione diversa entro il termine di un mese.~~

---

↓ 2408/92 articolo 5 (adattato)

~~Sulle rotte nazionali che, al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, formano oggetto di concessione esclusiva in forza della legge o di un contratto e laddove altre forme di~~

~~trasporto non possano garantire un servizio adeguato e ininterrotto, tale concessione può sussistere fino alla sua data di scadenza, limitatamente comunque ad un periodo di tre anni.~~

---

↓ 2408/92 articolo 6 (adattato)

~~1. In deroga al disposto dell'articolo 3, qualora uno dei vettori aerei a cui è stata rilasciata la licenza in uno Stato membro abbia iniziato a effettuare un servizio aereo passeggeri di linea su una nuova rotta tra aeroporti regionali in cui la capacità non ecceda i 30 000 posti all'anno con aeromobili di non più di 80 posti, detto Stato membro può negare l'effettuazione di un servizio aereo di linea da parte di un altro vettore aereo per un periodo di due anni, a meno che questo servizio sia effettuato con aeromobili di non più di 80 posti o sia effettuato in modo tale che, su ogni volo, siano in vendita non più di 80 posti tra i due aeroporti in questione.~~

~~2. I paragrafi 3 e 4 dell'articolo 4 sono applicabili in relazione al paragrafo 1 del presente articolo.~~

---

↓ 2408/92 articolo 8, paragrafo 2  
⇒ nuovo

## 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 ⇒ intrinseca ed estrinseca ⇐, tutela dell'ambiente e assegnazione delle bande orarie.
- 

↓ 2408/92 articolo 8, paragrafo 1 (adattato)  
⇒ nuovo

2. ~~Il presente regolamento non pregiudica il diritto degli Stati membri di~~ ⇒ Uno Stato membro può, previa consultazione dei vettori aerei interessati, ⇐ regolamentare, senza discriminazioni ⇒ tra le destinazioni all'interno della Comunità oppure ⇐ basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo, la ~~ripartizione~~ ⊗ distribuzione ⊗ del traffico ⇒ aereo ⇐ tra gli aeroporti appartenenti a uno stesso sistema aeroportuale ⇒ che rispettano le seguenti condizioni: ⇐
  - a) ⇒ servono la stessa città o la stessa conurbazione; ⇐
  - b) ⇒ sono serviti da un'adeguata infrastruttura dei trasporti; e ⇐
  - c) ⇒ sono collegati alla città o alla conurbazione che devono servire da servizi di trasporto pubblico frequenti, affidabili ed efficienti ⇐

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

---

↓ 2408/92 articolo 8, paragrafo 3  
(adattato)  
⇒ nuovo

3. ~~A richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 ed entro un mese dalla data di ricevimento della richiesta decide, previa consultazione del comitato di cui all'articolo 11, se lo Stato membro può continuare ad applicare il provvedimento. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri.~~ ⇒ Fatte salve le norme in materia di distribuzione del traffico esistenti prima dell'adozione del presente regolamento, lo Stato membro interessato informa la Commissione della sua intenzione di regolare la distribuzione del traffico aereo ovvero di modificare una norma esistente in materia di distribuzione del traffico.

La Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 e, entro sei mesi dal ricevimento di tale richiesta e, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, decide se lo Stato membro può applicare le misure.

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

---

↓ 2408/92 articolo 8, paragrafo 4  
(adattato)

4. ~~Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può in circostanze eccezionali prendere una diversa decisione nel termine di un mese.~~
- 

↓ 2408/92 articolo 8, paragrafo 5  
(adattato)

5. ~~Qualora uno Stato membro decida di istituire un nuovo sistema aeroportuale o di modificarne uno esistente, ne informa gli altri Stati membri e la Commissione. Dopo aver verificato che gli aeroporti sono raggruppati come aeroporti che servono la stessa città o lo stesso agglomerato urbano, la Commissione pubblica un allegato. Il riveduto nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.~~

---

↓ 2408/92 articolo 9, paragrafo 1  
(adattato)

~~1. Qualora sussistano gravi problemi di congestione e/o di carattere ambientale lo Stato membro responsabile può, fatto salvo il presente articolo, imporre condizioni, limitare o negare l'esercizio dei diritti di traffico, segnatamente quando altri modi di trasporto possono fornire un servizio di livello soddisfacente.~~

---

↓ 2408/92 articolo 9, paragrafo 2  
(adattato)

~~2. I provvedimenti presi da uno Stato membro in conformità del paragrafo 1:~~

- ~~– non comportano discriminazioni in ragione della nazionalità o dell'identità dei vettori aerei;~~
- ~~– hanno un periodo di validità limitato, non superiore a tre anni, dopo il quale saranno riveduti;~~
- ~~– non pregiudicano gli obiettivi del presente regolamento;~~
- ~~– non causano ingiuste distorsioni di concorrenza tra vettori aerei;~~
- ~~– non sono più restrittivi di quanto non sia necessario per ovviare ai problemi di cui trattasi.~~

---

↓ 2408/92 articolo 9, paragrafo 3  
(adattato)

~~3. Qualora uno Stato membro ritenga che siano necessari provvedimenti ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo, 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 4.~~

---

↓ 2408/92 articolo 9, paragrafo 4  
(adattato)

~~4. A richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione esamina il provvedimento di cui al paragrafo 1. Se la Commissione, entro un mese dal momento in cui è stata informata in conformità del paragrafo 3, effettua un esame del provvedimento, essa indica nel contempo se esso possa essere applicato, totalmente o parzialmente, durante l'esame, tenendo conto segnatamente della possibilità di effetti irreversibili. Dopo aver consultato il comitato di cui all'articolo 11, la Commissione, un mese dopo aver ricevuto tutte le informazioni necessarie, decide se il provvedimento in questione è adeguato e conforme al presente regolamento e non~~

~~contrario in qualsiasi modo al diritto comunitario. La Commissione comunica la sua decisione al Consiglio ed agli Stati membri. In attesa della decisione la Commissione può decidere misure provvisorie, tra cui la sospensione totale o parziale del provvedimento in questione, tenendo conto segnatamente della possibilità di effetti irreversibili.~~

---

↓ 2408/92 articolo 9, paragrafo 5  
(adattato)  
⇒ nuovo

## Articolo 20

### Misure di emergenza

1. ~~In deroga ai paragrafi 3 e 4,~~ Uno Stato membro può ⇒ rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico ⇐ ~~adottare i provvedimenti necessari~~ per affrontare problemi improvvisi di breve durata ⇒ derivanti da circostanze imprevedibili e inevitabili ⇐ ~~purché tali provvedimenti siano conformi al paragrafo 2.~~ ⇒ 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 massimi di quattordici giorni.

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

↓ 2408/92 articolo 9, paragrafo 6  
(adattato)

- ~~6. Qualsiasi Stato membro può deferire al Consiglio la decisione della Commissione di cui ai paragrafi 4 e 5 entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può in circostanze eccezionali adottare una decisione differente entro un mese.~~



---

↓ 2408/92 articolo 9, paragrafo 7  
(adattato)

~~7. Qualora una decisione adottata da uno Stato membro conformemente al presente articolo limiti l'attività di un vettore aereo comunitario su una rotta intracomunitaria, si applicano le stesse condizioni o restrizioni a tutti i vettori comunitari operanti sulla stessa rotta. Qualora la decisione implichi il rifiuto di servizi nuovi o aggiuntivi, si applica lo stesso trattamento a tutte le richieste di vettori aerei comunitari riguardanti servizi nuovi o aggiuntivi sulla rotta in questione.~~

---

↓ 2408/92 articolo 9, paragrafo 8  
(adattato)

~~8. Senza pregiudizio del paragrafo 1 dell'articolo 8 e fatto salvo l'accordo dello (degli) Stato(i) membro(i) coinvolto(i), uno Stato membro non autorizza un vettore aereo:~~

- ~~a) ad istituire un nuovo servizio, oppure~~
- ~~b) ad aumentare la frequenza di un servizio esistente~~

~~tra un determinato aeroporto situato nel suo territorio e un altro Stato membro fintantoché ad un vettore aereo a cui è stata rilasciata la licenza da quest'ultimo Stato membro non sia consentito, in base alle norme relative all'assegnazione delle bande orarie, di cui all'articolo 8, paragrafo 2, d'istituire un nuovo servizio o aumentare la frequenza di un servizio esistente verso l'aeroporto in questione, in attesa dell'adozione da parte del Consiglio e dell'entrata in vigore di un regolamento relativo ad un codice di condotta concernente l'assegnazione della bande orarie fondato sul principio generale della non discriminazione per motivi di nazionalità.~~

---

↓ 2408/92 articolo 10 (adattato)

~~1. Ai servizi aerei oggetto del presente regolamento non si applicano limitazioni di capacità oltre a quelle previste negli articoli 8 e 9 e nel presente articolo.~~

~~2. Laddove l'applicazione del paragrafo 1 abbia determinato gravi danni finanziari per il (i) vettore(i) aereo(i) che gestisce (gestiscono) servizi di linea abilitato(i) da uno Stato membro, su richiesta di detto Stato membro la Commissione procede a riesaminare la situazione e, in base a tutti i fattori pertinenti, comprese la situazione del mercato e in particolare l'eventuale presenza di condizioni che limitino indebitamente le possibilità per i vettori aerei dello Stato membro in questione di competere efficacemente sul mercato, la posizione finanziaria del(i) vettore(i) aereo(i) interessato(i) e l'utilizzazione della capacità raggiunta, decide circa l'opportunità di stabilizzare per un periodo limitato la capacità dei servizi aerei di linea da e verso tale Stato.~~

~~3. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio~~

~~entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare in circostanze eccezionali una decisione diversa nel termine di un mese.~~

---

↓ 2409/92 articolo 1, paragrafo 2  
(adattato)  
⇒ nuovo

#### ⊗ **Capo IV: Disposizioni in materia di tariffe** ⊗

##### *Articolo 21*

#### ⇒ **Tariffe** ⇐

Fatto salvo ~~il paragrafo 3~~ ⊗ l'articolo 23 ⊗, il presente regolamento ⊗ capitolo ⊗ non si applica:

- a) alle tariffe aeree passeggeri e merci dei vettori aerei non comunitari;
  - b) alle tariffe aeree passeggeri e merci fissate nel quadro di un onere di servizio pubblico conformemente al ~~regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, relativo all'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie~~ ⊗ al capo III ⊗.
- 

↓ 2409/92 articolo 5, paragrafo 1  
(adattato)  
⇒ nuovo

##### *Articolo 22*

#### ⇒ **Libertà in materia di tariffe** ⇐

1. I vettori aerei comunitari fissano liberamente le tariffe aeree ⇒ per i servizi aerei intracomunitari ⇐, ~~fatto salvo il presente regolamento~~ ⊗ fatto salvo quanto disposto agli articoli 16, paragrafo 1, 23 e 24 ⊗.
2. Fatto salvo il disposto degli accordi bilaterali tra Stati membri, uno Stato membro non può operare discriminazioni in base alla nazionalità o all'identità di un vettore aereo consentendo ai vettori aerei comunitari di fissare tariffe 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. ⇐

---

↓ 2409/92 articolo 3 (adattato)

~~Le tariffe charter, le tariffe posto e le tariffe merci praticate dai vettori aerei comunitari vengono determinate mediante libero accordo tra le parti del contratto di trasporto~~

---

↓ 2409/92 articolo 1, paragrafo 3 (adattato)  
⇒ nuovo

### Articolo 23

#### ⇒ *Leadership di prezzo* ⇐

⇒ Fatti salvi gli accordi conclusi dalla Comunità con un paese terzo, per i servizi aerei tra aeroporti comunitari ⇐ solo i vettori aerei comunitari sono autorizzati a introdurre nuovi prodotti o tariffe ☒ aeree ☒ ridotte rispetto a quelle esistenti per prodotti identici.

---

↓ 2409/92 articolo 4 (adattato)  
⇒ nuovo

### Articolo 24

#### ⇒ *Informazione e non discriminazione* ⇐

1. I vettori aerei che operano all'interno della Comunità ~~informano il~~ ⇒ forniscono al ⇐ pubblico, a richiesta, di tutte le tariffe aeree passeggeri e delle tariffe merci normali ⇒ informazioni complete circa le tariffe aeree praticate e le condizioni ad esse relative ⇐.
  2. ⇒ I vettori aerei fissano le tariffe aeree senza operare alcuna discriminazione basata sulla nazionalità o sul luogo di residenza del passeggero o sul luogo di stabilimento dell'agente di viaggio all'interno della Comunità. ⇐
- 

↓ 2409/92 articolo 5, paragrafo 2 (adattato)

~~Lo (gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) può (possono) esigere senza discriminazione dovuta alla nazionalità o all'identità dei vettori aerei che le tariffe aeree siano depositate nella forma da essi prescritta. Non è richiesto che tale deposito venga effettuato più di ventiquattro ore (compreso un giorno lavorativo) prima dell'entrata in vigore delle tariffe aeree, salvo in caso di allineamento con una tariffa esistente, per la quale è richiesta soltanto una notifica preventiva.~~

---

↓ 2409/92 articolo 5, paragrafo 3  
(adattato)

~~Anteriormente al 1o aprile 1997 uno Stato membro può esigere che le tariffe praticate sulle rotte nazionali su cui opera un solo vettore titolare di una licenza da esso rilasciata o su cui operano congiuntamente due vettori titolari di una licenza rilasciata da tale Stato membro, siano depositate più di un giorno lavorativo ma non più di un mese prima della loro entrata in vigore.~~

---

↓ 2409/92 articolo 5, paragrafo 4  
(adattato)

~~Una tariffa aerea può essere applicata per la vendita e il trasporto finché non venga ritirata conformemente agli articoli 6 o 7.~~

---

↓ 2409/92 articolo 6 (adattato)

~~1. Conformemente alle procedure del presente articolo, uno Stato membro può decidere in qualsiasi momento di:~~

~~a) ritirare una tariffa normale che, tenuto conto dell'intera struttura tariffaria per la rotta in questione e di altri fattori pertinenti, compresa la situazione concorrenziale del mercato, sia eccessivamente elevata per gli utenti, in connessione all'insieme dei costi a lungo termine del vettore aereo compresa un'adeguata remunerazione del capitale;~~

~~b) bloccare in modo non discriminatorio ulteriori riduzioni di tariffe su un mercato, sia che si tratti di una rotta che di un gruppo di rotte, quando le forze del mercato hanno prodotto una persistente tendenza al ribasso delle tariffe aeree che si discosta significativamente dagli abituali movimenti stagionali dei prezzi comportando perdite generalizzate per tutti i vettori aerei che operano i servizi aerei in questione, tenuto conto dell'insieme dei costi a lungo termine dei vettori aerei.~~

~~2. Le decisioni prese ai sensi del paragrafo 1 devono essere motivate e notificate alla Commissione, ad ogni altro Stato membro coinvolto e al (ai) vettore(i) aereo(i) interessato(i).~~

~~3. Se entro quattordici giorni dalla data in cui è pervenuta la notifica nessun altro Stato membro interessato né la Commissione ha comunicato il proprio disaccordo motivato in base al paragrafo 1, lo Stato membro che ha deciso ai sensi del paragrafo 1 può, secondo le circostanze, ordinare al (ai) vettore(i) aereo(i) interessato(i) di ritirare la tariffa normale o di astenersi da ulteriori riduzioni delle tariffe.~~

~~4. In caso di disaccordo, qualsiasi Stato membro coinvolto può chiedere consultazioni al fine di riesaminare la situazione. Le consultazioni sono effettuate entro quattordici giorni dalla data di presentazione della richiesta a meno che non sia stato convenuto altrimenti.~~

---

↓ 2409/92 articolo 7 (adattato)

~~1. Su richiesta di uno Stato membro coinvolto, la Commissione esamina se la decisione di agire o non agire ai sensi dell'articolo 6 sia conforme ai criteri dell'articolo 6, paragrafo 1. Lo~~

~~Stato membro informa contemporaneamente lo (gli) altro(i) Stato(i) membro(i) e il (i) vettore(i) aereo(i) interessato(i). La Commissione comunica immediatamente mediante pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee che la (le) tariffa(e) aerea(e) è (sono) stata(e) sottoposta(e) ad esame.~~

~~2. In deroga al paragrafo 1, la Commissione può esaminare, a seguito del ricorso di una parte che abbia un interesse legittimo, se le tariffe aeree sono conformi ai criteri dell'articolo 6, paragrafo 1. La Commissione comunica immediatamente mediante pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee che la (le) tariffa(e) aerea(e) è (sono) stata(e) sottoposta(e) ad esame.~~

~~3. Una tariffa aerea in vigore al momento in cui viene sottoposta ad esame ai sensi del paragrafo 1 resta in vigore durante l'esame. Tuttavia, qualora la Commissione o il Consiglio abbia deciso, conformemente al paragrafo 8, nel corso dei sei mesi che precedono, che una tariffa normale siffatta o inferiore per la coppia di città interessate non è conforme ai criteri dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), la tariffa aerea non resta in vigore nel corso dell'esame. Inoltre, qualora sia stato applicato il paragrafo 6, il vettore aereo interessato non può durante l'esame da parte della Commissione applicare una tariffa normale più elevata di quella che era applicabile immediatamente prima della tariffa normale oggetto di esame.~~

~~4. In seguito alle consultazioni con gli Stati membri interessati, la commissione prende una decisione quanto prima e comunque entro venti giorni lavorativi a decorrere dalla data in cui ha ricevuto informazioni sufficienti dal (dai) vettore(i) aereo(i) interessato(i). La Commissione tiene conto di tutte le informazioni ricevute dalle parti interessate.~~

~~5. Qualora un vettore aereo non fornisca le informazioni richieste entro il termine fissato dalla Commissione o fornisca informazioni incomplete, la Commissione sollecita mediante decisione l'invio delle informazioni. La decisione specifica quali siano le informazioni richieste e stabilisce un termine adeguato entro il quale esse devono essere fornite.~~

~~6. In attesa della sua decisione definitiva, la Commissione può adottare una decisione che preveda il ritiro di una tariffa aerea, qualora un vettore aereo fornisca informazioni inesatte o incomplete o non le fornisca entro il termine fissato mediante decisione di cui al paragrafo 5.~~

~~7. La Commissione comunica senza indugio la propria decisione motivata ai sensi dei paragrafi 4 e 6 allo (agli) Stato(i) membro(i) interessato(i) e al (ai) vettore(i) aereo(i) interessato(i).~~

~~8. Qualsiasi Stato membro interessato può deferire la decisione della Commissione ai sensi del paragrafo 4 al Consiglio entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può prendere una diversa decisione entro il termine di un mese.~~

~~9. Gli Stati membri interessati assicurano l'applicazione della decisione presa dalla Commissione, salvo il caso in cui la decisione sia all'esame del Consiglio o se il Consiglio ha adottato una decisione diversa ai sensi del paragrafo 8.~~

---

↓ 2409/92 articolo 8 (adattato)

~~La Commissione consulta almeno una volta l'anno i rappresentanti delle organizzazioni degli utenti dei trasporti aerei della Comunità in merito alle tariffe aeree e alle questioni connesse, fornendo a tal fine adeguate informazioni ai partecipanti.~~

---

↓ 1882/2003 articolo 1 e allegato I, punto 5 (adattato) ⇒ nuovo
--

## Capo V: Disposizioni finali

### Articolo 25

#### ⇒ Comitato ⇐

1. La Commissione è assistita da un Comitato. ~~Il Comitato consiglia la Commissione circa l'applicazione degli articoli 9 e 10.~~  
~~La Commissione può inoltre consultare il Comitato su qualsiasi altra questione inerente all'applicazione del presente regolamento.~~
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo ☒ paragrafo ☒, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE<sup>11</sup>, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
3. Il Comitato adotta il proprio regolamento interno.

---

↓ 2407/92 art. 18, par. 1 - 2408/92 art. 14, par 1 - 2409/92 art. 10, par. 1 (adattato)
---

### Articolo 26

#### *Cooperazione e diritto di ottenere informazioni*

1. Gli Stati membri e la Commissione cooperano ~~nell'attuazione~~ ☒ nell'applicazione ☒ del presente regolamento, ~~in particolare per quanto riguarda la raccolta di informazioni ai fini della relazione prevista dall'articolo 9 (del regolamento 2409).~~

---

<sup>11</sup> Decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione (GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23).

---

↓ 2408/92 articolo 12, paragrafo 1 (adattato)  
⇒ nuovo

2. Per svolgere le funzioni ad essa attribuite ~~ai sensi del~~ ☒ al ☒ presente regolamento, la Commissione può acquisire tutte le informazioni necessarie dagli Stati membri ~~interessati, che assicurano anche che~~ ☒ i quali provvedono anche affinché ☒ i vettori aerei a cui ⇒ le propri autorità competenti ⇐ hanno rilasciato la licenza forniscano informazioni.

---

↓ 2408/92 articolo 12, paragrafo 2 (adattato)

~~Qualora l'informazione richiesta non sia fornita entro il termine stabilito dalla Commissione o, qualora fornita, sia incompleta, la Commissione sollecita mediante una decisione trasmessa allo Stato membro interessato l'invio delle informazioni. La decisione specifica quali siano le informazioni richieste e stabilisce un termine adeguato entro il quale esse devono essere fornite.~~

---

↓ 2407/92 art. 18, par. 2 -  
2408/92 art. 14, par 2 -  
2409/92 art. 10, par. 2 (adattato)  
⇒ nuovo

3. ~~Le informazioni riservate acquisite in applicazione del presente regolamento sono coperte dal segreto professionale~~ ⇒ Gli Stati membri adottano, a norma della legislazione nazionale, le misure necessarie per garantire l'adeguata riservatezza delle informazioni che ricevono in applicazione del presente regolamento ⇐.

---

↓ 2408/92 articolo 13 (adattato)

~~La Commissione pubblica una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro il 1° aprile 1994 e successivamente a scadenze periodiche.~~

---

↓ 2409/92 articolo 9 (adattato)

~~La Commissione pubblica una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro il 1° aprile 1994 e successivamente a intervalli regolari.~~

---

↓ 2408/92 articolo 15 (adattato)

~~I regolamenti (CEE) n. 2343/90 e (CEE) n. 294/91 sono abrogati, fatta eccezione per l'articolo 2, lettera e), punto ii) e per l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2343/90, come interpretato dall'allegato III del presente regolamento, nonché per l'articolo 2, lettera b) e per l'allegato del regolamento (CEE) n. 294/91.~~

---

↓ 2409/92 articolo 11 (adattato)

~~Il regolamento (CEE) n. 2342/90 è abrogato.~~

---

↓ nuovo

#### *Articolo 27*

#### **Abrogazione**

I regolamenti (CEE) n. 2407/92, (CE) n. 2408/92 e (CE) 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 III.

---

↓ nuovo

#### *Articolo 28*

#### **Entrata in vigore**

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

---

↓ 2407/92 articolo 19 (adattato)

~~Il presente regolamento entra in vigore il 1<sup>o</sup> gennaio 1993.~~

---

↓ 2408/92 articolo 16 (adattato)

~~Il presente regolamento entra in vigore il 1<sup>o</sup> gennaio 1993.~~



---

↓ 2409/92 articolo 12 (adattato)

~~Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1993.~~

---

↓ nuovo

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*  
[...]

**ALLEGATO I**

**Informazioni previste nel contesto dell'articolo 5 sull'idoneità finanziaria dei vettori aerei da fornire nel contesto 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 ~~due~~ 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, spese aeroportuali, assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.
  - 1.4. Informazioni dettagliate sui costi d'avviamento sostenuti nel periodo trascorso fra l'introduzione della 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 il loro statuto. 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 ~~due~~ 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, spese aeroportuali, 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 al più tardi sei mesi dopo la fine del periodo in questione 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, spese aeroportuali, assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.
  - 3.4. Relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per l'anno seguente.

## **ALLEGATO II**

### **Definizione di aeroporti regionali ai fini dell'articolo 16**

Sono considerati aeroporti regionali tutti gli aeroporti che soddisfano almeno uno dei seguenti criteri:

- a) il volume di traffico annuale non supera i 900 000 passeggeri all'anno;
- b) il volume di traffico annuale non supera le 50 000 tonnellate di merci all'anno;
- c) l'aeroporto è situato su un'isola di uno Stato membro;

**ALLEGATO III****TAVOLA DI CONCORDANZA**

<b>Regolamento 2407/92</b>	<b>Il presente regolamento</b>
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, paragrafo 1
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 13, paragrafo 1

Articolo 8, paragrafo 2  
 Articolo 8, paragrafo 3  
 Articolo 8, paragrafo 4  
 Articolo 9  
 Articolo 10, paragrafo 1  
 Articolo 10, paragrafo 2  
 Articolo 11, paragrafo 1  
 Articolo 11, paragrafo 2  
 Articolo 11, paragrafo 3  
 Articolo 12  
 Articolo 13, paragrafo 1  
 Articolo 13, paragrafo 2  
 Articolo 13, paragrafo 3  
 Articolo 13, paragrafo 4  
 Articolo 14  
 Articolo 15  
 Articolo 16  
 Articolo 17  
 Articolo 18, paragrafo 1  
 Articolo 18, paragrafo 2  
 Articolo 19  
 ALLEGATO

Articolo 12, paragrafo 1  
 Articolo 13, paragrafo 2  
 Articolo 12, paragrafo 2  
 Articolo 6  
 Articolo 13, paragrafo 3  
 Articolo 13, paragrafo 4  
 Articolo 8, paragrafo 1  
 Articolo 8, paragrafo 3  
 Articolo 8, paragrafo 7  
 Articolo 9, paragrafi da 2, 3 e 4  
 Articolo 10, paragrafo 2  
 Articolo 10, paragrafo 1  
 -  
 Articolo 10, paragrafo 3  
 Articolo 14  
 -  
 -  
 -  
 Articolo 26, paragrafo 1  
 Articolo 26, paragrafo 3  
 -  
 ALLEGATO I

Regolamento 2408/92	Il presente regolamento
---------------------	-------------------------

Articolo 1, paragrafo 1  
 Articolo 1, paragrafo 2

Articolo 1  
 Articolo 1, paragrafo 2

Articolo 1, paragrafo 3  
Articolo 1, paragrafo 4  
Articolo 2  
Articolo 3, paragrafo 1  
Articolo 3, paragrafo 2  
Articolo 3, paragrafo 3  
Articolo 3, paragrafo 4  
Articolo 4 , paragrafo 1, lettera a)  
Articolo 4, paragrafo 1, lettera b)  
Articolo 4, paragrafo 1, lettera c)  
Articolo 4, paragrafo 1, lettera d)  
-  
-  
-  
-  
-  
Articolo 4, paragrafo 1, lettera e)  
Articolo 4, paragrafo 1, lettera f)  
Articolo 4, paragrafo 1, lettera g)  
Articolo 4, paragrafo 1, lettera h)  
-  
-  
Articolo 4, paragrafo 1, lettera i)  
Articolo 4, paragrafo 1, lettera j)  
Articolo 4, paragrafo 1, lettera k)  
Articolo 4, paragrafo 2  
Articolo 4, paragrafo 3

Articolo 1, paragrafo 3  
-  
Articolo 2  
Articolo 15, paragrafi 1 e 2  
-  
-  
-  
Articolo 16, paragrafo 1  
Articolo 16, paragrafo 6  
Articolo 16, paragrafo 2  
Articolo 16, paragrafo 4  
Articolo 17, paragrafo 1  
Articolo 17, paragrafo 2  
Articolo 17, paragrafo 3  
Articolo 17, paragrafo 4  
Articolo 17, paragrafo 5  
Articolo 17, paragrafo 6  
Articolo 17, paragrafo 7  
-  
Articolo 17, paragrafo 8  
Articolo 17, paragrafo 9  
Articolo 17, paragrafo 10  
Articolo 18, paragrafo 1  
Articolo 16, paragrafo 3  
-  
-  
Articolo 18, paragrafo 2

Articolo 4, paragrafo 4	-
Articolo 5	-
Articolo 6, paragrafi 1 e 2	-
Articolo 7	Articolo 15, paragrafi 3, 4, 5 e 6
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 9, paragrafo 2	-
Articolo 9, paragrafo 3	-
Articolo 9, paragrafo 4	-
Articolo 9, paragrafo 5	Articolo 20
Articolo 9, paragrafo 6	-
Articolo 9, paragrafo 7	-
Articolo 9, paragrafo 8	-
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

<b>Regolamento 2409/92</b>	<b>Il presente regolamento</b>
----------------------------	--------------------------------

Articolo 1, paragrafo 1

Articolo 1

Articolo 1, paragrafo 2

Articolo 21

Articolo 1, paragrafo 3

Articolo 23

Articolo 2

Articolo 2

Articolo 3

-

Articolo 4

Articolo 24

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

↓ 2408/92 allegato e Atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, art. 29 e allegato I, e atto di adesione della Repubblica ceca, dell'Estonia, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, dell'Ungheria, di Malta, della Polonia, della Slovenia e della Slovacca, art. 20 e allegato II (adattato)

## ~~ALLEGATO I~~

### ~~Elenco degli aeroporti di categoria I~~

<del>BELGIO:</del>	<del>Bruxelles-Zaventem</del>
<del>REPUBBLICA CECA:</del>	<del>Praha-Ruzyně</del>
<del>DANIMARCA:</del>	<del>Sistema aeroportuale di Copenaghen</del>
<del>GERMANIA:</del>	<del>Francoforte-Reno-Meno Düsseldorf-Lohausen Monaco di Baviera Sistema aeroportuale di Berlino</del>
<del>ESTONIA:</del>	<del>Tallinna-Lennujaam</del>
<del>SPAGNA:</del>	<del>Palma-Maiorca Madrid-Barajas Malaga Las Palmas</del>
<del>GRECIA:</del>	<del>Atene-Hellinikon Salonico-Macedonia</del>
<del>FRANCIA:</del>	<del>Sistema aeroportuale di Parigi</del>
<del>IRLANDA:</del>	<del>Dublino</del>
<del>ITALIA:</del>	<del>Sistema aeroportuale di Roma Sistema aeroportuale di Milano</del>
<del>CIPRO:</del>	<del>Larnaca-Airport</del>
<del>LETTONIA:</del>	<del>Riga</del>

<del>LITUANIA:</del>	<del>Vilnius</del>
<del>UNGHERIA:</del>	<del>Budapest-Ferihegy International Airport</del>
<del>MALTA:</del>	<del>Luqa</del>
<del>PAESI BASSI:</del>	<del>Amsterdam-Schiphol</del>
<del>POLONIA:</del>	<del>Warszawa-Okęcie</del>
<del>PORTOGALLO:</del>	<del>Lisbona Faro</del>
<del>SLOVENIA:</del>	<del>Ljubljana</del>
<del>SLOVACCHIA:</del>	<del>Bratislava Airport:</del>
<del>REGNO UNITO:</del>	<del>Sistema aeroportuale di Londra Luton</del>
<del>AUSTRIA:</del>	<del>Vienna</del>
<del>FINLANDIA:</del>	<del>Helsinki-Vantaa/Helsingfors-Vanda</del>
<del>SVEZIA:</del>	<del>Stockholm airport system</del>

## **ALLEGATO II**

### **Elenco dei sistemi aeroportuali**

<del>DANIMARCA:</del>	<del>Copenaghen-Kastrup/Roskilde</del>
<del>GERMANIA:</del>	<del>Berlino-Tegel/Schönefeld/Tempelhof</del>
<del>FRANCIA:</del>	<del>Parigi-Charles-De-Gaulle/Orly/Le Bourget Lione-Bron/Satolas</del>
<del>ITALIA:</del>	<del>Roma-Fiumicino/Ciampino Milano-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venezia-Tessera/Treviso</del>
<del>REGNO UNITO:</del>	<del>Londra-Heathrow/Gatwick/Stansted</del>
<del>SVEZIA:</del>	<del>Stockholm-Arlanda/Gromma</del>

---

↓ 2804/82 allegato III (adattato)

~~ALLEGATO III~~

~~Interpretazione di cui all'articolo 15~~

~~In conformità dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2343/90, il vettore aereo Seanair, strutturato ed organizzato esattamente come Scandinavian Airlines System, va considerato come il vettore aereo Scandinavian Airlines System.~~