



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DPE 0001479 P-4.22.1
del 09/02/2017



Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

e p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari Esteri e della
Cooperazione internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la *Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità - COM(2016) 818.*

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Dirigente
dott. Gaetano De Salvo

Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234

Oggetto dell'atto:

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (CE) n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità

- **Codice della proposta:** COM(2016) 818 del 22/12/2016
- **Codice interistituzionale**2016/0411(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Premessa: finalità e contesto

La presente proposta è finalizzata ad assicurare la coerenza giuridica del regolamento (CE) n. 1008/2008 con un accordo internazionale. L'articolo 13 del regolamento (CE) n. 1008/2008 stabilisce le condizioni alle quali sono autorizzati i contratti di leasing, in particolare di wet lease, di aeromobili immatricolati in paesi terzi. Tale possibilità, prevista in circostanze eccezionali come ad esempio una mancanza di aeromobili adeguati sul mercato dell'Unione Europea, dovrebbe essere strettamente limitata nel tempo e subordinata al rispetto di norme di sicurezza equivalenti a quelle contenute nella normativa comunitaria e nazionale. L'accordo sui trasporti aerei (ATA) tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America (USA), dall'altro, (di seguito "l'accordo ATA UE-USA") è stato sottoscritto il 25 e il 30 aprile 2007 e modificato dal protocollo del 24 giugno 2010. L'accordo ATA è applicato a titolo provvisorio dal 30 marzo 2008. Il protocollo di modifica è applicato a titolo provvisorio dal 24 giugno 2010. L'accordo ATA prevede un regime aperto di wet lease tra le parti. Al fine di garantire maggiore chiarezza e certezza ai vettori aerei, la Commissione ha raccomandato al Consiglio di autorizzarla a negoziare un accordo specifico in materia di wet lease con gli Stati Uniti allo scopo di eliminare le restrizioni temporali. La presente proposta è intesa ad adattare di conseguenza il regolamento dell'UE. Il suo campo di applicazione è pertanto molto limitato e riguarda esclusivamente l'articolo 13, paragrafo 3, lettera b), del regolamento (CE) n. 1008/2008. Le altre disposizioni dell'articolo 13 (ad esempio, le norme di sicurezza e i diritti dell'autorità competente) restano inalterate. Nel breve periodo la deroga alle restrizioni temporali verrebbe concessa agli Stati Uniti che sarebbero il primo paese terzo con il quale l'UE ha stipulato un accordo di wet lease. Altri paesi terzi potrebbero seguire in futuro e chiedere deroghe analoghe, ma ogni richiesta sarebbe trattata caso per caso ed eventuali esenzioni dovrebbero essere concesse solo se adeguatamente giustificate. Qualsiasi effetto diretto e indiretto deriverà dai contratti di wet lease stessi e non dalla modifica del regolamento

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. **Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base**

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

giuridica

La proposta rispetta il principi di attribuzione.

L'iniziativa si basa sulle vigenti disposizioni dell'UE in materia di servizi aerei di cui attualmente al regolamento (CE) n. 1008/2008. Sarà inoltre coerente con il previsto accordo UE-USA in materia di wet lease e con l'accordo ATA UE-USA.

Ai aggiunge che la proposta si fonda sull'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea che costituisce la base giuridica per l'adozione di misure dell'Unione sul trasporto aereo.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La modifica del regolamento rappresenta l'unica via percorribile per affrontare la questione in parola.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rappresenta un adeguamento tecnico della legislazione dell'UE a un accordo internazionale. La modifica non riguarda che le restrizioni, in termini di limiti temporali, alle disposizioni sul wet lease contenute nel previsto accordo UE-USA in materia.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

L'iniziativa presenta uno scopo molto specifico (adeguamento tecnico derivante da un accordo internazionale) e un campo di applicazione limitato (deroga alle restrizioni in termini di limiti temporali sul wet lease).

L'iniziativa presenta una certa urgenza in quanto, come sopra evidenziato, parte dell'industria vettoriale che opera collegamenti tra l'Italia e gli Stati Uniti fa ricorso al wet lease e necessita di un quadro giuridico certo che superi i contrasti presenti tra la normativa regolamentare e quella pattizia.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Il progetto è conforme all'interesse nazionale.

Infatti, i limiti temporali previsti attualmente dal regolamento (CE) n. 1008/2008, si riverberano negativamente sui vettori americani e, per conseguenza, le autorità statunitensi approvano in termini limitati (semestrali) i programmi dei vettori italiani operati in wet lease, dando così luogo ad una situazione di instabilità per la programmazione dei servizi.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Non si ritengono necessarie modifiche di normative.

Per quanto riguarda gli accordi aerei, si ripete che la Commissione ha raccomandato al Consiglio di autorizzarla a negoziare un accordo specifico in materia di wet lease con gli Stati Uniti allo

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

scopo di eliminare le restrizioni temporali. Si aggiunge che nel breve periodo la deroga alle restrizioni temporali verrebbe concessa agli Stati Uniti che sarebbero il primo paese terzo con il quale l'UE ha stipulato un accordo di wet lease. Altri paesi terzi potrebbero seguire in futuro e chiedere deroghe analoghe, ma ogni richiesta sarebbe trattata caso per caso ed eventuali esenzioni dovrebbero essere concesse solo se adeguatamente giustificate.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

Non risultano costi gravanti sul bilancio nazionale [salvo diversa valutazione MIT]

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

In relazione al progetto si fa presente che sono previsti effetti in termini di semplificazione/armonizzazione/innovazione.

Per gli adeguamenti resi necessari dalla proposta, si fa rinvio a quanto riportato sopra nel paragrafo B.3

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Sono previsti effetti in termini di semplificazione burocratica posto che i vettori avendo la certezza sulla possibilità di utilizzo del wet lease non chiederanno interventi a supporto dei propri programmi presso le autorità aeronautiche statunitensi per il rilascio delle autorizzazioni e per la proroga dei programmi .

[ULTERIORI VALUTAZIONI POTRANNO ESSERE AGGIUNTE DA CODESTA DGATA]

•

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

La normativa è destinata ad avere un

- *impatto positivo sull'industria vettoriale perché in riferimento al wet lease semplifica le relazioni con gli stati extra-UE con i quali la Commissione ritiene di (es. semplificazione procedure; maggiore informazione, ecc...);*
- *Costi: economico-finanziari, altri oneri, ecc...*

Altro

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

[SI LASCIA LA RELATIVA COMPILAZIONE ALLA DGATA NEL CASO FOSSERO RITENUTI OPPORTUNE INTEGRAZIONI]

Esempio:

- *Altre amministrazioni interessate: la relazione tiene conto delle osservazioni di ...;*
- *Regioni: la relazione tiene conto delle osservazioni di ...;*
- *Riserva di integrazioni circa profili critici, consultazioni, ulteriori contributi, ecc... (es.: "si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nell'ambito delle competenti sedi istituzionali comunitarie e che la posizione della nostra delegazione potrà evolvere, in base anche alle consultazioni con le amministrazioni e le parti interessate");*
- *Eventuali allegati.*

TABELLA

<p>Regolamento (CE) 1008/2008 articolo 13, paragrafo 3, lettera b) – testo vigente</p>	<p>Proposta: COM(2016)818 – Codice interistituzionale: 2016/0411(COD)</p>
<p>Articolo 13 Contratto di utilizzazione (leasing)</p>	<p>Articolo 13 Contratto di utilizzazione (leasing) – modifiche proposte in neretto e barrato</p>
<p>1. Fatto salvo l'articolo 4, lettera c), un vettore aereo comunitario può avere a propria disposizione uno o più aeromobili utilizzati in base a un contratto di dry lease o wet lease. I vettori aerei comunitari possono liberamente impiegare aeromobili immatricolati nella Comunità in base a contratti di wet lease, salvo quando ciò comporti rischi per la sicurezza. La Commissione deve garantire che l'attuazione di tale disposizione sia ragionevole, proporzionata e fondata su considerazioni legate alla sicurezza.</p>	<p>Paragrafo 1 invariato</p>
<p>2. Un contratto di dry lease sottoscritto da un vettore aereo comunitario o un contratto di wet lease in cui il vettore aereo comunitario è il locatario dell'aeromobile oggetto del contratto è soggetto ad approvazione preventiva conformemente al diritto comunitario o nazionale applicabile in materia di sicurezza aerea.</p>	<p>Paragrafo 2 invariato</p>
<p>3. Un vettore aereo comunitario che sottoscrive con un'altra impresa un contratto di wet lease per aeromobili immatricolati in un paese terzo ottiene l'approvazione preventiva per l'esercizio dall'autorità competente per il rilascio delle licenze. L'autorità competente può concedere l'approvazione se: a) il vettore aereo comunitario dimostra in modo convincente all'autorità competente che sono rispettate tutte le norme di sicurezza equivalenti a quelle prescritte nel diritto comunitario o nazionale; e</p>	<p>Paragrafo 3, lettera a) invariato</p>
<p>b) una delle seguenti condizioni è soddisfatta: i) il vettore aereo</p>	<p>Il paragrafo 3 lettera b) è modificato come segue (modifica in neretto – bold</p>

<p>comunitario giustifica tale contratto di utilizzazione con esigenze eccezionali, nel qual caso può essere concessa un'approvazione per un periodo massimo di sette mesi che può essere prorogata una volta per un ulteriore periodo fino ad un massimo di sette mesi; 31.10.2008 IT Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 293/9 ii) il vettore aereo comunitario dimostra che il contratto di utilizzazione è necessario per soddisfare esigenze di capacità stagionali, che non possono essere ragionevolmente soddisfatte attraverso un contratto di utilizzazione di un aeromobile immatricolato nella Comunità, nel qual caso l'approvazione può essere prorogata; iii) il vettore aereo comunitario dimostra che il contratto di utilizzazione è necessario per superare difficoltà operative e non è possibile o ragionevole un contratto di utilizzazione di un aeromobile immatricolato nella Comunità, nel qual caso l'approvazione è limitata alla durata strettamente necessaria per il superamento delle difficoltà.</p>	<p>e barrato)</p> <p>b) Salvo diverse disposizioni contenute in un accordo internazionale concluso dall'Unione, è soddisfatta una delle seguenti condizioni: una delle seguenti condizioni è soddisfatta: i) il vettore aereo comunitario giustifica tale contratto di utilizzazione con esigenze eccezionali, nel qual caso può essere concessa un'approvazione per un periodo massimo di sette mesi che può essere prorogata una volta per un ulteriore periodo fino ad un massimo di sette mesi; 31.10.2008 IT Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 293/9 ii) il vettore aereo comunitario dimostra che il contratto di utilizzazione è necessario per soddisfare esigenze di capacità stagionali, che non possono essere ragionevolmente soddisfatte attraverso un contratto di utilizzazione di un aeromobile immatricolato nella Comunità, nel qual caso l'approvazione può essere prorogata; iii) il vettore aereo comunitario dimostra che il contratto di utilizzazione è necessario per superare difficoltà operative e non è possibile o ragionevole un contratto di utilizzazione di un aeromobile immatricolato nella Comunità, nel qual caso l'approvazione è limitata alla durata strettamente necessaria per il superamento delle difficoltà.</p>
<p>4. L'autorità competente può subordinare l'approvazione a determinate condizioni. Tali condizioni fanno parte del contratto</p>	<p>Il paragrafo 4 invariato</p>



Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
Ufficio Legislativo

Alla Presidente del Consiglio dei Ministri
Dipartimento Politiche Europee
Servizio informative parlamentari e
Corte di Giustizia UE

OGGETTO: Richiesta di relazione. Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità.

Codice del Consiglio: 15777/16

Codice della proposta: COM (2016)818

Codice interistituzionale: 2016/0411 (COD)

WP Commissione (2016): non presente

Con riferimento alla proposta di regolamento in oggetto, nel far seguito alla nota n. 3672 del 30.1.2017 e in riscontro alla comunicazione di codesto Dipartimento del 31 gennaio 2017, si trasmette la relazione elaborata dall'ENAC, su indicazione della Direzione Generale per il trasporto aereo, prevista ai sensi dell'art. 6 comma 4 della legge 234 del 2012, accompagnata dalla prescritta tabella di corrispondenza.

p Il Capo dell'Ufficio legislativo

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Aricosta'.

A small, faint handwritten mark or signature in the bottom left corner of the page.



**Il Direttore
Sviluppo Trasporto Aereo e Licenze**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
D.G. per gli Aeroporti e per il Trasporto Aereo
dg.ta@pec.mit.gov.it
Ref. 235 del 19/1/2017

e, p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio Legislativo
Ufficio.legislativo@pec.mit.gov.it
Ref. 4171 del 1/2/2017

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione,
gli Affari Gen. e il Personale
dip.trasporti@pec.mit.gov.it

OGGETTO: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il Regolamento (CE) 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità. Codice del Consiglio 15777/16 – Codice della proposta: COM(2016)818 – Codice interistituzionale: 2016/0411(COD). Relazione legge 234 del 2012.

Si trasmette in allegato alla presente, per il seguito di competenza, una scheda contenente le informazioni relative alla proposta di regolamento indicata in oggetto, accompagnata da una tabella di corrispondenza

In relazione alla predetta scheda si fa presente che è stato utilizzato il *Format* di Relazione concordato con i Nuclei di valutazione di tutte le Amministrazioni, che resta da completare per gli informazioni inerenti i compiti di codesto Ministero.

Dott. Andrea Marotta
(documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D. legisl.82/2005 e ss.mm.ii)

Al.: 2

STALP