



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 24.1.2007
COM(2006) 820 definitivo

2007/0013 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente i diritti aeroportuali

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2006) 1688}

{SEC(2006) 1689}

RELAZIONE

1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Contesto generale**

Attualmente, le tariffe per l'uso delle infrastrutture aeroportuali sono fissate a livello nazionale da meccanismi che non hanno una adeguata giustificazione e sui quali le informazioni lasciano spesso a desiderare. Gli utenti non sono sistematicamente consultati in tutti gli aeroporti dell'UE prima della fissazione o della modifica delle tariffe aeroportuali. Né gli utenti sono in genere informati degli investimenti che un aeroporto intende effettuare né della loro necessità.

I vettori aerei dell'UE operano in un settore economico soggetto a forti oscillazioni cicliche e esposto a un'aspra concorrenza internazionale e devono affrontare criticità esogene come allarmi sanitari internazionali, minacce per la sicurezza e forti variazioni dei prezzi del combustibile. Tutta la filiera dell'approvvigionamento nel settore dell'aviazione dovrebbe assumere connotati più concorrenziali possibile in modo da garantire la durevole competitività dell'economia dell'Unione nel suo insieme. I diritti aeroportuali sono un anello importante in questa catena poiché rappresentano tra 4% e l'8% dei costi operativi dei principali vettori aerei comunitari¹.

La maggioranza degli aeroporti dell'UE sono tuttora in mano pubblica e sono quindi le pubbliche autorità che hanno interesse a massimizzare gli utili generati dalle attività aeroportuali. Tuttavia si osserva che il numero degli aeroporti privati sta crescendo e che, quindi, anche i loro azionisti sono parimenti interessati a massimizzare i profitti e possono far pressione in questo senso sulle pubbliche autorità. Queste ultime hanno interesse a favorire l'aumento dei diritti aeroportuali negli scali che preparano la loro privatizzazione, in modo da potersi procurare entrate di ammontare più elevato cedendo l'aeroporto ad investitori privati.

Si invita a consultare il documento predisposto dall'ICAO dal titolo "Policies on charges for airports and air navigation services" (Politiche per la fissazione dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi per i servizi di navigazione aerea)². Le raccomandazioni ivi formulate riconoscono l'esigenza di una regolamentazione economica degli aeroporti, ivi compresi elementi quali la non discriminazione nella applicazione dei diritti, la garanzia della trasparenza e della consultazione di tutte le parti interessate, e la creazione di standard di qualità, nonché la revisione di questi ultimi³. Con la presente proposta, la Commissione europea tiene conto degli indirizzi dell'ICAO.

- **Disposizioni in vigore nel settore disciplinato nella presente proposta**

Non esiste alcuna disposizione comunitaria nel settore relativo alla proposta.

¹ Fonte: Association of European Airlines. Questa percentuale risente degli effetti di altri costi operativi come il prezzo del carburante. I vettori *low cost* dichiarano che i diritti aeroportuali rappresentano una percentuale ancora superiore dei loro costi totali.

² ICAO's policies on charges for airports and air navigation services, 7^a edizione – 2004.

³ Ibidem, punto 15.

- **Coerenza con la politica in materia di aviazione civile e con altri obiettivi dell'Unione**

Il Terzo pacchetto adottato dal Consiglio dell'UE (1992) ha rappresentato la fase finale della liberalizzazione dell'accesso al mercato del trasporto aereo. Le successive iniziative dell'UE hanno mirato a disciplinare e liberalizzare attività accessorie quali la prestazione dei servizi di assistenza a terra l'assegnazione delle bande orarie (*slots*) e l'uso dei sistemi telematici di prenotazione. La Comunità si è inoltre dotata di una normativa nel settore della sicurezza della navigazione aerea e della protezione contro atti di illecita interferenza ed ha affrontato la più generale questione della gestione del traffico aereo emanando specifiche disposizioni che hanno istituito il Cielo unico.

La proposta che qui si presenta è parte integrante di una più ampia iniziativa focalizzata questa volta sugli aeroporti e finalizzata a promuovere l'efficiente funzionamento degli aeroporti e l'uso ottimale di capacità limitate.

L'iniziativa è inoltre in armonia con l'obiettivo fondamentale dell'Agenda di Lisbona che intende creare nell'Unione europea un'economia competitiva imperniata su settori dinamici.

2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E ANALISI D'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori consultati e profilo generale di chi ha risposto alla consultazione

In occasione di un'audizione delle parti interessate, svoltasi il 7 aprile 2006, la Commissione ha sentito il parere di tutti i soggetti che operano nel settore del trasporto aereo sulle varie opzioni prospettabili, in modo da strutturare la futura normativa comunitaria sui diritti aeroportuali.

Grazie a una serie di contatti bilaterali con alcuni dei principali soggetti interessati è stato possibile approfondire alcune posizioni.

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

I vettori aerei e gli aeroporti hanno ben compreso la necessità di disciplinare a livello europeo i diritti aeroportuali, ma sostengono posizioni diverse circa il modo di procedere. I vettori ritengono che la normativa dovrà garantire una regolazione nazionale indipendente a livello nazionale, che i diritti aeroportuali dovranno conformarsi ai principi enunciati dall'ICAO, devono essere efficienti rispetto ai costi e che è necessaria una consultazione sistematica dei soggetti interessati. Le compagnie *low cost* e gli aeroporti sono meno favorevoli ad un intervento legislativo comunitario in quanto ritengono che una concorrenza più intensa da parte degli aeroporti secondari determinerà un abbassamento dei diritti aeroportuali.

La presente iniziativa procura di raggiungere un equilibrio tra queste due principali posizioni.

- **Ricorso al pareri di esperti**

Settori scientifici interessati

È stato effettuato uno studio allo scopo di fornire un'analisi qualitativa e quantitativa dell'impatto della presente iniziativa, in modo da poter meglio modulare l'impostazione perseguita. Lo studio è stato effettuato dalla società Ecorys.

Metodologia utilizzata

Il consulente ha proceduto ad un'analisi qualitativa delle possibili conseguenze delle opzioni proposte.

Principali organizzazioni/esperti consultati

Sono state consultate tutte le principali organizzazioni dei soggetti attivi nel settore, nonché singoli vettori aerei e singoli aeroporti in 18 Stati membri. Sono state inoltre consultate le associazioni degli utenti e dei consumatori.

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

Non è stata menzionata l'esistenza di potenziali rischi gravi dalle conseguenze irreversibili.

Le principali conclusioni sono le seguenti: delle 4 opzioni politiche prese in considerazione come base per lo studio, le migliori potenzialità di successo sono riconducibili a una cornice normativa che si limiti a dettare alcuni principi generali (si tratta dell'opzione n. 3); questa soluzione avrebbe inoltre il vantaggio di determinare un cambiamento di segno positivo rispetto all'attuale prassi seguita dagli aeroporti per fissare le loro varie tasse, diritti, compensi e corrispettivi, anche nei rapporti tra gli stessi aeroporti e i vettori aerei.

Mezzi utilizzati per mettere a disposizione del pubblico i risultati della consultazione degli esperti

La sintesi dello studio effettuato dalla Ecorys è stato pubblicato nel sito web della DG TREN⁴.

- **Analisi d'impatto**

La Commissione ha effettuato un'analisi dell'impatto⁵.

Le opzioni che sono state prese in considerazione sono illustrate nel seguito. La prima opzione (status quo), quella cioè che non prevede alcun intervento dell'UE, è stata presa come opzione di riferimento rispetto alla quale si è proceduto ad un'analisi degli altri possibili scenari.

La seconda opzione si collega allo scenario in cui tutto il settore dell'aviazione definisce e pone in essere una serie di misure volontarie di autoregolamentazione su scala europea allo scopo di risolvere i problemi che incontrano i singoli attori (aeroporti e vettori aerei) in mancanza di accordo e di visione comune tra loro sul modo migliore per risolvere i principali

⁴ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm

⁵ SEC(2006) 1688.

punti di contrasto.

La terza opzione prevede l'adozione di un atto comunitario che definisca una cornice generale che specifichi le modalità con cui fissare i diritti aeroportuali a livello nazionale, tenendo conto di un insieme di principi comuni ai quali dovranno sottostare i gestori aeroportuali.

L'ultima opzione prevede l'instaurazione di un quadro normativo a livello di UE che imponga la fissazione e la riscossione di diritti aeroportuali sulla base dello stesso regime, da applicarsi uniformemente in tutta l'UE, nonché la definizione di un metodo di calcolo unico.

3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi delle misure proposte**

La presente proposta contiene un certo numero di principi fondamentali che i gestori aeroportuali dovranno osservare nella determinazione dei loro diritti aeroportuali.

Non discriminazione:

I sistemi tariffari non dovranno creare discriminazioni fra vettori diversi e fra passeggeri di categorie diverse. Inoltre, ogni differenza di trattamento dovrà essere riconducibile al costo effettivo delle infrastrutture e dei servizi forniti.

Consultazione e ricorso al regolatore nazionale:

L'ente che gestisce l'aeroporto e i vettori aerei che servono un determinato aeroporto – o le loro rispettive organizzazioni rappresentative – devono avviare un dialogo sul sistema di tariffazione applicabile in un aeroporto non solo in occasione di ogni variazione di tale sistema, ma anche nel momento in cui viene stabilito l'ammontare dei diritti rispettivi. Questa disposizione ha lo scopo di obbligare le due parti ad uno scambio di opinioni periodico sui livelli dei diritti aeroportuali, come pure sull'intero complesso dei fattori e delle prescrizioni di legge che possono influire sulle loro decisioni.

Trasparenza:

La proposta non contiene alcuna disposizione relativamente ai mezzi di calcolo dei diritti aeroportuali da applicare negli Stati membri. La Commissione è ben consapevole delle profonde diversità che esistono oggi nei regolamenti aeroportuali dei singoli Stati membri ma ritiene comunque che l'ente gestore dell'aeroporto sia tenuto a fornire ai vettori aerei un certo numero di informazioni in modo che la procedura di consultazione tra aeroporti e vettori abbia un senso e uno scopo. A tal fine la direttiva determina quali informazioni l'ente gestore dell'aeroporto deve fornire periodicamente.

A loro volta, i vettori aerei dovranno fornire informazioni sulle loro previsioni di traffico, sulle loro intenzioni riguardo all'utilizzo della propria flotta e sulle loro particolari esigenze, attuali e future, nell'aeroporto in questione, in modo da consentire al gestore di investire il proprio capitale e ripartire le proprie capacità in modo ottimale.

Norme di qualità:

Se la qualità dei servizi prestati dai vettori aerei e dagli aeroporti è inferiore alle norme, tutta l'efficienza del sistema aeroportuale risulterà compromessa e in particolare lo saranno le partenze ed i trasferimenti. I ritardi nell'imbarco e il conseguente rischio di perdita degli *slots*, soprattutto nelle ore di punta, sono conseguenze particolarmente gravi. Aeroporti e compagnie aeree hanno quindi interesse a concludere un accordo che garantisca la qualità dei servizi prestati in un determinato aeroporto. Se non riescono a raggiungere un accordo entrambe le parti devono avere la possibilità di rivolgersi ad una autorità regolatrice indipendente.

Differenziazione dei diritti aeroportuali:

I diritti vengono fissati sulla base di criteri prestabiliti. La situazione è diversa per i diritti che devono corrispondere ai passeggeri, i quali sono correlati all'uso del terminale. In un aeroporto i terminali possono differire tra di loro e, di conseguenza, il livello e la qualità del servizio dei diversi terminali può non essere identica: le differenze di qualità, di età (vetustà) e il grado di maggiore o minore conservazione di un terminale può anch'esso costituire un elemento differenziatore dei diritti per il passeggero che gli utenti devono pagare.

È necessario provvedere affinché, in linea di principio, tutti i vettori che desiderano accedere al terminale o ai servizi a costi e qualità inferiori, potranno beneficiare di un accesso simile a condizioni non discriminatorie.

Diritti per le operazioni di sicurezza:

La protezione dei passeggeri e delle merci contro atti di interferenza illecita contro la navigazione aerea è stata notevolmente migliorata grazie al regolamento (CE) n. 2320/2002⁶ che istituisce norme comuni nel settore della sicurezza dell'aviazione e da una serie di regolamenti di applicazione che hanno dettato disposizioni più specifiche per tradurre concretamente in pratica alcune norme fondamentali comuni. Il finanziamento delle operazioni di sicurezza non è contemplato dalla presente direttiva.

Attualmente esistono in Europa, in sostanza, quattro meccanismi per finanziare le operazioni relative alla sicurezza della navigazione aerea: un finanziamento mediante 1) riscossione di tasse, 2) riscossione di sovrattasse o compensi, 3) diritti aeroportuali per le operazioni di sicurezza e, in misura minore, 4) aiuti e sovvenzioni statali. Poiché alcuni aeroporti dell'Unione europea riscuotono dei diritti per la prestazione dei servizi di sicurezza, è opportuno che questa materia rientri nella sfera di operatività della presente direttiva, soprattutto in considerazione del fatto che differenze rilevanti nel modo in cui i costi della sicurezza vengono scaricati o non scaricati sugli utenti degli aeroporti, possono avere effetti distorsivi sulla concorrenza tra gli aeroporti stessi.

Regolatore nazionale

Un progetto di direttiva contenente i principi che i soggetti operanti nel settore aereo (aeroporti e compagnie aeree) devono osservare – soprattutto in quanto sono mossi da interessi divergenti – dovranno trovare adeguata applicazione e osservanza a livello degli Stati membri. Una garanzia adeguata affinché questo principio venga rispettato consiste nell'istituire, in ciascuno Stato membro, un'autorità incaricata di provvedere alla corretta applicazione della

⁶ GU L 355 del 30.12.2002.

direttiva.

- **Base giuridica**

Il progetto di direttiva si basa sull'articolo 80, paragrafo 2 del trattato CE.

- **Principio di sussidiarietà**

Si applica il principio di sussidiarietà in quanto la proposta non rientra tra le materie di competenza esclusiva della Comunità.

Gli scopi della proposta non possono essere realizzati in modo soddisfacente dagli Stati membri per le seguenti ragioni.

Gli scopi della proposta non possono essere realizzati in modo soddisfacente dai singoli Stati membri isolatamente, poiché i sistemi di tariffazione degli aeroporti e la determinazione dei diritti aeroportuali dei singoli scali non sono regolamentati in modo uniforme in tutto il territorio dell'UE. Sistemi di tariffazione divergenti continuano ad esistere in tutti gli Stati membri. Questa situazione impedisce il formarsi di un autentico terreno di gioco omogeneo, nel quale le società aeroportuali e le compagnie aeree siano soggette alle stesse regole.

Gli obiettivi della proposta possono essere realizzati con maggiore efficacia grazie ad un intervento della Comunità per le ragioni qui di seguito indicate.

L'applicazione in tutto il territorio dell'UE di un complesso di regole comuni per i diritti aeroportuali garantirà parità di condizioni per tutti i soggetti che operano nel settore quando si tratterà di definire i parametri per l'uso delle infrastrutture aeroportuali.

Negli Stati membri esistono, come si è detto, sistemi di tariffazione diversi. Questi sistemi non sempre si ispirano a principi fondamentali da applicare in modo uniforme al momento della fissazione dei diritti aeroportuali né stabiliscono le modalità in base alle quali vanno calcolati questi diritti. Al contrario, la direttiva qui proposta garantisce questa applicazione uniforme.

La proposta si limita a dettare un minimo di regole che dovranno essere rispettate dagli Stati membri o dal gestore aeroportuale al momento di fissare l'ammontare dei diritti aeroportuali. La proposta non impone un sistema di tariffazione particolare e lascia invece agli Stati membri piena discrezionalità in materia.

Per queste ragioni, la proposta rispetta il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le seguenti ragioni.

La proposta di direttiva non restringe in alcun modo la possibilità di definire, a livello di Stato membro, le regole per la fissazione dei diritti aeroportuali e lascia agli aeroporti la necessaria flessibilità per determinarne l'ammontare. La direttiva garantisce agli utenti degli aeroporti una giustificazione più trasparente dei diritti che essi pagano.

L'onere amministrativo che il progetto di direttiva impone agli Stati membri ed alle autorità regionali che partecipano alla definizione del quadro regolatorio sarà limitato, in quanto si

tratterà semplicemente di adeguare la normativa in vigore alle disposizioni della direttiva nella misura in cui la normativa nazionale non risulti conforme ai principi di base che la direttiva prescrive.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: direttiva.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per le seguenti ragioni.

La direttiva è lo strumento più adeguato per disciplinare la questione dei diritti aeroportuali, in quanto detta pochi principi, precisi ma fondamentali, che dovranno essere rispettati dai gestori aeroportuali quando fissano e riscuotono i diritti di loro spettanza. Il recepimento della direttiva negli ordinamenti nazionali consentirà agli Stati membri di tener conto, al momento di emanare le disposizioni attuative, della situazione specifica degli aeroporti che si trovano sul suo territorio, fermo restando che le disposizioni della direttiva devono essere integralmente rispettate.

4) INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio della Comunità.

5) ALTRE INFORMAZIONI

- **Tavola di concordanza**

Gli Stati membri sono invitati a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni nazionali che danno attuazione alla direttiva, nonché una tavola di concordanza tra queste disposizioni e quelle della presente direttiva.

- **Spazio economico europeo**

L'iniziativa proposta rientra in un settore contemplato dall'accordo SEE ed è quindi opportuno estenderla allo Spazio economico europeo.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente i diritti aeroportuali

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione⁷,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁸,

visto il parere del Comitato delle regioni⁹,

deliberando in conformità con la procedura di cui all'articolo 251 del trattato¹⁰,

considerando quanto segue:

- (1) La funzione principale e l'attività commerciale degli aeroporti consiste nell'assicurare il compimento di tutte le operazioni relative agli aeromobili dal momento dell'atterraggio al momento del decollo, ai passeggeri e alle merci, in modo da consentire ai vettori aerei di fornire i propri servizi di trasporto aereo. A tal fine, gli aeroporti mettono a disposizione una serie di infrastrutture e di servizi connessi all'esercizio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, il cui costo viene in genere recuperato mediante la riscossione di diritti aeroportuali.
- (2) È necessario istituire un quadro di norme comuni che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali e le modalità della loro fissazione, poiché in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra i soggetti che gestiscono gli aeroporti e gli utenti degli aeroporti stessi rischiano di non essere rispettati.
- (3) La direttiva deve essere applicata negli aeroporti situati sul territorio della Comunità di dimensioni superiori ad una soglia minima poiché la gestione e il finanziamento

⁷ GU-C, pag.

⁸ GU-C, pag.

⁹ GU-C, pag.

¹⁰ GU-C, pag.

degli aeroporti di piccole dimensioni non richiedono l'applicazione di un quadro normativo comunitario.

- (4) La riscossione dei diritti corrispondenti alla prestazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di assistenza a terra è già stata disciplinata dal regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, e dalla direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996.
- (5) I diritti aeroportuali non devono essere discriminatori. È opportuno istituire una procedura di periodica consultazione tra le società che gestiscono gli aeroporti e gli utenti degli aeroporti stessi offrendo la possibilità alle due parti di rivolgersi in ultima istanza ad un'autorità regolatrice indipendente ogni qualvolta una decisione sui diritti aeroportuali o sulla modifica del sistema di tariffazione viene contestata dagli utenti degli aeroporti.
- (6) In ciascuno Stato membro deve essere istituita un'autorità regolatrice indipendente, capace di garantire l'imparzialità delle sue decisioni e la corretta ed efficace applicazione della presente direttiva. Detta autorità deve disporre di tutte le risorse necessarie in personale, competenze tecniche e mezzi finanziari per l'esercizio delle proprie funzioni.
- (7) È essenziale che gli utenti degli aeroporti ricevano periodicamente dal gestore aeroportuale le informazioni sulle modalità e sulla base di calcolo dei diritti aeroportuali. Questa trasparenza consentirà ai vettori aerei di essere informati sulle spese sostenute dall'aeroporto e sulla redditività degli investimenti da questo effettuati. Per consentire ai gestori aeroportuali di valutare con precisione i requisiti che dovranno soddisfare i loro investimenti futuri, occorre che gli utenti degli aeroporti abbiano l'obbligo di mettere a disposizione dei gestori aeroportuali, in tempo utile, tutte le loro previsioni operative, i loro progetti di sviluppo e le loro particolari richieste.
- (8) Gli aeroporti devono informare i loro utenti in merito ai grandi progetti infrastrutturali poiché questi hanno un'incidenza significativa sull'ammontare dei diritti aeroportuali. La comunicazione di queste informazioni ha lo scopo di rendere possibile il monitoraggio dei costi delle infrastrutture e di assicurare l'approntamento di installazioni adeguate e soddisfacenti sotto il profilo del rapporto costi-benefici nell'aeroporto in questione.
- (9) In considerazione del diffondersi dei vettori aerei che forniscono servizi a basso costo, gli aeroporti serviti da questi vettori devono essere in grado di applicare diritti corrispondenti alle infrastrutture e/o ai servizi messi a loro disposizione, in quanto i vettori aerei hanno un interesse legittimo a esigere da un aeroporto servizi commisurati al rapporto prezzo/qualità. Occorre tuttavia che l'accesso a questo livello ridotto di infrastrutture o servizi sia aperto a tutti i vettori aerei che desiderino ricorrervi su base non discriminatoria. Quando la domanda superi l'offerta, l'accesso deve essere determinato in base a criteri obiettivi e non discriminatori la cui definizione incombe al gestore aeroportuale.
- (10) Poiché nella Comunità esistono metodi diversi per la fissazione e la riscossione dei diritti per le operazioni di sicurezza, negli aeroporti comunitari nei quali i diritti

aeroportuali comprendono anche il costo di tale operazioni è necessario armonizzare la base di calcolo dei diritti. Negli aeroporti in questione il diritto corrispondente deve essere commisurato al costo delle operazioni di sicurezza, tenendo conto di eventuali interventi del settore pubblico nel finanziamento di tali operazioni.

- (11) Gli utenti degli aeroporti devono avere diritto ad un livello minimo di servizio a fronte dei diritti che pagano. Per garantire questa corrispondenza, il livello dei servizi deve essere soggetto alla conclusione di un accordo, a intervalli regolari, tra i gestori dell'aeroporto in questione e le associazioni rappresentative dei suoi utenti.
- (12) La presente direttiva lascia impregiudicata l'applicazione delle disposizioni del Trattato, in particolare degli articoli 81 a 89.
- (13) Poiché lo scopo dell'iniziativa proposta non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri, dato che essi – procedendo individualmente – non sono in grado di istituire un sistema di diritti aeroportuali uniforme nell'insieme della Comunità e può quindi, a motivo delle sue dimensioni e dei suoi effetti, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del Trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale scopo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto

1. La presente direttiva detta principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità.
2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto alle disposizioni del Trattato e aperto al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale supera la soglia di un milione di movimenti passeggeri o di 25 000 tonnellate di merci.

La presente direttiva non si applica né ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e terminale ai sensi del regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, che istituisce il sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea¹¹, né ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato della direttiva 96/67/CE del Consiglio relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità¹².

La presente direttiva lascia impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di applicare nei confronti di qualsiasi gestore o di un aeroporto situato sul suo territorio

¹¹ Regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione del 6 dicembre 2006 – GU L 341 del 7.12.2006.

¹² Direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 Ottobre 1996 - GU L 272 del 25.10.1996.

misure regolatorie supplementari che non siano incompatibili con le disposizioni della presente direttiva o con altre disposizioni pertinenti del diritto comunitario. Dette misure possono in particolare comprendere l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti sulla base del diritto della concorrenza.

Articolo 2

Definizioni

Ai fine della presente direttiva si intende per:

- (a) aeroporto, qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli automobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;
- (b) gestore aeroportuale, il soggetto al quale le disposizioni legislative o regolamentari nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti interessati;
- (c) utente di un aeroporto, qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato;
- (d) diritti aeroportuali, i prelievi effettuati a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto e/o dai passeggeri a copertura totale o parziale del costo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all'atterraggio, alla partenza, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci;
- (e) diritti per le misure di sicurezza, i prelievi specificamente diretti a coprire in tutto o in parte il costo delle operazioni di sicurezza finalizzate a proteggere l'aviazione civile contro atti di interferenza illecita.

Articolo 3

Non discriminazione

Gli Stati membri provvedono affinché i diritti aeroportuali non creino discriminazioni tra gli utenti degli aeroporti e tra i passeggeri.

Articolo 4

Consultazione e ricorso alle autorità regolatrici

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in ciascun aeroporto, sia istituita una procedura di consultazione obbligatoria e regolare tra il gestore aeroportuale e gli utenti o i rappresentanti degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali e all'ammontare di questi diritti. Detta consultazione ha luogo almeno una volta all'anno.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, nella misura del possibile, le modifiche apportate al sistema dei diritti aeroportuali o all'ammontare di tali diritti siano effettuate con l'accordo dell'operatore aeroportuale da un lato e degli utenti degli aeroporti dall'altro. A tal fine, l'operatore aeroportuale sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare al più tardi 4 mesi prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni. A richiesta di un utente dell'aeroporto, il gestore aeroportuale organizza consultazioni sulle modifiche proposte con gli utenti degli aeroporti e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione definitiva. Il gestore aeroportuale pubblica la sua decisione definitiva al più tardi 2 mesi prima della sua entrata in vigore. Il gestore dell'aeroporto motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti, nell'ipotesi in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra il gestore e gli utenti.
3. Gli Stati membri provvedono affinché, in caso di disaccordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali, ciascuna delle due parti possa rivolgersi all'autorità di regolazione indipendente, la quale esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare.

Articolo 5

Trasparenza

1. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori aeroportuali forniscano una volta all'anno ad ogni utente dell'aeroporto o ai rappresentanti o alle associazioni degli utenti informazioni sui seguenti elementi, che serviranno come base per la determinazione dell'ammontare di tutti i diritti riscossi nell'aeroporto. Tali informazioni comprendono, come minimo:
 - (a) un elenco dei vari servizi e infrastrutture forniti a corrispettivo dei diritti riscossi;
 - (b) il metodo di calcolo dei diritti;
 - (c) la struttura globale dei costi dell'aeroporto;
 - (d) gli introiti e il costo di ciascuna categoria di diritti riscossi nell'aeroporto;
 - (e) il numero totale dei dipendenti assegnati ai servizi che danno luogo alla riscossione dei diritti;

- (f) le previsioni riguardanti la situazione dell'aeroporto per quanto attiene ai diritti, all'evoluzione del traffico, nonché agli investimenti previsti;
 - (g) l'utilizzazione effettiva delle infrastrutture e delle installazioni aeroportuali nel corso di un periodo determinato;
 - (h) la redditività degli investimenti con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sulla qualità dei servizi prestati.
2. Gli Stati membri provvedono affinché gli utenti degli aeroporti comunichino periodicamente al gestore aeroportuale informazioni riguardanti, in particolare:
- (a) le previsioni del traffico;
 - (b) le previsioni relative alla composizione e all'utilizzo previsto della loro flotta;
 - (c) i loro progetti di sviluppo nell'aeroporto in questione;
 - (d) le loro esigenze nell'aeroporto in questione.
3. Le informazioni comunicate ai sensi del presente articolo sono considerate e trattate alla stregua di informazioni riservate.

Articolo 6

Nuove infrastrutture

Gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale consulti gli utenti dell'aeroporto prima che siano finalizzati i programmi relativi ai nuovi progetti di infrastruttura.

Articolo 7

Norme di qualità

1. Per garantire il buon funzionamento di un aeroporto, gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale e l'associazione o le associazioni degli utenti aeroportuali nell'aeroporto considerato procedano a negoziati allo scopo di concludere un accordo sul livello di servizio con riguardo alla qualità dei servizi prestati nel terminale o nei terminali dell'aeroporto e all'esattezza e all'opportunità delle informazioni fornite dagli utenti degli aeroporti sui loro progetti di attività ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, al fine di consentire all'aeroporto di adempiere ai propri obblighi. Tale accordo è concluso almeno una volta ogni due anni ed è notificato all'autorità regolatrice indipendente di ciascuno Stato membro.
2. Gli Stati membri provvedono affinché, nell'ipotesi in cui non si sia concluso alcun accordo sui livelli di servizio, una delle due parti possa ricorrere al regolatore nazionale.

Articolo 8

Differenziazione dei diritti

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e l'estensione di particolari servizi, terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un terminale o una parte di terminale specializzato. L'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi.
2. Gli Stati membri provvedono affinché ogni utente di aeroporto che desidera utilizzare i servizi personalizzati o il terminale o la parte del terminale specializzato, abbia accesso a questi servizi e a questo terminale o parte del terminale.

Qualora il numero degli utenti che desiderano avere accesso ai servizi personalizzati e/o a un terminale o parte di terminale specializzato ecceda il numero di utenti che è possibile accogliere a causa di vincoli di capacità, l'accesso è determinato in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

Articolo 9

Diritti per le misure di sicurezza

I diritti riscossi per la sicurezza sono utilizzati esclusivamente per coprire i costi relativi allo svolgimento delle operazioni di sicurezza. Questi costi sono determinati utilizzando i principi contabili e di valutazione generalmente riconosciuti in ciascuno Stato membro. Tuttavia, gli Stati membri provvedono affinché siano presi in particolare considerazione:

- il costo del finanziamento delle infrastrutture e delle installazioni adibite alle operazioni di sicurezza, ivi compreso un equo ammortamento del loro valore;
- la spesa per le operazioni di sicurezza e per il personale ad esso addetto;
- gli aiuti e le sovvenzioni erogate dalle pubbliche autorità per garantire la sicurezza.

Articolo 10

Autorità regolatrice indipendente

1. Gli Stati membri designano o istituiscono una autorità regolatrice nazionale indipendente, incaricata di assicurare la corretta applicazione delle misure adottate per conformarsi alla presente direttiva e di svolgere le funzioni di cui agli articoli 4 e 7. Questo organo può essere lo stesso organo al quale lo Stato membro ha affidato l'applicazione delle misure regolatrici supplementari di cui all'articolo 1, paragrafo 2, compresa l'approvazione del sistema dei diritti e/o dell'ammontare di tali diritti, a condizione che soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 2.
2. Gli Stati membri garantiscono l'autonomia dell'autorità di regolazione indipendente, provvedendo affinché questa sia giuridicamente distinta e funzionalmente indipendente da qualsiasi operatore aeroportuale e vettore aereo. Gli Stati membri

che mantengono la proprietà o il controllo degli aeroporti, di società di gestione aeroportuale o di vettori aerei garantiscono l'effettiva separazione strutturale della funzione regolatrice dalle attività inerenti l'esercizio della proprietà o del controllo. Gli Stati membri provvedono affinché l'autorità regolatrice eserciti i propri poteri in modo imparziale e trasparente.

3. Gli Stati membri notificano alla Commissione il nome e l'indirizzo dell'autorità regolatrice indipendente, le funzioni e le competenze ad essa conferite, nonché i provvedimenti presi per garantire l'osservanza del paragrafo 2.
4. L'operatore aeroportuale o l'utente di aeroporto che intenda sporgere reclamo in relazione a qualsiasi aspetto che rientri nelle previsioni della presente direttiva, può rivolgersi all'autorità regolatrice indipendente la quale, agendo in veste di autorità di composizione delle controversie, pronuncia una decisione entro due mesi dal ricevimento del reclamo. L'autorità regolatrice ha diritto di ottenere dalle parti le informazioni necessarie per emanare la propria decisione. Le decisioni dell'autorità regolatrice hanno efficacia obbligatoria.
5. L'autorità regolatrice indipendente pubblica ogni anno una relazione sull'attività svolta.

Articolo 11

Relazioni e revisioni

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo ed al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva entro quattro anni dalla sua entrata in vigore, corredandola, se del caso, di opportune proposte.
2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano all'applicazione della presente direttiva, con particolare riferimento all'acquisizione di informazioni ai fini della relazione di cui al paragrafo 1.

Articolo 12

Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva non oltre 18 mesi dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Essi ne informano immediatamente la Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono accompagnate da tale riferimento al momento della loro pubblicazione ufficiale.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 13

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo a quello successiva a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente