

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

(2001/C 270 E/19)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2001) 335 def. — 2001/0140(COD)

(Presentata dalla Commissione il 22 giugno 2001)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) Seguendo le conclusioni del Consiglio europeo tenuto a Stoccolma il 23 e 24 marzo 2001 il presente regolamento rappresenta un primo passo di un riassetto generale della materia; al fine di tener conto dell'evoluzione, in particolare per quanto concerne i nuovi concorrenti e le cessioni di bande orarie contro corrispettivo pecuniario, il presente regolamento va riesaminato dopo un determinato periodo di vigenza.
- (2) L'esperienza ha mostrato che il regolamento (CEE) n. 95/93 del 18 gennaio 1993 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità⁽¹⁾ andrebbe rafforzato per garantire l'uso più completo e flessibile dalla limitata capacità disponibile negli aeroporti caratterizzati da fenomeni di congestione.
- (3) Occorre quindi modificare sostanzialmente detto regolamento conformemente al suo articolo 14 e chiarire alcune sue disposizioni.
- (4) È auspicabile seguire la terminologia internazionale e quindi utilizzare i termini aeroporto ad orari facilitati e aeroporto coordinato invece di aeroporto coordinato e rispettivamente pienamente coordinato.
- (5) Gli aeroporti contraddistinti da capacità sensibilmente insufficienti devono essere designati come aeroporti coordinati sulla base di criteri obiettivi e per tali aeroporti coordinati occorrono norme dettagliate idonee ad assicurare l'osservanza integrale dei principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione.
- (6) Negli aeroporti ad orari facilitati il soggetto che provvede ad agevolare la programmazione degli orari deve agire in modo indipendente; negli aeroporti coordinati il coordi-

natore svolge un ruolo fondamentale nel processo di coordinamento; pertanto è necessario che i coordinatori godano dell'indipendenza assoluta e le loro singole competenze vanno precisate analiticamente.

- (7) Occorre definire accuratamente il ruolo dell'istituendo comitato di coordinamento avente funzioni consultive e di mediazione per quanto riguarda l'assegnazione delle bande orarie (slot).
- (8) È necessario chiarire che l'assegnazione delle bande orarie va intesa come un diritto d'uso che conferisce ai vettori aerei titolo ad accedere alle installazioni aeroportuali atterrando e decollando a date ed orari specifici per la durata del periodo per il quale tale titolarità è stata concessa.
- (9) A fini di stabilità delle operazioni, tuttavia, l'attuale sistema prevede la riassegnazione ai vettori aerei già insediati di bande orarie detenute in passato (diritti acquisiti); per promuovere la regolarità delle operazioni in un aeroporto coordinato occorre prevedere che i diritti acquisiti si riferiscano a serie di slot.
- (10) Gli slot detenuti già in passato debbono rispettare il calcolo dell'utilizzo nonché tutte le altre disposizioni pertinenti del regolamento per continuare a dare titolo ai vettori aerei di richiederli nel successivo corrispondente periodo di programmazione degli orari; occorre chiarire la situazione dei diritti acquisiti nel caso di esercizio in comune di rotte, di accordi di code-sharing o di franchising.
- (11) All'esercizio regolare di operazioni in un aeroporto deve essere riconosciuta una priorità che va gestita in modo rigoroso senza distinzione tra servizi di linea e non di linea.
- (12) Per garantire l'uso efficiente della capacità e ridurre l'impatto sull'ambiente negli aeroporti congestionati e promuovere ulteriormente l'intermodalità, nella procedura di assegnazione delle bande orarie è necessario considerare anche l'esistenza di servizi adeguati di qualità soddisfacente forniti da altri modi di trasporto.
- (13) La definizione di nuovo concorrente deve potenziare la prestazione di adeguati servizi di trasporto aereo verso le regioni e accrescere la concorrenza potenziale sulle rotte intracomunitarie.

⁽¹⁾ GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1.

- (14) Per garantire più adeguatamente che i paesi terzi riconoscano ai vettori comunitari un trattamento comparabile è opportuno istituire una procedura che consenta alla Comunità di intervenire in modo più efficace nei confronti di paesi terzi che non applicano un trattamento comparabile a quello accordato nella Comunità.
- (15) Poiché le misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento sono misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁽¹⁾, devono essere adottate con procedura di regolamentazione ai sensi dell'articolo 5 della decisione citata.
- (16) In un aeroporto coordinato l'accesso per un vettore aereo è possibile soltanto se ha ottenuto l'assegnazione di una banda oraria; è necessario prevedere misure atte a garantire l'applicazione del presente regolamento, specie quando un vettore aereo non rispetta sistematicamente e deliberatamente le regole in materia di assegnazione delle bande orarie.
- (17) È necessario prevedere una procedura, in sede giudiziaria, di riesame delle decisioni del coordinatore.
- (18) Per evitare dubbi, va precisato che l'applicazione delle disposizioni del presente regolamento lascia impregiudicate le regole di concorrenza stabilite dal trattato, in particolare gli articoli 81 e 82, e il regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio relativo al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese⁽²⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1310/97⁽³⁾,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

- 1) All'articolo 1 il paragrafo 1 è sostituito dal seguente testo:

«Il presente regolamento si applica agli aeroporti comunitari.»

- 2) L'articolo 2 è così modificato:

- a) Le lettere a) e b) sono sostituite dal seguente testo:

«a) "banda oraria" (slot) il titolo stabilito in virtù del presente regolamento di un vettore ad utilizzare l'infrastruttura aeroportuale in un aeroporto coordinato ad una specifica data e orario assegnato da un coordinatore conformemente al presente regolamento al fine di atterrare e decollare;

- b) "nuovo concorrente":

- i) un vettore aereo che chiede, come parte di una serie di bande orarie, una banda oraria in un aeroporto in un giorno qualsiasi qualora, se la domanda del vettore fosse accolta, in totale venga a detenere meno di cinque bande orarie in detto aeroporto in quel giorno, oppure
- ii) un vettore aereo che chiede una serie di bande orarie per un servizio di linea senza scalo di trasporto passeggeri tra due aeroporti comunitari ove almeno altri due vettori aerei operino il medesimo servizio di linea senza scalo tra detti aeroporti o sistemi aeroportuali nel giorno in questione qualora, se la domanda del vettore fosse accolta, venga comunque a detenere meno di cinque bande orarie in detto aeroporto in quel giorno per il servizio senza scalo in questione;
- iii) un vettore aereo che chiede una serie di bande orarie in un aeroporto per un servizio di linea senza scalo tra detto aeroporto e un aeroporto regionale ove nessun altro vettore aereo operi un servizio diretto di linea tra questi aeroporti o sistemi aeroportuali per tale giorno, qualora, se la domanda del vettore fosse accolta, venga comunque a detenere meno di cinque bande orarie in detto aeroporto in quel giorno per il servizio senza scalo in questione.

Ai fini dei punti i) e ii) un vettore aereo non è considerato nuovo concorrente se al momento dell'assegnazione:

- è parte, nell'aeroporto interessato, ad un accordo di esercizio in comune, di *code sharing* o di *franchising* con un altro vettore aereo che non ha la qualifica di nuovo concorrente, oppure
- la maggioranza del suo capitale è detenuta da un altro vettore aereo che non ha la qualifica di nuovo concorrente (società controllata), oppure
- ha direttamente o indirettamente la maggioranza del capitale di un altro vettore aereo che non ha la qualifica di nuovo concorrente (società controllante), oppure
- fa parte di un gruppo di vettori aerei, uno dei quali non ha la qualifica di nuovo concorrente.

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

⁽²⁾ GU L 395 del 30.12.1989, pag. 1, rettif. in GU L 257 del 21.9.1990, pag. 13.

⁽³⁾ GU L 180 del 9.7.1997, pag. 1.

Ai fini del punto ii) un vettore aereo che, da solo o insieme con altri in un gruppo di compagnie aeree, detiene più del 7 % del numero totale di bande orarie per il giorno in questione in un particolare aeroporto o sistema aeroportuale, non è considerato nuovo concorrente in detto aeroporto in quel giorno.»

b) La lettera f) è sostituita dal testo seguente:

« f) i) “vettore aereo”, un'impresa di trasporto aereo titolare di una valida licenza di esercizio o autorizzazione equipollente al più tardi al 31 gennaio per la successiva stagione estiva o al 31 agosto per la successiva stagione invernale. Ai fini degli articoli 7, 8, 8 bis e 10, la definizione di vettore aereo comprende anche i soggetti del comparto aviazione per conto proprio;

ii) “gruppo di vettori aerei”, due o più vettori che insieme provvedono ad operazioni in comune, in franchising o in code sharing o cooperano in altra maniera al fine di operare uno specifico servizio aereo.»

c) La lettera g) è sostituita dal testo seguente:

«g) “aeroporto coordinato”, un aeroporto in cui, per atterrare o decollare, è necessario per un vettore aereo o altro operatore di aeromobili aver ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da parte di un coordinatore;»

d) Sono aggiunte le seguenti lettere i), j), k), l), m) e n):

«i) “aeroporto ad orari facilitati”, un aeroporto in cui esiste rischio di congestione in alcuni periodi del giorno, della settimana o dell'anno, risolvibile eventualmente grazie alla cooperazione volontaria tra vettori aerei e in cui è stato nominato un soggetto avente il compito di agevolare l'attività dei vettori aerei che operano o intendono operare in tale aeroporto;

j) “organo di gestione di un aeroporto”, l'organo che, in via esclusiva o unitamente ad altre attività, ha il compito in virtù di disposizioni legislative o regolamentari nazionali di amministrare e gestire le strutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato;

k) “serie di bande orarie”, almeno cinque bande orarie che sono state richieste per un periodo di validità degli orari regolarmente per la stessa ora e il medesimo giorno della settimana e assegnate

conformemente alla richiesta o, qualora non fosse possibile, assegnate ad un orario approssimativamente identico;

l) “aeroporto regionale”, un punto di collegamento regionale e un punto di accesso o un punto di collegamento comunitario quali definiti nella sezione 6 della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (¹);

m) “aviazione per conto proprio”, il settore dell'aviazione generale che consiste nell'esercizio o nell'impiego di aeromobili da parte di imprese per il trasporto di passeggeri o merci a titolo ausiliario all'esercizio della loro attività, a fini che in genere non rientrano nelle attività di pubblico noleggio, e pilotati da persone che sono quantomeno titolari di una licenza valida di pilota commerciale con un'abilitazione al volo strumentale;

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

3) L'articolo 3 è così modificato:

a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente testo:

«1. a) Uno Stato membro non ha l'obbligo di designare un aeroporto come aeroporto ad orari facilitati o coordinato, salvo nei casi previsti dal presente articolo.

b) Uno Stato membro non designa un aeroporto come coordinato salvo nei casi previsti dal paragrafo 3.»

b) Il termine «coordinato» di cui al paragrafo 2 è sostituito da «ad orari facilitati».

c) Il paragrafo 3 è sostituito dal seguente testo:

«3. Lo Stato membro competente garantisce che sia effettuata un'accurata analisi della capacità in un aeroporto che non è stato designato con una specifica qualifica o in un aeroporto ad orari facilitati ad opera dell'organismo di gestione dell'aeroporto in questione ove detto Stato membro la reputi necessaria o entro sei mesi:

(¹) GU L 228 del 9.9.1996, pag. 99.

- i) dalla richiesta scritta effettuata da vettori aerei che rappresentano più della metà dell'attività di un aeroporto o dall'organo di gestione dell'aeroporto se ritengono che la capacità sia insufficiente per le attività aeronautiche effettive o previste in certi periodi, ovvero
- ii) su richiesta della Commissione, in particolare quando un aeroporto sia in realtà accessibile solo a vettori aerei ai quali sono stati assegnati slot da un coordinatore o quando taluni vettori aerei e in particolare nuovi concorrenti incontrano seri problemi per ottenere possibilità di atterraggio e di decollo nell'aeroporto in questione.

Tale analisi, basata su metodi comunemente riconosciuti, determina le insufficienze di capacità, tenendo conto dei vincoli di tutela ambientale applicabili all'aeroporto in questione. L'analisi passa in rassegna le possibilità di ovviare a dette insufficienze grazie a nuove opere infrastrutturali o a modifiche alle infrastrutture, a cambiamenti a livello operativo o a qualsiasi altro cambiamento e al periodo di tempo previsto per risolvere i problemi. Essa deve essere aggiornata almeno con cadenza triennale se sono fatte valere le condizioni di cui al paragrafo 5 o se nell'aeroporto siano intervenuti cambiamenti che influenzano in misura significativa la sua capacità e il suo uso. Tanto l'analisi che i metodi utilizzati sono posti a disposizione delle parti che hanno chiesto l'analisi e, su domanda, di altre parti interessate. Simultaneamente l'analisi è comunicata alla Commissione.»

- d) Il paragrafo 4 è sostituito dai seguenti paragrafi 4 e 5 e l'attuale paragrafo 5 diventa paragrafo 6 e l'espressione «aeroporto pienamente coordinato» è sostituita da «aeroporto coordinato»:

«4. Sulla base dell'analisi lo Stato membro si consulta sulla situazione dell'aeroporto sotto il profilo capacità con l'organo di gestione dell'aeroporto, con i vettori aerei che utilizzano regolarmente l'aeroporto, con le loro organizzazioni rappresentative, con rappresentanti del settore aviazione generale, con le autorità di controllo del traffico aereo e con le organizzazioni locali dei passeggeri ove esistono.

5. Lo Stato membro provvede affinché l'aeroporto sia designato come aeroporto coordinato per i periodi nei quali si manifestano i problemi di capacità se

- a) le insufficienze sono di natura talmente seria che è impossibile evitare rilevanti ritardi nell'aeroporto, e
- b) non esistono possibilità di risolvere questi problemi a breve termine.»

- 4) L'articolo 4 è così modificato:

- a) Il titolo è sostituito da: «Soggetto addetto alla facilitazione della programmazione degli orari e coordinatore»
- b) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente testo:

«1. Lo Stato membro competente per un aeroporto ad orari facilitati o un aeroporto coordinato provvede a

nominare una persona fisica o giuridica qualificata in qualità di soggetto addetto a facilitare la programmazione degli orari o rispettivamente in qualità di coordinatore dell'aeroporto dopo aver consultato i vettori aerei che utilizzano regolarmente l'aeroporto, le loro organizzazioni rappresentative e l'organo di gestione dell'aeroporto. Le medesime persone, l'addetto alla facilitazione della programmazione degli orari o il coordinatore, possono essere nominati per più di un aeroporto.»

- c) I paragrafi 2, 3, 4, 5 e 6 sono sostituiti dal seguente testo:

«2. Lo Stato membro competente per un aeroporto ad orari facilitati o un aeroporto coordinato garantisce che:

- a) in un aeroporto ad orari facilitati il soggetto addetto a facilitare la programmazione degli orari agisca conformemente al presente regolamento in modo indipendente, imparziale, non discriminatorio e trasparente,
- b) in un aeroporto coordinato l'indipendenza concreta del coordinatore sia garantita *a titolo aggiuntivo* grazie alla separazione istituzionale e finanziaria del coordinatore da qualsiasi singola parte interessata. Lo Stato membro provvede affinché il coordinatore agisca conformemente al presente regolamento in modo imparziale, non discriminatorio e trasparente e affinché siano predisposte sufficienti risorse in modo che il finanziamento delle attività di coordinamento non osti all'indipendenza del coordinatore.

3. L'addetto alla facilitazione della programmazione degli orari e il coordinatore partecipano alle conferenze internazionali sulla programmazione degli orari dei vettori aerei quali approvate dalla regolamentazione comunitaria.

4. L'addetto alla facilitazione della programmazione degli orari consiglia i vettori aerei e raccomanda orari alternativi di arrivo e/o di partenza quando possono insorgere fenomeni di congestione.

5. Il coordinatore è l'unico responsabile per l'assegnazione delle bande orarie. Egli provvede alla loro assegnazione conformemente alle disposizioni del presente regolamento e dispone affinché, in situazioni di emergenza, le bande orarie possano essere assegnate anche al di fuori delle ore di ufficio.

6. L'addetto alla facilitazione della programmazione degli orari e il coordinatore controllano l'utilizzazione degli orari e delle bande orarie in stretta cooperazione con l'organo di gestione dell'aeroporto e con le autorità di controllo del traffico aereo. Il coordinatore presenta alla Commissione una relazione annuale d'attività riguardante tra l'altro l'applicazione degli articoli 8 bis e 14 nonché eventuali reclami sull'applicazione degli articoli 8 e 10 presentati al comitato di coordinamento e le iniziative adottate per darvi soluzione.

7. Tutti gli addetti alla facilitazione della programmazione degli orari e i coordinatori effettuano un controllo incrociato delle loro basi di dati al fine di individuare incongruenze degli orari.»

d) Il paragrafo 7 diventa paragrafo 8 e la frase introduttiva del paragrafo è sostituita dalla seguente:

«Il coordinatore, a richiesta ed entro limiti di tempo ragionevoli mette gratuitamente a disposizione di tutte le parti interessate, perché possano consultarle, in forma scritta o in qualsiasi altra forma facilmente accessibile, le seguenti informazioni:»

e) Al paragrafo 8, che diventa nuovo paragrafo 9, è aggiunta la seguente frase:

«A richiesta il coordinatore fornisce tali informazioni in forma riepilogativa. Per la trasmissione di tali informazioni in forma riepilogativa, può essere chiesto un contributo commisurato ai costi.»

f) È inserito il seguente testo come nuovo paragrafo 10:

«Ove siano disponibili standard pertinenti e generalmente riconosciuti relativi alle informazioni sugli orari, l'addetto alla facilitazione della programmazione degli orari, il coordinatore e i vettori aerei li applicano sempreché essi siano conformi al diritto comunitario.»

5) Gli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 sono così sostituiti:

«Articolo 5

Comitato di coordinamento

1. In un aeroporto coordinato, lo Stato membro competente garantisce la costituzione di un comitato di coordinamento. Il medesimo comitato di coordinamento può essere designato per più di un aeroporto. La partecipazione a detto comitato è aperta almeno ai vettori aerei e alle loro organizzazioni rappresentative che utilizzano regolarmente l'aeroporto o gli aeroporti, all'organo di gestione dell'aeroporto in questione, alle competenti autorità di controllo del traffico aereo e a rappresentanti del settore aviazione generale.

Le funzioni del comitato di coordinamento sono le seguenti:

a) proporre o fornire consulenza al coordinatore e/o allo Stato membro in merito ai seguenti punti:

- possibilità di aumento della capacità dell'aeroporto determinata a norma dell'articolo 3 o di miglioramento della sua utilizzazione;
- parametri di coordinamento da definire conformemente all'articolo 6;
- linee direttrici locali per l'assegnazione delle bande orarie che tengono conto di eventuali preoccupazioni sotto il profilo ambientale, conformemente al dettato dell'articolo 8, paragrafo 5;

— miglioramenti alle condizioni del traffico esistenti nell'aeroporto in questione;

— reclami sull'assegnazione delle bande orarie, come previsto all'articolo 11;

— metodi di controllo dell'utilizzazione delle bande orarie assegnate;

— gravi problemi incontrati dai nuovi concorrenti, come previsto dall'articolo 10, paragrafo 8;

— tutte le questioni connesse con la capacità dell'aeroporto;

b) fare opera di mediazione tra tutte le parti interessate in ordine a:

— reclami sull'assegnazione delle bande orarie come previsto dall'articolo 11.

2. I rappresentanti dello Stato membro e il coordinatore sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori.

3. Il comitato di coordinamento redige per iscritto un regolamento interno che riguarda tra l'altro la partecipazione, le elezioni, la frequenza delle riunioni e la o le lingue utilizzate. Ogni partecipante al comitato di coordinamento può proporre linee direttrici locali, come previsto dall'articolo 8, paragrafo 5. A richiesta del coordinatore, il comitato di coordinamento esamina le linee direttrici locali suggerite per l'assegnazione delle bande orarie. Una relazione sulle discussioni tenute nel comitato di coordinamento è presentata allo Stato membro interessato con l'indicazione delle posizioni rispettive assunte nel comitato.

Articolo 6

Parametri di coordinamento

1. In un aeroporto coordinato lo Stato membro competente garantisce la definizione dei parametri per l'assegnazione delle bande orarie due volte all'anno, tenendo conto nel contempo di tutti i vincoli tecnici, operativi e ambientali pertinenti nonché degli eventuali relativi cambiamenti.

Tale esercizio è basato su un'analisi obiettiva delle possibilità di assorbire il traffico aereo, tenendo conto dei vari tipi di traffico nell'aeroporto, della congestione dello spazio aereo che può insorgere durante il periodo di coordinamento e della situazione sotto il profilo capacità.

I parametri sono trasmessi al coordinatore dell'aeroporto in tempo sufficiente prima dell'assegnazione iniziale delle bande orarie nella prospettiva delle conferenze di programmazione degli orari.

2. Ai fini dell'esercizio di cui al paragrafo 1, il coordinatore definisce pertinenti periodi di coordinamento previa consultazione del comitato di coordinamento e alla luce della situazione sotto il profilo capacità.

3. La determinazione dei parametri e la metodologia utilizzata nonché gli eventuali cambiamenti ad essi relativi sono esaminati in dettaglio con il comitato di coordinamento al fine di aumentare il numero di bande orarie disponibili per l'assegnazione prima di prendere una decisione finale sui parametri per l'assegnazione delle bande orarie. Tutti i documenti pertinenti devono essere posti a disposizione delle parti interessate su loro richiesta.

Articolo 7

Informazioni per l'addetto alla facilitazione della programmazione degli orari e il coordinatore

1. I vettori aerei che operano o che intendono operare in un aeroporto ad orari facilitati o in un aeroporto coordinato comunicano all'addetto alla facilitazione della programmazione degli orari o rispettivamente al coordinatore tutte le informazioni pertinenti da essi richieste che sono trasmesse nella forma e nei tempi specificati dall'addetto alla facilitazione della programmazione degli orari o dal coordinatore. In particolare, un vettore aereo comunica al coordinatore, al momento della domanda di assegnazione, se beneficerà eventualmente della qualifica di nuovo concorrente conformemente all'articolo 2, lettera b) per quanto riguarda le bande orarie richieste.

Per tutti gli altri aeroporti che non hanno una qualifica particolare le informazioni sui servizi programmati dei vettori aerei sono fornite su richiesta del coordinatore dall'organo di gestione dell'aeroporto al coordinatore in questione.

2. Qualora un vettore aereo non provveda a trasmettere le informazioni di cui al paragrafo 1, ovvero fornisca informazioni false o ingannevoli, il coordinatore non tiene conto della richiesta o delle richieste di bande orarie presentate da tale vettore, salvo che sussistano circostanze attenuanti. Il coordinatore è tenuto a dare al vettore aereo in questione la possibilità di presentare le sue osservazioni.

3. L'addetto alla facilitazione della programmazione degli orari o il coordinatore, l'organo di gestione dell'aeroporto e le autorità di controllo del traffico aereo si scambiano tutte le informazioni necessarie richieste, compresi i dati relativi ai voli e alle bande orarie per lo svolgimento delle rispettive funzioni.

Articolo 8

Procedura di assegnazione delle bande orarie

1. Le serie di slot sono assegnate dal pool delle bande orarie ai vettori richiedenti quale titolo ad utilizzare l'infrastruttura aeroportuale a fini di atterraggio e decollo per il periodo di programmazione degli orari per cui sono state chieste, al termine del quale debbono essere restituite al pool delle bande orarie costituito conformemente al disposto dell'articolo 10.

2. Fatte salve le disposizioni degli articoli 7, 8 bis, 9, 10, paragrafo 1 e 14, il paragrafo 1 del presente articolo non si applica in presenza delle seguenti condizioni:

- una serie di bande orarie è stata utilizzata da un vettore aereo per l'esercizio di servizi aerei di linea e di servizi aerei non di linea, e
- detto vettore aereo può comprovare debitamente al coordinatore che la serie di bande orarie in questione è stata operata, conformemente all'autorizzazione iniziale del coordinatore, da detto vettore aereo per almeno l'80 % del tempo nel corso del periodo di validità degli orari per cui è stata assegnata.

In tal caso la serie di bande orarie legittima il vettore aereo in questione ad ottenere la medesima serie di bande orarie nel successivo corrispondente periodo di validità degli orari.

Gli Stati membri possono limitare tale titolarità a serie di bande orarie operate con aerei di dimensione minima.

3. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 2, in una situazione in cui non è possibile accogliere tutte le domande di bande orarie in aderenza alle richieste dei vettori aerei interessati, è data precedenza ai servizi aerei commerciali e in particolare ai servizi di linea e ai servizi aerei programmati non di linea. Nel caso di richieste concorrenti della medesima categoria di servizi sono privilegiate le attività protratte su tutto l'anno.

4. La modifica della collocazione oraria di una serie di bande orarie prima dell'assegnazione delle restanti bande orarie da parte del pool di cui all'articolo 10 agli altri vettori aerei richiedenti è ammissibile soltanto per ragioni operative dovute a cambiamenti del tipo di aeromobile impiegato o di rotta operata. Essa non ha efficacia prima della conferma esplicita del coordinatore.

5. Il coordinatore tiene anche conto di regole e linee direttrici aggiuntive predisposte dal settore del trasporto aereo a livello mondiale nonché delle linee direttrici locali proposte dal comitato di coordinamento e approvate dallo Stato membro competente per l'aeroporto in questione, sempreché tali regole e linee direttrici non ostino all'indipendenza del coordinatore, siano conformi al diritto comunitario e intese a migliorare l'uso efficiente della capacità dell'aeroporto. Queste regole sono comunicate dal predetto Stato membro alla Commissione europea.

6. Nelle situazioni in cui è applicabile l'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, il coordinatore non riconosce priorità alle richieste di vettori aerei che intendono utilizzare la serie di bande orarie in questione per rotte sulle quali esiste un servizio soddisfacente prestato da altri mezzi di trasporto.

7. Se la richiesta di una banda oraria non può essere accolta, il coordinatore ne comunica le ragioni al vettore aereo richiedente e indica in alternativa la banda oraria più vicina.

8. Il coordinatore, oltre all'assegnazione delle bande orarie programmata per il periodo di validità degli orari, fa il possibile per accogliere singole richieste di bande orarie presentate con breve preavviso per ogni tipo di attività aeronautica, compresa l'aviazione generale. A tal fine possono essere utilizzate le bande orarie rimaste nel pool di cui all'articolo 10 dopo che è stata effettuata la distribuzione tra i vettori richiedenti, nonché le bande orarie disponibili con breve preavviso.

Articolo 8 bis

Mobilità delle bande orarie

1. Le bande orarie possono:
 - a) essere spostate da un vettore aereo da una rotta o tipo di servizio ad un'altra rotta o tipo di servizio operati dal medesimo vettore aereo;
 - b) essere trasferite
 - i) tra società controllante e controllata,
 - ii) in quanto parte dell'acquisizione della quota di controllo sul capitale di un vettore aereo,
 - iii) nel caso di ripresa totale o parziale, quando le bande orarie sono direttamente connesse con l'attività ripresa;
 - c) essere scambiate, una contro una, tra due vettori aerei quando entrambi i vettori aerei interessati si impegnano a utilizzare le bande orarie ricevute nello scambio.
2. Non sono assolutamente ammessi trasferimenti tra vettori aerei né tra vettori aerei ed altri soggetti in contropartita o in assenza di corrispettivo in denaro, se sono diversi dai vettori aerei di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 1, lettera b).
3. I trasferimenti o scambi di cui al precedente paragrafo 1 sono notificati al coordinatore e non hanno efficacia prima dell'esplicita conferma del coordinatore medesimo. Il coordinatore si rifiuta di confermare i trasferimenti o gli scambi se non sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento e non ha la prova che:
 - a) le operazioni aeroportuali non subirebbero pregiudizio tenendo conto di tutti i vincoli tecnici, operativi e ambientali;
 - b) le limitazioni imposte conformemente all'articolo 9 sono rispettate;
 - c) il trasferimento di bande orarie non rientra nell'ambito di applicazione del paragrafo 4;
 - d) nel caso di scambi tra due vettori aerei di cui al paragrafo 1, entrambi i vettori intendono operare le bande orarie che derivano dallo scambio, o dagli scambi successivi.

4. a) Le bande orarie assegnate a un nuovo concorrente quale definito all'articolo 2, lettera b) non possono essere trasferite conformemente al disposto del paragrafo 1, lettera b) prima che siano trascorsi tre corrispondenti periodi di validità degli orari.

b) Le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente quale definito all'articolo 2, lettera b), ii) e iii) non possono essere spostate ad un'altra rotta secondo il disposto del paragrafo 1, lettera a) prima che siano trascorsi tre corrispondenti periodi di validità degli orari.

c) Le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente quale definito all'articolo 2, lettera b) non possono essere scambiate conformemente al disposto del paragrafo 1, lettera c) prima che siano trascorsi tre corrispondenti periodi di validità degli orari, tranne che per migliorare la collocazione oraria delle bande per questi servizi rispetto alla collocazione oraria chiesta inizialmente.

Articolo 8 ter

Obblighi di servizio pubblico

La titolarità a serie di bande orarie di cui all'articolo 8, paragrafo 2 non legittima nessuna compensazione in contropartita di limiti, restrizioni o soppressione della medesima imposti in forza del diritto comunitario, in particolare in applicazione delle norme del trattato relative al trasporto aereo.

Il presente regolamento lascia impregiudicati i poteri delle autorità pubbliche di imporre il trasferimento di bande orarie tra vettori aerei in forza degli articoli 81 e 82 del trattato CE o del regolamento (CEE) n. 4064/89. Tali trasferimenti possono aver luogo solo senza corrispettivo pecuniario.

Articolo 9

Obblighi di servizio pubblico

1. Qualora in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio siano stati imposti obblighi di servizio pubblico su una rotta, uno Stato membro può riservare in un aeroporto coordinato le bande orarie necessarie per le operazioni in programma su questa rotta. Se il vettore non utilizza le bande orarie riservate sulla rotta in questione conformemente all'articolo 8, paragrafi 2 e 4, queste bande orarie sono poste a disposizione di qualsiasi altro vettore aereo interessato ad operare la rotta conformemente agli obblighi di servizio pubblico nel rispetto del paragrafo 2. Se nessun altro vettore è interessato ad operare la rotta e lo Stato membro in questione non pubblica un bando di gara in forza dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d) del regolamento (CEE) n. 2408/92, le bande orarie sono restituite al pool.

2. Per l'utilizzazione delle bande orarie di cui al precedente paragrafo 1 va applicata la procedura di gara di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere d)-g) e lettera i) del regolamento (CEE) n. 2408/92 se più di un vettore comunitario è interessato a operare la rotta e non è stato in grado di ottenere le bande orarie nell'ora che precede o che segue l'orario richiesto dal coordinatore.»

6) I paragrafi 1, 2, 3, 4, 5, 7 e 8 dell'articolo 10 sono così sostituiti:

«Articolo 10

Pool delle bande orarie

1. Il coordinatore istituisce un pool che contiene tutte le bande orarie non assegnate sulla base dell'articolo 8, paragrafi 2 e 4. La nuova capacità di bande orarie determinata conformemente all'articolo 3, paragrafo 3 confluisce totalmente nel pool.

2. Una serie di bande orarie che è stata assegnata ad un vettore aereo per l'esercizio di servizi aerei di linea o di servizi aerei programmati non di linea non legittima tale vettore aereo ad ottenere la medesima serie di bande orarie nel successivo corrispondente periodo di validità degli orari se detto vettore non è in grado di comprovare debitamente al coordinatore che esse sono state operate, conformemente all'autorizzazione iniziale del coordinatore medesimo, da questo vettore aereo per almeno l'80 % del tempo nel corso del periodo per cui esse sono state assegnate.

3. Le bande orarie assegnate ad un vettore aereo anteriormente al 31 gennaio per la successiva stagione estiva o anteriormente al 31 agosto per la successiva stagione invernale, ma che sono restituite al coordinatore per una loro riassegnazione anteriormente a queste date, non sono computate ai fini del calcolo dell'uso.

4. Se non è possibile comprovare un uso pari all'80 % della serie di bande orarie, tutte le bande orarie che costituiscono detta serie sono restituite al pool delle bande orarie a meno che la mancata utilizzazione non possa essere motivata sulla base di una delle seguenti ragioni:

a) casi imprevedibili e di forza maggiore al di fuori del controllo del vettore aereo, che comportano:

— il fermo a terra del tipo di aeromobile utilizzato in genere per il servizio aereo in questione;

— la chiusura di un aeroporto o di uno spazio aereo;

b) interruzione dei servizi aerei dovuta ad un'azione mirata ad incidere su detti servizi che rende praticamente e/o tecnicamente impossibile al vettore aereo operare conformemente alla programmazione;

c) seri danni finanziari ad un vettore aereo della Comunità interessato, con conseguente concessione di una licenza temporanea da parte delle autorità competenti per il

suo rilascio in attesa di una riorganizzazione finanziaria del vettore aereo conformemente all'articolo 5, paragrafo 5 del regolamento (CEE) n. 2407/92.

5. Salvo restando l'articolo 8, paragrafo 2 del presente regolamento e l'articolo 8, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2408/92, le bande orarie restituite al pool sono distribuite tra i vettori aerei richiedenti. Il 50 % di queste bande orarie è assegnato in primo luogo ai nuovi concorrenti a meno che le richieste dei nuovi concorrenti siano inferiori al 50 %. Ai fini di tale assegnazione la giornata è divisa in identici periodi di coordinamento pari al massimo ad un'ora.

Tra le richieste dei nuovi concorrenti va data preferenza ai vettori aerei che presentano i requisiti per ottenere la qualità di nuovo concorrente sia a norma dell'articolo 2, lettera b), i) e ii), che dell'articolo 2, lettera b), i) e iii).

6. Un nuovo concorrente al quale è stata offerta una serie di bande orarie nell'intervallo di un'ora prima o dopo l'orario richiesto, ma che non ha accettato questa offerta non mantiene la qualifica di nuovo concorrente per detto periodo di validità degli orari.

7. Nel caso di servizi operati da un gruppo di vettori aerei, solo uno dei vettori aerei associati può far domanda delle bande orarie necessarie. Il vettore aereo che opera un servizio di questo tipo è responsabile del rispetto dei criteri operativi prescritti al fine di mantenere la priorità maturata in passato di cui all'articolo 8, paragrafo 2.

Le bande orarie assegnate ad un vettore aereo in fase di svolgimento dell'attività possono essere utilizzate da un altro o altri vettori aerei associati per la loro attività in comune, sempreché il codice del vettore aereo a cui le bande orarie sono state assegnate continui a contraddistinguere il volo in condivisione a fini di coordinamento e di controllo. Quando tale attività venga interrotta, le bande orarie così utilizzate restano di pertinenza del vettore aereo a cui sono state inizialmente assegnate. I vettori aerei che partecipano ad attività in comune forniscono ai coordinatori i dati analitici di queste attività.»

7) Il paragrafo 6 dell'articolo 10 diventa nuovo paragrafo 8.

8) L'articolo 11 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 11

Reclami e diritto di appello

1. I reclami relativi all'applicazione degli articoli 8, 8 bis e 10 sono presentati al comitato di coordinamento che entro un periodo di tre mesi successivo alla presentazione del reclamo, esamina la questione e, se possibile, fa proposte al coordinatore nel tentativo di risolvere i problemi. Se una soluzione risulta impossibile, lo Stato membro competente nei successivi tre mesi può chiedere la mediazione di un'organizzazione di vettori aerei o di rappresentanti dell'aeroporto o di una terza parte.

2. Gli Stati membri garantiscono che chiunque vanti un interesse legittimo abbia diritto di fare appello avverso le decisioni del coordinatore impugnandole davanti ad un organo giurisdizionale nazionale o altra autorità indipendente se la procedura di mediazione di cui al paragrafo 1 non abbia avuto esito.

Gli Stati membri garantiscono che l'organo cui è fatto appello abbia i poteri di:

- a) adottare al più presto possibile e con procedimento interlocutorio, misure provvisorie allo scopo di riparare all'infrazione asserita o evitare ulteriori danni alle parti interessate, ivi comprese misure di sospensione o atte a garantire la sospensione della procedura di assegnazione delle bande orarie o l'esecuzione di qualsiasi decisione assunta dal coordinatore,
- b) annullare o garantire l'annullamento di decisioni viziate da illegittimità,
- c) riconoscere il risarcimento dei danni.

Gli Stati membri garantiscono che le procedure di riesame siano esperibili, conformemente alle regole precise che gli Stati membri possono stabilire, quanto meno per chi abbia o abbia avuto interesse alle procedure di assegnazione delle bande orarie e sia stato leso o rischi di essere leso da una pretesa infrazione.

Se sono state adite le vie legali conformemente al presente paragrafo, cessa immediatamente l'applicazione del paragrafo 1 del presente articolo.»

- 9) Il titolo dell'articolo 12 e il paragrafo 1 sono sostituiti dal seguente testo:

«Relazioni con i paesi terzi

1. Ogniqualvolta risulti che un paese terzo, per quanto riguarda l'assegnazione e l'utilizzazione delle bande orarie nei suoi aeroporti,
 - a) non riconosce ai vettori aerei comunitari un trattamento comparabile a quello previsto dal presente regolamento ai vettori aerei di detto paese, oppure
 - b) non garantisce *de facto* ai vettori aerei comunitari il trattamento nazionale, oppure
 - c) garantisce ai vettori aerei di altri paesi terzi un trattamento più favorevole di quello riservato ai vettori aerei comunitari,

la Commissione, conformemente alla procedura di cui all'articolo 13, paragrafo 2, può decidere che uno Stato membro o gli Stati membri adottino misure, compresa la sospensione totale o parziale dell'applicazione del presente regolamento, nei confronti di un vettore aereo o di vettori

aerei di tale paese terzo al fine di porre rimedio al comportamento discriminatorio del paese terzo in questione.»

- 10) Gli articoli 13 e 14 sono sostituiti dal seguente testo:

«Articolo 13

Procedura di decisione

1. Quando decide in conformità dell'articolo 12, la Commissione è assistita da un comitato composto da rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.
2. Quando è fatto rinvio al presente paragrafo si applica la procedura di regolamentazione stabilita nell'articolo 5 della decisione 1999/468/CE in conformità con l'articolo 7, paragrafo 3 e l'articolo 8 della medesima.
3. Il periodo stabilito all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è di tre mesi.
4. Il comitato può inoltre essere consultato dalla Commissione su qualsiasi altra questione relativa all'applicazione del presente regolamento.
5. Il comitato predispose il proprio regolamento interno.

Articolo 14

Applicazione

1. Un piano di volo di un vettore aereo è respinto dalle competenti autorità di gestione del traffico aereo se il vettore intende atterrare o decollare in un aeroporto coordinato nei periodi in cui esso è coordinato, senza disporre di una banda oraria assegnata dal coordinatore.
2. Il coordinatore revoca le serie di bande orarie di un vettore aereo e le conferisce al pool il 31 gennaio per la successiva stagione estiva o il 31 agosto per la successiva stagione invernale se a tale data il vettore aereo non detiene una licenza di esercizio o titolo equivalente.
3. Il coordinatore revoca e conferisce al pool le serie di bande orarie di un vettore aereo ricevute a seguito di un trasferimento o scambio in virtù dell'articolo 8 bis, paragrafo 3 se esse non sono utilizzate nel modo previsto dall'articolo 8 bis, paragrafo 3, lettera d).
4. Un vettore aereo che opera sistematicamente e deliberatamente servizi aerei a orari che si discostano notevolmente dalla banda oraria assegnata come parte di una serie di bande orarie, perde la legittimazione di cui all'articolo 8, paragrafo 2. Il coordinatore può decidere di revocare questa serie di bande orarie del vettore aereo per il resto della stagione di validità degli orari e conferirle al pool dopo aver sentito il vettore aereo in questione.

5. Gli Stati membri introducono misure per imporre ammende e/o penalità pecuniarie periodiche ai vettori aerei che operano sistematicamente e deliberatamente servizi aerei a orari che si discostano notevolmente dalle bande orarie assegnate.

Nel determinare l'entità dell'ammenda o della penalità periodica va tenuto conto della natura e gravità dell'infrazione, dopo aver sentito il vettore aereo interessato.

6. a) Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 4, se il tasso di utilizzazione dell'80 % quale definito all'articolo 8, paragrafo 2 non può essere realizzato da un vettore aereo, il coordinatore può decidere di revocare la serie di bande orarie del predetto vettore aereo per il resto della stagione di validità degli orari e conferirle al pool dopo aver sentito il vettore aereo in questione.

b) Fatto salvo l'articolo 10, paragrafo 4, se dopo un tempo assegnato che corrisponde al 20 % del periodo di validità della serie, le bande orarie di questa serie restano ancora inutilizzate, il coordinatore le conferisce al pool per il residuo periodo di validità degli orari dopo aver sentito il vettore aereo in questione.»

11) È aggiunto l'articolo 15:

«*Articolo 15*

Relazioni e cooperazione

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento del presente regolamento al più tardi tre anni dopo la sua entrata in vigore. La relazione esamina in particolare il funzionamento degli articoli 8, 8 bis e 10.

2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'applicazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la rilevazione di informazioni per la relazione di cui al paragrafo 1.»

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore tre mesi dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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