



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 26.2.2003
COM(2003) 94 definitivo

2003/0044 (COD)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

sulle relazioni tra la Comunità europea e i paesi terzi nel settore dei trasporti aerei

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i paesi terzi

(presentata dalla Commissione)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

sulle relazioni tra la Comunità europea e i paesi terzi nel settore dei trasporti aerei

INTRODUZIONE

1. Nella comunicazione del 19 novembre 2002¹, la Commissione fa il punto sulle relazioni esterne della Comunità europea nel settore dei trasporti aerei, espone le conclusioni da trarre dalle sentenze pronunciate dalla Corte di giustizia delle Comunità europee il 5 novembre 2002 nelle cause dette "Open Skies"² e presenta gli orientamenti e i principi alla base della politica estera della Comunità nel settore in questione.
2. Tale politica verrà attuata in maniera graduale a causa del gran numero di accordi bilaterali in questa materia, che gli Stati membri hanno concluso con paesi terzi.
3. La Commissione osserva tuttavia che le sentenze della Corte di giustizia producono, con effetto immediato, conseguenze di cui occorre tener conto a breve termine. Come indicato nella comunicazione citata, tali effetti sono di due tipi:
 - numerose materie contemplate dalle disposizioni degli accordi sono ormai soggette alla competenza esterna esclusiva della Comunità. L'applicazione della giurisprudenza AETR ai trasporti aerei civili internazionali implica, con i debiti adattamenti, che la Comunità, oltre ai settori indicati come specificamente comunitari dalla Corte, è dotata di competenza in numerose altre materie disciplinate dagli accordi in questione e dal diritto comunitario³; occorre sottolineare inoltre che, secondo la Corte, il fatto che siano state apportate delle modifiche attesta una rinegoziazione degli accordi nel loro complesso. Ne consegue che, se talune disposizioni degli accordi non sono formalmente emendate dalle modifiche apportate successivamente o subiscono solo marginali modifiche redazionali, gli impegni derivanti da tali disposizioni saranno comunque confermati nel corso della rinegoziazione. In una situazione di questo genere viene pertanto fatto divieto agli Stati membri non solo di assumere nuovi impegni internazionali, ma anche di mantenere in vigore impegni siffatti qualora violino il diritto comunitario (cfr., ad esempio, la causa C-472/98, punto 45; e in tal senso anche le sentenze 4 luglio 2000, causa C-62/98, Commissione/Portogallo, Racc. pag. I-5171, e causa C-84/98, Commissione/Portogallo, Racc. pag. I-5215);

¹ COM(2002) 649 def.: comunicazione della Commissione relativa alle conseguenze delle sentenze della Corte del 5 novembre 2002 sulla politica europea dei trasporti aerei.

² Cause C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 e C-476/98, Commissione contro Regno Unito, Danimarca, Svezia, Finlandia, Belgio, Lussemburgo, Austria e Germania.

³ COM(2002) 649 def., punti 31 e 32.

– le clausole di nazionalità presenti in quasi tutti gli accordi menzionati costituiscono una discriminazione sulla base della nazionalità che è in contrasto con le disposizioni dell'articolo 43 del trattato CE⁴.

4. È su quest'ultimo punto che si concentra in particolare l'attenzione della Commissione, in quanto le clausole di nazionalità privano le compagnie aeree di uno dei principali diritti ad esse conferiti dal trattato CE, la libertà di stabilimento, impedendo in pratica ai vettori di sfruttare pienamente il mercato comunitario e ai consumatori di trarre beneficio dai vantaggi derivanti da una maggiore concorrenza⁵.
5. Dal 2001 i trasporti aerei attraversano una delle più gravi crisi della loro storia. Per affrontare le grandi difficoltà ed incertezze economiche del momento, numerose compagnie aeree hanno messo in atto programmi di ristrutturazione, e l'irrinunciabile riorganizzazione del settore non potrà essere portata a termine con successo se le autorità e i poteri pubblici competenti, nazionali e comunitari, non dimostreranno la capacità di reazione e il dinamismo necessari a livello delle relazioni internazionali nel settore dei trasporti aerei civili.
6. Questa è la ragione per cui è essenziale che la Comunità prenda le misure necessarie per istituire rapidamente un nuovo quadro normativo che sia conforme al diritto comunitario e vada incontro alle esigenze degli operatori economici.

1. LE CONSEGUENZE DELLA VIOLAZIONE RILEVATA DALLA CORTE DI GIUSTIZIA PER QUANTO RIGUARDA LE CLAUSOLE DI NAZIONALITÀ

1.1. Principi generali

7. Come dichiara la comunicazione della Commissione del 19 novembre 2002 sulle conseguenze delle sentenze della Corte del 5 novembre 2002⁶, tutti gli accordi bilaterali in materia di servizi aerei che toccano le stesse questioni su cui vertono gli accordi di "Open Skies" condannati sono da considerarsi non conformi al diritto comunitario. Ciò vale particolarmente per le clausole di nazionalità presenti in quasi tutti gli accordi.
8. In questo senso, è necessario fare riferimento al disposto dell'articolo 43, primo paragrafo del trattato CE, che stabilisce:

"Nel quadro delle disposizioni che seguono, le **restrizioni** alla libertà di stabilimento dei cittadini di uno Stato membro nel territorio di un altro Stato membro vengono **vietate. Tale divieto si estende altresì alle restrizioni relative all'apertura di agenzie, succursali o filiali**, da parte dei cittadini di uno Stato membro stabiliti sul territorio di uno Stato membro." [nostra sottolineatura]
9. Secondo la giurisprudenza della Corte sull'articolo 43 del trattato CE, gli Stati membri possono introdurre restrizioni alla libertà di stabilimento dei cittadini comunitari solo se giustificate dall'interesse generale e rispettando comunque il

⁴ Ibidem, punti 34-37.

⁵ Ibidem, punti 9 e 10.

⁶ Ibidem, punto 38.

principio di non discriminazione. I punti 37 e 38 della sentenza del 30 novembre 1995 nella causa C-55/94 *Gebhard*⁷ sono particolarmente illustrativi dei principi applicabili alla materia:

"Dalla giurisprudenza della Corte risulta tuttavia che i provvedimenti nazionali che possono ostacolare o scoraggiare l'esercizio delle libertà fondamentali garantite dal Trattato devono soddisfare quattro condizioni: essi devono applicarsi in modo non discriminatorio, essere giustificati da motivi imperiosi di interesse pubblico, essere idonei a garantire il conseguimento dello scopo perseguito e non andare oltre quanto necessario per il raggiungimento di questo (cfr. sentenza 31 marzo 1993, causa C-19/92, Kraus, Racc. pag. I-1663, punto 32).

Analogamente, gli Stati membri non possono, nell'applicazione delle loro disposizioni nazionali, prescindere dalle cognizioni e dalle qualifiche già acquisite dall'interessato in un altro Stato membro (cfr. sentenza 7 maggio 1991, causa C-340/89, Vlassopoulou, Racc. pag. I-2357, punto 15). Di conseguenza, essi hanno l'obbligo di tenere conto dell'equivalenza dei diplomi (cfr. sentenza Thieffry, citata, punti 19 e 27), e, se del caso, procedere ad un raffronto tra le cognizioni e le qualifiche richieste dalle proprie norme nazionali e quelle dell'interessato (cfr. sentenza Vlassopoulou, citata, punto 16)."

10. Il regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio armonizza le condizioni per il rilascio della licenza di operatore aereo nella Comunità. Una licenza d'esercizio concessa sulla base e in conformità delle condizioni fissate dal regolamento (CEE) n. 2407/92 resta valida in tutta la Comunità. Gli Stati membri non possono subordinare la concessione di diritti di traffico verso paesi terzi al possesso di un certificato di operatore aereo (COA) rilasciato dalla loro amministrazione nazionale, perché ciò costituirebbe una restrizione della libertà di stabilimento lesiva del diritto comunitario. Conformemente a tale regolamento, il possesso di un COA è condizione necessaria per il rilascio di una licenza di esercizio, e non il contrario.

1.2. Conseguenze pratiche della designazione dei vettori comunitari in virtù degli accordi bilaterali esistenti

11. Tenuto conto dell'armonizzazione a livello comunitario delle condizioni per la concessione della licenza di operatore aereo disposta dal terzo pacchetto, si deve ritenere che qualunque operatore comunitario nel senso del regolamento (CEE) n. 2407/92⁸ del Consiglio il quale possa dimostrare di avere un centro di attività (filiale, succursale o agenzia) sul territorio di uno Stato membro ha diritto di esercitare i diritti di traffico in partenza dallo Stato membro verso un paese terzo allo stesso titolo e nelle stesse condizioni dei trasportatori dello Stato membro in questione.

12. Poiché il settore dei trasporti aerei opera in condizioni di concorrenza e gli interessi delle compagnie aeree sono spesso in conflitto, sarà necessario, quando la capacità

⁷ Racc. p. I.-04165.

⁸ Cfr. inoltre l'articolo 2, lettera b) del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, GUCE L 240 del 24 agosto 1992.

e/o le frequenze siano soggette a restrizioni o il numero delle compagnie sia limitato, procedere a una ripartizione non discriminatoria dei diritti di traffico tra i vettori comunitari interessati.

1.3. Conseguenze relative alla designazione degli aeroporti

13. Qualora un accordo bilaterale contenga disposizioni relative alla designazione di determinati aeroporti per l'esercizio di diritti di traffico, è preferibile, conformemente al principio di sussidiarietà, che la designazione in questione sia fatta dalle autorità competenti degli Stati membri.
14. Tale designazione, tuttavia, non può avvenire attraverso modalità che discriminano tra vettori comunitari sulla base della loro nazionalità o identità. Inoltre, quando la decisione di ripartizione del traffico intracomunitario tra aeroporti diversi situati all'interno di un sistema aeroportuale sia stata adottata ai sensi dell'articolo 8 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, il metodo e i criteri impiegati per la designazione degli aeroporti non devono essere in contrasto con la decisione di ripartizione del traffico precedentemente menzionata; in caso contrario, alcuni vettori comunitari potrebbero trovarsi nell'impossibilità di servirsi di un *hub* (cioè di un grande centro di raccolta e smistamento) situato in un unico aeroporto.

1.4. Conseguenze pratiche per quanto riguarda la negoziazione di emendamenti agli accordi esistenti

15. A differenza di quanto accade in altri settori di attività economica quando vengono preparati e condotti negoziati commerciali tra Stati, è pratica corrente per le autorità competenti associare strettamente i vettori aerei a tutte o quasi tutte le tappe del processo negoziale.
16. Il principio di parità di trattamento che è logica conseguenza dell'articolo 43 del trattato CE impone ugualmente che tutti i vettori comunitari che siano in grado di dimostrare di avere un centro di attività (filiale, succursale o agenzia) sul territorio di uno Stato membro possano essere associati in maniera non discriminatoria alla preparazione e poi allo svolgimento dei negoziati relativi agli accordi di servizio aereo, o direttamente o attraverso le loro organizzazioni professionali.

1.5. Conseguenze relative al monitoraggio dei vettori comunitari sul piano della sicurezza

17. Nella Comunità, il monitoraggio dei vettori comunitari sul piano della sicurezza spetta in ogni caso allo Stato membro che ha concesso la licenza di operatore aereo a norma del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, anche qualora il vettore operi su rotte che collegano due Stati membri diversi da quello che ha rilasciato la licenza.
18. La Commissione sottolinea che va applicata la stessa regola quando un vettore comunitario opera su un collegamento aereo in partenza da uno Stato membro diverso da quello che gli ha concesso la licenza verso il territorio di un paese terzo.
19. Qualora un paese terzo rifiuti l'applicazione di tale principio, sarà responsabilità dello Stato membro designante, in collaborazione con quello che ha rilasciato la licenza di operatore aereo:

- illustrare come è svolto all'interno della Comunità il monitoraggio dei vettori aerei sul piano della sicurezza e indicare quale autorità sia competente in merito,
- spiegare chiaramente al paese terzo coinvolto che questo è tenuto a dare riconoscimento alla certificazione dello Stato membro che ha concesso la licenza di operatore aereo, dal momento che lo Stato rilasciante è parte contraente della Convenzione di Chicago e i certificati in questione sono stati rilasciati conformemente ai relativi allegati di detta Convenzione⁹.

1.6. Un quadro giuridico chiaro

20. L'analisi precedente offre una solida base giuridica allo sviluppo della politica comunitaria. Il diritto comunitario stabilisce una serie di obblighi cogenti nei confronti degli Stati membri e della Comunità nel suo complesso. Tali principi non vanno applicati selettivamente o progressivamente, poiché i vettori comunitari hanno il diritto di godere immediatamente dei diritti loro conferiti dal trattato. Tuttavia, per dare attuazione ai principi in questione, la Commissione ritiene necessario emanare misure che consentano alla Comunità e agli Stati membri di assicurarne l'applicazione in maniera coerente.

⁹ Nel preambolo degli accordi bilaterali in materia di servizi aerei è quasi sempre previsto che essi si applicano senza pregiudizio dei diritti e degli obblighi conferiti ai firmatari dalla Convenzione di Chicago.

2. L'APPLICAZIONE CONCRETA DELLE NORME DI PRINCIPIO

2.1. Valutazione della situazione

21. La Commissione riconosce la complessità delle relazioni tra i quindici Stati membri e i loro partner bilaterali, l'incertezza che attualmente pesa su tali relazioni e i problemi che potrebbero sorgere nell'applicare in concreto i principi precedentemente esposti. In molte sedi, ci si interroga sulla legalità degli accordi attualmente in vigore, sulle modifiche che potrebbero rendersi necessarie e sulla reazione dei paesi terzi alle proposte della Comunità europea e degli Stati membri.
22. La Commissione si rende inoltre conto che dal punto di vista economico è importante offrire al settore dei trasporti aerei un quadro di regole abbastanza flessibile da reagire ai cambiamenti della situazione economica e alle mutate esigenze di funzionamento, ma abbastanza solido da preservare gli importanti diritti di accesso al mercato negoziati dagli Stati membri negli ultimi cinquant'anni. L'incertezza sulla maniera migliore per porre fine alla violazione del diritto comunitario rilevata dalla Corte di giustizia ostacola la gestione e il miglioramento degli accordi vigenti, ma si teme che le eventuali misure che verrebbero prese per eliminare tale incertezza potrebbero costituire un rischio per le relazioni bilaterali già instaurate.
23. La Commissione concorda sull'importanza di limitare per quanto possibile le necessarie modifiche all'equilibrio dei diritti raggiunto con l'attuale sistema di accordi bilaterali.
24. È tuttavia evidente che è necessario operare dei cambiamenti rispetto al regime vigente e conformare così le attuali relazioni con i paesi terzi con le sentenze della Corte del 5 novembre 2002. Non è possibile immaginare di conservare lo *status quo* e, come riconoscono tutte le parti coinvolte, è necessaria una iniziativa della Comunità europea e dei suoi Stati membri.
25. Va comunque sottolineato che la Comunità non intende limitarsi a sanare le violazioni rilevate dalla Corte, per quanto già questo sia indispensabile: con le modifiche proposte, infatti, la Comunità intende valorizzare la situazione esistente creando ulteriori opportunità per il settore dell'aviazione civile europea e offrendo ai consumatori europei una scelta di servizi più ampia.
26. L'obiettivo primario deve essere l'elaborazione di una strategia d'azione a livello comunitario equilibrata ed efficace, che sfrutti appieno il peso politico della Comunità per appoggiare gli interessi del settore e dei consumatori. Occorre fissare priorità chiare e creare i meccanismi necessari per un'azione comunitaria, garantendo al tempo stesso che gli Stati membri possano continuare a servirsi delle risorse e delle conoscenze attualmente a loro disposizione per affrontare gli aspetti delle loro relazioni internazionali che riguardano la loro situazione individuale.

2.2. Come dar seguito alle sentenze della Corte

27. Le sentenze pronunciate il 5 novembre 2002 dalla Corte di giustizia delle Comunità europee in merito alle cause dette "Open Skies" non hanno conseguenze solo per gli otto accordi con gli Stati Uniti che sono stati giudicati non conformi al diritto

comunitario, ma anche per tutti gli altri accordi bilaterali firmati dagli Stati membri della Comunità europea nel settore dei servizi aerei.

28. Nella sua comunicazione del 19 novembre 2002 relativa alle sentenze della Corte, la Commissione ha enunciato una serie di priorità politiche, fissando gli orientamenti per la futura politica comunitaria nel settore ed enumerando alcuni importanti partner commerciali, in particolare la Russia e il Giappone, con i quali ritiene che la Comunità debba avviare negoziati nel prossimo futuro. Tuttavia, la priorità più urgente stabilita nella comunicazione del 19 novembre 2002 è la necessità di rendere i rapporti tra gli Stati membri e gli Stati Uniti conformi al diritto comunitario.
29. Per realizzare tale obiettivo, la Commissione ha invitato gli Stati membri ad attivare le clausole di denuncia contenute nei loro accordi con gli Stati Uniti e ha sollecitato il Consiglio ad accordarle un mandato per intavolare con gli Stati Uniti negoziati a livello comunitario (qui di seguito chiamato "il mandato") per la conclusione di un nuovo accordo tra Unione europea e Stati Uniti in conformità con l'articolo 300 del trattato. La Commissione continua a ritenere che solo un'azione di tal genere possa assicurare solide basi giuridiche alle relazioni tra Europa e Stati Uniti nel settore dei trasporti aerei.
30. La Commissione nota con soddisfazione l'attenzione che il Consiglio ha dedicato alla discussione dei rapporti tra Unione europea e Stati Uniti e confida che i negoziati a livello comunitario possano prendere avvio in tempi brevi.
31. La Commissione riconosce tuttavia che è necessario anche provvedere urgentemente a dettare regole chiare per i negoziati in corso, per l'applicazione di tutti gli altri accordi in materia di servizi aerei e per un'adeguata ripartizione di responsabilità tra la Comunità europea e gli Stati membri per quanto riguarda le relazioni internazionali nel settore del trasporto aereo.
32. Inoltre, con l'adozione della presente comunicazione, la Commissione avanza due ulteriori proposte che, insieme al mandato per i negoziati con gli Stati Uniti, formano un pacchetto coerente di tre misure, creando il necessario quadro di regole.

2.3. L'approccio comunitario in materia di proprietà e controllo

33. Per risolvere il problema delle violazioni del diritto comunitario in altri accordi bilaterali, la Commissione prevede di avviare negoziati tra la Comunità europea e i paesi terzi in materia di proprietà e controllo dei vettori aerei e relativamente alle questioni di competenza comunitaria esclusiva.
34. I negoziati mireranno in maniera specifica ad assicurare che tutti gli accordi internazionali prevedano un accesso non discriminatorio al mercato per tutti i vettori comunitari, come stabilito dal trattato. La Commissione ritiene che sia necessario affrontare la questione della proprietà e del controllo con un approccio comunitario sistematico, in modo da pervenire ad una soluzione a lungo termine con tutti i partner internazionali.
35. È in questo senso che la Commissione trasmette al Consiglio una raccomandazione, invitandolo ad autorizzare l'avvio di negoziati con tutti i partner bilaterali sulle questioni legate alla proprietà e al controllo. Il mandato si atterrà alle procedure previste dall'articolo 300 del trattato CE, con la creazione di uno speciale comitato di

rappresentanti degli Stati membri che assistano e sostengano la Commissione nei suoi compiti. Il mandato non riguarda i negoziati con i partner commerciali per i quali sia stato concesso un mandato nazionale specifico.

Perché un approccio comunitario?

36. Va ricordato che qualora risulti che la materia disciplinata da una convenzione internazionale rientri in parte nella competenza della Comunità e in parte in quella degli Stati membri, l'unità di rappresentanza internazionale della Comunità impone una stretta cooperazione fra gli Stati membri e le istituzioni comunitarie, tanto nel processo di negoziato e di stipulazione che nell'adempimento degli impegni assunti (sentenza 1/78, Racc. 1978, pag. 2151, punti 34-36, parere 2/91, Racc. 1993, I, pag. 1061, punto 36, e parere 1/94, Racc. 1994, I, pag. 5267, punto 108). Alle istituzioni comunitarie e agli Stati membri spetta quindi adottare tutti i provvedimenti necessari a garantire nel miglior modo possibile detta collaborazione (parere 2/91 citato, punto 38).
37. Le principali questioni giuridiche riguardanti il contenuto e la negoziazione delle clausole su proprietà e controllo sono state esposte nella sezione I della presente comunicazione: il diritto comunitario ha armonizzato la definizione di operatori aerei comunitari. Inoltre, un negoziato condotto a livello comunitario presenta altri notevoli vantaggi pratici e politici.
38. Innanzitutto, anche se gli Stati membri fossero autorizzati a negoziare una "clausola comunitaria", è sempre possibile che si verifichino divergenze di posizione tra gli Stati membri sulla maniera di affrontare la questione, per cui ai paesi terzi giungerebbe un messaggio confuso. Gli Stati membri e la Comunità europea non faranno progressi in questo campo se non verranno coordinati i tempi e il contenuto della strategia da adottare nei confronti dei paesi terzi e se le modifiche degli accordi verranno chieste in forme diverse e con pressioni politiche di diversa intensità.
39. Inoltre, i singoli Stati membri realizzeranno che, nella maggioranza dei casi, chiedendo unilateralmente ad un paese terzo l'introduzione di una "clausola comunitaria", otterranno un rifiuto. Si tratta di una richiesta insolita e che raramente viene presa seriamente in considerazione quando è avanzata in maniera isolata da un singolo Stato membro. Va aggiunto poi che la pressione esercitata dalla compagnia aerea nazionale perché vengano protetti i diritti di traffico esistenti può impedire a un singolo Stato membro di fare resistenza ed insistere perché la sua richiesta sia accolta, ancorché la sentenza della Corte di giustizia gli abbia imposto l'obbligo di inserire tale clausola.
40. Se gli Stati membri fossero autorizzati a negoziare una "clausola comunitaria", poi, esisterebbe anche un grave rischio di distorsione della concorrenza tra vettori comunitari. Se ciascuno Stato membro chiederà ai paesi terzi l'inserimento di una clausola comunitaria, con un ordine di priorità diverso e risultati diversi, i vettori comunitari si troveranno di fronte ad un mosaico estremamente confuso di opportunità di accesso ai mercati internazionali. Inoltre, lo Stato membro che riuscirà più efficacemente ad ottenere una clausola comunitaria esporrà paradossalmente i propri operatori nazionali alla concorrenza dei vettori di altri Stati membri, senza fruire necessariamente di diritti di reciprocità nel resto della Comunità. In altri termini, si tratterebbe di una situazione inaccettabile.

41. Per risolvere tali difficoltà è essenziale che sia la Comunità a negoziare con i paesi terzi avvalendosi delle competenze che le accorda l'articolo 300 del trattato. In questo modo la Comunità sarà in grado di sostenere la propria posizione con una forza di persuasione costante e di evitare che gli Stati membri accettino inavvertitamente condizioni diverse.

La conduzione dei negoziati e i risultati

42. La Commissione prevede di condurre i negoziati a ritmo serrato, concordando e attuando un programma concertato di negoziati con i partner commerciali e trattando con loro la questione delle clausole di proprietà e controllo. Il mandato stabilirà inoltre i criteri per l'ordine di priorità dei contatti con i paesi terzi. La Commissione, attenendosi alle priorità stabilite, redigerà un progetto di accordo adattato a ciascun paese terzo.
43. Il mandato dovrebbe affidare alla Commissione il compito di affrontare altre questioni di competenza comunitaria esclusiva, con l'obiettivo di incorporarle nell'accordo comunitario. In pratica, basterà probabilmente inserire nell'accordo comunitario formule standard impiegate comunemente negli accordi bilaterali, anche se, laddove opportuno, la Comunità dovrà cercare di apportare miglioramenti alle disposizioni attualmente previste su tali questioni.
44. In tal modo gli Stati membri resterebbero liberi di trattare liberamente con i paesi terzi sulle materie di competenza nazionale, servendosi delle loro strutture di negoziato tradizionali, ma potrebbero trarre vantaggio dalle trattative della Comunità su proprietà e controllo con un partner commerciale per affrontare questioni di interesse bilaterale. In tal modo sarebbe possibile riunire in un pacchetto unico tutti gli aspetti del rapporto tra il paese terzo e la Comunità e i suoi Stati membri nel settore dell'aviazione civile.
45. Secondo le previsioni della Commissione i risultati della negoziazione potrebbero assumere diverse forme. La più semplice sarebbe un breve accordo autonomo con il quale le parti accettano una definizione modificata dei beneficiari, la quale prevarrebbe sulle clausole pertinenti degli accordi bilaterali in vigore. L'accordo, che sarebbe opportuno contenesse anche nuove disposizioni su altre materie di competenza comunitaria (già precisate dalla Commissione nella comunicazione del 19 novembre 2002) verrebbe concluso e firmato dalla Comunità europea. Gli Stati membri manterrebbero in vigore i propri accordi con il paese in questione per quanto riguarda le questioni di competenza nazionale. La situazione rimarrebbe tale fino alla concessione di un mandato per un negoziato completo in vista della conclusione di un accordo comunitario. Per la maggioranza dei paesi, si tratta di una prospettiva futura piuttosto distante nel tempo.

Il vantaggio di un'azione comunitaria rispetto agli accordi bilaterali

46. Come è noto, tutti i negoziati possono fallire e, mentre molti paesi saranno probabilmente aperti al cambiamento, alcuni potrebbero trovare difficoltà ad accettare le modifiche richieste. Secondo la Commissione, una posizione comunitaria ridurrebbe questo rischio molto più efficacemente dell'iniziativa isolata di un singolo Stato membro.

47. Tuttavia, se ciò dovesse verificarsi, la Commissione ne riferirebbe al Consiglio e verrebbero seriamente prese in considerazione strategie alternative. Il principio in discussione è di grande importanza e la Comunità deve mantenere una posizione ferma nel chiedere le modifiche in questione. Tra le misure eventuali può esserci l'adozione di un mandato per negoziare un accordo comunitario completamente nuovo che sostituisca quelli esistenti o la restrizione concertata da parte di tutti gli Stati membri dei servizi aerei da e verso il paese coinvolto. Un'altra misura prospettabile – ancorché grave – è la denuncia degli accordi, che come *ultima ratio* non va esclusa.
48. Data l'importanza per molti paesi dei collegamenti aerei da e verso l'Europa, è probabile che i partner bilaterali si adoperino in ogni modo per evitare un blocco completo della negoziazione e il rischio di una denuncia degli accordi. La maggior parte dei partner bilaterali non sarebbe disposta ad affrontare una rottura completa dei collegamenti aerei con l'Europa. Va tuttavia sottolineato che la Comunità europea potrà ottenere buoni risultati solamente se tutti gli Stati membri si atterranno alla stessa strategia. L'adozione del presente mandato garantirà che ciò avvenga.

Contatti più semplici con le parti interessate

49. La negoziazione di "clausole comunitarie" permetterà alle compagnie aeree comunitarie di espandere le loro operazioni commerciali a partire da aeroporti di altri Stati membri e, inoltre, di agevolare una maggiore integrazione commerciale tra compagnie aeree di Stati membri diversi. Come menzionato nella sezione 1, tali compagnie hanno il diritto di ricevere un trattamento paritario e di conseguenza vanno loro concesse pari opportunità di partecipare alle negoziazioni e di essere tenute informate in merito. Affrontare la questione della proprietà e del controllo con uno sforzo comunitario congiunto aumenterà la trasparenza del processo e renderà più semplice ed efficace associare ai negoziati il settore nel suo complesso.

Adozione del mandato e sue implicazioni

50. Nel concordare il mandato formale da concedere, la Commissione e il Consiglio dovranno stabilire gli obiettivi precisi, l'ordine di priorità dei contatti con i paesi terzi e il metodo di lavoro da seguire durante i negoziati. A questo scopo, insieme alla presente comunicazione, al Consiglio viene trasmessa una raccomandazione, in conformità con l'articolo 300, primo paragrafo del trattato CE.
51. L'adozione del mandato significa maggior impegno da parte della Commissione e degli Stati membri in termini di risorse umane e di sforzo politico. L'obiettivo è la creazione di un *team* europeo coeso, guidato dalla Commissione, che lavorerebbe insieme intensamente per i prossimi anni. Pur riconoscendo che per affrontare la questione con tutti i partner commerciali della Comunità nei prossimi anni la Commissione dovrebbe fissare e attuare un fitto programma di negoziati, essa ritiene che una strategia di questo tipo presenterebbe le migliori opportunità di successo per gli interessi della Comunità.
52. La Commissione riconosce che, pur ricorrendo alla piena utilizzazione dei mezzi politici e tecnici della Commissione e degli Stati membri, sarà necessario impegnarsi a lungo per portare a termine il compito. Nel frattempo è opportuno che gli accordi esistenti restino in vigore nella forma attuale, fatte salve le proposte allegate al presente documento.

2.4. Scambio di informazioni e non discriminazione

53. Il terzo elemento del pacchetto, oltre all'apertura di trattative con gli Stati Uniti da un lato e di negoziati sul riconoscimento dei "vettori comunitari" e sulle questioni di competenza comunitaria esclusiva dall'altro, è una proposta di regolamento – allegata alla presente comunicazione – con cui si intende stabilire un quadro normativo per assicurare la libera circolazione nella Comunità europea delle informazioni sui negoziati e sugli accordi in questo complesso settore e per fissare regole chiare per l'applicazione degli accordi, così da garantire eque e pari opportunità ai vettori comunitari.

Verso un approccio di collaborazione e cooperazione

54. Attualmente è difficile farsi un quadro preciso delle relazioni tra la Comunità e i suoi partner commerciali mondiali nel settore dei trasporti aerei. Ciascuno Stato Membro dispone del suo sistema di accordi bilaterali e ha tradizionalmente condotto in maniera interamente autonoma i negoziati per elaborarli e concluderli. Inoltre, in numerosi accordi, alcuni aspetti operativi sono trattati in allegati riservati che sono accessibili solo alle parti e alle loro compagnie aeree nazionali.
55. Dopo le sentenze della Corte la situazione è cambiata.
56. Innanzitutto, la Comunità europea ha acquistato un chiaro ruolo in riferimento alle relazioni internazionali nel settore dell'aviazione. Tale competenza è stata riconosciuta in una serie di materie ed è essenziale che essa venga esercitata anche in materia di proprietà e controllo. La capacità degli Stati membri di assumere impegni internazionali in tale campo è ormai limitata. La Commissione ha bisogno di ricevere informazioni sulle attività degli Stati membri, in modo da poter monitorare l'evoluzione della situazione nelle materie di interesse comunitario e di svolgere così il suo ruolo istituzionale di custode dei trattati.
57. Inoltre, in seguito alle sentenze della Corte del 5 novembre, gli Stati membri che continuano a negoziare le modalità di accesso al mercato non concludono più accordi nell'esclusivo interesse delle proprie compagnie nazionali. Anche se gli interessi dei vettori nazionali continueranno ad essere un fattore importante per i negoziatori, occorre ricordare che ormai i diritti di traffico ottenuti vanno considerati in senso più generale a disposizione di tutti i vettori comunitari. Conformemente al trattato, tutte le compagnie aeree comunitarie che siano dotate di una valida licenza di esercizio e siano stabilite nello Stato membro interessato hanno il diritto di svolgere le proprie attività senza restrizioni. Di conseguenza, sarà importante rendere accessibili ai vettori comunitari le informazioni sui negoziati in corso, così da consentire loro di dichiarare eventualmente di essere interessate al loro esito e di partecipare quindi in maniera paritaria al processo di negoziazione.
58. Infine, per massimizzare l'impatto della Comunità e dei suoi Stati membri nelle relazioni con i paesi terzi, sarebbe auspicabile assicurare lo scambio delle informazioni sui contatti presenti e futuri con i paesi terzi, permettendo alla Commissione e agli Stati membri di individuare i problemi comuni con specifici partner commerciali e di coordinare il contenuto e i tempi delle proprie strategie, con l'elaborazione di un approccio comunitario o con il coordinamento dei negoziati bilaterali, in conformità con l'articolo 10 del trattato CE.

Assicurare lo scambio di informazioni

59. A questo scopo, e per garantire l'osservanza dell'articolo 10 del trattato CE, alla presente comunicazione è allegata una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio con la quale si fa obbligo agli Stati membri di informare la Commissione di tutti i negoziati in previsione. La Commissione esaminerà tutte le notifiche pervenute, sia per verificare la compatibilità dell'approccio proposto con il diritto comunitario che per individuare le eventuali questioni di interesse più generale per la Comunità che potrebbero essere trattate utilmente con altri Stati membri o coordinate più strettamente a livello comunitario.
60. La proposta fa inoltre obbligo agli Stati membri di notificare alla Commissione l'esito dei negoziati, così da consentirle di verificarne la conformità con il diritto comunitario e di vigilare sull'applicazione non discriminatoria delle disposizioni dell'accordo, in particolare per quanto riguarda i diritti di traffico.
61. Infine, la proposta impone agli Stati membri di informare e di accogliere le richieste di tutti gli operatori comunitari stabiliti nel loro territorio nazionale in maniera non discriminatoria. A questo scopo sarà necessario consultare tutti gli operatori comunitari prima di avviare il negoziato con i paesi terzi, in modo da garantire che gli interessi di questi ultimi siano tenuti in considerazione nelle trattative e che possano essere presenti alle relative discussioni.

Garantire la non discriminazione

62. Tuttavia, per quanto semplice possa essere associare gli operatori alle trattative, assicurare l'esito non discriminatorio dei negoziati e, in seguito, una distribuzione non discriminatoria dei diritti di traffico eventualmente scaturiti dai negoziati potrebbe rivelarsi uno degli aspetti più difficili della transizione dagli accordi bilaterali a una politica dei trasporti aerei internazionali autenticamente comunitaria.
63. Fino ad oggi, la maggior parte degli accordi sono stati negoziati con la finalità di far ottenere diritti di traffico solamente alla compagnia di bandiera. In alcuni Stati membri sono operativi solo uno o due vettori internazionali di dimensioni minori, ma alcuni Stati membri hanno dovuto affrontare il problema di distribuire tra diverse compagnie aeree i diritti di traffico ottenuti.
64. Le sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee, del 5 novembre 2002, cambiano la situazione. Come è stato osservato sopra, esse confermano che agli Stati membri incombe l'obbligo di non operare discriminazioni tra le compagnie sulla base della proprietà, se queste possono dimostrare di essere in qualche modo stabilite sul loro territorio. Per gli Stati membri questo è un obbligo operante fin d'ora, e gli operatori aerei hanno il diritto di citare in giudizio lo Stato membro se ritengono che i diritti loro conferiti dal trattato siano stati violati dal testo di un accordo bilaterale o dalla sua applicazione.
65. Nel quadro del mandato negoziale proposto precedentemente e nelle trattative future con gli Stati Uniti e gli altri paesi terzi la Comunità europea dovrà sanare le carenze della formulazione degli accordi bilaterali esistenti ed assicurare agli operatori comunitari il trattamento cui hanno diritto.

Designazione

66. Obiettivo di qualsiasi negoziato che coinvolga la Comunità europea e i suoi Stati membri deve essere d'ora in poi la designazione multipla ed illimitata. Una designazione singola non costituisce assolutamente un'applicazione corretta della normativa comunitaria. Un accordo che concedesse diritti ai vettori comunitari in generale, ma limitasse la designazione a un solo vettore comunitario sulle rotte tra uno Stato membro e un paese terzo o tra singole città nel territorio delle due parti contraenti, lederebbe comunque i diritti conferiti dal trattato ai vettori comunitari, che non potrebbero esercitare il loro diritto di accedere al mercato.
67. Qualora i paesi terzi tentino di mantenere in vita le clausole vigenti che designano un unico vettore,(o tentino di imporne di nuove, gli Stati membri e i negozianti comunitari sono tenuti a rifiutare e a sottoporre la questione alla Commissione. In tal caso, la Commissione ritiene che è più efficace trattare la questione delle clausole di proprietà e di controllo nel quadro di un rinegoziato concertato svolto dalla Comunità.
68. Anche le gravi limitazioni delle frequenze potrebbero risultare problematiche, per ragioni simili. È importante garantire che tutti i vettori comunitari interessati ottengano adeguata soddisfazione. Il numero di frequenze necessario a questo scopo sarà diverso da un paese all'altro.

Distribuire diritti limitati

69. È probabile che nel prossimo futuro resti in vigore un notevole numero di accordi che non prevedono frequenze, capacità o diritti di designazione sufficienti per soddisfare tutti i vettori comunitari interessati. Pertanto è necessario che gli Stati membri instaurino procedure per la distribuzione non discriminatoria di diritti di traffico o di designazione limitati.
70. A questo scopo, la proposta di regolamento allegata alla presente comunicazione chiarisce quali siano gli obblighi degli Stati membri in questo senso, imponendo loro di istituire un sistema non discriminatorio che informi i vettori dei diritti di traffico disponibili, solleciti manifestazioni di interesse per tali diritti e li distribuisca in maniera equa e paritaria ai vettori che ne hanno fatto richiesta.
71. La Commissione riconosce che è importante che gli Stati membri, nell'esaminare le domande di diritti di designazione e di traffico, possano respingere quelle irrealistiche e possano assicurarsi che i diritti vengono esercitati nella maniera più efficace. A questo scopo vanno fissati criteri chiari per la procedura di aggiudicazione da parte degli Stati membri. Tra questi possono figurare:
- l'interesse dei consumatori e il vantaggio per il pubblico;
 - la concorrenza sui mercati interessati;
 - la capacità del candidato di garantire la continuità del servizio;
 - la capacità del candidato di rispondere ai requisiti in materia di sicurezza;
 - la necessità di applicare il diritto comunitario.
72. La proposta di regolamento impone agli Stati membri vari obblighi intesi ad assicurare che i criteri impiegati siano adeguatamente comunicati ai vettori e che le decisioni sulla loro domanda siano rese pubbliche.

73. L'allegato al presente documento comprende un elenco di principi e di procedure generali per l'assegnazione dei diritti di traffico allo scopo di fornire un punto di riferimento per il periodo interinale che precederà l'entrata in vigore del regolamento e ad agevolarne l'applicazione dopo la sua entrata in vigore.

3. CONCLUSIONI

74. La Commissione ritiene che l'apertura di negoziati tra la Comunità e gli Stati Uniti, accompagnata dalle misure esposte sopra, costituisca un pacchetto di misure di grande efficacia che permetterà alla Comunità europea e ai suoi Stati membri di dare attuazione alle sentenze pronunciate dalla Corte il 5 novembre 2002 in merito alle cause dette "Open Skies".
75. In primo luogo, è essenziale procedere all'apertura di negoziati con gli Stati Uniti.
- **La Commissione invita il Consiglio ad autorizzare la Comunità europea ad aprire negoziati per la creazione di uno spazio aereo senza frontiere con gli Stati Uniti.**
76. Inoltre, dal punto di vista giuridico ed economico è fondamentale che a tutti i vettori comunitari sia offerta la possibilità di usufruire dei diritti di accesso al mercato garantiti dagli accordi bilaterali esistenti, concordando con i paesi terzi la designazione dei vettori comunitari. Tuttavia, non sarà possibile compiere progressi rapidi in tale settore se non verrà adottato un approccio comunitario dinamico sotto la guida della Commissione e un preciso mandato in tal senso.
- **La Commissione raccomanda pertanto al Consiglio di autorizzare la Comunità europea ad aprire negoziati sulla designazione di vettori comunitari sulle rotte internazionali da e verso i paesi terzi e sulle materie di competenza comunitaria esclusiva.**
77. All'interno della Comunità europea, è fondamentale garantire che le compagnie aeree, i governi degli Stati membri e le istituzioni comunitarie siano adeguatamente informati dei negoziati in corso e in previsione. In questo modo la Commissione e gli altri Stati membri potranno individuare questioni di interesse comune e proporre il necessario coordinamento. Alle compagnie aeree la maggiore trasparenza consentirà di esercitare effettivamente i diritti loro conferiti dal trattato, che attualmente restano in gran parte lettera morta.
78. Infine, dal momento che non sembra possibile giungere immediatamente ad accordi di trasporto aereo senza frontiere con tutti i partner bilaterali e che è probabile che in alcuni casi i diritti di traffico tra paesi terzi e Stati membri restino limitati, è importante stabilire principi comuni sull'assegnazione dei diritti di traffico che assicurino a tutti i vettori comunitari interessati le stesse opportunità di accesso al mercato.
- **A questo scopo la Commissione invita il Parlamento europeo e il Consiglio ad esaminare rapidamente la sua proposta di regolamento sulla negoziazione e l'applicazione di accordi in materia di servizi aerei tra gli Stati membri e i paesi terzi.**
79. Al fine di evitare l'incertezza giuridica dovuta alla non concomitanza tra l'apertura dei negoziati previsti, l'entrata in vigore del relativo regolamento e l'applicazione degli accordi tra gli Stati membri e i paesi terzi in materia di servizi aerei, la Commissione invita gli Stati membri ad attenersi ai seguenti principi fondamentali, anticipando così l'entrata in vigore del regolamento:

- a) conformemente all'articolo 10 del trattato, gli Stati membri sono tenuti ad assicurare l'esecuzione degli obblighi derivanti dal trattato, facilitando la Comunità nell'adempimento dei propri compiti e astenendosi da qualsiasi misura che rischi di compromettere la realizzazione degli scopi del trattato, e ad attenersi a tali principi anche nei propri rapporti con i paesi terzi;
 - b) le azioni degli Stati membri devono appoggiare le iniziative, i negoziati, le politiche e gli obiettivi della Comunità;
 - c) gli Stati membri non devono intraprendere negoziati in materie di competenza comunitaria esclusiva ovvero che siano oggetto di negoziati condotti dalla Comunità in base a specifico mandato;
 - d) per quanto riguarda gli accordi bilaterali, gli Stati membri sono tenuti ad informare la Commissione di tutti i negoziati internazionali in previsione e del loro esito, così da consentirle di monitorare e coordinare la posizione da tenere nei confronti dei paesi terzi e di assicurare il rispetto del diritto comunitario;
 - e) in attesa dell'adozione del regolamento precedentemente citato, che fisserà le regole comunitarie in materia, gli Stati membri devono adoperarsi per distribuire tra i vettori comunitari stabiliti sul loro territorio in maniera non discriminatoria, trasparente e tempestiva i diritti di traffico che discendono dagli accordi bilaterali da essi conclusi. L'allegato al presente documento contiene un elenco di principi e procedure;
 - f) per dare attuazione pratica al diritto di stabilimento previsto dall'articolo 43 del trattato, gli Stati membri sono tenuti a servirsi delle opportunità offerte dagli accordi bilaterali da essi conclusi per aprire in maniera equa e paritaria le rotte da e verso i paesi terzi a tutti i vettori comunitari stabiliti sul loro territorio.
- **La Commissione invita gli Stati membri ad attenersi ai presenti orientamenti fino all'adozione dei mandati e all'entrata in vigore del regolamento proposto, così da evitare violazioni del diritto comunitario.**

ALLEGATO alla Comunicazione

PRINCIPI E PROCEDURE DA SEGUIRE PER L'ASSEGNAZIONE DEI DIRITTI DI TRAFFICO AI VETTORI AEREI COMUNITARI IN RELAZIONE AD ACCORDI BILATERALI STIPULATI DA STATI MEMBRI E I PAESI TERZI

Principi generali:

- I diritti di traffico sono negoziati in nome dei vettori comunitari in genere e non in nome di un unico vettore aereo.
- Tutti i vettori comunitari stabiliti nello Stato membro devono avere pari diritti:
 - ad essere informati in merito ai diritti di traffico disponibili,
 - a fare domanda per l'utilizzo dei suddetti diritti di traffico,
 - ad un attento esame della loro domanda.

Procedure:

- Se il numero dei vettori comunitari che possono operare su una determinata rotta o serie di rotte è limitato in virtù di un accordo oppure se i diritti di traffico sono limitati per frequenze, capacità, sorvolo o per altri aspetti, lo Stato membro informa tutti i vettori comunitari stabiliti nel suo territorio dei diritti di traffico disponibili e pubblica un invito a manifestazione di interesse per l'assegnazione di tali diritti. In particolare lo Stato membro indica:
 - il numero di assegnazioni e di diritti di traffico disponibili,
 - i criteri in base ai quali procederà alla designazione dei vettori e all'assegnazione dei diritti di traffico.
- Gli Stati membri prendono le opportune disposizioni per la divulgazione di tali informazioni, in modo da lasciare ai vettori un periodo di almeno due settimane per la preparazione delle loro domande scritte.
- Se le domande ricevute non superano i diritti da assegnare, lo Stato membro deve consentire le operazioni a tutti i vettori comunitari che hanno presentato domanda.
- Qualora, in base alle domande scritte, i diritti disponibili non siano sufficienti per soddisfare tutte le domande ricevute, lo Stato membro organizza un'audizione pubblica, invitando tutti i vettori che hanno espresso interesse a motivare la loro richiesta.
- Lo Stato membro interessato deve debitamente motivare le proprie decisioni nell'osservanza dei criteri indicati nell'invito a manifestare interesse.
- Lo Stato membro predispone una procedura di ricorso dinanzi ad un organo giurisdizionale o ad un organo arbitrale indipendente, secondo la propria legislazione nazionale.

- Al termine del procedimento lo Stato membro pubblica le domande ricevute, l'identità dei vettori designati, tutta la capacità e tutte le frequenze distribuite fra codesti vettori.
- Gli Stati membri si adoperano per istituire procedure uniformi, compresi termini, criteri e procedure di ricorso uniformi; è tuttavia consentito che questi tre elementi possano variare in relazione alla natura dell'accordo e delle rotte di cui trattasi.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i paesi terzi

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione¹⁰,

visto il parere del Comitato economico e sociale¹¹,

visto il parere del Comitato delle regioni¹²,

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

considerando quando segue:

- (1) Le relazioni aeree internazionali tra gli Stati membri e i paesi terzi sono state tradizionalmente disciplinate da accordi bilaterali sui servizi aerei conclusi dagli Stati membri con paesi terzi, dai loro allegati e da altri accordi bilaterali e multilaterali.
- (2) A seguito delle sentenze pronunciate dalla Corte di giustizia delle Comunità europee nelle cause C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 e C-476/98, la Comunità ha competenza esclusiva per negoziare, firmare e concludere vari aspetti di tali accordi.
- (3) La Corte ha anche chiarito il diritto dei vettori aerei comunitari di beneficiare del diritto di stabilimento all'interno della Comunità, compreso il diritto ad un accesso non discriminatorio al mercato rappresentato dalle rotte fra tutti gli Stati membri ed i paesi terzi.
- (4) Qualora risulti che l'oggetto di un determinato accordo o convenzione rientri in parte nella competenza della Comunità e in parte in quella di uno dei suoi Stati membri, è essenziale assicurare una stretta cooperazione tra gli Stati membri e le istituzioni comunitarie sia durante il processo di negoziazione e conclusione di tali accordi sia in sede di attuazione degli impegni assunti con tali accordi. L'obbligo di cooperazione scaturisce dall'esigenza della rappresentazione unitaria della Comunità a livello internazionale. Le istituzioni della Comunità e gli Stati membri devono intraprendere

¹⁰ GU C , pag. .

¹¹ GU C , pag. .

¹² GU C , pag. .

tutte le iniziative necessarie per garantire la migliore cooperazione possibile sotto questo profilo.

- (5) Tutti gli accordi bilaterali in vigore tra gli Stati membri e i paesi terzi che contengono disposizioni in contrasto con il diritto comunitario devono essere sostituiti da accordi interamente compatibili con il diritto comunitario.
- (6) La Comunità deve prendere l'iniziativa di sottoporre a revisione gli aspetti degli accordi bilaterali in vigore che risultano in violazione della normativa comunitaria.
- (7) Ferme restando le disposizioni del trattato, in particolare l'articolo 300, gli Stati membri hanno facoltà di apportare emendamenti agli accordi vigenti e a prendere le opportune disposizioni per assicurarne l'applicazione fino al momento in cui entri in vigore un accordo comunitario.
- (8) È di fondamentale importanza fare in modo che lo Stato membro che conduce negoziati tenga conto del diritto comunitario, degli interessi della Comunità in senso lato e dei negoziati in corso da parte della Comunità; a tal fine deve essere preconstituita una procedura di controllo efficiente e trasparente.
- (9) Se gli Stati membri intendono associare vettori aerei al processo negoziale, tutti i vettori aerei stabiliti nel territorio degli Stati membri interessati devono ricevere parità di trattamento.
- (10) Per garantire che i diritti dei vettori comunitari non siano oggetto di indebite restrizioni, negli accordi bilaterali in materia di servizi aerei non deve essere inserita nessuna nuova clausola che impedisca a più di un vettore comunitario di entrare in un determinato mercato ovvero che imponga gravi limitazioni alla frequenza, alla capacità o alla prestazione di servizi.
- (11) Gli Stati membri devono istituire procedure trasparenti e non discriminatorie ai fini della distribuzione dei diritti di traffico fra i vari vettori comunitari. In taluni casi, i diritti di traffico consentiti da un determinato accordo possono essere sufficienti per permettere a tutti i vettori comunitari che desiderano provvedere servizi di entrare nel mercato.
- (12) A norma 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, le misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento devono essere adottate mediante la procedura consultiva di cui all'articolo 3 della decisione stessa.
- (13) Gli obiettivi dell'azione proposta sono segnatamente il coordinamento dei negoziati con paesi terzi al fine di concludere accordi in materia di servizi aerei, la necessità di garantire un approccio armonizzato nell'attuazione nell'applicazione degli accordi ed infine l'esigenza di controllare la loro conformità con il diritto comunitario. Se tali obiettivi non possono essere sufficientemente assicurati dagli Stati membri e possono pertanto essere meglio realizzati a livello comunitario, in ragione dell'importanza del presente regolamento, la Comunità può adottare misure in conformità del principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato. In ossequio al principio di proporzionalità, di cui allo stesso articolo, il presente regolamento non va al di là di quanto è necessario per conseguire tali obiettivi,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1 - Notifica alla Commissione

1. In assenza di negoziati comunitari con un paese terzo, ovvero quando già esista un accordo comunitario relativo soltanto ad un numero limitato di argomenti, uno Stato membro può, senza pregiudizio delle competenze rispettive della Comunità e dei suoi Stati membri, avviare negoziati con tale paese al fine di concludere un nuovo accordo o modificare un accordo vigente in materia di servizi aerei, i suoi allegati o qualsiasi altro accordo bilaterale o multilaterale su tale materia. Lo Stato membro che desidera procedere in tal senso notifica per iscritto alla Commissione e agli altri Stati membri questa sua intenzione.
2. La notifica comprende una copia dell'accordo in questione e l'indicazione delle disposizioni che saranno oggetto del negoziato, le finalità del negoziato e ogni altra opportuna informazione. La notifica è trasmessa almeno un mese prima che vengano avviati i contatti con il paese terzo interessato.
3. La Commissione e gli Stati membri possono formulare osservazioni allo Stato membro che ha notificato le sue intenzioni ai sensi del paragrafo 1. Nel caso di negoziati con il paese terzo, lo Stato membro in questione deve tener conto per quanto possibile di tali osservazioni.

Articolo 2 - Consultazione dei soggetti interessati e partecipazione ai negoziati

Qualora i vettori aerei siano associati ai negoziati di cui all'articolo 1, gli Stati membri garantiscono parità di trattamento a tutti i vettori comunitari stabiliti sui loro rispettivi territori a cui si applica il trattato.

Articolo 3 - Divieto di introdurre disposizioni più restrittive

Gli Stati membri non concludono alcun accordo che elimini la possibilità, per più di un vettore comunitario, di fornire servizi tra il proprio territorio ed un paese terzo in relazione all'intero mercato del trasporto aereo tra le due parti o in base a specifiche coppie di città (???)

Articolo 4 - Conclusione degli accordi

1. Una volta conclusi i negoziati, gli Stati membri interessati notificano alla Commissione il progetto di accordo e ogni altro documento pertinente.
2. A seguito della notifica di cui al paragrafo 1, la Commissione esamina se il progetto di accordo sia compatibile con il diritto comunitario e con gli obiettivi della Comunità in tale settore. Se intende muovere obiezioni alla conclusione dell'accordo, la Commissione prende una decisione in tal senso in conformità della procedura consultiva di cui all'articolo 3 della decisione 1999/468/CE, nell'osservanza degli articoli 7 e 8 della stessa.

3. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 11 del regolamento (CE) n. 2408/92.

Articolo 5 - Distribuzione dei diritti di traffico

Quando conclude un accordo, propone emendamenti ad un accordo esistente o ai suoi allegati che prevedano limitazioni al numero dei diritti di traffico o al numero dei vettori comunitari che possono essere designati per utilizzare detti diritti di traffico, lo Stato membro distribuisce i diritti di traffico tra i vettori comunitari ammissibili mediante una procedura trasparente e non discriminatoria.

Articolo 6 - Procedure di notifica

Gli Stati membri notificano alla Commissione i particolari delle procedure di cui si avvalgono ai fini dell'applicazione degli articoli 2 e 5. Alla Commissione sono altresì notificati, almeno sei settimane prima della loro entrata in vigore, tutte le eventuali modifiche di tali procedure. Tutte le notifiche contemplate dal presente articolo sono pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 7 - Riservatezza

Nel notificare alla Commissione i negoziati e il loro esito come disposto dagli articoli 1 e 4, gli Stati membri informano chiaramente quest'ultima in merito agli eventuali elementi che debbono considerarsi riservati. La Commissione provvede affinché le informazioni indicate come riservate vengano trattate adeguatamente senza pregiudizio delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1049/2001¹³.

Articolo 8 - Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

¹³ GU L 145 del 31.5.2001 pag. 43.