



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 27.8.2003
COM(2003) 514 definitivo

2001/0060 (COD)
2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

PARERE DELLA COMMISSIONE

**a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c) del trattato CE,
sugli emendamenti del Parlamento europeo
alla posizione comune del Consiglio riguardante le
proposte di**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
sulla prestazione di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
sull'organizzazione e l'uso dello spazio nel Cielo unico europeo**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo**

**RECANTE MODIFICA DELLE PROPOSTE DELLA COMMISSIONE
in applicazione dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE**

2001/0060 (COD)
2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

PARERE DELLA COMMISSIONE

**a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c) del trattato CE,
sugli emendamenti del Parlamento europeo
alla posizione comune del Consiglio riguardante le
proposte di**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
sulla prestazione di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
sull'organizzazione e l'uso dello spazio nel Cielo unico europeo**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo**

1. INTRODUZIONE

L'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera (c) del trattato CE stabilisce che la Commissione formuli un parere sugli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in seconda lettura. La Commissione espone qui di seguito il suo parere sugli emendamenti proposti dal Parlamento europeo.

2. CONTESTO

- a) Il 10 ottobre 2001 la Commissione ha presentato quattro proposte legislative per la creazione del Cielo unico europeo¹ in vista di una loro adozione secondo la procedura di codecisione di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea.
- b) Il 15 maggio 2002 il Comitato delle regioni ha espresso parere favorevole sulle proposte della Commissione.

¹ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo (COM(2001) 123 def./2 del 30.11.2001 – 2001/0060 (COD)).
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla prestazione di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo (COM(2001) 564 def./2 dell'11.12.2001 – 2001/0235 (COD)).
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'organizzazione e l'uso dello spazio nel Cielo unico europeo (COM(2001) 564 def./2 dell'11.12.2001 – 2001/0236 (COD)).
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (COM(2001) 564 def./2 dell'11.12.2001 – 2001/0237 (COD)).

- c) Il 17 luglio 2002 il Comitato economico e sociale europeo ha espresso parere favorevole sulle proposte della Commissione.
- d) Il 3 settembre 2002 il Parlamento europeo ha espresso, in prima lettura, un parere corredato di 113 emendamenti alle proposte della Commissione.
- e) Il 26 novembre 2002 la Commissione ha adottato, ai sensi all'articolo 250, paragrafo 2 del trattato, proposte modificate (COM(2002) 658 def.) che riprendono, interamente o in parte 82 emendamenti e respingono 31 degli emendamenti adottati dal Parlamento europeo.
- f) Il 18 marzo 2003 il Consiglio ha adottato all'unanimità una posizione comune.
- g) Il 3 luglio 2003, il Parlamento europeo ha adottato, in seconda lettura, due risoluzioni contenenti 50 emendamenti alla posizione comune.

3. OBIETTIVI DELLE PROPOSTE DELLA COMMISSIONE

Il sistema di controllo del traffico aereo della Comunità ha quasi raggiunto i propri limiti di capacità e provoca ritardi che rendono il trasporto aereo imprevedibile per i passeggeri e gli operatori e comportano ingenti costi economici sia per le compagnie aeree che per i consumatori. La capacità insufficiente del sistema di controllo del traffico aereo mette inoltre a repentaglio il funzionamento del mercato interno. Questa carenza di capacità è essenzialmente dovuta alla frammentazione del sistema di gestione del traffico aereo (*Air Traffic Management* - ATM), frammentazione che causa anche elevati costi di coordinamento. Risulta pertanto necessario accrescere l'interoperabilità tra i vari sistemi in uso negli Stati membri.

Per far fronte a queste carenze, il 21 ottobre 2001 la Commissione ha adottato un pacchetto legislativo per realizzare il "Cielo unico europeo" che persegue i seguenti obiettivi:

- migliorare e rafforzare la sicurezza;
- realizzare servizi di navigazione aerea più efficienti ed integrati la cui prestazione sia basata sulla domanda;
- ristrutturare lo spazio aereo europeo in funzione del traffico e non dei confini nazionali;
- aumentare la capacità e migliorare l'efficienza complessiva del sistema ATM.

Il pacchetto legislativo della Commissione comprende quattro proposte di regolamento che abbracciano gli elementi essenziali di un sistema di gestione del traffico aereo senza soluzioni di continuità.

3.1 Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo (2001/0060 (COD))

Questa proposta di regolamento fissa la fine del 2004 quale termine ultimo per l'istituzione del Cielo unico europeo. Essa propone un quadro istituzionale per creare il Cielo unico europeo, in base al quale la Comunità definisce le norme, Eurocontrol, ove opportuno, prepara progetti di misure destinate ad essere incorporate nel diritto comunitario e gli Stati membri ne garantiscono l'applicazione, fatto salvo il ruolo della Commissione come custode del trattato. La proposta di regolamento mira

altresì a potenziare in modo significativo il coordinamento a livello internazionale. Il quadro istituzionale proposto intende eliminare le strozzature amministrative e organizzative che ostacolano il processo decisionale e il controllo dell'applicazione della normativa del sistema di gestione del traffico aereo.

3.2 Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla prestazione di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo (2001/0235 (COD))

Questa proposta di regolamento intende promuovere l'efficienza e la sicurezza nella prestazione di servizi di navigazione aerea in condizioni di continuità e di interoperabilità in tutta la Comunità. Essa prevede una separazione funzionale tra le autorità nazionali di vigilanza e i prestatori di servizi di navigazione aerea. Tale separazione è compatibile con le strutture di proprietà e di prestazione di servizi sia pubbliche che private, a seconda delle modalità adottate dai singoli Stati membri. Le norme di sicurezza di Eurocontrol sarebbero recepite nella legislazione comunitaria. La proposta di regolamento prevede inoltre un sistema di certificazione che fissa criteri armonizzati applicabili alla prestazione di servizi di navigazione aerea a livello comunitario. In base alla proposta, gli Stati membri conservano la propria facoltà di designare prestatori di servizi che operino in condizioni di monopolio (servizi di controllo del traffico aereo). La proposta di regolamento autorizza inoltre una revisione dell'attuale sistema di tariffazione per stimolare un uso e una disponibilità efficienti delle infrastrutture di gestione del traffico aereo.

3.3 Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'organizzazione e l'uso dello spazio nel Cielo unico europeo (2001/0236 (COD))

Questa proposta di regolamento intende costituire uno spazio aereo comunitario che funzioni come uno spazio operativo unico nel quale procedure comuni di definizione, programmazione e gestione dello spazio aereo garantiscano il funzionamento sicuro dell'intera rete di gestione del traffico aereo. La proposta di regolamento stabilisce i principi per l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo, per il coordinamento tra autorità civili e militari e per la gestione dei flussi di traffico. Le sue disposizioni principali prevedono la costituzione di una regione di informazione di volo europea nello spazio aereo superiore in sostituzione delle attuali zone nazionali e la riconfigurazione dello spazio aereo in blocchi di spazio aereo funzionali di adeguate dimensioni, definiti secondo criteri di sicurezza e di efficienza, a prescindere dai confini nazionali.

3.4 Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (2001/0237 (COD))

Questa proposta di regolamento stabilisce le condizioni necessarie per garantire l'interoperabilità tra i vari sistemi e componenti della rete di gestione del traffico aereo e dei loro eventuali adeguamenti allo sviluppo tecnologico. Elementi centrali della proposta di regolamento sono la definizione e la gestione dei processi di normalizzazione dei sistemi di gestione del traffico aereo europei, comprese le procedure di verifica della conformità, conformemente alle politiche comunitarie in questo campo.

4. PARERE DELLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO

4.1 Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo (2001/0060 (COD))

Il Parlamento europeo ha adottato, in seconda lettura, 18 emendamenti alla posizione comune del Consiglio.

La Commissione può accogliere 5 emendamenti in toto, 6 di massima, con modifiche redazionali.

Deve comunque respingere 7 emendamenti in toto.

4.1.1 Emendamenti accolti dalla Commissione (5 emendamenti in toto)

La Commissione ritiene che gli emendamenti 2, 5, 16, 17 e 18 costituiscono un genuino miglioramento e apportano utili precisazioni al testo.

4.1.1.1 Genuino miglioramento (2 emendamenti in toto)

L'emendamento 5 e l'emendamento 18 sopprimono il riferimento alle esercitazioni militari di addestramento, rispettivamente nel considerando 19 e nella clausola di salvaguardia (Articolo 11, trattino 5). La Commissione ritiene tale riferimento superfluo. I concetti dell'organizzazione delle forze militari e delle operazioni militari nelle disposizioni del considerando 19 e dell'Articolo 11 della Posizione comune coprono già questi aspetti di addestramento. La portata del pacchetto legislativo, quale definito all'Articolo 1, esclude inoltre qualsiasi misura legislativa nel settore delle operazioni militari e addestramento, con riferimento al traffico aereo secondo regole militari (OAT = *Operational Air Traffic*). Questi emendamenti chiariscono anche la portata degli Articoli 7 e 8 nel regolamento sullo "spazio aereo" circa l'uso flessibile dello spazio aereo. Lo spazio aereo ha un duplice uso: civile e militare. Il duplice uso dello spazio aereo, per voli civili o addestramento militare è coperto dal pacchetto legislativo in modo che divenga effettivamente flessibile, efficiente e debitamente controllato.

4.1.1.2 Chiarimenti utili (3 emendamenti in toto)

L'emendamento 2 (considerando 9) estende la nozione di autorità pubbliche soggette al principio di separazione tra funzioni normative e operative a tutti i servizi di navigazione aerea. La Commissione può accoglierlo, a condizione che l'elenco di servizi (tra parentesi) sia soppresso in quanto è in contraddizione con la definizione di servizi di navigazione aerea di cui all'Articolo 2.

Gli emendamenti 16 e 17 (Articoli 9 e 10) aggiungono un nuovo testo, che chiarisce la portata del riesame delle prestazioni e della valutazione di impatto.

4.1.2 *Emendamenti accolti di massima, prelieve modifiche redazionali (6 emendamenti)*

Gli emendamenti 3 e 12 (nuovo considerando e articolo) evidenziano l'importanza di usufruire della consulenza dell'industria nella realizzazione del Cielo unico europeo e introducono a tal fine il concetto di un gruppo consultivo apposito. La Commissione concorda sulla necessità di una consultazione completa ed effettiva dell'industria e può quindi accettare il rafforzamento del principio di consultazione e dialogo con il settore, conformemente alla sua Comunicazione dell'11.12.2002 (COM(2002) 704 def.). Circa la creazione di un organismo, occorre una nuova formulazione per lasciare impregiudicati il diritto di iniziativa della Commissione e il ruolo del Comitato Cielo unico.

Emendamenti 4 e 15 (nuovo considerando e Articolo). La Commissione è a favore dell'introduzione di un meccanismo di sanzioni per gli operatori che infrangono le regole, ma questo meccanismo va definito in maniera uniforme nella Comunità e collegato agli obblighi imposti ai vettori aerei e ai prestatori di servizi.

L'emendamento 6 (Articolo 1) reintroduce il testo della proposta della Commissione concernente la portata del regolamento "quadro". La Commissione concorda che la portata dell'azione comunitaria deve essere precisata prima di definire i limiti di tali azioni con riferimento alla sovranità degli Stati membri sullo spazio aereo nazionale e alla politica di difesa. Questo emendamento può essere quindi accolto parallelamente con il testo della Posizione comune del Consiglio.

L'emendamento 7 (Articolo 2) precisa che lo statuto giuridico dei prestatori di servizi è di competenza degli Stati membri. Questa clausola risulta effettivamente superflua in quanto il pacchetto legislativo non contempla questo aspetto.

4.1.3 *Emendamenti respinti dalla Commissione (7 emendamenti in toto)*

La Commissione ritiene che gli emendamenti 1, 8, 9, 10, 11, 13 e 14 sono contrari ai principi fondamentali e alla filosofia della sua proposta.

L'emendamento 1 (considerando 3) limita la finalità dei servizi di navigazione aerea alla protezione di passeggeri e residenti. Questa formulazione negherebbe il ruolo principale dei servizi di navigazione aerea a favore di operazioni di trasporto aereo fluide e sicure e ciò è inaccettabile.

Gli emendamenti 8 e 9 (Articolo 2) modificano le definizioni di "gestione del flusso di traffico aereo" e "settore". Queste definizioni sono tratte dal glossario ICAO, un riferimento accettato nella comunità di gestione del traffico aereo. Essi sono quindi respinti.

Gli emendamenti 10 e 11 (Articolo 5) introducono un riferimento alla dimensione "militare" del Comitato Cielo unico e alla partecipazione di Eurocontrol a tale comitato. La formulazione di questi emendamenti non è conforme alla Decisione 1999/468/CE (comitatologia e regole procedurali associate). La Commissione non può pertanto accogliere questi emendamenti.

L'emendamento 13 (Articolo 6) prescrive che la Commissione si adoperi ad estendere al massimo il Cielo unico europeo su scala europea. Questa finalità è però legata all'intera azione comunitaria, Commissione compresa, e di conseguenza la formulazione proposta è incompleta e quindi inaccettabile.

L'emendamento 14 (Articolo 7) prescrive che la Commissione si avvalga delle procedure di lavoro di Eurocontrol, comprese le procedure di consultazione, per sviluppare le regole di attuazione. Queste procedure vanno specificate nel contesto dei mandati per l'elaborazione di regole di attuazione. Ciò al fine di garantire la conformità con la procedura della Commissione sulla consultazione dei soggetti interessati e l'assenza di conflitti di interesse. La Commissione non può accogliere questo emendamento.

4.2 Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla prestazione di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo (2001/0235 (COD))

Il Parlamento europeo ha adottato, in seconda lettura, 16 emendamenti alla posizione comune del Consiglio.

La Commissione può accogliere 6 emendamenti in toto, 8 di massima (uno di essi in parte), previa modifiche redazionali.

Deve comunque respingere 2 emendamenti in toto e 1 in parte.

4.2.1 *Gli emendamenti accolti dalla Commissione (6 emendamenti in toto)*

La Commissione ritiene che gli emendamenti 3, 9, 10, 11, 12 e 14 costituiscano genuini miglioramenti e apportino utili chiarimenti al testo.

4.2.1.1 *Genuini miglioramenti (2 emendamenti in toto)*

L'emendamento 3 (nuovo considerando) sostiene il concetto di una definizione flessibile degli tasse di volo per permettere di costituire riserve finanziarie, onde tutelare gli utenti dello spazio aereo e i prestatori di servizi da aumenti imprevisti degli oneri in caso di improvvisa flessione del traffico aereo.

L'emendamento 12 (Articolo 10) reintroduce il testo della proposta della Commissione concernente le informazioni che gli Stati membri devono inviare alla Commissione sulle modalità della cooperazione civile-militare nel controllo del traffico aereo. La Commissione considera questa disposizione coerente con la portata del pacchetto legislativo in quanto tratta modalità imposte ai servizi di navigazione aerea per ottemperare a requisiti militari.

4.2.1.2 *Chiarimenti utili (4 emendamenti in toto)*

L'emendamento 9 (Articolo 6) aggiunge un nuovo testo che precisa la natura e la portata delle condizioni allegate ai certificati.

L'emendamento 10 (Articolo 7) specifica il periodo in cui gli Stati membri devono designare uno o più prestatori di servizi ad operare rispettando blocchi funzionali di spazio aereo.

Gli emendamenti 11 e 14 (Articolo 7 e 14) sono migliorie redazionali.

4.2.2 *Emendamenti accolti di massima, previe modifiche redazionali (7 emendamenti – 1 in parte)*

Gli emendamenti 1 e 4 (nuovo considerando e articolo) mirano a reintrodurre nel testo la dimensione sociale, in particolare la necessità di un'azione legislativa per migliorare la disponibilità di controllori e armonizzare le procedure di autorizzazione (*licensing*) dei controllori. La Commissione può accogliere questi emendamenti previe modifiche redazionali.

Gli emendamenti 2 e 8 (considerando 9 e Articolo 6) stabiliscono un periodo massimo e minimo di validità dei certificati, rispettivamente di 10 e 5 anni. La Commissione preferisce che questo periodo sia fissato dagli Stati membri in base a condizioni allegate ai certificati (allegato II). Essa sostiene comunque l'idea che questi periodi debbano essere armonizzati nella Comunità.

Gli emendamenti 5, 6 e 7 (Articolo 5) aggiungono un nuovo testo per precisare la portata dei requisiti comuni. Pur accettabile in linea di massima, l'aggiunta evidenzia aspetti specifici dei requisiti comuni. Occorre una nuova formulazione per evitare squilibri nei vari campi dove vanno sviluppati requisiti comuni.

L'emendamento 15, 1a parte (Articolo 14) reintroduce il testo della proposta della Commissione concernente la regolamentazione economica, in particolare gli incentivi finanziari. La Commissione non ravvisa contraddizioni rilevanti tra la Posizione comune e il testo proposto, tranne per il diritto conferito agli Stati membri di decidere sull'applicazione di tali incentivi.

4.2.3 *Emendamenti respinti dalla Commissione (2 emendamenti in toto – 1 in parte)*

La Commissione ritiene che gli emendamenti 13, 15.2a parte e 16 sono contrari ai principi fondamentali e alla filosofia della sua proposta.

L'emendamento 13 (Articolo 12) introduce il principio del valore commerciale dei dati operativi. L'applicazione di questo principio va decisa caso per caso. Alcuni dati operativi sono infatti forniti gratuitamente, conformemente alle disposizioni dell'ICAO. La Commissione non può quindi accogliere questo emendamento.

L'emendamento 15, 2a parte (Articolo 14) limita le sovvenzioni incrociate tra servizi di navigazione aerea a casi eccezionali. Tali sovvenzioni concernono principalmente la definizione della base di costo e l'Articolo 14, paragrafo 2, lettera d) della Posizione comune contiene già disposizioni specifiche al riguardo.

L'emendamento 16 (Articolo 18) sopprime il periodo di transizione dell'entrata in vigore del regime di certificazione. Questo periodo di transizione è però necessario. Esso dipende dalla disponibilità di requisiti comuni e consente ai prestatori di servizi di adeguarsi a tali requisiti.

4.3 Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'organizzazione e l'uso dello spazio nel Cielo unico europeo (2001/0236 (COD))

Il Parlamento europeo ha adottato, in seconda lettura, 15 emendamenti alla posizione comune del Consiglio.

La Commissione può accogliere 8 emendamenti in toto, 5 di massima, previe modifiche redazionali.

Deve comunque respingere 2 emendamenti in toto.

4.3.1 *Emendamenti accolti dalla Commissione (8 emendamenti in toto)*

La Commissione ritiene che gli emendamenti 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24 e 28 costituiscano modifiche di sostanza rilevanti, genuini miglioramenti e utili chiarimenti al testo.

4.3.1.1 *Modifiche di sostanza (2 emendamenti)*

L'emendamento 24 (nuovo Articolo) reintroduce il testo della proposta della Commissione per estendere il concetto di regione europea di informazione di volo (*European Flight Information Region*) allo spazio aereo inferiore.

L'emendamento 28 (nuovo Articolo) estende il concetto di blocchi funzionali di spazio aereo allo spazio aereo inferiore. Questo emendamento può essere accolto, previe modifiche redazionali.

4.3.1.2 *Genuini miglioramenti (1 emendamento in toto)*

L'emendamento 21 (considerando 12) precisa che nella creazione di blocchi funzionali di spazio aereo bisogna tener conto eventualmente delle raccomandazioni di Eurocontrol. Questo emendamento può essere accolto previe modifiche redazionali.

4.3.1.3 *Chiarimenti utili (5 emendamenti in toto)*

Gli emendamenti 17, 18, 19, 20, 22 (considerandi 2, 3, 6, 9 e Articolo 1) aggiungono un nuovo testo e/o sopprimono parti di testo e chiariscono lo spirito del regolamento.

4.3.2 *Emendamenti accolti di massima, previe modifiche redazionali (5 emendamenti)*

L'emendamento 23 (Articolo 3) stabilisce un obbligo di risultati entro un dato periodo. Poiché l'istituzione della regione europea di informazione di volo per lo spazio superiore (*European Upper Flight Information Region*) dipende da una decisione dell'ICAO, è più appropriato conferire questo obbligo alla Commissione per avviare il processo in un arco di tempo determinato.

L'emendamento 26 (Articolo 5) definisce un processo di arbitrato a cura della Commissione per la soluzione di vertenze relative all'istituzione di blocchi funzionali di spazio aereo. La Posizione comune non prevede meccanismi per garantire che le decisioni degli Stati membri in proposito portino ad una riconfigurazione rapida e efficiente dei servizi di traffico aereo in alcuni blocchi omogenei. La Commissione può quindi accettare il principio di un processo di consultazione in sede di Comitato

Cielo unico per discutere la coerenza di singoli blocchi funzionali di spazio aereo rispetto a blocchi in prossimità.

L'emendamento 27 (nuovo Articolo) precisa le modalità del processo di spazio aereo e progettazione di rotta. La Commissione concorda su queste modalità che esistono già in grande misura. Questo emendamento è quindi superfluo.

L'emendamento 30 (Articolo 8) prevede informazioni alla Commissione sull'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo. La Commissione può accogliere questo emendamento la cui finalità è già coperta dall'Articolo 7, paragrafo 2 della posizione comune.

L'emendamento 31 (Articolo 10) sopprime le disposizioni della Posizione comune sulla procedura di riesame e l'eventuale estensione del concetto di questo regolamento allo spazio aereo inferiore. La soppressione dipende dall'inclusione di disposizioni analoghe in congiunzione con l'emendamento 28.

4.3.3 *Emendamenti respinti dalla Commissione (2 emendamenti in toto)*

La Commissione ritiene che gli emendamenti 25 e 29 sono contrari ai principi fondamentali e alla filosofia della sua proposta.

L'emendamento 25 (Articolo 4) collega la modifica nella classificazione dello spazio aereo alla creazione della *European Upper Flight Information Region* e specifica la natura di tale classificazione. Questo grado di dettaglio è inaccettabile.

L'emendamento 29 (Articolo 7) reintroduce il testo della proposta della Commissione sul coordinamento civile-militare. La formulazione non è più in sintonia con il testo della Posizione comune e la sua base giuridica, considerato l'impatto sulle operazioni militari e di addestramento.

4.4 *Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (2001/0237 (COD))*

Il Parlamento europeo ha adottato, in seconda lettura, 1 emendamento alla posizione comune del Consiglio.

La Commissione può accogliere questo emendamento in parte.

4.4.1 *Emendamenti accolti dalla Commissione (1 emendamento in parte)*

L'emendamento 32, 2a parte (Articolo 10) rappresenta un miglioramento in quanto prescrive di accelerare le messa in conformità di tutti i sistemi con i requisiti essenziali.

4.4.2 *Emendamenti respinti dalla Commissione (1 emendamento in parte)*

L'emendamento 32, 1a parte (Articolo 10) è inaccettabile poiché l'applicazione dei requisiti essenziali richiede un periodo di transizione durante il quale si dovranno stabilire regole di attuazione e specifiche comunitarie.

5. CONCLUSIONI

Conformemente all'Articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE, la Commissione modifica la sua proposta come sopra indicato.