

**POSIZIONE COMUNE (CE) N. 22/2008****definita dal Consiglio il 23 giugno 2008****in vista dell'adozione della direttiva 2008/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... 2008, concernente i diritti aeroportuali****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2008/C 254 E/02)

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 Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La principale funzione e attività commerciale degli aeroporti consiste nell'assicurare il compimento di tutte le operazioni relative agli aeromobili dal momento dell'atterraggio al momento del decollo, ai passeggeri e alle merci, in modo da consentire ai vettori aerei di fornire servizi di trasporto aereo. A tal fine, gli aeroporti mettono a disposizione una serie di infrastrutture e di servizi connessi all'esercizio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, il cui costo viene in genere recuperato mediante la riscossione di diritti aeroportuali. I gestori aeroportuali che forniscono infrastrutture e servizi per i quali sono riscossi diritti aeroportuali dovrebbero adoperarsi per operare secondo costi efficientati.
- (2) È necessario istituire un quadro comune che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali e le modalità della loro fissazione poiché, in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra i gestori aeroportuali e gli utenti degli aeroporti rischiano di non essere rispettati. Tale quadro non dovrebbe pregiudicare la possibilità per gli Stati membri di determinare la misura in cui si può tenere conto, nel fissare i diritti aeroportuali, delle entrate risultanti dalle attività commerciali di un aeroporto.
- (3) La presente direttiva dovrebbe applicarsi agli aeroporti situati nella Comunità di dimensioni superiori ad una soglia minima, poiché la gestione e il finanziamento degli aeroporti di piccole dimensioni non richiedono l'applicazione di un quadro normativo comunitario, e all'aeroporto con il movimento di passeggeri più elevato in ciascuno Stato membro.

- (4) Per promuovere la coesione territoriale, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di applicare un sistema di tariffazione comune ad una rete aeroportuale. I trasferimenti economici tra aeroporti di tali reti dovrebbero essere conformi al diritto comunitario.
- (5) Per ragioni di distribuzione del traffico gli Stati membri dovrebbero poter consentire ad un gestore aeroportuale, per gli aeroporti che servono una stessa città o conurbazione, di applicare diritti aeroportuali di livello analogo. I trasferimenti economici tra detti aeroporti dovrebbero avvenire nel rispetto del pertinente diritto comunitario.
- (6) Gli incentivi per avviare nuove rotte in modo da promuovere, tra l'altro, lo sviluppo delle regioni svantaggiate e ultraperiferiche dovrebbero essere concessi solo in conformità al diritto comunitario.
- (7) La riscossione dei diritti corrispondenti alla prestazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di assistenza a terra è già stata disciplinata, rispettivamente, dal regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea <sup>(4)</sup>, e dalla direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità <sup>(5)</sup>. I diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita ai passeggeri con disabilità e ai passeggeri a mobilità ridotta sono disciplinati dal regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo <sup>(6)</sup>.
- (8) Nel 2004 il Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (Consiglio ICAO) ha adottato politiche per la fissazione dei diritti aeroportuali che includono, tra l'altro, i principi di aderenza ai costi e di non discriminazione, nonché un meccanismo indipendente per la regolamentazione economica degli aeroporti.
- (9) Secondo il Consiglio dell'ICAO, un diritto aeroportuale è un prelievo appositamente concepito e applicato per recuperare i costi derivanti dalla messa a disposizione di infrastrutture e servizi per l'aviazione civile, mentre un'imposta è un prelievo concepito per aumentare le entrate nazionali o quelle delle amministrazioni locali che generalmente non si applica all'aviazione civile nel suo complesso oppure non è applicato tenendo conto specificamente dei costi.

<sup>(1)</sup> GU C 10 del 15.1.2008, pag. 35.

<sup>(2)</sup> GU C 305 del 15.12.2007, pag. 11.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo, del 15 gennaio 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio, del 23 giugno 2008, e posizione del Parlamento europeo, del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> GUL 341 del 7.12.2006, pag. 3.

<sup>(5)</sup> GUL 272 del 25.10.1996, pag. 36.

<sup>(6)</sup> GUL 204 del 26.7.2006, pag. 1.

- (10) I diritti aeroportuali non dovrebbero essere discriminatori. È opportuno istituire una procedura di periodica consultazione tra i gestori aeroportuali e gli utenti degli aeroporti offrendo la possibilità alle due parti di rivolgersi in ultima istanza ad un'autorità di vigilanza indipendente ogni qualvolta una decisione sui diritti aeroportuali o sulla modifica del sistema di tariffazione è contestata dagli utenti degli aeroporti.
- (11) Per garantire l'imparzialità delle sue decisioni e la corretta ed efficace applicazione della presente direttiva, in ciascuno Stato membro dovrebbe essere istituita un'autorità di vigilanza indipendente. Detta autorità dovrebbe disporre di tutte le risorse necessarie in termini di personale, competenze tecniche e mezzi finanziari per l'esercizio delle proprie funzioni.
- (12) È essenziale che gli utenti degli aeroporti ricevano periodicamente dal gestore aeroportuale le informazioni sulle modalità e sulla base di calcolo dei diritti aeroportuali. Questa trasparenza consentirebbe ai vettori aerei di essere informati sulle spese sostenute dall'aeroporto e sulla redditività degli investimenti da questo effettuati. Per consentire ai gestori aeroportuali di valutare con precisione i requisiti che dovranno soddisfare gli investimenti futuri, è opportuno che gli utenti degli aeroporti abbiano l'obbligo di mettere a disposizione dei gestori aeroportuali, in tempo utile, tutte le loro previsioni operative, i loro progetti di sviluppo ed i loro particolari suggerimenti e richieste.
- (13) I gestori aeroportuali dovrebbero informare i loro utenti in merito ai grandi progetti infrastrutturali poiché questi hanno un'incidenza significativa sul sistema o sull'ammontare dei diritti aeroportuali. La comunicazione di queste informazioni dovrebbe avere lo scopo di rendere possibile il monitoraggio dei costi delle infrastrutture e di assicurare installazioni adeguate e soddisfacenti sotto il profilo del rapporto costi-benefici nell'aeroporto in questione.
- (14) I gestori aeroportuali dovrebbero poter applicare diritti aeroportuali corrispondenti alle infrastrutture e/o al livello dei servizi messi a disposizione, in quanto i vettori aerei hanno un interesse legittimo a esigere da un gestore aeroportuale servizi commisurati al rapporto prezzo/qualità. È opportuno tuttavia che l'accesso ad un livello differenziato di infrastrutture o servizi sia aperto a tutti i vettori aerei che desiderino ricorrervi su base non discriminatoria. Quando la domanda supera l'offerta, l'accesso dovrebbe essere determinato in base a criteri obiettivi e non discriminatori la cui definizione incombe al gestore aeroportuale. Le eventuali differenziazioni dei diritti aeroportuali dovrebbero essere trasparenti, oggettive e basate su criteri chiari.
- (15) Gli utenti degli aeroporti e i gestori aeroportuali dovrebbero poter concludere un accordo sul livello dei servizi concernente la qualità dei servizi forniti in cambio dei diritti aeroportuali. Negoziati sulla qualità del servizio fornito a fronte dei diritti pagati potrebbero essere organizzati nel quadro della consultazione periodica.
- (16) La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicato il trattato, in particolare i suoi articoli da 81 a 89.

- (17) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire stabilire principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità, non può essere realizzato in maniera sufficiente dagli Stati membri, dato che sistemi di diritti aeroportuali non possono essere istituiti a livello nazionale in modo uniforme nell'insieme della Comunità, e può dunque, a causa delle sue dimensioni e dei suoi effetti, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

##### Oggetto

1. La presente direttiva stabilisce principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità.
2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto al trattato e aperto al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri e all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro.
3. Gli Stati membri pubblicano un elenco degli aeroporti situati nel rispettivo territorio che rientrano nell'ambito d'applicazione della presente direttiva. Tale elenco è basato sui dati della Commissione (Eurostat) ed è aggiornato annualmente.
4. La presente direttiva non si applica ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e terminale ai sensi del regolamento (CE) n. 1794/2006, né ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato della direttiva 96/67/CE, né ai diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006.
5. La presente direttiva lascia impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di applicare, nei confronti di qualsiasi gestore di un aeroporto situato nel suo territorio, misure regolamentari supplementari che non siano incompatibili con la presente direttiva o con altre disposizioni pertinenti del diritto comunitario. Dette misure possono comprendere misure di supervisione economica quali l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti, inclusi metodi di tariffazione basati sull'incentivazione o la regolamentazione dei massimali tariffari.

#### Articolo 2

##### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «aeroporto», qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;

- 2) «gestore aeroportuale», il soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti o nella rete aeroportuale interessati;
- 3) «utente di un aeroporto», qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato;
- 4) «diritti aeroportuali», i prelievi riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci;
- 5) «rete aeroportuale», un gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale dallo Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale.

### Articolo 3

#### Non discriminazione

Gli Stati membri provvedono affinché i diritti aeroportuali non creino discriminazioni tra gli utenti degli aeroporti, conformemente al diritto comunitario. Ciò non esclude una modulazione dei diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi motivi ambientali. I criteri utilizzati per siffatta modulazione sono pertinenti, obiettivi e trasparenti.

### Articolo 4

#### Rete aeroportuale

1. Gli Stati membri possono autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale a introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete.
2. Gli Stati membri possono autorizzare un gestore aeroportuale, per gli aeroporti che servono una stessa città o conurbazione, ad applicare diritti aeroportuali di livello analogo a tutti gli aeroporti interessati, a condizione che ciascun aeroporto soddisfi pienamente gli obblighi in materia di trasparenza di cui all'articolo 6.

### Articolo 5

#### Consultazione e ricorsi

1. Gli Stati membri provvedono affinché sia istituita una procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di questi diritti aeroportuali e, se del caso, alla qualità del servizio fornito. Detta consultazione ha luogo almeno una volta all'anno salvo se diversamente convenuto nell'ultima consultazione. Laddove esista un accordo pluriennale tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto, le consultazioni si svolgono secondo

le modalità previste in detto accordo. Gli Stati membri conservano il diritto di chiedere consultazioni più frequenti.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, nella misura del possibile, le modifiche apportate al sistema o all'ammontare dei diritti aeroportuali siano effettuate con il consenso del gestore aeroportuale da un lato e degli utenti degli aeroporti dall'altro. A tal fine, il gestore aeroportuale sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali al più tardi quattro mesi prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni, tranne in caso di circostanze eccezionali da giustificare con gli utenti dell'aeroporto nel qual caso tale termine non può essere inferiore a due mesi. Il gestore aeroportuale organizza consultazioni sulle modifiche proposte con gli utenti degli aeroporti e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione. Il gestore aeroportuale pubblica la sua decisione o raccomandazione entro un termine ragionevole prima della sua entrata in vigore. Il gestore aeroportuale motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti, nell'ipotesi in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra il gestore e gli utenti.

3. Gli Stati membri provvedono affinché, in caso di disaccordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali presa dal gestore aeroportuale, ciascuna delle due parti possa rivolgersi all'autorità di vigilanza indipendente di cui all'articolo 10, la quale esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali.

4. Qualora sia sottoposta all'autorità di vigilanza indipendente una modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali decisa dal gestore aeroportuale non ha efficacia sino a quando non sia stata esaminata dall'autorità di vigilanza. Quest'ultima può prendere una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore della modifica in questione.

5. Uno Stato membro può decidere di non applicare i paragrafi 3 e 4 in relazione alle modifiche del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali per gli aeroporti per i quali ha stabilito una procedura che prevede una supervisione economica. Le misure di supervisione economica possono essere le stesse previste all'articolo 1, paragrafo 5. Qualora comprendano l'approvazione del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali, dette misure devono essere approvate dal medesimo organismo che è stato nominato o istituito come autorità di vigilanza indipendente ai fini della presente direttiva.

### Articolo 6

#### Trasparenza

1. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori aeroportuali, ogniqualvolta si procede alle consultazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, forniscano ad ogni utente dell'aeroporto o ai rappresentanti o alle associazioni degli utenti dell'aeroporto informazioni sui seguenti elementi, che serviranno come base per la determinazione del sistema o dell'ammontare di tutti i diritti riscossi in ciascun aeroporto dal gestore aeroportuale. Le informazioni comprendono come minimo:

- a) un elenco dei vari servizi e infrastrutture forniti a corrispettivo dei diritti aeroportuali riscossi;

- b) la metodologia utilizzata per il calcolo dei diritti aeroportuali;
- c) la struttura globale dei costi relativamente alle infrastrutture e ai servizi ai quali i diritti aeroportuali sono connessi;
- d) gli introiti dei vari diritti e il costo totale dei servizi forniti in cambio;
- e) le previsioni riguardanti la situazione dell'aeroporto per quanto attiene ai diritti, all'evoluzione del traffico, nonché agli investimenti previsti;
- f) l'utilizzazione effettiva delle infrastrutture e delle installazioni aeroportuali nel corso di un periodo determinato.

2. Gli Stati membri provvedono affinché gli utenti degli aeroporti comunichino al gestore aeroportuale, prima di ogni consultazione di cui all'articolo 5, paragrafo 1, informazioni riguardanti in particolare:

- a) le previsioni del traffico;
- b) le previsioni relative alla composizione e all'utilizzo previsto della loro flotta;
- c) i loro progetti di sviluppo nell'aeroporto in questione;
- d) le loro esigenze nell'aeroporto in questione.

3. Fatta salva la legislazione nazionale, le informazioni comunicate ai sensi del presente articolo sono considerate e trattate come informazioni riservate o economicamente sensibili. Nel caso di gestori aeroportuali quotati in borsa, devono essere rispettati in particolare i regolamenti di borsa.

#### Articolo 7

##### **Nuove infrastrutture**

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

#### Articolo 8

##### **Norme di qualità**

1. Per garantire il buon funzionamento di un aeroporto, gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale e ai rappresentanti o alle associazioni degli utenti aeroportuali nell'aeroporto considerato di procedere a negoziati allo scopo di concludere un accordo sul livello di servizio con riguardo alla qualità dei servizi prestati nell'aeroporto. Tali negoziati sulla qualità dei servizi possono essere organizzati nel quadro delle consultazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1.

2. Il suddetto accordo sul livello di servizio determina il livello del servizio che deve essere fornito dal gestore aeroportuale, il quale tiene conto del sistema o del livello effettivo dei diritti aeroportuali e del livello di servizio cui gli utenti dell'aeroporto hanno diritto a fronte dei diritti aeroportuali pagati.

#### Articolo 9

##### **Servizi personalizzati**

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e l'esten-

sione di particolari servizi, terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un terminale o una parte di terminale specializzato. Il sistema o l'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi e dei relativi costi o di qualsiasi altra motivazione oggettiva. I gestori aeroportuali restano liberi di fissare tali diritti aeroportuali differenziati.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire ad ogni utente di aeroporto che desidera utilizzare i servizi personalizzati o il terminale o la parte del terminale specializzato, di accedere a questi servizi e a questo terminale o parte di un terminale.

Qualora il numero degli utenti dell'aeroporto che desiderano avere accesso ai servizi personalizzati e/o a un terminale o parte di un terminale specializzato ecceda il numero di utenti che è possibile accogliere a causa di vincoli di capacità, l'accesso è determinato in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. Tali criteri possono essere stabiliti dal gestore aeroportuale e gli Stati membri possono richiedere che essi siano approvati dall'autorità di vigilanza indipendente.

#### Articolo 10

##### **Autorità di vigilanza indipendente**

1. Gli Stati membri designano o istituiscono un'autorità di vigilanza nazionale indipendente, incaricata di assicurare la corretta applicazione delle misure adottate per conformarsi alla presente direttiva e di svolgere, come minimo, le funzioni di cui all'articolo 5. Questo organo può essere lo stesso al quale lo Stato membro ha affidato l'applicazione delle misure normative supplementari di cui all'articolo 1, paragrafo 5, compresa l'approvazione del sistema dei diritti e/o dell'ammontare di tali diritti aeroportuali, a condizione che soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 2 del presente articolo.

2. Gli Stati membri garantiscono l'autonomia dell'autorità di vigilanza indipendente, provvedendo affinché questa sia giuridicamente distinta e funzionalmente indipendente da qualsiasi gestore aeroportuale e vettore aereo. Gli Stati membri che mantengono la proprietà di aeroporti, di gestori aeroportuali o di vettori aerei o che mantengono la vigilanza di gestori aeroportuali o di vettori aerei garantiscono che le funzioni inerenti alla proprietà o alla vigilanza suddetti non siano conferite all'autorità di vigilanza indipendente. Gli Stati membri provvedono affinché l'autorità di vigilanza indipendente eserciti i propri poteri in modo imparziale e trasparente.

3. Gli Stati membri notificano alla Commissione il nome e l'indirizzo dell'autorità di vigilanza indipendente, le funzioni e le competenze ad essa conferite, nonché i provvedimenti presi per garantire l'osservanza del paragrafo 2.

4. Gli Stati membri possono istituire un meccanismo di finanziamento dell'autorità di vigilanza indipendente, che può comprendere l'imposizione di diritti a carico degli utenti degli aeroporti e dei gestori aeroportuali.

5. Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 5, gli Stati membri provvedono affinché per l'autorità di vigilanza indipendente, con riguardo ai casi di disaccordo di cui all'articolo 5, paragrafo 3, siano adottate le misure necessarie per quanto riguarda il sistema o l'ammontare dei diritti aeroportuali, compreso in relazione alla qualità del servizio, al fine di:

- a) stabilire una procedura per la risoluzione delle controversie tra il gestore aeroportuale e gli utenti degli aeroporti;
- b) determinare le condizioni affinché una controversia possa essere sottoposta all'autorità di vigilanza indipendente. Quest'ultima può, in particolare, respingere i reclami non opportunamente giustificati o adeguatamente documentati;
- c) fissare i criteri in base ai quali i casi di disaccordo sono valutati ai fini di una risoluzione.

Tali procedure, condizioni e criteri sono non discriminatori, trasparenti e obiettivi.

6. Nell'avviare un'indagine riguardo alla motivazione della modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali di cui all'articolo 5, l'autorità di vigilanza indipendente ottiene dalle parti interessate accesso alle necessarie informazioni ed è tenuta a consultarle al fine di formulare la sua decisione. Essa pronuncia una decisione il più rapidamente possibile, e comunque entro sei mesi dal ricevimento del reclamo. Le decisioni dell'autorità di vigilanza indipendente sono vincolanti, fatto salvo un controllo parlamentare o giurisdizionale a seconda della procedura prevista nei diversi Stati membri.

7. L'autorità di vigilanza indipendente pubblica ogni anno una relazione sull'attività svolta.

#### Articolo 11

##### Relazione e revisione

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo ed al Consiglio entro ... (\*) una relazione sull'applicazione della presente direttiva, che valuti i progressi compiuti verso il conseguimento del suo obiettivo, corredandola, se del caso, di opportune proposte.

2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano all'applicazione della presente direttiva, con particolare riferimento all'acquisizione di informazioni ai fini della relazione di cui al paragrafo 1.

#### Articolo 12

##### Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro ... (\*\*). Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

#### Articolo 13

##### Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### Articolo 14

##### Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

...

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

...

(\*) Quattro anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

(\*\*) Trentasei mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

## MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

### I. INTRODUZIONE

1. Il 29 gennaio 2007 la Commissione ha trasmesso al Consiglio la proposta in oggetto. La proposta si basa sull'articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE.
2. Il 29-30 novembre 2007 il Consiglio TTE ha raggiunto un orientamento generale sulla proposta.
3. Il 15 gennaio 2008 il Parlamento europeo [relatore, On. Ulrich Stockmann (PSE-DE)] ha votato la proposta in prima lettura. Il parere del PE consta di 45 emendamenti.
4. Il 7 aprile 2008 il Consiglio TTE ha raggiunto un accordo politico sulla proposta accettando alcuni dei 45 emendamenti adottati dal PE in prima lettura (doc. 8017/08). La posizione comune che ne risulta dovrebbe essere adottata dal Consiglio il 23 giugno 2008.

### II. OBIETTIVO

Obiettivo della proposta di direttiva è dettare principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità. Essa è volta a chiarire la relazione tra i gestori aeroportuali e gli utenti degli aeroporti esigendo trasparenza, consultazione degli utenti e applicazione del principio di non discriminazione al momento di calcolare i diritti a carico degli utenti. Inoltre intende creare autorità forti e indipendenti negli Stati membri per dirimere e comporre le controversie al fine di pervenire a una rapida risoluzione.

### III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

#### 1. Osservazioni generali

Nella plenaria del 15 gennaio 2008 il Parlamento europeo (PE) ha adottato 45 emendamenti della proposta della Commissione. La posizione comune del Consiglio riflette le modifiche apportate alla proposta della Commissione [si veda il punto 2, lettera a) del presente documento] integrando un considerevole numero di emendamenti,

- alla lettera (emendamenti 8, 10, 11, 45 del PE), o
- nello spirito, attraverso una formulazione analoga (emendamenti 1, 2, 3, 15, 23, 28, 29 del PE).

Tuttavia un numero consistente di emendamenti non è recepito nella posizione comune in quanto il Consiglio ha ritenuto che

- 1) fossero superflui poiché già contemplati da altri strumenti adottati dopo che il PE aveva formulato il suo parere; o
- 2) se ne tenesse già conto in altre parti del testo in quanto la proposta iniziale della Commissione è stata riformulata nella posizione comune.

#### 2. Questioni specifiche

##### a) Principali modifiche alla proposta della Commissione

Partendo dalla proposta della Commissione il Consiglio ha introdotto diverse modifiche che possono essere sintetizzate come segue.

- *Campo di applicazione della proposta di direttiva, articolo 1*

Inizialmente la Commissione proponeva di includere tutti gli aeroporti con traffico annuale superiore a 1 milione di passeggeri. Il Consiglio ha convenuto di portare questa soglia a 5 milioni e di aggiungere il maggiore aeroporto di ciascuno Stato membro. Questo campo di applicazione è inoltre in linea con il parere del PE.

- *Modulazione dei diritti per motivi ambientali e altri fini di pubblico interesse, articolo 3*

Il Consiglio ha convenuto di includere tale possibilità nell'articolo sulla non discriminazione. L'aggiunta rispecchia il desiderio degli Stati membri di avere la possibilità di promuovere l'uso di aeromobili più ecologici mediante la modulazione dei diritti aeroportuali e di perseguire altri fini.

— *Aderenza ai costi*, considerando 8

Questo considerando rappresenta un compromesso equilibrato tra il desiderio degli Stati membri di collegare strettamente i diritti aeroportuali ai costi connessi con la fornitura dei servizi aeroportuali (in linea con le raccomandazioni politiche dell'ICAO in materia di diritti aeroportuali) e un grado appropriato di flessibilità per gli altri Stati membri, compresi quelli che ritengono che ciò possa avere implicazioni per il funzionamento delle reti aeroportuali, in quanto alcuni Stati membri hanno bisogno di una certa flessibilità per utilizzare gli introiti commerciali all'interno della rete aeroportuale.

— *Rete aeroportuale e sistema aeroportuale*, articolo 2, punto 5, e articolo 4

Il Consiglio ha convenuto che fosse necessario introdurre nel testo del progetto di direttiva una definizione di reti aeroportuali. Ha inoltre ritenuto appropriato inserire un testo che assicuri agli aeroporti che servono una stessa città o conurbazione la possibilità di avere un sistema di diritti comune.

— *Misure di supervisione economica*, articolo 5, paragrafo 5

Il Consiglio ha ritenuto opportuno aggiungere una disposizione sulle misure di supervisione economica, ai sensi della quale gli Stati membri che usano sistemi di supervisione economica non sono tenuti ad applicare la procedura di risoluzione delle controversie prescritta dalla direttiva. La motivazione è che la supervisione economica offre un grado di protezione comparabile a quello previsto dalla direttiva.

— *Termine di recepimento della direttiva*, articolo 12

Il Consiglio ha prolungato il periodo richiesto per il recepimento della direttiva nel diritto nazionale a 36 mesi in modo da lasciare agli Stati membri il tempo sufficiente per adottare le misure necessarie per l'attuazione.

## b) **Emendamenti del Parlamento europeo**

Il Consiglio ha inoltre preso in considerazione alcuni emendamenti pur non includendoli nella posizione comune. Tali questioni possono riassumersi come segue.

— *Diritti per le misure di sicurezza*

Emendamenti pertinenti 4, 13, 37-41

La posizione comune non ha incluso gli emendamenti sul finanziamento della sicurezza in quanto le preoccupazioni manifestate dal Parlamento in materia sono già state affrontate con l'entrata in vigore del nuovo regolamento sulla sicurezza dell'aviazione civile [regolamento (CE) n. 300/2008]. Tali preoccupazioni saranno inoltre trattate in una futura iniziativa politica della Commissione.

— *Prefinanziamento*

Emendamenti pertinenti 31, 32

La posizione comune riconosce l'importanza di nuovi progetti di infrastruttura e assicura la possibilità del loro finanziamento, tutelando nel contempo gli interessi degli utenti degli aeroporti. Questo principio di prefinanziamento è già menzionato nei testi dell'ICAO, ma il Consiglio ha considerato più opportuno non includerlo nella posizione comune, date le differenze d'approccio tra i vari Stati membri e la necessità di mantenere la flessibilità. La Commissione non ha accettato tali emendamenti.

— *Sistema «single till» («cassa unica») o «dual till» («cassa doppia»)*

Emendamenti pertinenti 6, 22

Il Consiglio ha reputato necessario prevedere l'istituzione di un quadro di norme comuni che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali e le modalità della loro fissazione, ma ha ritenuto anche che gli Stati membri debbano essere liberi di autorizzare un sistema «single till» («cassa unica») o «dual till» («cassa doppia») o una combinazione dei due sistemi, senza essere tenuti ad adottare una legislazione che renda obbligatorio uno di tali sistemi o a conferire agli aeroporti il diritto di scegliere il sistema di cassa da adottare. Per queste ragioni la posizione comune non include disposizioni esplicite sulla questione.

— *Applicabilità a tutti gli aeroporti di una rete*

Emendamenti pertinenti 9, 14

La posizione comune non ha accolto tali emendamenti per motivi di coerenza con l'approccio globale sulle reti, segnatamente la non discriminazione di reti tra Stati membri, l'eliminazione della burocrazia superflua nei piccoli aeroporti e l'assenza di un bisogno concreto, in quanto il Consiglio ritiene infondato il rischio di trasferimenti di risorse tra settori.

— *Varie*

La posizione comune non include alcuni emendamenti per tre motivi:

- il Consiglio ha reputato che non fossero coerenti con la filosofia e l'approccio seguiti dal progetto di direttiva,
- il Consiglio ha reputato che la loro formulazione non fosse sufficientemente chiara e potesse comportare incertezza del diritto, in quanto avrebbero potuto essere interpretati in più sensi,
- il Consiglio li ha valutati di difficile attuazione per gli Stati membri, in particolare quelli che fissano scadenze che gli Stati membri considerano troppo brevi o troppo lunghe.

Si tratta dei seguenti emendamenti:

- principi di concorrenza e aiuti di Stato (parte del 7, 16, 24, 25, 26),
- non discriminazione (34, 35, 36),
- condizioni per l'intervento dell'autorità di controllo indipendente e delega dell'autorità (19, 21, 42, 43),
- livello dei servizi e qualità dei servizi (5, 27, 33),
- riferimento ai fattori che determinano l'ammontare dei diritti (12),
- consultazioni (17),
- tempi per la presentazione di modifiche al sistema di tariffazione (18),
- ammissibilità dei reclami (20),
- trasparenza (30),
- termine per la decisione dell'autorità di controllo indipendente (44).

#### IV. CONCLUSIONI

Il Consiglio ritiene che la posizione comune sia equilibrata e rispetti gli scopi e gli obiettivi alla base della proposta della Commissione. Tiene conto inoltre dei risultati della prima lettura del Parlamento europeo.

Il Consiglio prende atto dei negoziati informali già tenuti tra il Consiglio e il Parlamento europeo e confida nel fatto che i testi di compromesso individuati consentiranno la rapida adozione della direttiva in un prossimo futuro.

---