

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 4 settembre 1996, la Commissione ha presentato al Consiglio una proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 92/14/CEE sulla limitazione dell'utilizzazione degli aerei disciplinati dall'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 2, seconda edizione (1988)⁽¹⁾.

Il Comitato economico e sociale ha espresso il suo parere in data 27 novembre 1996⁽²⁾. Il Parlamento europeo ha formulato il suo parere in prima lettura l'11 marzo 1997⁽³⁾.

In seguito a tali pareri la Commissione ha modificato la sua proposta, che ha trasmesso al Consiglio il 5 giugno 1997⁽⁴⁾.

Il Consiglio ha adottato la sua posizione comune in applicazione dell'articolo 189 C del trattato il 9 ottobre 1997.

II. SCOPO DELLA PROPOSTA

La presente proposta modifica la direttiva 92/14/CEE il cui obiettivo principale è di limitare l'utilizzazione di alcuni tipi di aerei a reazione subsonici civili. L'allegato della direttiva contiene un elenco degli aerei dei paesi in via di sviluppo beneficiari di un'esenzione fino al 1° aprile 2002. Tuttavia alcuni aerei appartenenti a tali paesi, sebbene possano beneficiare dell'esenzione, non erano stati notificati alla Commissione al momento dell'adozione della direttiva e pertanto non erano stati inclusi nell'allegato.

Scopo principale della presente direttiva di modifica è pertanto aggiornare l'elenco degli aerei contenuto nell'allegato della direttiva. Le altre modifiche della direttiva 92/14/CEE sono per lo più finalizzate ad assicurare l'interpretazione uniforme della medesima in tutta la Comunità.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

La posizione comune adottata dal Consiglio corrisponde ampiamente alla proposta della Commissione.

La parte più importante della direttiva è l'allegato aggiornato, che elenca gli aerei iscritti nei registri di nazioni in via di sviluppo che beneficiano dell'esenzione dall'applicazione delle disposizioni dell'articolo 2, paragrafo 1.

Per evitare eventuali ambiguità circa l'obiettivo e il campo di applicazione della direttiva sono state introdotte varie definizioni degli elementi chiave della direttiva (nuovo paragrafo 3 dell'articolo 1).

Tenuto conto dell'eccezionale situazione storica degli aeroporti che servono la conurbazione di Berlino e della vicinanza degli aeroporti di Berlino Tegel e Berlino Tempelhof al centro cittadino, questi due aeroporti sono esentati dall'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 2 della direttiva 92/14/CEE, che consente agli aerei di cui al capitolo 2 di continuare ad operare negli aeroporti della Comunità fino al 1° aprile 2002 (nuovo paragrafo 4 dell'articolo 2).

⁽¹⁾ GU C 309 del 18. 10. 1996, pag. 9.

⁽²⁾ GU C 66 del 3. 3. 1997, pag. 4.

⁽³⁾ GU C 115 del 14. 4. 1997, pag. 26.

⁽⁴⁾ GU C 253 del 19. 8. 1997, pag. 3.

Per quanto riguarda gli aerei elencati nell'allegato della direttiva e pertanto esentati dall'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, è stato precisato che gli aerei che intendono beneficiare dell'esenzione non possono essere trasferiti da un registro di una nazione in via di sviluppo ad un altro [nuovo articolo 3, lettera b)].

Il diritto di uno Stato membro di stabilire un calendario di ritiro progressivo dal servizio degli aerei che non soddisfano le condizioni necessarie è limitato agli aerei iscritti nel suo registro e possono continuare ad essere riconosciute esenzioni equivalenti a paesi terzi se concesse anteriormente alla data di entrata in vigore della presente direttiva (nuovo articolo 7).

Affinché l'allegato possa essere tenuto aggiornato e modificato a tempo debito, tali emendamenti possono essere formulati dalla Commissione con l'assistenza di un comitato di regolamentazione (nuovi articoli 9 bis e 9 ter).

Gli Stati membri debbono infine determinare il regime delle sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva (articolo 2).

IV. EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO

Il Consiglio ha seguito la proposta modificata della Commissione su tutti i punti:

1. Emendamenti del Parlamento, accolti dal Consiglio e dalla Commissione

Gli emendamenti 3 e 7 sono stati accolti poiché rafforzano le condizioni per le quali rimane valida l'esenzione concessa agli aerei registrati in una nazione in via di sviluppo.

2. Emendamenti del Parlamento, non accolti dal Consiglio e dalla Commissione

- Gli emendamenti 1, 2 e 6, che avrebbero consentito agli Stati membri di limitare l'utilizzazione degli aerei più rumorosi in tutti gli aeroporti comunitari, non sono stati accolti in quanto sarebbero contrari all'approccio bilanciato adottato nella direttiva 92/14/CEE, che prevede un periodo transitorio fino al 1° aprile 2002;
- gli emendamenti 4 e 8 non sono stati accolti perché avrebbero precluso il ricorso alla procedura del comitato per modificare l'allegato al fine di includervi un ristretto numero di aerei che potrebbero ottenere un'esenzione ai sensi dell'articolo 3;
- gli emendamenti 5 e 9 non sono stati accolti poiché l'Arabia Saudita è inclusa nell'elenco internazionale ufficiale dei paesi in via di sviluppo e i suoi aerei compresi nell'allegato soddisfano i criteri fissati dall'articolo 3.

V. EMENDAMENTI DEL CONSIGLIO, NON PROPOSTI DAL PARLAMENTO

Considerando

Il Consiglio ha rielaborato il preambolo in base agli emendamenti formulati in relazione alla proposta della Commissione. Il Consiglio ha inoltre aggiunto alcuni considerando per rispecchiare le nuove disposizioni introdotte nel testo.

Nuovo articolo 1, paragrafo 3 (definizioni)

Nella definizione di «flotta complessiva di aerei subsonici civili a reazione», i termini «accordo di noleggiamento» sono stati sostituiti dai termini «qualsiasi tipo di accordo di noleggiamento» per evitare eventuali ambiguità per quanto riguarda il tipo di accordo di noleggiamento contemplato da questa definizione.

Nuovo paragrafo 4 dell'articolo 2 (sistemi aeroportuali)

Il Consiglio non ha accettato la possibilità che sistemi aeroportuali limitino o escludano l'utilizzazione di taluni aerei subsonici civili a reazione in quanto tale disposizione avrebbe minacciato l'approccio bilanciato adottato nella direttiva 92/14/CEE, che prevede un periodo transitorio fino al 1° aprile 2002 e un calendario di ritiro progressivo dal servizio degli aerei non conformi.

Questa possibilità è stata tuttavia concessa agli aeroporti di Berlino Tegel e Berlino Tempelhof tenuto conto dell'eccezionale situazione storica e della loro vicinanza al centro cittadino.

Nuovo articolo 3, lettera b) (condizioni di esenzione)

Il Consiglio ha sostituito il termine «utilizzati» con i termini «utilizzati direttamente o in base a qualsiasi tipo di accordo di noleggio» allo scopo di precisare le condizioni in cui un aereo immatricolato in una nazione in via di sviluppo può beneficiare dell'esenzione di cui all'articolo 3.

Nuovo articolo 7 (piano di ritiro progressivo)

Il Consiglio ha apportato alcune modifiche di carattere redazionale per evitare qualsiasi ambiguità di interpretazione del presente articolo. Inoltre è stata inserita una disposizione concernente gli accordi vigenti con vettori di paesi terzi in quanto si è ritenuto opportuno non revocare tali accordi.

Nuovo articolo 9 ter (comitato)

Tenuto conto delle notevoli conseguenze di ogni emendamento dell'allegato sul campo di applicazione della direttiva, il Consiglio ha sostituito la procedura del Comitato consultivo con quella del comitato di regolamentazione di tipo IIIa.

Allegato (elenco degli aerei)

Il Consiglio ha effettuato alcune rettifiche redazionali (Egitto, n. di serie 19916; Nigeria, n. di serie 19664) ed ha soppresso l'unico aeromobile di questo elenco immatricolato in Uruguay in quanto non è più in servizio.
