

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► B

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

(GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 settembre 2003	L 284	1	31.10.2003



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

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189 C del trattato ⁽³⁾,

- (1) considerando che la Comunità ha gradualmente istituito una politica comune dei trasporti aerei al fine di realizzare il mercato interno, a norma dell'articolo 7 A del trattato, onde promuovere in modo durevole il progresso economico e sociale;
- (2) considerando che l'obiettivo fissato dall'articolo 59 del trattato consiste nella soppressione delle restrizioni alla libera prestazione dei servizi nella Comunità e che, a norma dell'articolo 61 del trattato, questo obiettivo deve essere raggiunto nell'ambito della politica comune dei trasporti;
- (3) considerando che, con i regolamenti (CEE) n. 2407/92 ⁽⁴⁾, n. 2408/92 ⁽⁵⁾ e n. 2409/92 ⁽⁶⁾, il Consiglio ha realizzato tale obiettivo per quanto riguarda i servizi di trasporto aereo propriamente detti;
- (4) considerando che i servizi di assistenza a terra sono indispensabili per il buon funzionamento del trasporto aereo e che essi forniscono un contributo essenziale all'utilizzazione efficiente delle infrastrutture di questo tipo di trasporto;
- (5) considerando che l'apertura dell'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra è un provvedimento che deve contribuire alla riduzione dei costi di gestione delle compagnie aeree e al miglioramento della qualità offerta agli utenti;
- (6) considerando che alla luce del principio di sussidiarietà è indispensabile che l'accesso al mercato dei servizi d'assistenza a terra avvenga in un contesto comunitario, pur lasciando agli Stati membri la possibilità di tener conto della specificità del settore;
- (7) considerando che, nella sua comunicazione del giugno 1994 «L'evoluzione dell'aviazione civile in Europa», la Commissione ha espresso l'intento di prendere, prima della fine del 1994, un'iniziativa mirante a realizzare l'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità e che il Consiglio, nella sua risoluzione del 24 ottobre 1994 ⁽⁷⁾, ha confermato la necessità di tener conto degli imperativi legati alla situazione degli aeroporti in sede di realizzazione di quest'apertura;
- (8) considerando che, nella sua risoluzione del 14 febbraio 1995 sull'aviazione civile in Europa ⁽⁸⁾, il Parlamento europeo ha

⁽¹⁾ GU n. C 142 dell'8. 6. 1995, pag. 7 e GU n. C 124 del 27. 4. 1996, pag. 19.

⁽²⁾ GU n. C 301 del 13. 11. 1995, pag. 28.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 16 novembre 1995 (GU n. C 323 del 4. 12. 1995, pag. 106), posizione comune del Consiglio del 28 marzo 1996 (GU n. C 134 del 6. 5. 1996, pag. 30) e decisione del Parlamento europeo del 16 luglio 1996 (GU n. C 261 del 9. 9. 1996).

⁽⁴⁾ GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 8. Regolamento modificato dall'atto di adesione del 1994.

⁽⁶⁾ GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 15.

⁽⁷⁾ GU n. C 309 del 5. 11. 1994, pag. 2.

⁽⁸⁾ GU n. C 56 del 6. 3. 1995, pag. 28.

▼B

rammentato la sua preoccupazione che si tenga conto dell'impatto dell'accesso al mercato dei servizi di assistenza sulle condizioni di lavoro e di sicurezza negli aeroporti della Comunità;

- (9) considerando che il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra è compatibile con il buon funzionamento degli aeroporti comunitari;
- (10) considerando che il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra deve essere realizzato in modo progressivo e adeguato alle esigenze del settore;
- (11) considerando che, per alcune categorie di servizi, l'accesso al mercato e l'effettuazione dell'autoassistenza possono essere ostacolati da vincoli di sicurezza, di capacità e di spazio disponibile; che è pertanto necessario poter limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire queste categorie di servizi; che, parimenti, il ricorso all'autoassistenza deve poter essere limitato e che, in tal caso, i criteri per la limitazione devono essere pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori;
- (12) considerando che un'effettiva concorrenza richiede, se il numero di prestatori è limitato, che almeno uno di essi sia a termine indipendente tanto dall'ente di gestione dell'aeroporto che dal vettore dominante;
- (13) considerando che per il buon funzionamento degli aeroporti è necessario che essi possano riservarsi la gestione di determinate infrastrutture difficilmente divisibili o moltiplicabili per motivi tecnici, di redditività ovvero per l'impatto ambientale; che tuttavia la gestione centralizzata di queste infrastrutture non deve ostacolare l'utilizzazione da parte dei prestatori di servizi e di quegli utenti che effettuano l'autoassistenza;
- (14) considerando che, in alcuni casi, i vincoli citati possono essere di entità tale da giustificare determinate limitazioni all'accesso al mercato o all'effettuazione dell'autoassistenza, a condizione che tali limitazioni abbiano un carattere pertinente, obiettivo, trasparente e non discriminatorio;
- (15) considerando che tali deroghe devono avere lo scopo di consentire alle autorità aeroportuali di porre rimedio ai vincoli o almeno di attenuarli; che le deroghe devono essere approvate dalla Commissione, assistita da un comitato consultivo, e devono essere accordate per un periodo determinato;
- (16) considerando che per il mantenimento di condizioni di concorrenza effettiva e leale è necessario che, qualora il numero dei prestatori sia limitato, questi ultimi siano selezionati in base a una procedura trasparente e imparziale; che è opportuno consultare gli utenti in occasione della selezione essendo questi i primi interessati alla qualità e al prezzo dei servizi di cui dovranno avvalersi;
- (17) considerando che è quindi opportuno organizzare la rappresentanza degli utenti e la loro consultazione in occasione della selezione dei prestatori autorizzati, mediante l'istituzione di un comitato composto dai loro rappresentanti;
- (18) considerando che, in determinate circostanze e condizioni specifiche, è possibile, nell'ambito della selezione dei prestatori di un aeroporto, estendere l'obbligo del servizio pubblico ad altri aeroporti della stessa regione geografica dello Stato membro in questione;
- (19) considerando che l'ente di gestione dell'aeroporto può fornire anche servizi di assistenza a terra e può, con le sue decisioni, esercitare un'influenza notevole sulla concorrenza tra i prestatori; che pertanto è indispensabile, al fine di garantire il mantenimento di una concorrenza leale, imporre agli aeroporti una separazione di natura contabile tra le attività di gestione delle infrastrutture e di disciplina in ordine all'utilizzo delle stesse, da

▼B

- una parte, e le attività di fornitura di servizi di assistenza, dall'altra;
- (20) considerando che un aeroporto può sovvenzionare la sua attività di assistenza a terra solo con redditi provenienti dalla sua funzione di autorità aeroportuale;
- (21) considerando che le medesime esigenze di trasparenza devono applicarsi a tutti i prestatori che desiderano fornire a terzi servizi di assistenza a terra;
- (22) considerando che, al fine di permettere agli aeroporti di svolgere il loro compito di gestione delle infrastrutture e di garantire la sicurezza all'interno del perimetro dell'aeroporto nonché allo scopo di garantire la tutela dell'ambiente e il rispetto della normativa sociale in vigore, gli Stati membri devono poter subordinare l'attività di un prestatore di servizi di assistenza a terra all'ottenimento di un riconoscimento d'idoneità; che i criteri per il rilascio di tale riconoscimento devono essere obiettivi, trasparenti e non discriminatori;
- (23) considerando che per gli stessi motivi gli Stati membri devono conservare la facoltà di emanare e far applicare le norme necessarie al buon funzionamento delle infrastrutture aeroportuali; che queste norme devono essere connesse all'obiettivo perseguito e non devono comportare la riduzione di fatto dell'accesso al mercato ovvero dell'effettuazione dell'autoassistenza ad un livello inferiore a quello previsto dalla presente direttiva; che esse devono rispettare i principi di obiettività, di trasparenza e di non discriminazione;
- (24) considerando che gli Stati membri devono conservare il potere di garantire un adeguato livello di protezione sociale al personale delle imprese che forniscono servizi di assistenza a terra;
- (25) considerando che ai prestatori autorizzati a fornire servizi di assistenza a terra e agli utenti autorizzati a praticare l'autoassistenza deve esser garantito l'accesso agli impianti aeroportuali, nella misura necessaria all'esercizio dei loro diritti e a consentire condizioni di concorrenza effettiva e leale; che tuttavia tale accesso deve poter comportare la riscossione di un corrispettivo economico;
- (26) considerando che è legittimo che i diritti riconosciuti dalla presente direttiva si applichino ai prestatori di servizi e agli utenti originari di paesi terzi solo a condizione che esista una reciprocità assoluta; che, in caso di mancanza di reciprocità, lo Stato membro deve poter sospendere questi diritti nei confronti di detti prestatori e utenti;
- (27) considerando che il 2 dicembre 1987 il Regno di Spagna e il Regno Unito hanno concordato a Londra, in una dichiarazione congiunta dei ministri degli Esteri dei due paesi, un regime per una più stretta cooperazione nell'uso dell'aeroporto di Gibilterra e che tale regime non è ancora entrato in vigore;
- (28) considerando che la presente direttiva non può pregiudicare l'applicazione delle disposizioni del trattato, e in particolare che la Commissione continuerà a vigilare sul rispetto di tali norme avvalendosi, in caso di necessità, di tutte le facoltà ad essa riconosciute dall'articolo 90 del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica a ogni aeroporto, situato nel territorio di uno Stato membro, soggetto alle disposizioni del trattato, e aperto al traffico commerciale secondo i criteri seguenti:

- a) la disposizioni relative alle categorie di servizi di cui all'articolo 7, paragrafo 1, non elencate all'articolo 7, paragrafo 2 si applicano ad

▼B

- ogni aeroporto, indipendentemente dal volume di traffico, a decorrere dal 1° gennaio 1998;
- b) le disposizioni relative alle categorie di servizi di cui all'articolo 7, paragrafo 2 si applicano dal 1° gennaio 1998 agli aeroporti aventi un traffico annuale superiore o pari a 1 milione di movimenti passeggeri o a 25 000 tonnellate di merci;
- c) le disposizioni relative alle categorie di servizi di cui all'articolo 6 si applicano dal 1° gennaio 1999 agli aeroporti:
- aventi un traffico annuale superiore o pari a 3 milioni di movimenti passeggeri o a 75 000 tonnellate di merci, oppure
 - che hanno registrato un traffico superiore o pari a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci nel corso dei sei mesi antecedenti il 1° aprile o il 1° ottobre dell'anno precedente.
2. Fatto salvo il paragrafo 1, le disposizioni della presente direttiva si applicano dal 1° gennaio 2001 ad ogni aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, e aperto al traffico commerciale e avente un traffico annuale superiore o pari a 2 milioni di movimenti passeggeri o a 50 000 tonnellate di merci.
3. Qualora un aeroporto raggiunga una delle soglie di traffico merci indicata nel presente articolo senza tuttavia raggiungere la corrispondente soglia di traffico passeggeri, le disposizioni della presente direttiva non si applicano alle categorie di servizi di assistenza riservate esclusivamente ai passeggeri.
4. La Commissione pubblica a titolo informativo nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* l'elenco degli aeroporti di cui al presente articolo. Tale elenco viene pubblicato per la prima volta entro i tre mesi successivi all'adozione della presente direttiva e successivamente una volta all'anno.
- Gli Stati membri comunicano alla Commissione, anteriormente al 1° luglio di ogni anno, i dati necessari per la compilazione di questo elenco.
5. L'applicazione della presente direttiva all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.
6. L'applicazione delle disposizioni della presente direttiva all'aeroporto di Gibilterra resta sospesa fino al momento in cui sarà applicata la disciplina prevista dalla dichiarazione congiunta dei ministri degli Esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito del 2 dicembre 1987. I governi del Regno di Spagna e del Regno Unito informeranno il Consiglio in merito alla data di applicazione.

*Articolo 2***Definizioni**

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) 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;
- b) sistema aeroportuale, un raggruppamento di due o più aeroporti che servono la stessa città o lo stesso agglomerato urbano, come indicato nell'allegato II del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, relativo all'accesso dei vettori aerei comunitari ai collegamenti aerei intracomunitari;
- c) ente di gestione, l'ente cui le disposizioni legislative o regolamentari nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato;

▼B

- d) 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;
- e) assistenza a terra, i servizi resi in un aeroporto a un utente, quali descritti nell'allegato;
- f) autoassistenza a terra, situazione nella quale un utente fornisce direttamente a sé stesso una o più categorie di servizi di assistenza e non stipula alcun contratto con terzi, sotto qualsiasi denominazione, avente per oggetto la prestazione di siffatti servizi. In base alla presente definizione non sono considerati terzi fra loro gli utenti:
 - di cui uno detiene una partecipazione maggioritaria nell'altro, ovvero
 - la cui partecipazione in ciascuno degli altri è detenuta a titolo maggioritario da uno stesso ente.
- g) prestatore di servizi di assistenza a terra, qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisca a terzi una o più categorie di servizi di assistenza a terra.

*Articolo 3***L'ente di gestione di un aeroporto**

1. Ai fini dell'applicazione della presente direttiva, qualora la gestione e l'esercizio di un aeroporto o di un sistema aeroportuale non siano di competenza di un solo ente, ma di diversi enti distinti, ognuno di essi è considerato come facente parte dell'ente di gestione.
2. Ai fini dell'applicazione della presente direttiva, qualora vi sia un solo ente di gestione per diversi aeroporti o sistemi aeroportuali, ogni aeroporto o sistema aeroportuale è considerato separatamente.
3. Se gli enti di gestione degli aeroporti sono soggetti alla tutela o al controllo di un'autorità pubblica nazionale, questa è tenuta, nell'ambito degli obblighi giuridici che le sono imposti, a provvedere all'applicazione della presente direttiva.

*Articolo 4***Separazione delle attività**

1. L'ente di gestione di un aeroporto, l'utente o il prestatore di servizi che forniscono servizi di assistenza a terra devono operare una netta separazione a livello contabile, secondo le vigenti prassi commerciali, tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre loro attività.
2. L'effettiva separazione contabile deve essere controllata da un verificatore indipendente designato dallo Stato membro.

Egli verifica anche l'assenza di flussi finanziari tra l'attività dell'ente di gestione in quanto autorità aeroportuale e la sua attività di assistenza a terra.

*Articolo 5***Il comitato degli utenti**

1. Non oltre dodici mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri provvedono affinché sia creato per ciascun aeroporto contemplato, un comitato composto dai rappresentanti degli utenti o delle organizzazioni rappresentative di tali utenti.
2. Ciascun utente ha il diritto di far parte del comitato o, a sua scelta, di affidare ad una organizzazione l'incarico di rappresentarlo.

▼B*Articolo 6***Assistenza ai terzi**

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie secondo i criteri di cui all'articolo 1, per garantire ai prestatori di servizi il libero accesso al mercato della prestazione di servizi di assistenza a terra a terzi.

Gli Stati membri hanno la facoltà di imporre che i prestatori dei servizi di assistenza a terra siano stabiliti nella Comunità.

2. Gli Stati membri possono limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra:

- assistenza bagagli,
- assistenza operazioni in pista,
- assistenza carburante e olio,
- assistenza merci e posta per quanto riguarda, sia in arrivo che in partenza o in transito, il trattamento fisico delle merci e della posta tra l'aerostazione e l'aereo.

In ogni caso, gli Stati membri non possono limitare il loro numero a meno di due, per ciascuna categoria di servizio.

3. Inoltre, a decorrere dal 1° gennaio 2001, almeno un prestatore autorizzato non può essere controllato direttamente o indirettamente

- né dall'ente di gestione dell'aeroporto,
- né da un utente che abbia trasportato più del 25 % dei passeggeri o delle merci registrati nell'aeroporto durante l'anno precedente a quello in cui viene effettuata la selezione dei prestatori,
- né da un ente che controlla o che è controllato direttamente o indirettamente da tale ente di gestione o da tale utente.

Ogni Stato membro può chiedere tuttavia, non oltre il 1° luglio 2000, che l'obbligo di cui al presente paragrafo sia differito fino al 31 dicembre 2002.

La Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 10 esamina la domanda e può decidere di accoglierla, tenendo conto dell'evoluzione del settore e in particolare della situazione di aeroporti che si trovino in un'analoga situazione in ordine al volume e alla struttura del traffico.

4. Qualora, a norma del paragrafo 2, limitino il numero di prestatori autorizzati, gli Stati membri non possono impedire che un utente di un aeroporto, indipendentemente dalle parti dell'aeroporto assegnategli, usufruisca, per ciascuna categoria di servizi di assistenza a terra soggetta a limitazione, di un'effettiva scelta tra almeno due prestatori di servizi di assistenza a terra, alle condizioni di cui ai paragrafi 2 e 3.

*Articolo 7***Autoassistenza**

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie, in base ai criteri fissati all'articolo 1, per garantire la libera effettuazione dell'autoassistenza a terra.

2. Tuttavia, per le seguenti categorie di servizi:

- assistenza bagagli,
- assistenza operazioni in pista,
- assistenza carburante,
- assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta, in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aereo,

gli Stati membri possono riservare l'effettuazione dell'autoassistenza ad almeno due utenti, a condizioni che questi ultimi siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.



Articolo 8

Infrastrutture centralizzate

1. Nonostante l'applicazione degli articoli 6 e 7, gli Stati membri possono riservare all'ente di gestione dell'aeroporto o ad altro ente, la gestione delle infrastrutture centralizzate volte a fornire servizi di assistenza a terra e la cui complessità, costo o impatto ambientale non ne consentono la suddivisione o la duplicazione, per esempio i sistemi di smistamento dei bagagli, antighiaccio, di depurazione dell'acqua o di distribuzione del carburante. Essi possono rendere obbligatorio l'impiego di queste infrastrutture per i prestatori di servizi e per gli utenti che effettuano l'autoassistenza.

2. Gli Stati membri vigilano a che la gestione di tali infrastrutture avvenga in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio e, in particolare, a che non ne sia ostacolato l'accesso da parte dei prestatori di servizi e degli utenti che praticano l'autoassistenza, entro i limiti previsti dalla presente direttiva.

Articolo 9

Deroghe

1. Laddove in un aeroporto, per vincoli specifici di spazio o di capacità disponibile, specialmente in funzione della congestione e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, risulti impossibile un'apertura del mercato e/o l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dalla presente direttiva, lo Stato membro di cui trattasi può decidere:

- a) di limitare il numero di prestatori per una o più categorie di servizi di assistenza non elencata all'articolo 6, paragrafo 2 in tutto l'aeroporto o in una parte di esso; in questo caso si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafi 2 e 3;
- b) di riservare a un solo prestatore una o più categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2;
- c) di riservare l'effettuazione dell'autoassistenza a un numero limitato di utenti per le categorie di servizi non elencate all'articolo 7, paragrafo 2, a condizione che questi utenti siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori;
- d) di vietare, o limitare ad un solo utente, l'effettuazione dell'autoassistenza per le categorie di servizi di assistenza a terra elencate all'articolo 7, paragrafo 2.

2. Qualsiasi decisione di deroga adottata a norma del paragrafo 1 deve:

- a) specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga e i vincoli specifici di spazio o di capacità disponibili che la giustificano;
- b) essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare questi vincoli.

Inoltre, la deroga non deve:

- i) pregiudicare indebitamente gli obiettivi della presente direttiva;
- ii) dar luogo a distorsioni della concorrenza tra i prestatori di servizi e/o gli utenti che praticano l'autoassistenza;
- iii) essere più ampia del necessario.

3. Gli Stati membri notificano alla Commissione, almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore, le deroghe concesse in base al paragrafo 1, nonché i motivi che le giustificano.

La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* un riassunto delle decisioni notificate e invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni.

4. La Commissione effettua un esame approfondito della decisione di deroga presentata dallo Stato membro. A tale scopo la Commissione svolge un'analisi particolareggiata della situazione e uno studio delle misure appropriate presentate dallo Stato membro per accertare l'esi-

▼B

stenza dei vincoli adottati e l'impossibilità di aprire il mercato e/o di consentire l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dalla presente direttiva.

5. In seguito a tale esame e previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può approvare la decisione dello Stato membro o opporvisi se ritiene che i vincoli richiamati non siano accertati o non siano di entità tale da giustificare una deroga. Previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può altresì esigere che lo Stato membro stesso modifichi la portata della deroga o la limiti alle sole parti di un aeroporto o di un sistema aeroportuale in cui i vincoli adottati sono accertati.

La decisione della Commissione è adottata non oltre tre mesi dalla notifica da parte dello Stato membro ed è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

6. La durata delle deroghe concesse dagli Stati membri a norma del paragrafo 1 non può eccedere i tre anni, salvo per le deroghe concesse in base al paragrafo 1, lettera b). Non oltre tre mesi prima della scadenza di detto termine, ogni domanda di deroga deve formare oggetto di una nuova decisione dello Stato membro, che sarà a sua volta soggetta alla procedura prevista dal presente articolo.

La durata delle deroghe concesse a norma del paragrafo 1, lettera b) non può eccedere i due anni. Tuttavia, ogni Stato membro può chiedere, in base al paragrafo 1, che tale periodo sia prolungato una sola volta di due anni. La Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 10, decide in merito alla domanda.

▼M1*Articolo 10***Comitato consultivo**

1. La Commissione è assistita da un Comitato.
2. Il Comitato consiglia la Commissione relativamente all'applicazione dell'articolo 9.
3. Il Comitato può inoltre essere consultato su qualsiasi altra questione riguardante l'applicazione della presente direttiva.
4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE ⁽¹⁾, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
5. Il Comitato adotta il proprio regolamento interno.

▼B*Articolo 11***Selezione dei prestatori di servizi**

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie perché sia istituita una procedura di selezione dei prestatori autorizzati a fornire servizi di assistenza a terra in un aeroporto nei casi in cui il loro numero è limitato nei casi di cui all'articolo 6, paragrafo 2 o all'articolo 9. Tale procedura deve rispettare i seguenti principi:

- a) laddove gli Stati membri prevedano di definire un capitolato d'onori o specifiche tecniche cui i prestatori devono uniformarsi, questo capitolato o queste specifiche sono definiti previa consultazione del comitato degli utenti. I criteri di selezione previsti dal capitolato d'onori o dalle specifiche tecniche devono essere pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori;

Dopo avere informato la Commissione, lo Stato membro interessato può prevedere, tra le condizioni standard o le specifiche tecniche cui

⁽¹⁾ Decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione (GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23)..

▼B

devono conformarsi i prestatori, l'obbligo di servizio pubblico per gli aeroporti che servono le regioni periferiche o regioni in via di sviluppo facenti parte del suo territorio che non presentano interesse commerciale ma che hanno un'importanza capitale per lo Stato membro in questione.

- b) deve essere indetta una gara d'appalto, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, aperta a tutti i prestatori interessati;
- c) i prestatori sono scelti:
 - i) sentito il comitato degli utenti, dall'ente di gestione se quest'ultimo,
 - non fornisce servizi analoghi di assistenza a terra,
 - non controlla, direttamente o indirettamente, nessuna impresa fornitrice di tali servizi,
 - non detiene alcuna partecipazione in detta impresa;
 - ii) dalle competenti autorità degli Stati membri indipendenti dagli enti di gestione, previa consultazione del comitato degli utenti e delle autorità di gestione, negli altri casi;
- d) i prestatori sono selezionati per un periodo di durata massima di sette anni;
- e) qualora un prestatore cessi la propria attività prima dello scadere del periodo per cui è stato selezionato, si procede alla sua sostituzione in base alla stessa procedura.

2. Qualora il numero dei prestatori sia limitato a norma dell'articolo 6, paragrafo 2 o dell'articolo 9, l'ente di gestione può esso stesso fornire servizi di assistenza a terra senza essere soggetto alla procedura di selezione di cui al paragrafo 1. Esso può altresì autorizzare un'impresa prestatrice a fornire servizi di assistenza a terra nell'aeroporto considerato senza che tale impresa sia soggetta alla medesima procedura

- se controlla quest'impresa direttamente o indirettamente, oppure
- se è controllato, direttamente o indirettamente, da quest'impresa.

3. L'ente di gestione informa il comitato degli utenti delle decisioni adottate a norma del presente articolo.

*Articolo 12***Aeroporti insulari**

Nell'ambito della selezione dei prestatori di servizi in un aeroporto, di cui all'articolo 11, uno Stato membro può estendere l'obbligo di servizio pubblico a altri aeroporti nel suo territorio a condizione:

- che detti aeroporti siano situati su isole in una medesima regione geografica e
- che essi abbiano un volume non inferiore a un movimento di 100 000 passeggeri all'anno
- e che infine la Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 10, dia la sua approvazione a tale estensione.

*Articolo 13***Consultazioni**

Gli Stati membri si accertano che sia istituita una procedura di consultazione obbligatoria relativa all'applicazione delle disposizioni della presente direttiva tra l'ente di gestione, il comitato degli utenti e le imprese prestatrici di servizi. Questa consultazione verte in particolare sui prezzi dei servizi oggetto di una deroga concessa a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), nonché sull'organizzazione della fornitura di detti servizi. La consultazione deve aver luogo almeno una volta all'anno.

▼B*Articolo 14***Idoneità**

1. Gli Stati membri possono subordinare l'attività di un prestatore di servizi di assistenza o di un utente che effettua l'autoassistenza in un aeroporto all'ottenimento di un riconoscimento di idoneità rilasciato da un'autorità pubblica indipendente dall'ente di gestione di tale aeroporto.

I criteri per il rilascio del riconoscimento di idoneità devono riferirsi ad una situazione finanziaria sana e ad una copertura assicurativa sufficiente, alla sicurezza degli impianti, degli aeromobili, delle attrezzature e delle persone nonché alla tutela dell'ambiente e all'osservanza della legislazione sociale pertinente.

I criteri devono rispettare i seguenti principi:

- a) devono essere applicati in modo non discriminatorio ai diversi prestatori e utenti;
- b) devono essere in rapporto con l'obiettivo perseguito;
- c) non possono portare ad una riduzione di fatto dell'accesso al mercato o dell'effettuazione dell'autoassistenza sino ad un livello inferiore a quello previsto dalla presente direttiva.

Tali criteri devono essere resi pubblici e il prestatore o l'utente che effettua l'autoassistenza deve essere previamente informato circa la procedura di rilascio.

2. È possibile rifiutare o revocare il riconoscimento di idoneità solo se il prestatore o l'utente che effettua l'autoassistenza non risponde ai criteri di cui al paragrafo 1 per motivi ad esso imputabili.

I motivi del rifiuto o della revoca devono essere comunicati al prestatore o all'utente di cui trattasi e all'ente di gestione.

*Articolo 15***Norme di comportamento**

Lo Stato membro può, se del caso su proposta dell'ente di gestione,

- vietare ad un prestatore di servizi o ad un utente di fornire la prestazione o effettuare l'autoassistenza se il prestatore o l'utente non si attengono alle norme imposte loro dallo Stato membro stesso al fine di garantire il buon funzionamento dell'aeroporto.

Dette norme devono rispettare i seguenti principi:

- a) devono essere applicato in modo non discriminatorio ai diversi prestatori e utenti;
 - b) devono essere in rapporto con l'obiettivo perseguito;
 - c) non possono portare a una riduzione di fatto dell'accesso al mercato o dell'effettuazione dell'autoassistenza sino ad un livello inferiore a quello previsto dalla presente direttiva;
- imporre in particolare ai prestatori che forniscono servizi di assistenza nell'aeroporto di partecipare in modo equo e non discriminatorio all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico contemplati dalle disposizioni legislative o regolamentari nazionali, soprattutto l'obbligo di garantire la permanenza dei servizi.

*Articolo 16***Accesso agli impianti**

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire ai prestatori di servizi e agli utenti che intendono praticare l'autoassistenza l'accesso agli impianti aeroportuali, nella misura in cui detto accesso è una condizione necessaria per l'esercizio delle loro attività. Qualora l'ente di gestione o, all'occorrenza, l'autorità pubblica o un altro ente che lo controlla imponga condizioni all'accesso, queste devono essere pertinenti, obiettive, trasparenti e non discriminatorie.

2. Gli spazi disponibili per l'assistenza a terra nell'aeroporto sono ripartiti tra i diversi prestatori di servizi e tra i diversi utenti che prati-

▼B

cano l'autoassistenza, compresi i nuovi operatori, nella misura necessaria all'esercizio dei loro diritti e per consentire una concorrenza effettiva e leale in base a norme e criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

3. Qualora l'accesso agli impianti aeroportuali comporti la riscossione di un corrispettivo economico, questo sarà determinato in base a criteri pertinenti obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

*Articolo 17***Sicurezza**

Le disposizioni della presente direttiva lasciano impregiudicati i diritti e i doveri degli Stati membri in materia di ordine pubblico e di sicurezza negli aeroporti.

*Articolo 18***Protezione sociale e dell'ambiente**

Fatta salva l'applicazione delle disposizioni della presente direttiva e nel rispetto delle altre disposizioni del diritto comunitario, gli Stati membri possono adottare le misure necessarie per garantire la tutela dei diritti dei lavoratori e il rispetto dell'ambiente.

*Articolo 19***Osservanza delle disposizioni nazionali**

Il prestatore che effettua un'attività di assistenza a terra in un aeroporto di uno Stato membro è tenuto a conformarsi alle prescrizioni della legislazione nazionale compatibili con la legislazione comunitaria.

*Articolo 20***Reciprocità**

1. Fatti salvi gli impegni internazionali della Comunità, qualora risulti che in materia di accesso al mercato dell'assistenza a terra o dell'autoassistenza, un paese terzo:

- a) non riserva, de jure o de facto, ai prestatori o agli utenti comunitari che praticano l'autoassistenza un trattamento paragonabile a quello riservato dagli Stati membri ai prestatori o agli utenti che praticano l'autoassistenza, di quel paese terzo, oppure
- b) non riserva, de jure o de facto, ai prestatori o agli utenti di uno Stato membro che praticano l'autoassistenza il trattamento nazionale, oppure
- c) riserva ai prestatori e agli utenti di altri paesi terzi che praticano l'autoassistenza, un trattamento più favorevole di quello riservato ai prestatori o agli utenti di uno Stato membro che praticano l'autoassistenza,

uno Stato membro può sospendere del tutto o in parte gli obblighi derivanti dalla presente direttiva nei confronti dei prestatori o degli utenti di quel paese terzo, in base al diritto comunitario.

2. Lo Stato membro in questione informa la Commissione in merito a qualsiasi sospensione o revoca dei diritti o degli obblighi.

*Articolo 21***Diritto di ricorso**

Gli Stati membri o, se del caso, gli enti di gestione provvedono affinché le parti che abbiano un legittimo interesse dispongano di un diritto di ricorso avverso le decisioni o misure individuali adottate a norma dell'articolo 7, paragrafo 2 e degli articoli da 11 a 16.

Il ricorso deve poter essere proposto dinanzi ad un giudice nazionale o dinanzi a un'autorità pubblica diversa dall'ente di gestione dell'aero-

▼B

porto di cui trattasi e, all'occorrenza, indipendente dall'autorità pubblica che controlla tale ente.

*Articolo 22***Relazione informativa e revisione**

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione le informazioni che le sono necessarie per redigere una relazione sull'applicazione della presente direttiva.

Tale relazione, corredata di eventuali proposte di revisione della presente direttiva, è redatta non oltre il 31 dicembre 2001.

*Articolo 23***Attuazione**

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva non oltre un anno dalla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*. 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 24***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 25***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

**B***ALLEGATO***ELENCO DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA**

1. L'assistenza amministrativa a terra e la supervisione comprende:
 - 1.1. i servizi di rappresentanza e di collegamento con le autorità locali o con altri soggetti, le spese effettuate per conto dell'utente e la fornitura di locali ai suoi rappresentanti,
 - 1.2. il controllo del caricamento, dei messaggi e delle telecomunicazioni,
 - 1.3. il trattamento, il magazzinaggio, la manutenzione e l'amministrazione delle unità di carico,
 - 1.4. gli altri servizi di supervisione prima, durante e dopo il volo, nonché gli altri servizi amministrativi richiesti dall'utente.
2. L'assistenza passeggeri comprende qualsiasi forma di assistenza ai passeggeri in partenza, in arrivo, in transito o in coincidenza, in particolare il controllo dei biglietti, dei documenti di viaggio, la registrazione dei bagagli e il trasporto di questi ultimi fino ai sistemi di smistamento.
3. L'assistenza bagagli comprende il trattamento dei bagagli nel locale di smistamento, lo smistamento degli stessi, la loro preparazione in vista della partenza, il loro caricamento e scaricamento rispettivamente su e dai sistemi trasportatori da e per l'aereo nonché il trasporto dei bagagli dal locale di smistamento alla sala di distribuzione.
4. L'assistenza merci e posta comprende:
 - 4.1. per le merci, esportate, importate o in transito, la movimentazione fisica delle merci, il trattamento dei relativi documenti, le formalità doganali e tutte le misure conservative convenute tra le parti o richieste dalle circostanze,
 - 4.2. per la posta, in arrivo e in partenza, il trattamento fisico della corrispondenza, il trattamento dei relativi documenti e tutte le misure conservative convenute tra le parti o richieste dalle circostanze.
5. L'assistenza operazioni in pista comprende:
 - 5.1. la guida dell'aereo all'arrivo e alla partenza (*),
 - 5.2. l'assistenza al parcheggio dell'aereo e la fornitura di mezzi appropriati (*),
 - 5.3. l'organizzazione delle comunicazioni tra l'aeromobile e il prestatore dei servizi lato pista (*),
 - 5.4. il caricamento e lo scaricamento dell'aereo, compresa la fornitura e la messa in opera dei mezzi necessari, nonché il trasporto dell'equipaggio e dei passeggeri tra l'aereo e l'aerostazione e il trasporto dei bagagli tra l'aeromobile e l'aerostazione,
 - 5.5. l'assistenza all'avviamento dell'aereo e la fornitura di mezzi appropriati,
 - 5.6. lo spostamento dell'aereo alla partenza e all'arrivo, la fornitura e la messa in opera dei mezzi necessari,
 - 5.7. il trasporto, il caricamento sull'aereo dei cibi e delle bevande e il relativo scaricamento.
6. L'assistenza pulizia e servizi di scalo comprende:
 - 6.1. la pulizia esterna e interna dell'aereo, il servizio dei gabinetti e dell'acqua,
 - 6.2. la climatizzazione e il riscaldamento della cabina, la rimozione della neve e del ghiaccio, lo sbrinamento dell'aereo,
 - 6.3. la sistemazione della cabina mediante attrezzature di cabina, il magazzinaggio di queste attrezzature.
7. L'assistenza carburante e olio comprende:
 - 7.1. l'organizzazione e l'esecuzione del rifornimento e del recupero del carburante, compreso il magazzinaggio, il controllo della qualità e della quantità delle forniture,
 - 7.2. il rifornimento di olio e di altre sostanze liquide.

(*) Purché questi servizi non siano assicurati dal servizio di circolazione aerea.

▼B

8. L'assistenza manutenzione dell'aereo comprende:
 - 8.1. le operazioni ordinarie effettuate prima del volo,
 - 8.2. le operazioni particolari richieste dall'utente,
 - 8.3. la fornitura e la gestione del materiale necessario per la manutenzione e dei pezzi di ricambio,
 - 8.4. la richiesta o prenotazione di un'area di parcheggio e/o di un hangar per effettuare la manutenzione.
9. L'assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi comprende:
 - 9.1. la preparazione del volo nell'aeroporto di partenza o altrove,
 - 9.2. l'assistenza in volo, compreso all'occorrenza, il cambio d'itinerario in volo,
 - 9.3. i servizi dopo il volo,
 - 9.4. la gestione degli equipaggi.
10. L'assistenza trasporto a terra comprende:
 - 10.1. l'organizzazione e l'effettuazione del trasporto dei passeggeri, dell'equipaggio, dei bagagli, delle merci e della posta tra diverse aerostazioni dello stesso aeroporto, ma escluso il trasporto tra l'aereo e qualsiasi altro punto all'interno del perimetro dello stesso aeroporto,
 - 10.2. qualsiasi trasporto speciale richiesto dall'utente.
11. L'assistenza ristorazione («catering») comprende:
 - 11.1. il collegamento con i fornitori e la gestione amministrativa,
 - 11.2. il magazzinaggio dei cibi, delle bevande e degli accessori necessari alla loro preparazione,
 - 11.3. la pulizia degli accessori,
 - 11.4. la preparazione e la fornitura del materiale e delle provviste di cibi e bevande.