

# Gazzetta ufficiale

## delle Comunità europee

ISSN 0378-7028

L 240

35° anno

24 agosto 1992

Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

### Sommario

#### I Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità

- ★ Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei ..... 1
- ★ Regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie ..... 8
- ★ Regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci ..... 15
- ★ Regolamento (CEE) n. 2410/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, che modifica il regolamento (CEE) n. 3975/87 relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei ..... 18
- ★ Regolamento (CEE) n. 2411/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, che modifica il regolamento (CEE) n. 3976/87 relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato a talune categorie di accordi e pratiche concordate nel settore dei trasporti aerei ..... 19

1

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola ed hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

Spedizione in abbonamento postale gruppo I / 70 % — Milano.

## I

*(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)*

**REGOLAMENTO (CEE) N. 2407/92 DEL CONSIGLIO**

**del 23 luglio 1992**

**sul rilascio delle licenze ai vettori aerei**

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Parlamento europeo <sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(3)</sup>,

considerando che è importante definire, entro il 31 dicembre 1992, una politica dei trasporti aerei per il mercato interno, in conformità del disposto dell'articolo 8 A del trattato;

considerando che il mercato interno consiste in uno spazio senza frontiere interne in cui è garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;

considerando che nell'applicare al settore dei trasporti aerei il principio della libertà di prestare servizi occorre tener conto delle caratteristiche peculiari di tale settore;

considerando che, con il regolamento (CEE) n. 2343/90 del Consiglio, del 24 luglio 1990, sull'accesso dei vettori aerei alle rotte intracomunitarie di servizio aereo di linea e sulla ripartizione della capacità passeggeri fra vettori aerei nei servizi aerei di linea tra Stati membri <sup>(4)</sup>, il Consiglio ha deciso di adottare norme comuni per l'abilitazione dei vettori aerei, da applicarsi entro e non oltre il 1° luglio 1992;

considerando tuttavia che è necessario concedere agli Stati membri un margine di tempo ragionevole, fino al 1° gennaio 1993, per l'applicazione del presente regolamento;

considerando che è importante definire requisiti non discriminatori quanto alla sede e al controllo di un'impresa candidata all'abilitazione;

considerando che per garantire un servizio sicuro e adeguato occorre assicurare che i vettori aerei operino sempre su solide basi economiche e a un elevato livello di sicurezza;

considerando che, ai fini della tutela degli utenti e delle altre parti interessate, è importante garantire che i vettori aerei siano sufficientemente assicurati agli effetti dei rischi di responsabilità civile;

considerando che, nell'ambito del mercato interno, i vettori aerei dovrebbero poter utilizzare aeromobili di proprietà di soggetti di qualsiasi Stato membro della Comunità fatte salve le responsabilità dello Stato membro che rilascia la licenza per quanto riguarda l'idoneità tecnica del vettore aereo;

considerando che si dovrebbero anche poter noleggiare aeromobili immatricolati fuori della Comunità per breve termine o in circostanze eccezionali, purché le norme di sicurezza siano equivalenti a quelle applicabili nella Comunità;

considerando che le procedure per il rilascio delle licenze ai vettori aerei dovrebbero essere trasparenti e non discriminatorie,

**HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:**

*Articolo 1*

1. Il presente regolamento riguarda i requisiti per il rilascio e il mantenimento da parte degli Stati membri delle licenze d'esercizio relative ai vettori aerei stabiliti nella Comunità.

<sup>(1)</sup> GU n. C 258 del 4. 10. 1991, pag. 2.

<sup>(2)</sup> GU n. C 125 del 18. 5. 1992, pag. 140.

<sup>(3)</sup> GU n. C 169 del 6. 7. 1992, pag. 15.

<sup>(4)</sup> GU n. L 217 dell'11. 8. 1990, pag. 8.

2. Il trasporto aereo di passeggeri, posta e/o merci effettuato mediante aeromobili non motorizzati e/o aeromobili motorizzati ultraleggeri, nonché i voli locali che non comportano il trasporto tra aeroporti diversi non sono soggetti alle disposizioni del presente regolamento. A tali operazioni si applicano le disposizioni legislative nazionali relative alle licenze d'esercizio, se esistono, e le disposizioni comunitarie e nazionali relative al certificato di operatore aereo (COA).

#### Articolo 2

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) impresa, qualsiasi persona fisica o giuridica, con o senza fini di lucro, o qualsiasi organismo ufficiale, dotato di personalità giuridica propria o meno;
- b) vettore aereo, un'impresa di trasporto aereo munita di licenza d'esercizio valida;
- c) licenza d'esercizio, un'abilitazione, rilasciata dallo Stato membro responsabile a un'impresa, che consente di effettuare a titolo oneroso trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci, secondo le modalità indicate nell'abilitazione stessa;
- d) certificato di operatore aereo (COA), un documento rilasciato a un'impresa o a un gruppo di imprese dalle autorità competenti degli Stati membri in cui si dichiara che l'operatore ha la capacità professionale e l'organizzazione necessarie ad assicurare l'esercizio dei suoi aeromobili per le attività aeronautiche specificate nel documento stesso in condizioni di sicurezza;
- e) piano economico, una descrizione dettagliata delle attività commerciali che il vettore aereo intende svolgere nel periodo in questione, in particolare per quanto riguarda lo sviluppo del mercato e gli investimenti da effettuare, comprese le implicazioni economiche e finanziarie di tali attività;
- f) conti di gestione, un'esposizione dettagliata delle entrate e dei costi per il periodo in questione, comprendente una scomposizione in attività legate al trasporto aereo e altre attività, nonché in elementi pecuniari e non pecuniari;
- g) controllo effettivo, un complesso di diritti, rapporti contrattuali, o ogni altro mezzo che separatamente o congiuntamente, e tenendo presenti le circostanze di fatto o di diritto del singolo caso conferiscono la possibilità di esercitare direttamente o indirettamente un'influenza determinante su un'impresa, per mezzo, segnatamente:
  - a) del diritto di utilizzare in tutto o in parte il patrimonio di un'impresa;
  - b) dei diritti o dei contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni o sulle deliberazioni degli organi di un'impresa oppure conferiscono un'influenza determinante sulla gestione delle attività dell'impresa.

#### Articolo 3

1. Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 5 gli Stati membri non rilasciano né mantengono in vigore le licenze d'esercizio nei casi in cui non siano rispettate le prescrizioni del presente regolamento.
2. Un'impresa che soddisfa le prescrizioni del presente regolamento ha il diritto al rilascio della licenza d'esercizio. La licenza non conferisce di per sé il diritto d'accesso a rotte o mercati specifici.
3. Fatto salvo l'articolo 1, paragrafo 2, le imprese stabilite nella Comunità non sono ammesse ad effettuare a titolo oneroso trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci nel territorio della Comunità, a meno che non abbiano ottenuto la licenza d'esercizio appropriata.

#### Licenza d'esercizio

#### Articolo 4

1. Uno Stato membro non rilascia una licenza di esercizio a un'impresa a meno che:
  - a) abbia il principale centro di attività e, se esiste, la propria sede sociale in tale Stato membro e
  - b) la sua attività principale consista nel trasporto aereo, esclusivamente oppure in combinazione con qualsiasi altro impiego commerciale di aeromobili, ovvero riparazione e manutenzione di aeromobili.
2. Fatti salvi gli accordi e le convenzioni di cui la Comunità è parte contraente, l'impresa dev'essere e rimanere di proprietà, direttamente o attraverso una partecipazione di maggioranza, degli Stati membri e/o di cittadini degli Stati membri. Il controllo effettivo sull'impresa dev'essere sempre esercitato da questi Stati o da questi cittadini.
3. a) In deroga ai paragrafi 2 e 4, i vettori aerei già riconosciuti nell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2343/90 e nell'allegato del regolamento (CEE) n. 294/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, relativo all'esercizio dei servizi aerei per il trasporto di merci tra Stati membri <sup>(1)</sup>, conservano i diritti stabiliti dal presente regolamento e dai regolamenti connessi nella misura in cui soddisfano le altre prescrizioni del presente regolamento e continuano ad essere controllati, direttamente o indirettamente, dai medesimi paesi terzi e/o cittadini degli stessi paesi terzi che esercitavano siffatto controllo all'atto dell'adozione del presente regolamento. Tale controllo, tuttavia, può essere trasferito in qualsiasi momento agli Stati membri e/o ai cittadini dei medesimi.

<sup>(1)</sup> GU n. L 36 dell'8. 2. 1991, pag. 1.

- b) Le possibilità di acquisto e di vendita di azioni di cui alla lettera a) non riguardano i cittadini che abbiano un significativo interesse in un vettore aereo di un paese terzo.

4. Qualsiasi impresa che, direttamente o indirettamente, abbia una partecipazione di controllo in un vettore aereo deve soddisfare le prescrizioni del paragrafo 2.

5. A richiesta, il vettore aereo dev'essere in grado di dimostrare in qualsiasi momento allo Stato membro responsabile della licenza d'esercizio che soddisfa le prescrizioni del presente articolo. Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione esamina la conformità ai requisiti del presente articolo e, se necessario, adotta una decisione.

#### Articolo 5

1. Un'impresa di trasporto aereo richiedente cui viene rilasciata per la prima volta una licenza d'esercizio deve essere in grado di dimostrare in modo sufficientemente convincente alle autorità competenti dello Stato membro che rilascia la licenza:

- a) di poter far fronte in qualsiasi momento ai suoi impegni effettivi e potenziali stabiliti in base a presupposti realistici per un periodo di ventiquattro mesi a decorrere dall'inizio delle operazioni;
- b) di poter far fronte ai costi fissi e operativi connessi con le operazioni secondo i suoi piani economici e determinati in base a presupposti realistici per un periodo di tre mesi dall'inizio delle operazioni e senza tener conto delle entrate derivanti da dette operazioni.

2. Ai fini del paragrafo 1, il richiedente presenta un piano economico per almeno i primi due anni di attività. Il piano economico deve inoltre indicare i legami finanziari esistenti tra il richiedente e qualsiasi altra attività commerciale cui esso partecipi, sia direttamente che attraverso imprese associate. Il richiedente deve inoltre fornire tutte le informazioni pertinenti, in particolare i dati di cui all'allegato, parte A.

3. I vettori aerei notificano in anticipo alle rispettive autorità abilitanti i programmi relativi a: attivazione di un nuovo servizio di linea o non di linea verso un continente o una regione del mondo che non erano precedentemente serviti; cambiamenti del tipo o numero di aeromobili utilizzati o mutamenti sostanziali della portata della loro attività. Essi notificano inoltre in anticipo eventuali fusioni o acquisizioni previste, e notificano entro quattordici giorni all'autorità che rilascia la licenza qualsiasi cambiamento di proprietà di una quota azionaria che rappresenti il 10 % o più del capitale complessivo del vettore aereo o della sua società madre o della società che in ultima istanza lo controlla. La presentazione di un piano economico di

dodici mesi con un anticipo di due mesi rispetto al periodo a cui si riferisce costituisce una notifica sufficiente a norma del presente paragrafo ai fini dei cambiamenti delle operazioni in atto e/o degli elementi inclusi in detto piano economico.

4. Qualora le autorità che rilasciano la licenza ritengano che i cambiamenti notificati ai sensi del paragrafo 3 abbiano significative ripercussioni sulle finanze del vettore aereo, richiedono la presentazione di un piano economico riveduto che riporti detti cambiamenti e abbracci un periodo di almeno dodici mesi dalla data di attuazione, nonché tutte le informazioni pertinenti, compresi i dati di cui all'allegato, parte B, al fine di valutare se il vettore può far fronte ai suoi impegni effettivi e potenziali durante detto periodo di dodici mesi. Le autorità che rilasciano la licenza adottano una decisione sul piano economico riveduto entro tre mesi dalla data in cui hanno ricevuto tutte le informazioni necessarie.

5. Le autorità che rilasciano la licenza possono in qualsiasi momento, e comunque ogniqualvolta risulti chiaramente che un vettore aereo da esse abilitato si trova in difficoltà finanziarie, valutare le sue prestazioni dal punto di vista finanziario e possono sospendere o revocare la licenza qualora giungano alla conclusione che tale vettore non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi. Le autorità che rilasciano la licenza possono anche rilasciare una licenza provvisoria in attesa della ristrutturazione finanziaria del vettore aereo, purché non sussistano pericoli per la sicurezza.

6. Ad ogni esercizio finanziario i vettori aerei devono presentare alle autorità che rilasciano la licenza senza indebito ritardo i propri bilanci certificati relativi all'anno finanziario precedente. In qualsiasi momento, a richiesta delle autorità abilitanti, ogni vettore aereo deve fornire le informazioni pertinenti ai fini del paragrafo 5 e, in particolare, i dati previsti dall'allegato, parte C.

7. a) Le disposizioni di cui ai paragrafi 1, 2, 3, 4 e 6 del presente articolo non si applicano ai vettori aerei che esercitano la loro attività unicamente con aeromobili di MTOW (peso massimo al decollo) inferiore a 10 tonnellate e/o aventi meno di 20 posti. Detti vettori devono essere in grado di dimostrare in qualsiasi momento che il loro capitale netto è pari ad almeno 80 000 ecu o di fornire, a richiesta dell'autorità che rilascia la licenza, le informazioni pertinenti ai fini del paragrafo 5. Tuttavia gli Stati membri possono applicare le disposizioni dei paragrafi 1, 2, 3, 4 e 6 ai vettori aerei da essi abilitati che effettuano servizi di linea o il cui volume di affari supera i 3 milioni di ecu all'anno.

- b) La Commissione può, previa consultazione degli Stati membri, aumentare secondo opportunità i valori di cui alla lettera a), se gli sviluppi economici indicano la necessità di una tale decisione. Questa modificazione deve essere pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.
- c) Ogni Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro un termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può in circostanze eccezionali prendere una diversa decisione entro il termine di un mese.
2. a) Fatto salvo il paragrafo 3, gli aeromobili utilizzati da un vettore sono immatricolati, a scelta dello Stato membro che rilascia la licenza d'esercizio, nel suo registro nazionale o nella Comunità.
- b) Se ai sensi dell'articolo 10 un contratto di locazione (leasing) per un aeromobile immatricolato nella Comunità è stato ritenuto accettabile, uno Stato membro non impone l'immatricolazione dello stesso aeromobile nel proprio registro se ciò richiede cambiamenti strutturali dell'aeromobile.

#### Articolo 6

1. Se le autorità competenti di uno Stato membro richiedono per il rilascio della licenza di esercizio alle persone che gestiscono l'attività dell'impresa effettivamente e in modo continuato la presentazione di prove relative alla moralità o all'assenza di dichiarazione di fallimento, o sospendono o revocano la licenza in caso di gravi mancanze professionali o di condanne per delitti penali, detto Stato membro accetta quale prova sufficiente per i cittadini di altri Stati membri la presentazione di documenti rilasciati dalle autorità competenti dello Stato membro di origine o di provenienza dai quali risulti che tali requisiti sono soddisfatti.

Se le autorità competenti dello Stato membro di origine o di provenienza non rilasciano i documenti di cui al primo comma, tali documenti sono sostituiti da una dichiarazione giurata — o, negli Stati membri in cui tale forma di dichiarazione non è contemplata, da una dichiarazione solenne — prestata dall'interessato dinanzi ad un'autorità giudiziaria o amministrativa competente o, eventualmente, dinanzi ad un notaio o a un organo professionale qualificato dello Stato membro di origine o di provenienza, che rilascerà un attestato comprovante la suddetta dichiarazione giurata o solenne.

2. Le autorità competenti degli Stati membri possono esigere che i documenti o attestati di cui al paragrafo 1 siano presentati non oltre tre mesi dalla data del loro rilascio.

#### Articolo 7

I vettori aerei devono essere assicurati in materia di responsabilità in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi.

#### Articolo 8

1. Ai fini della concessione o del mantenimento della licenza d'esercizio non deve essere prescritta come condizione la proprietà di aeromobili, ma uno Stato membro può prescrivere, per quanto riguarda i vettori aerei da esso abilitati, che abbiano a disposizione uno o più aeromobili, siano essi di loro proprietà oppure impiegati in base a qualsiasi tipo di contratto di utilizzazione (leasing).

3. Uno Stato membro può accordare deroghe alle disposizioni del paragrafo 2, lettera a) nel caso di contratti di locazione di breve durata atti a soddisfare esigenze temporanee del vettore aereo oppure in circostanze eccezionali.

4. Fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia, comprese quelle relative al certificato di navigabilità, nell'applicazione del paragrafo 2, lettera a) uno Stato membro accetta di immatricolare nel suo registro nazionale senza richiedere il pagamento di diritti discriminatori e senza indugio gli aeromobili di proprietà di cittadini di altri Stati membri e i trasferimenti dai registri aeronautici di altri Stati membri. Oltre alle normali spese di immatricolazione non viene applicato alcun diritto per il trasferimento di un aeromobile.

### Certificato di operatore aereo (COA)

#### Articolo 9

1. Il rilascio e la validità, in qualsiasi momento, di una licenza di esercizio sono subordinati al possesso di un COA valido che specifichi le attività contemplate dalla licenza d'esercizio e che sia conforme ai criteri stabiliti dal pertinente regolamento del Consiglio.

2. Fino all'entrata in vigore del regolamento del Consiglio di cui al paragrafo 1, per quanto riguarda la certificazione degli operatori nel settore del trasporto aereo si applicano le normative nazionali relative al COA o a titoli equivalenti.

#### Articolo 10

1. Ai fini di assicurare il rispetto delle norme in materia di sicurezza e di responsabilità il vettore aereo che utilizzi un aeromobile di un'altra impresa o che fornisca un aeromobile a un'altra impresa deve ottenere la preventiva approvazione per le operazioni dalle competenti autorità che rilasciano la licenza. Le condizioni dell'approvazione sono inserite nel contratto di locazione stipulato tra le parti.

2. Uno Stato membro approva i contratti di noleggio con equipaggio stipulati da un vettore aereo a cui ha rilasciato una licenza d'esercizio solo se le norme di sicurezza equivalenti a quelle prescritte dall'articolo 9 sono rispettate.

## Disposizioni generali

### Articolo 11

1. La licenza d'esercizio resta valida finché il vettore aereo soddisfa le prescrizioni del presente regolamento. Tuttavia gli Stati membri possono prevedere che la licenza d'esercizio sia oggetto di revisione un anno dopo il rilascio, e successivamente ogni cinque anni.

2. Qualora un vettore aereo abbia sospeso l'attività per sei mesi o non l'abbia iniziata nei sei mesi successivi al rilascio della licenza d'esercizio, lo Stato membro responsabile decide se la licenza d'esercizio debba formare oggetto di una richiesta di conferma.

3. Gli Stati membri decidono se le licenze d'esercizio che hanno rilasciato a vettori aerei debbano formare oggetto di una richiesta di conferma nel caso di cambiamenti di uno o più elementi che influiscono sulla situazione giuridica dell'impresa e, in particolare, nel caso di fusioni o acquisizioni dell'impresa stessa. Il vettore aereo (i vettori aerei) in questione può (possono) continuare l'attività a meno che un'autorità che rilascia la licenza ritenga, precisando i motivi della sua decisione, che sussistano pericoli per la sicurezza.

### Articolo 12

Uno Stato membro non permette ad un vettore aereo di mantenere la licenza d'esercizio laddove contro detto vettore siano in corso procedimenti per insolvenza o di natura analoga, se l'autorità competente di tale Stato membro ha la convinzione che non sussista una prospettiva realistica di ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro limiti di tempo ragionevoli.

### Articolo 13

1. Le procedure per il rilascio di una licenza d'esercizio sono rese pubbliche dallo Stato membro interessato e la Commissione ne viene informata.

2. Lo Stato membro interessato decide sulla richiesta quanto prima e comunque entro tre mesi dalla data in cui sono state fornite tutte le informazioni necessarie, tenendo conto di tutti gli elementi di giudizio disponibili. La decisione viene comunicata all'impresa richiedente. Ogni decisione di diniego deve recare l'indicazione dei motivi.

3. Qualsiasi impresa la cui richiesta di licenza d'esercizio sia stata respinta può rinviare la questione alla Commissione. Qualora la Commissione riscontri che le prescrizioni del presente regolamento non sono state rispettate, si pronuncia sulla retta interpretazione del regolamento senza pregiudizio dell'articolo 169 del trattato.

4. Le decisioni prese dagli Stati membri in merito al rilascio o al ritiro delle licenze d'esercizio sono pubblicate nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

### Articolo 14

1. Per svolgere le funzioni ad essa attribuite ai sensi dell'articolo 4, la Commissione può acquisire tutte le informazioni necessarie dagli Stati membri interessati, che assicurano anche che i vettori aerei a cui rilasciano la licenza forniscano informazioni.

2. Qualora l'informazione richiesta non sia fornita entro il termine stabilito dalla Commissione o, qualora fornita, sia incompleta, la Commissione sollecita mediante una decisione trasmessa allo Stato membro interessato l'invio delle informazioni. La decisione specifica quali siano le informazioni richieste e stabilisce un termine adeguato entro il quale esse devono essere fornite.

3. Se l'informazione richiesta in base al paragrafo 2 non viene fornita entro il termine stabilito o se il vettore aereo non ha altrimenti dimostrato di soddisfare i requisiti dell'articolo 4, la Commissione, a meno che sussistano circostanze eccezionali, informa immediatamente tutti gli Stati membri della situazione. Fino al momento della notifica da parte della Commissione dell'avvenuto ricevimento della documentazione che comprovi la conformità a tali requisiti, uno Stato membro può sospendere i diritti di accesso al mercato derivanti al vettore dal regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie <sup>(1)</sup>.

### Articolo 15

Oltre alle norme fissate dal presente regolamento, i vettori aerei sono anche tenuti a rispettare le disposizioni della legislazione nazionale compatibili con la legislazione comunitaria.

### Articolo 16

In deroga all'articolo 3, paragrafo 1 le licenze d'esercizio valide in uno Stato membro alla data di entrata in vigore del presente regolamento restano valide, fatte salve le disposizioni legislative in base alle quali sono state rilasciate, per un periodo massimo di un anno, ad eccezione del caso contemplato all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), per cui è previsto un periodo massimo di tre anni, durante detti periodi i vettori aerei titolari di tali licenze adotteranno tutte le iniziative necessarie per conformarsi ai requisiti del presente regolamento. Ai fini del presente articolo il concetto di vettore titolare di una licenza d'esercizio si intende

<sup>(1)</sup> Vedi pagina 8 della presente Gazzetta ufficiale.

comprendere i vettori che alla data di entrata in vigore del presente regolamento operano legittimamente con un COA valido ma non detengono una siffatta licenza.

Il presente articolo non pregiudica quanto disposto dall'articolo 4, paragrafi 2, 3, 4 e 5, e dall'articolo 9, fermo restando che i vettori aerei operanti in virtù di deroghe prima dell'entrata in vigore del presente regolamento possono proseguire la loro attività per un periodo comunque non superiore ai periodi massimi succitati in attesa che gli Stati membri ne esaminino la conformità all'articolo 4.

#### *Articolo 17*

Prima di adottare disposizioni legislative, regolamentari o amministrative in applicazione del presente regolamento,

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

Fatto a Bruxelles, addì 23 luglio 1992.

gli Stati membri consultano la Commissione e la informano in merito alle misure che intendono adottare.

#### *Articolo 18*

1. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'attuazione del presente regolamento.

2. Le informazioni riservate ottenute in applicazione del presente regolamento sono coperte dal segreto professionale.

#### *Articolo 19*

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1993.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

J. COPE

## ALLEGATO

**INFORMAZIONI PREVISTE NEL CONTESTO DELL'ARTICOLO 5 SULL'IDONEITÀ FINANZIARIA DEI VETTORI AEREI****A. Informazioni che un nuovo richiedente deve fornire dal punto di vista dell'idoneità finanziaria**

1. La più recente contabilità relativa alla gestione interna e, se disponibili, i bilanci certificati dell'anno finanziario precedente.
2. Un bilancio programmatico, compreso il conto profitti e perdite dei due anni seguenti.
3. La base delle previsioni di spesa e i dati relativi alle entrate per voci quali carburanti, tariffe, stipendi, manutenzione, deprezzamento, fluttuazioni del tasso di cambio, spese aeroportuali, assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.
4. Informazioni dettagliate sui costi d'avviamento sostenuti nel periodo trascorso fra l'introduzione della domanda e l'inizio dell'attività, nonché un'illustrazione delle previste modalità di finanziamento di detti costi.
5. Informazioni dettagliate sulle fonti di finanziamento esistenti e previste.
6. Informazioni dettagliate sugli azionisti, compresa la loro nazionalità, il tipo di azioni disponibili, nonché il loro statuto. Nel caso di raggruppamenti di imprese, si richiedono informazioni sui loro reciproci rapporti.
7. Proiezioni concernenti le relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per i primi due anni d'esercizio.
8. Informazioni dettagliate sul finanziamento dell'acquisto/leasing di aeromobili; in caso di leasing, le condizioni ed i termini del contratto.

**B. Informazioni da presentare per la valutazione della persistente idoneità finanziaria di vettori aerei abilitati che intendano modificare la loro struttura o le loro attività con significative ripercussioni finanziarie**

1. Se necessario, il più recente conto d'esercizio interno e i bilanci certificati del precedente anno finanziario.
2. Precise informazioni dettagliate su tutti i cambiamenti previsti, per esempio cambiamento del tipo di servizio, progetti di acquisizione o fusione, modifiche concernenti il capitale azionario e gli azionisti, ecc.
3. Un bilancio programmatico contenente il conto profitti e perdite per l'anno finanziario in corso, compresi tutti i previsti cambiamenti di struttura o di attività che comportino significative ripercussioni finanziarie.
4. Dati relativi alle entrate ed uscite passate e future per voci quali carburanti, tariffe, stipendi, manutenzione, deprezzamento, fluttuazioni del tasso di cambio, spese aeroportuali, assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.
5. Relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per l'anno seguente, compresi tutti i previsti cambiamenti di struttura o di attività aventi significative ripercussioni finanziarie.
6. Informazioni dettagliate sul finanziamento di acquisto/leasing di aeromobili; nel caso di leasing, le condizioni ed i termini del contratto.

**C. Informazioni da presentare per la valutazione della persistente idoneità finanziaria dei vettori aerei abilitati**

1. I bilanci certificati al più tardi sei mesi dopo la fine del periodo in questione e, se necessario, il più recente conto d'esercizio interno.
2. Un bilancio programmatico, compreso il conto profitti e perdite dell'anno successivo.
3. Dati relativi alle entrate ed uscite passate e future per voci quali carburanti, tariffe, stipendi, manutenzione, deprezzamento, fluttuazioni del tasso di cambio, spese aeroportuali, assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.
4. Relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per l'anno seguente.

## REGOLAMENTO (CEE) N. 2408/92 DEL CONSIGLIO

del 23 luglio 1992

sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Parlamento europeo <sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(3)</sup>,

considerando che è importante definire, entro il 31 dicembre 1992, una politica dei trasporti aerei per il mercato interno, in conformità del disposto dell'articolo 8 A del trattato;

considerando che il mercato interno consisterà in uno spazio senza frontiere interne in cui sarà garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;

considerando che la decisione 87/602/CEE del Consiglio, del 14 dicembre 1987, sulla ripartizione della capacità passeggeri tra vettori aerei nei servizi di linea tra Stati membri e sull'accesso dei vettori aerei alle rotte di servizio aereo di linea tra Stati membri <sup>(4)</sup> e il regolamento (CEE) n. 2343/90 del Consiglio, del 24 luglio 1990, sull'accesso dei vettori aerei alle rotte intracomunitarie di servizio aereo di linea e sulla ripartizione della capacità passeggeri fra vettori aerei nei servizi aerei di linea tra Stati membri <sup>(5)</sup> costituiscono i primi passi verso la realizzazione del mercato interno per quanto riguarda l'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie dei voli di linea;

considerando che, con il regolamento (CEE) n. 2343/90, il Consiglio ha deciso di procedere alla revisione di detto regolamento entro il 30 giugno 1992;

considerando che, con il regolamento (CEE) n. 2343/90, il Consiglio ha deciso di istituire norme per disciplinare l'autorizzazione delle rotte, da applicarsi a decorrere dal 1° luglio 1992;

considerando che, con il regolamento (CEE) n. 2343/90, il Consiglio ha deciso di abolire le restrizioni della capacità tra Stati membri entro il 1° gennaio 1993;

considerando che, nel regolamento (CEE) n. 2343/90, il Consiglio ha confermato che i diritti di traffico di cabotaggio costituiscono parte integrante del mercato interno;

considerando che il Regno Unito ed il Regno di Spagna, in una dichiarazione comune rilasciata a Londra il 2 dicembre 1987 dai ministri degli affari esteri dei due paesi, hanno convenuto di prendere misure per una maggiore cooperazione nell'utilizzazione dell'aeroporto di Gibilterra e che tali misure non sono ancora operative;

considerando che lo sviluppo del sistema del traffico aereo nelle isole della Grecia e nelle isole atlantiche che compongono la regione autonoma delle Azzorre risulta attualmente inadeguato e che per questo motivo il presente regolamento non dovrebbe, temporaneamente, essere applicato agli aeroporti situati su tali isole;

considerando che, per stimolare lo sviluppo del settore dei trasporti aerei della Comunità e assicurare così servizi migliori agli utenti, è necessario eliminare le restrizioni relative alle designazioni multiple e ai diritti di traffico di quinta libertà e procedere alla progressiva introduzione dei diritti di cabotaggio;

considerando che, in casi limitati, è necessario prendere provvedimenti speciali per oneri di servizio pubblico necessari al mantenimento di servizi aerei adeguati con regioni nazionali;

considerando che è necessario prevedere disposizioni particolari per nuovi servizi aerei tra aeroporti regionali;

considerando che, ai fini della pianificazione dei trasporti aerei, è necessario riconoscere agli Stati membri il diritto di fissare regole non discriminatorie per la ripartizione del traffico aereo tra aeroporti appartenenti a uno stesso sistema aeroportuale;

considerando che l'esercizio dei diritti di traffico deve essere compatibile con le norme operative in materia di sicurezza, protezione dell'ambiente e condizioni relative all'accesso agli aeroporti e non deve essere soggetto a discriminazioni;

considerando che, alla luce dei problemi relativi alla congestione o legati all'ambiente occorre prevedere la possibilità di imporre alcune limitazioni all'esercizio dei diritti di traffico;

(1) GU n. C 258 del 4. 10. 1991, pag. 10.

(2) GU n. C 125 del 18. 5. 1992, pag. 146.

(3) GU n. C 169 del 6. 7. 1992, pag. 15.

(4) GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 19.

(5) GU n. L 217 dell'11. 8. 1990, pag. 8.

considerando che, tenuto conto della situazione concorrenziale del mercato, occorre stabilire disposizioni atte a prevenire effetti economici ingiustificati sui vettori aerei;

considerando che è necessario specificare i doveri degli Stati membri e dei vettori aerei per quanto riguarda la comunicazione delle informazioni necessarie;

considerando che è opportuno garantire che l'accesso al mercato per servizi aerei dello stesso tipo sia accertato e valutato secondo criteri identici;

considerando che è opportuno che tutte le questioni relative all'accesso al mercato siano trattate nello stesso regolamento;

considerando che il presente regolamento sostituisce parzialmente i regolamenti (CEE) n. 2343/90 e (CEE) n. 294/91, del 4 febbraio 1991, relativo all'esercizio dei servizi aerei per il trasporto di merci tra Stati membri <sup>(1)</sup>,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

1. Il presente regolamento riguarda l'accesso alle rotte all'interno della Comunità per lo svolgimento di servizi aerei di linea e non di linea.

2. L'applicazione del presente regolamento 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.

3. L'applicazione delle disposizioni del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra resta sospesa fino al momento in cui entrerà in vigore la regolamentazione contenuta nella 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 a tale data.

4. Il presente regolamento non si applica, sino al 30 giugno 1993, agli aeroporti situati nelle isole greche e nelle isole atlantiche che compongono la regione autonoma delle Azzorre. Salvo che il Consiglio decida altrimenti su proposta della Commissione, tale esclusione viene applicata per un ulteriore periodo di cinque anni, e può essere prorogata per successivi cinque anni.

#### Articolo 2

Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) vettore aereo, un'impresa di trasporti aerei munita di una licenza d'esercizio valida;

b) vettore aereo comunitario, un vettore aereo in possesso di una licenza d'esercizio valida rilasciata da uno Stato membro in conformità del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei <sup>(2)</sup>;

c) servizio aereo, un volo o una serie di voli destinati al trasporto a titolo oneroso di passeggeri, di merci e/o di posta;

d) servizio aereo di linea, una serie di voli che presenta le seguenti caratteristiche:

i) i voli sono effettuati, a titolo oneroso, da aeromobili adibiti al trasporto di passeggeri, di merci e/o di posta in modo tale che, su ogni volo, siano messi a disposizione del pubblico posti per acquisti individuali (direttamente dal vettore aereo o tramite i suoi agenti autorizzati);

ii) i voli sono effettuati in modo da assicurare il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti:

1) in base a un orario pubblicato, oppure

2) con regolarità o frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente;

e) volo, la partenza da un aeroporto determinato verso un aeroporto di destinazione determinato;

f) diritto di traffico, il diritto del vettore aereo di trasportare passeggeri, merci e/o posta mediante un servizio aereo tra due aeroporti comunitari;

g) vendita del solo posto, la vendita al pubblico da parte del vettore aereo, direttamente o tramite i suoi agenti autorizzati o noleggiatori, di posti cui non siano abbinati altri servizi come ad esempio l'alloggio;

h) Stato(i) membro(i) interessato(i), lo (gli) Stato(i) membro(i) entro il quale o tra i quali si effettua un servizio aereo;

i) Stato(i) membro(i) coinvolto(i), lo (gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) e lo (gli) Stato(i) membro(i) in cui il (i) vettore(i) aereo(i) che esercita(no) il servizio ha (hanno) ottenuto la licenza;

j) Stato di immatricolazione, lo Stato membro in cui viene rilasciata la licenza di cui alla lettera b);

k) aeroporto, qualsiasi zona di uno Stato membro accessibile ai trasporti aerei commerciali;

l) aeroporto regionale, qualsiasi aeroporto non compreso nell'elenco degli aeroporti di categoria 1 di cui all'allegato I;

m) sistema aeroportuale, un raggruppamento di due o più aeroporti che servono la stessa città, o lo stesso agglomerato urbano, secondo quanto indicato nell'allegato II;

<sup>(1)</sup> GU n. L 36 dell'8. 2. 1991, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Vedi pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

- n) capacità, il numero di posti offerti al pubblico su un servizio aereo di linea nell'arco di un determinato periodo;
- o) onere di servizio pubblico, qualsiasi onere imposto a un vettore aereo di prendere tutte le misure necessarie, relativamente a qualsiasi rotta sulla quale sia stato abilitato a operare da parte di uno Stato membro, per garantire la prestazione di un servizio che soddisfi determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione, criteri cui il vettore stesso non si atterrebbe se tenesse conto unicamente del suo interesse commerciale.

### Articolo 3

1. Ai sensi del presente regolamento, lo (gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) permette (permettono) ai vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico su rotte all'interno della Comunità.

2. In deroga al paragrafo 1, anteriormente al 1° aprile 1997 uno Stato membro non è obbligato ad autorizzare diritti di cabotaggio all'interno del suo territorio per i vettori aerei comunitari titolari di una licenza rilasciata da un altro Stato membro, a meno che:

- i) i diritti di traffico siano esercitati su un servizio che costituisce un'estensione di un servizio, ed è programmato come tale, a partire dallo Stato di immatricolazione del vettore, o in quanto servizio preliminare verso tale Stato;
- ii) il vettore aereo non utilizzi, per il servizio di cabotaggio, più del 50 % della sua capacità stagionale sullo stesso servizio di cui il servizio di cabotaggio costituisce l'estensione o il servizio preliminare.

3. Un vettore aereo che effettui servizi di cabotaggio ai sensi del paragrafo 2 fornisce, su richiesta dello (degli) Stato(i) membro(i) coinvolto(i), tutte le informazioni necessarie per l'applicazione delle disposizioni di detto paragrafo.

4. In deroga al paragrafo 1, anteriormente al 1° aprile 1997, uno Stato membro, senza discriminazioni basate sulla nazionalità dei proprietari o sull'identità del vettore aereo, che operi o richieda di operare sulle rotte in questione, può disciplinare l'accesso alle rotte nel suo territorio nei confronti dei vettori aerei ai quali ha rilasciato la licenza ai sensi del regolamento (CEE) n. 2407/92, senza pregiudizio del diritto comunitario, in particolare delle regole di concorrenza.

### Articolo 4

- 1. a) Uno Stato membro può, previa consultazione con gli altri Stati membri interessati e dopo aver informato la Commissione e i vettori aerei operanti sulla rotta, imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto

regionale nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto stesso, nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati adeguati servizi aerei di linea rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale. La Commissione renderà nota l'esistenza di questi oneri di servizio pubblico tramite la *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

- b) Nel valutare l'adeguatezza dei servizi aerei di linea gli Stati membri tengono conto:

- i) del pubblico interesse;
- ii) della possibilità, in particolare per le regioni insulari, di ricorrere ad altre forme di trasporto e dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto;
- iii) delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti;
- iv) dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi.

- c) Laddove altre forme di trasporto non possano garantire servizi adeguati e ininterrotti, gli Stati membri interessati hanno la facoltà di prescrivere, nell'ambito degli oneri di servizio pubblico, che i vettori aerei che intendono operare sulla rotta garantiscano tale prestazione per un periodo da precisare, conformemente alle altre condizioni degli oneri di servizio pubblico.

- d) L'accesso ad una rotta sulla quale nessun vettore aereo abbia istituito o si appresti a istituire servizi aerei di linea conformemente all'onere di servizio pubblico imposto su tale rotta, può essere limitato dallo Stato membro ad un unico vettore aereo per un periodo non superiore a tre anni al termine del quale si procederà ad un riesame della situazione. Il diritto di effettuare siffatti servizi sarà concesso, tramite appalto pubblico, per rotte singole o serie di rotte a qualsiasi vettore aereo comunitario abilitato a effettuare tali servizi. Il bando di gara viene pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* e il termine per la presentazione delle offerte non può essere inferiore a un mese dal giorno della pubblicazione. Le offerte presentate dai vettori aerei sono immediatamente comunicate agli altri Stati membri interessati e alla Commissione.

- e) Il bando di gara ed il successivo contratto devono contemplare tra l'altro i punti seguenti:
- i) le norme prescritte dall'onere di servizio pubblico;
  - ii) norme relative alla modifica e alla scadenza del contratto, in particolare per tener conto di cambiamenti imprevedibili;
  - iii) il periodo di validità del contratto;
  - iv) sanzioni in caso di inadempienza del contratto.
- f) La selezione tra le offerte presentate viene effettuata il più presto possibile, tenendo conto della qualità del servizio offerto e in particolare delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti, nonché del costo dell'eventuale compenso richiesto allo Stato o agli Stati membri interessati.
- g) In deroga al disposto della lettera f), dal giorno della presentazione delle offerte deve trascorrere un periodo di due mesi prima che si proceda alla selezione, affinché gli altri Stati membri possano presentare eventuali osservazioni.
- h) Uno Stato membro può rimborsare un vettore aereo selezionato in conformità della lettera f) che soddisfi le norme di onere di servizio pubblico prescritte nel quadro del presente paragrafo; tale rimborso tiene conto dei costi e dei ricavi derivanti dal servizio in questione.
- i) Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che qualsiasi decisione presa ai sensi del presente articolo possa essere riesaminata in modo effettivo e, in particolare, il più presto possibile, laddove sussista violazione del diritto comunitario o delle norme d'attuazione nazionali.
- j) Qualora sia stato imposto un onere di servizio pubblico in conformità delle lettere a) e c), i vettori aerei possono mettere in vendita il solo posto unicamente se il servizio aereo in questione soddisfa tutti i requisiti dell'onere di servizio pubblico. Di conseguenza, siffatto servizio aereo è considerato un servizio aereo di linea.
- k) La lettera d) non si applica qualora un altro Stato membro interessato proponga un soddisfacente mezzo alternativo per l'adempimento del medesimo onere di servizio pubblico.

2. Il paragrafo 1, lettera d) non si applica alle rotte su cui altre forme di trasporto possano garantire un servizio adeguato e ininterrotto, laddove la capacità offerta superi i 30 000 posti l'anno.

3. A richiesta di qualsiasi Stato membro il quale ritenga che lo sviluppo di una rotta venga indebitamente limitato dalle condizioni di cui al paragrafo 1, o di propria iniziativa,

la Commissione svolge un'indagine e decide, entro due mesi dal ricevimento della richiesta, in base a tutti gli elementi rilevanti, se il paragrafo 1 debba continuare ad applicarsi in relazione alla rotta di cui trattasi.

4. La Commissione comunica la decisione al Consiglio e agli Stati membri. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può prendere una decisione diversa entro il termine di un mese.

#### Articolo 5

Sulle rotte nazionali che, al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, formano oggetto di concessione esclusiva in forza della legge o di un contratto e laddove altre forme di trasporto non possano garantire un servizio adeguato e ininterrotto, tale concessione può sussistere fino alla sua data di scadenza, limitatamente comunque ad un periodo di tre anni.

#### Articolo 6

1. In deroga al disposto dell'articolo 3, qualora uno dei vettori aerei a cui è stata rilasciata la licenza in uno Stato membro abbia iniziato a effettuare un servizio aereo passeggeri di linea su una nuova rotta tra aeroporti regionali in cui la capacità non ecceda i 30 000 posti all'anno con aeromobili di non più di 80 posti, detto Stato membro può negare l'effettuazione di un servizio aereo di linea da parte di un altro vettore aereo per un periodo di due anni, a meno che questo servizio sia effettuato con aeromobili di non più di 80 posti o sia effettuato in modo tale che, su ogni volo, siano in vendita non più di 80 posti tra i due aeroporti in questione.

2. I paragrafi 3 e 4 dell'articolo 4 sono applicabili in relazione al paragrafo 1 del presente articolo.

#### Articolo 7

Nell'effettuazione dei servizi aerei, lo (gli) Stato(i) interessato(i) consente (consentono) ai vettori aerei della Comunità di combinare più servizi aerei utilizzando lo stesso numero di volo.

#### Articolo 8

1. Il presente regolamento non pregiudica il diritto degli Stati membri di regolamentare, senza discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo, la ripartizione del traffico tra gli aeroporti appartenenti a uno stesso sistema aeroportuale.

2. L'esercizio dei diritti di traffico è soggetto alle norme operative pubblicate vigenti a livello comunitario, nazionale, regionale o locale in materia di sicurezza, tutela dell'ambiente e assegnazione delle bande orarie.

3. A richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 ed entro un mese dalla data di ricevimento della richiesta decide, previa consultazione del comitato di cui all'articolo 11, se lo Stato membro può continuare ad applicare il provvedimento. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri.

4. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può in circostanze eccezionali prendere una diversa decisione nel termine di un mese.

5. Qualora uno Stato membro decida di istituire un nuovo sistema aeroportuale o di modificarne uno esistente, ne informa gli altri Stati membri e la Commissione. Dopo aver verificato che gli aeroporti sono raggruppati come aeroporti che servono la stessa città o lo stesso agglomerato urbano, la Commissione pubblica un allegato II riveduto nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

#### Articolo 9

1. Qualora sussistano gravi problemi di congestione e/o di carattere ambientale lo Stato membro responsabile può, fatto salvo il presente articolo, imporre condizioni, limitare o negare l'esercizio dei diritti di traffico, segnatamente quando altri modi di trasporto possono fornire un servizio di livello soddisfacente.

2. I provvedimenti presi da uno Stato membro in conformità del paragrafo 1:

- non comportano discriminazioni in ragione della nazionalità o dell'identità dei vettori aerei;
- hanno un periodo di validità limitato, non superiore a tre anni, dopo il quale saranno riveduti;
- non pregiudicano gli obiettivi del presente regolamento;
- non causano ingiuste distorsioni di concorrenza tra vettori aerei;
- non sono più restrittivi di quanto non sia necessario per ovviare ai problemi di cui trattasi.

3. Qualora uno Stato membro ritenga che siano necessari provvedimenti ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo, almeno tre mesi prima dell'entrata in vigore di detti provvedimenti ne informa gli altri Stati membri e la Commissione, fornendo adeguate motivazioni. Il provvedimento può essere applicato a meno che, entro un mese dal ricevimento della comunicazione, uno Stato membro interessato lo contesti, o la Commissione ne effettui un ulteriore esame conformemente al paragrafo 4.

4. A richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione esamina il provvedimento di cui al paragrafo 1. Se la Commissione, entro un mese dal momento in cui è stata informata in conformità del paragrafo 3, effettua un esame del provvedimento, essa indica nel contempo se

esso possa essere applicato, totalmente o parzialmente, durante l'esame, tenendo conto segnatamente della possibilità di effetti irreversibili. Dopo aver consultato il comitato di cui all'articolo 11, la Commissione, un mese dopo aver ricevuto tutte le informazioni necessarie, decide se il provvedimento in questione è adeguato e conforme al presente regolamento e non contrario in qualsiasi modo al diritto comunitario. La Commissione comunica la sua decisione al Consiglio ed agli Stati membri. In attesa della decisione la Commissione può decidere misure provvisorie, tra cui la sospensione totale o parziale del provvedimento in questione, tenendo conto segnatamente della possibilità di effetti irreversibili.

5. In deroga ai paragrafi 3 e 4, uno Stato membro può adottare i provvedimenti necessari per affrontare problemi improvvisi di breve durata purché tali provvedimenti siano conformi al paragrafo 2. La Commissione e lo Stato membro o gli Stati membri sono informati senza indugio del provvedimento in questione con debita motivazione. Qualora i problemi che hanno reso necessario il provvedimento si protraggono per più di quattordici giorni, lo Stato membro deve informare opportunamente la Commissione e gli altri Stati membri e, d'intesa con la Commissione, può prorogare il provvedimento per ulteriori periodi massimi di quattordici giorni. A richiesta dello Stato membro o degli Stati membri coinvolto(i), o di sua iniziativa, la Commissione può sospendere il provvedimento qualora non sia conforme ai paragrafi 1 e 2 o sia contrario in qualsiasi modo al diritto comunitario.

6. Qualsiasi Stato membro può deferire al Consiglio la decisione della Commissione di cui ai paragrafi 4 e 5 entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può in circostanze eccezionali adottare una decisione differente entro un mese.

7. Qualora una decisione adottata da uno Stato membro conformemente al presente articolo limiti l'attività di un vettore aereo comunitario su una rotta intracomunitaria, si applicano le stesse condizioni o restrizioni a tutti i vettori comunitari operanti sulla stessa rotta. Qualora la decisione implichi il rifiuto di servizi nuovi o aggiuntivi, si applica lo stesso trattamento a tutte le richieste di vettori aerei comunitari riguardanti servizi nuovi o aggiuntivi sulla rotta in questione.

8. Senza pregiudizio del paragrafo 1 dell'articolo 8 e fatto salvo l'accordo dello (degli) Stato(i) membro(i) coinvolto(i), uno Stato membro non autorizza un vettore aereo:

- a) ad istituire un nuovo servizio, oppure
- b) ad aumentare la frequenza di un servizio esistente

tra un determinato aeroporto situato nel suo territorio e un altro Stato membro fintantoché ad un vettore aereo a cui è stata rilasciata la licenza da quest'ultimo Stato membro non sia consentito, in base alle norme relative all'assegnazione delle bande orarie, di cui all'articolo 8, paragrafo 2, d'istituire un nuovo servizio o aumentare la frequenza di un

servizio esistente verso l'aeroporto in questione, in attesa dell'adozione da parte del Consiglio e dell'entrata in vigore di un regolamento relativo ad un codice di condotta concernente l'assegnazione della bande orarie fondato sul principio generale della non discriminazione per motivi di nazionalità.

#### Articolo 10

1. Ai servizi aerei oggetto del presente regolamento non si applicano limitazioni di capacità oltre a quelle previste negli articoli 8 e 9 e nel presente articolo.

2. Laddove l'applicazione del paragrafo 1 abbia determinato gravi danni finanziari per il (i) vettore(i) aereo(i) che gestisce (gestiscono) servizi di linea abilitato(i) da uno Stato membro, su richiesta di detto Stato membro la Commissione procede a riesaminare la situazione e, in base a tutti i fattori pertinenti, comprese la situazione del mercato e in particolare l'eventuale presenza di condizioni che limitino indebitamente le possibilità per i vettori aerei dello Stato membro in questione di competere efficacemente sul mercato, la posizione finanziaria del(i) vettore(i) aereo(i) interessato(i) e l'utilizzazione della capacità raggiunta, decide circa l'opportunità di stabilizzare per un periodo limitato la capacità dei servizi aerei di linea da e verso tale Stato.

3. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare in circostanze eccezionali una decisione diversa nel termine di un mese.

#### Articolo 11

1. La Commissione è assistita da un comitato consultivo, composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

2. Il comitato consiglia la Commissione circa l'applicazione degli articoli 9 e 10.

3. La Commissione può inoltre consultare il comitato su qualsiasi altra questione inerente all'applicazione del presente regolamento.

4. Il comitato stabilisce il proprio regolamento interno.

#### Articolo 12

1. Per svolgere le funzioni ad essa attribuite ai sensi del presente regolamento, la Commissione può acquisire tutte le informazioni necessarie dagli Stati membri interessati, che assicurano anche che i vettori aerei a cui hanno rilasciato la licenza forniscano informazioni.

2. Qualora l'informazione richiesta non sia fornita entro il termine stabilito dalla Commissione o, qualora fornita, sia incompleta, la Commissione sollecita mediante una decisione trasmessa allo Stato membro interessato l'invio delle informazioni. La decisione specifica quali siano le informazioni richieste e stabilisce un termine adeguato entro il quale esse devono essere fornite.

#### Articolo 13

La Commissione pubblica una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro il 1° aprile 1994 e successivamente a scadenze periodiche.

#### Articolo 14

1. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'attuazione del presente regolamento.

2. Le informazioni riservate acquisite in applicazione del presente regolamento sono coperte dal segreto professionale.

#### Articolo 15

I regolamenti (CEE) n. 2343/90 e (CEE) n. 294/91 sono abrogati, fatta eccezione per l'articolo 2, lettera e), punto ii) e per l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2343/90; come interpretato dall'allegato III del presente regolamento, nonché per l'articolo 2, lettera b) e per l'allegato del regolamento (CEE) n. 294/91.

#### Articolo 16

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1993.

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

Fatto a Bruxelles, addì 23 luglio 1992.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. COPE

**ALLEGATO I****Elenco degli aeroporti di categoria 1**

BELGIO:	Bruxelles-Zaventem
DANIMARCA:	Sistema aeroportuale di Copenaghen
GERMANIA:	Francoforte-Reno-Meno Düsseldorf-Lohausen Monaco di Baviera Sistema aeroportuale di Berlino
SPAGNA:	Palma-Maiorca Madrid-Barajas Malaga Las Palmas
GRECIA:	Atene-Hellinikon Salonicco-Macedonia
FRANCIA:	Sistema aeroportuale di Parigi
IRLANDA:	Dublino
ITALIA:	Sistema aeroportuale di Roma Sistema aeroportuale di Milano
PAESI BASSI:	Amsterdam-Schiphol
PORTOGALLO:	Lisbona Faro
REGNO UNITO:	Sistema aeroportuale di Londra Luton

---

**ALLEGATO II****Elenco dei sistemi aeroportuali**

DANIMARCA:	Copenaghen-Kastrup/Roskilde
GERMANIA:	Berlino-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
FRANCIA:	Parigi-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lione-Bron/Satolas
ITALIA:	Roma-Fiumicino/Ciampino Milano-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venezia-Tessera/Treviso
REGNO UNITO:	Londra-Heathrow/Gatwick/Stansted

---

**ALLEGATO III****Interpretazione di cui all'articolo 15**

In conformità dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2343/90, il vettore aereo Scanair, strutturato ed organizzato esattamente come Scandinavian Airlines System, va considerato come il vettore aereo Scandinavian Airlines System.

---

**REGOLAMENTO (CEE) N. 2409/92 DEL CONSIGLIO**  
**del 23 luglio 1992**  
**sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci**

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

vista la proposta della Commissione (1),

visto il parere del Parlamento europeo (2),

visto il parere del Comitato economico e sociale (3),

considerando che è importante definire una politica dei trasporti aerei per il mercato interno, entro il 31 dicembre 1992, in conformità del disposto dell'articolo 8 A del trattato;

considerando che il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;

considerando che la direttiva 87/601/CEE del Consiglio, del 14 dicembre 1987, sulle tariffe per i servizi aerei di linea tra Stati membri (4) e il regolamento (CEE) n. 2342/90 del Consiglio, del 24 luglio 1990, sulle tariffe dei servizi aerei di linea (5) costituiscono i primi passi verso la realizzazione del mercato interno per quanto riguarda le tariffe aeree per il trasporto di passeggeri;

considerando che le tariffe aeree dovrebbero di norma essere liberamente determinate dalle forze di mercato;

considerando che è opportuno completare la liberalizzazione delle tariffe con adeguate garanzie atte a tutelare gli interessi degli utenti e dell'industria;

considerando che è opportuno trattare tutte le questioni relative alle tariffe nello stesso regolamento;

considerando che il presente regolamento sostituisce il regolamento (CEE) n. 2342/90 e, in parte, il regolamento (CEE) n. 294/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, relativo all'esercizio dei servizi aerei per il trasporto di merci tra Stati membri (6),

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

1. Il presente regolamento riguarda i criteri e le procedure da seguire per la fissazione delle tariffe passeggeri e merci per i servizi aerei relativi a trasporti effettuati interamente all'interno della Comunità economica europea.
2. Fatto salvo il paragrafo 3, il presente regolamento non si applica:
  - a) alle tariffe aeree passeggeri e merci dei vettori aerei non comunitari;
  - b) alle tariffe aeree passeggeri e merci fissate nel quadro di un onere di servizio pubblico conformemente al regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, relativo all'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (7).
3. Solo i vettori aerei comunitari sono autorizzati a introdurre nuovi prodotti o tariffe ridotte rispetto a quelle esistenti per prodotti identici.

*Articolo 2*

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) tariffa aerea passeggeri, il prezzo in ecu o in valuta locale che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti per il proprio trasporto e per il trasporto del proprio bagaglio sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni di applicazione di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte alle agenzie ed altri servizi ausiliari;
- b) tariffa posto, il prezzo in ecu o in valuta locale che i noleggiatori devono pagare ai vettori aerei per il trasporto sui servizi aerei del noleggiatore o dei suoi clienti e dei relativi bagagli, nonché tutte le condizioni di applicazione di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte alle agenzie ed altri servizi ausiliari;
- c) tariffe charter, il prezzo in ecu o in valuta locale che i passeggeri devono pagare ai noleggiatori per i servizi che consistono nell'assicurare il proprio trasporto e il trasporto dei propri bagagli sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni di applicazione di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte alle agenzie ed altri servizi ausiliari;

(1) GU n. C 258, del 4. 10. 1991, pag. 15.

(2) GU n. C 125 del 18. 5. 1992, pag. 150.

(3) GU n. C 169 del 6. 7. 1992, pag. 15.

(4) GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 12.

(5) GU n. L 217 dell'11. 8. 1990, pag. 1.

(6) GU n. L 36 dell'8. 2. 1991, pag. 1.

(7) Vedi pagina 8 della presente Gazzetta ufficiale.

- d) tariffe merci, il prezzo in ecu o in valuta locale da pagarsi per il trasporto di merci nonché le condizioni di applicazione di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte alle agenzie ed altri servizi ausiliari;
- e) tariffe merci normali, le tariffe merci che il vettore aereo pratica normalmente, con applicazione degli sconti d'uso;
- f) servizio aereo, un volo o una serie di voli destinati al trasporto a titolo oneroso di passeggeri, di merci e/o di posta;
- g) vettore aereo, un'impresa di trasporti aerei munita di una licenza d'esercizio valida;
- h) vettore aereo comunitario, un vettore aereo in possesso di una licenza d'esercizio valida rilasciata da uno Stato membro in conformità del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei <sup>(1)</sup>;
- i) Stato(i) membro(i) interessato(i), lo (gli) Stato(i) membro(i) tra i quali o entro il quale si applicano le tariffe passeggeri o merci;
- j) Stato(i) membro(i) coinvolto(i), lo (gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) e lo (gli) Stato(i) membro(i) in cui il (i) vettore(i) aereo(i) che esercita (esercitano) il servizio ha (hanno) ottenuto la licenza;
- k) tariffa normale, la più bassa tariffa pienamente flessibile di sola andata o di andata e ritorno offerta in vendita almeno nella stessa misura di qualsiasi altra tariffa pienamente flessibile offerta per lo stesso servizio aereo.

### Articolo 3

Le tariffe charter, le tariffe posto e le tariffe merci praticate dai vettori aerei comunitari vengono determinate mediante libero accordo tra le parti del contratto di trasporto.

### Articolo 4

I vettori aerei che operano all'interno della Comunità informano il pubblico, a richiesta, di tutte le tariffe aeree passeggeri e delle tariffe merci normali.

### Articolo 5

1. I vettori aerei comunitari fissano liberamente le tariffe aeree, fatto salvo il presente regolamento.
2. Lo (gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) può (possono) esigere senza discriminazione dovuta alla nazionalità o all'identità dei vettori aerei che le tariffe aeree siano depositate nella forma da essi prescritta. Non è richiesto che tale deposito venga effettuato più di ventiquattro ore (compreso un giorno lavorativo) prima dell'entrata in vigore delle tariffe aeree, salvo in caso di allineamento con una tariffa esistente, per la quale è richiesta soltanto una notifica preventiva.

3. Anteriormente al 1° aprile 1997 uno Stato membro può esigere che le tariffe praticate sulle rotte nazionali su cui opera un solo vettore titolare di una licenza da esso rilasciata o su cui operano congiuntamente due vettori titolari di una licenza rilasciata da tale Stato membro, siano depositate più di un giorno lavorativo ma non più di un mese prima della loro entrata in vigore.

4. Una tariffa aerea può essere applicata per la vendita e il trasporto finché non venga ritirata conformemente agli articoli 6 o 7.

### Articolo 6

1. Conformemente alle procedure del presente articolo, uno Stato membro può decidere in qualsiasi momento di:

- a) ritirare una tariffa normale che, tenuto conto dell'intera struttura tariffaria per la rotta in questione e di altri fattori pertinenti, compresa la situazione concorrenziale del mercato, sia eccessivamente elevata per gli utenti, in connessione all'insieme dei costi a lungo termine del vettore aereo compresa un'adeguata remunerazione del capitale;
- b) bloccare in modo non discriminatorio ulteriori riduzioni di tariffe su un mercato, sia che si tratti di una rotta che di un gruppo di rotte, quando le forze del mercato hanno prodotto una persistente tendenza al ribasso delle tariffe aeree che si discosta significativamente dagli abituali movimenti stagionali dei prezzi comportando perdite generalizzate per tutti i vettori aerei che operano i servizi aerei in questione, tenuto conto dell'insieme dei costi a lungo termine dei vettori aerei.

2. Le decisioni prese ai sensi del paragrafo 1 devono essere motivate e notificate alla Commissione, ad ogni altro Stato membro coinvolto e al (ai) vettore(i) aereo(i) interessato(i).

3. Se entro quattordici giorni dalla data in cui è pervenuta la notifica nessun altro Stato membro interessato né la Commissione ha comunicato il proprio disaccordo motivato in base al paragrafo 1, lo Stato membro che ha deciso ai sensi del paragrafo 1 può, secondo le circostanze, ordinare al (ai) vettore(i) aereo(i) interessato(i) di ritirare la tariffa normale o di astenersi da ulteriori riduzioni delle tariffe.

4. In caso di disaccordo, qualsiasi Stato membro coinvolto può chiedere consultazioni al fine di riesaminare la situazione. Le consultazioni sono effettuate entro quattordici giorni dalla data di presentazione della richiesta a meno che non sia stato convenuto altrimenti.

<sup>(1)</sup> Vedi pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

*Articolo 7*

1. Su richiesta di uno Stato membro coinvolto, la Commissione esamina se la decisione di agire o non agire ai sensi dell'articolo 6 sia conforme ai criteri dell'articolo 6, paragrafo 1. Lo Stato membro informa contemporaneamente lo (gli) altro(i) Stato(i) membro(i) e il (i) vettore(i) aereo(i) interessato(i). La Commissione comunica immediatamente mediante pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* che la (le) tariffa(e) aerea(e) è (sono) stata(e) sottoposta(e) ad esame.

2. In deroga al paragrafo 1, la Commissione può esaminare, a seguito del ricorso di una parte che abbia un interesse legittimo, se le tariffe aeree sono conformi ai criteri dell'articolo 6, paragrafo 1. La Commissione comunica immediatamente mediante pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* che la (le) tariffa(e) aerea(e) è (sono) stata(e) sottoposta(e) ad esame.

3. Una tariffa aerea in vigore al momento in cui viene sottoposta ad esame ai sensi del paragrafo 1 resta in vigore durante l'esame. Tuttavia, qualora la Commissione o il Consiglio abbia deciso, conformemente al paragrafo 8, nel corso dei sei mesi che precedono, che una tariffa normale siffatta o inferiore per la coppia di città interessate non è conforme ai criteri dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), la tariffa aerea non resta in vigore nel corso dell'esame.

Inoltre, qualora sia stato applicato il paragrafo 6, il vettore aereo interessato non può durante l'esame da parte della Commissione applicare una tariffa normale più elevata di quella che era applicabile immediatamente prima della tariffa normale oggetto di esame.

4. In seguito alle consultazioni con gli Stati membri interessati, la commissione prende una decisione quanto prima e comunque entro venti giorni lavorativi a decorrere dalla data in cui ha ricevuto informazioni sufficienti dal (dai) vettore(i) aereo(i) interessato(i). La Commissione tiene conto di tutte le informazioni ricevute dalle parti interessate.

5. Qualora un vettore aereo non fornisca le informazioni richieste entro il termine fissato dalla Commissione o fornisca informazioni incomplete, la Commissione sollecita mediante decisione l'invio delle informazioni. La decisione specifica quali siano le informazioni richieste e stabilisce un termine adeguato entro il quale esse devono essere fornite.

6. In attesa della sua decisione definitiva, la Commissione può adottare una decisione che preveda il ritiro di una

tariffa aerea, qualora un vettore aereo fornisca informazioni inesatte o incomplete o non le fornisca entro il termine fissato mediante decisione di cui al paragrafo 5.

7. La Commissione comunica senza indugio la propria decisione motivata ai sensi dei paragrafi 4 e 6 allo (agli) Stato(i) membro(i) interessato(i) e al (ai) vettore(i) aereo(i) interessato(i).

8. Qualsiasi Stato membro interessato può deferire la decisione della Commissione ai sensi del paragrafo 4 al Consiglio entro il termine di un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può prendere una diversa decisione entro il termine di un mese.

9. Gli Stati membri interessati assicurano l'applicazione della decisione presa dalla Commissione, salvo il caso in cui la decisione sia all'esame del Consiglio o se il Consiglio ha adottato una decisione diversa ai sensi del paragrafo 8.

*Articolo 8*

La Commissione consulta almeno una volta l'anno i rappresentanti delle organizzazioni degli utenti dei trasporti aerei della Comunità in merito alle tariffe aeree e alle questioni connesse, fornendo a tal fine adeguate informazioni ai partecipanti.

*Articolo 9*

La Commissione pubblica una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro il 1° aprile 1994 e successivamente a intervalli regolari.

*Articolo 10*

1. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'attuazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la raccolta di informazioni ai fini della relazione prevista dall'articolo 9.

2. Le informazioni riservate acquisite in applicazione del presente regolamento sono coperte dal segreto professionale.

*Articolo 11*

Il regolamento (CEE) n. 2342/90 è abrogato.

*Articolo 12*

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1993.

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

Fatto a Bruxelles, addì 23 luglio 1992.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

J. COPE

## REGOLAMENTO (CEE) N. 2410/92 DEL CONSIGLIO

del 23 luglio 1992

che modifica il regolamento (CEE) n. 3975/87 relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 87,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,visto il parere del Parlamento europeo <sup>(2)</sup>,visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(3)</sup>,considerando che il regolamento (CEE) n. 3975/87 <sup>(4)</sup> faceva parte di un pacchetto di provvedimenti organici adottato dal Consiglio come primo passo verso il completamento del mercato interno dei trasporti; che la sua sfera di applicazione si limitava pertanto ai trasporti aerei internazionali fra aeroporti della Comunità;

considerando che pertanto la Commissione attualmente non ha la possibilità di effettuare inchieste dirette sui casi di presunta infrazione degli articoli 85 e 86 del trattato, né dispone dei poteri decisionali o sanzionatori necessari per autorizzare gli accordi ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3 e per porre termine alle infrazioni da essa constatate nei trasporti aerei effettuati all'interno di uno stesso Stato membro;

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

Fatto a Bruxelles, addì 23 luglio 1992.

considerando che i trasporti aerei che si effettuano interamente fra aeroporti di uno stesso Stato membro sono attualmente oggetto di provvedimenti di liberalizzazione su scala comunitaria; che, pertanto, è opportuno dettare norme in forza delle quali la Commissione, agendo in collaborazione stretta e costante con le autorità competenti degli Stati membri, possa adottare i provvedimenti necessari per l'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti aerei in ambito nazionale qualora vengano accertati fatti pregiudizievoli per il commercio fra gli Stati membri;

considerando che è necessario un quadro normativo sicuro e chiaro per i trasporti aerei effettuati all'interno di uno stesso Stato membro, che garantisca un'applicazione coerente delle regole di concorrenza; che, pertanto, è opportuno estendere la sfera di applicazione del regolamento (CEE) n. 3975/87 anche a questo settore del trasporto aereo,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Nell'articolo 1, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 3975/87 il termine «internazionali» è soppresso.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.*Per il Consiglio**Il Presidente*

J. COPE

<sup>(1)</sup> GU n. C 225 del 30. 8. 1991, pag. 9.<sup>(2)</sup> GU n. C 125 del 18. 5. 1992, pag. 130.<sup>(3)</sup> GU n. C 169 del 6. 7. 1992, pag. 13.<sup>(4)</sup> GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 1.

## REGOLAMENTO (CEE) N. 2411/92 DEL CONSIGLIO

del 23 luglio 1992

che modifica il regolamento (CEE) n. 3976/87 relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato a talune categorie di accordi e pratiche concordate nel settore dei trasporti aerei

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 87,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Parlamento europeo <sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(3)</sup>,

considerando che, in forza del regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei <sup>(4)</sup>, la Commissione dispone ora dei poteri necessari per far osservare le regole di concorrenza nel settore dei trasporti aerei effettuati tra aeroporti di uno stesso Stato membro; che è pertanto opportuno prevedere l'adozione di esenzioni per categorie di accordi in questo settore;

considerando che il regolamento (CEE) n. 3976/87 <sup>(5)</sup> autorizza la Commissione a dichiarare, mediante regolamento, che l'articolo 85, paragrafo 1 non si applica a determinate categorie di accordi tra imprese, decisioni di associazioni di imprese e pratiche concordate;

considerando che il potere di adottare queste esenzioni per categoria è stato conferito per un periodo limitato, che scade il 31 dicembre 1992, durante il quale i vettori aerei possono adeguarsi alla situazione di accresciuta concorrenza dovuta alle modifiche del sistema normativo vigente nei trasporti aerei internazionali tra aeroporti della Comunità;

considerando che l'applicarsi delle esenzioni per categoria al di là della data suddetta è giustificato dall'adozione, da parte della Comunità, di ulteriori provvedimenti volti a liberalizzare il settore dei trasporti aerei; che l'ambito delle esenzioni per categoria e le condizioni cui esse sono sogget-

te devono essere definiti dalla Commissione, in stretto collegamento con gli Stati membri, prendendo in considerazione i cambiamenti che si sono registrati nelle condizioni della concorrenza dopo l'entrata in vigore del regolamento (CEE) n. 3976/87,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Il regolamento (CEE) n. 3976/87 è modificato come segue:

- 1) Nell'articolo 1 il termine «internazionali» è soppresso.
- 2) Il testo dell'articolo 2, paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

«2. La Commissione può in particolare adottare regolamenti relativamente ad accordi, decisioni o pratiche concordate che perseguano una delle finalità seguenti:

- programmazione in comune e coordinamento degli orari di volo;
- consultazioni sulle tariffe per il trasporto di passeggeri, di bagagli e di merci sui servizi aerei di linea;
- accordi di gestione in comune di servizi aerei di linea di nuova istituzione e di scarsa densità;
- ripartizione delle bande orarie negli aeroporti e programmazione degli orari; le Commissioni provvederà a garantire la concordanza delle suddette norme con il codice di condotta adottato dal Consiglio;
- acquisto, sviluppo e utilizzazione in comune dei sistemi informatizzati per la fissazione di orari, le prenotazioni ed il rilascio di biglietti da parte delle imprese di trasporto aereo; la Commissione provvederà a garantire la concordanza delle suddette norme con il codice di condotta adottato dal Consiglio.»

- 3) Il testo dell'articolo 3 è sostituito dal testo seguente:

*«Articolo 3*

I regolamenti adottati a norma dell'articolo 2 restano in vigore per un periodo determinato.

<sup>(1)</sup> GU n. C 225 del 30. 8. 1991, pag. 10.

<sup>(2)</sup> Parere reso l'11 luglio 1992 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(3)</sup> GU n. C 169 del 6. 7. 1992, pag. 13.

<sup>(4)</sup> GU n. L 374 del 31. 12. 1978, pag. 1. Regolamento modificato, da ultimo, dal regolamento (CEE) n. 2410/92 (vedi pagina 18 della presente Gazzetta ufficiale).

<sup>(5)</sup> GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 9. Regolamento modificato dal regolamento (CEE) n. 2344/90 (GU n. L 217 dell'11. 8. 1990, pag. 15).

Detti regolamenti possono essere abrogati o modificati quando le circostanze si siano modificate relativamente ad uno dei fattori che ne hanno determinato l'adozione; in tal caso viene stabilito un periodo entro il quale dovranno essere modificati gli accordi e le pratiche concordate ai quali il regolamento precedente era applicabile prima dell'abrogazione o della modifica.»

4) L'articolo 8 è soppresso.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno Stato membro.

Fatto a Bruxelles, addì 23 luglio 1992.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

J. COPE

---