

Bruxelles, 27 marzo 2020
(OR. en)

6979/20

**Fascicolo interistituzionale:
2020/0042(COD)**

**CODEC 209
AVIATION 43
PE 7**

NOTA INFORMATIVA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Bruxelles, 26 marzo 2020)

I. INTRODUZIONE

Tra il Consiglio, il Parlamento europeo e la Commissione hanno avuto luogo vari contatti informali al fine di raggiungere un accordo in prima lettura sul fascicolo in oggetto.

In seguito all'approvazione, da parte della plenaria tenutasi il 26 marzo 2020, della richiesta della commissione per i trasporti e il turismo di procedere secondo l'articolo 163 (urgenza), la commissione ha presentato un emendamento alla proposta di regolamento (emendamento 1). Non sono stati presentati altri emendamenti.

II. VOTAZIONE

Nella votazione del 26 marzo 2020, la plenaria ha adottato l'emendamento 1 alla proposta di regolamento.

La proposta della Commissione così modificata costituisce la posizione del Parlamento in prima lettura, contenuta nella risoluzione legislativa riportata in allegato¹.

La posizione del Parlamento rispecchia quanto precedentemente convenuto fra le istituzioni. Il Consiglio dovrebbe pertanto essere in grado di approvare la posizione del Parlamento, concludendo la prima lettura per entrambe le istituzioni.

L'atto legislativo sarebbe quindi adottato nella formulazione corrispondente alla posizione del Parlamento europeo.

¹ La versione della posizione del Parlamento contenuta nella risoluzione legislativa è stata contrassegnata in modo da indicare le modifiche apportate dagli emendamenti alla proposta della Commissione. Le aggiunte al testo della Commissione sono evidenziate in *neretto e corsivo*. Le soppressioni sono indicate dal simbolo "■".

Assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 26 marzo 2020 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (COM(2020)0111 – C9-0082/2020 – 2020/0042(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2020)0111),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e gli articoli 100, paragrafo 2, e 212, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0082/2020),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - previa consultazione del Comitato economico e sociale europeo,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - visti gli articoli 59 e 163 del suo regolamento,
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

P9_TC1-COD(2020)0042

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 26 marzo 2020 in vista dell'adozione del regolamento (UE) 2020/... del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

previa consultazione del Comitato economico e sociale europeo,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

² Posizione del Parlamento europeo del 26 marzo 2020.

considerando quanto segue:

- (1) L'epidemia di COVID-19 ha determinato una notevole diminuzione del traffico aereo per effetto del forte calo della domanda e delle misure dirette di contenimento dell'epidemia adottate dagli Stati membri e da paesi terzi. Ne sono derivate, sin dal gennaio 2020, pesanti ripercussioni per i vettori aerei, inizialmente limitate alla Repubblica popolare cinese e alla Regione amministrativa speciale di Hong Kong della Repubblica popolare cinese e in seguito, dal 1° marzo 2020, più generalizzate, che rischiano di ripercuotersi su almeno due stagioni di traffico, quelle dell'inverno 2019/2020 e dell'estate 2020.
- (2) Tali circostanze, che sfuggono al controllo dei vettori aerei, comportano come risposta necessaria o legittima la cancellazione volontaria o obbligata di servizi aerei da parte dei vettori aerei. In particolare, le cancellazioni volontarie salvaguardano la solidità finanziaria dei vettori aerei ed evitano le ripercussioni negative sull'ambiente dei voli vuoti o quasi vuoti effettuati al solo scopo di mantenere le bande orarie aeroportuali.

- (3) I dati pubblicati da Eurocontrol, che è il gestore della rete per le funzioni della rete del traffico aereo del cielo unico europeo , indicano un calo su base annua approssimativamente del 10 % del traffico aereo per la regione europea nella prima metà di marzo 2020. I vettori aerei segnalano forti diminuzioni delle prenotazioni anticipate e stanno cancellando molti voli per la stagione invernale 2019-2020 e quella estiva 2020 a causa dell'epidemia.
- (4) A norma dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio³, in combinato disposto con l'articolo 10, paragrafo 2, qualora un vettore aereo non operi almeno l'80 % di una serie di bande orarie assegnatagli presso un aeroporto coordinato, la sua priorità storica per quelle bande orarie è a rischio.
- (5) L'articolo 10, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 95/93 consente ai coordinatori di non considerare, ai fini del calcolo della priorità storica, il mancato utilizzo delle bande orarie aeroportuali per i periodi in cui il vettore aereo non è in grado di operare i servizi aerei previsti a causa, per esempio, della chiusura degli aeroporti. In tale articolo non sono tuttavia contemplate situazioni come l'epidemia di COVID-19. È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CEE) n. 95/93.

³ Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1).

- (6) Alla luce delle prenotazioni anticipate note e delle previsioni epidemiologiche, al momento si può ragionevolmente prevedere che si verificherà un numero significativo di cancellazioni imputabili all'epidemia di COVID-19 nel periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e almeno il **24 ottobre** 2020. È opportuno che il mancato utilizzo delle bande orarie ricevute in assegnazione per tale periodo non provochi la perdita, per i vettori aerei, della priorità storica di cui altrimenti avrebbero beneficiato. È pertanto necessario definire le condizioni alle quali le bande orarie non utilizzate dovrebbero essere considerate come operate per tali fini, in relazione alla corrispondente stagione successiva.
- (7) Le bande orarie presso gli aeroporti coordinati sono una preziosa risorsa economica. Nonostante il generale calo del traffico aereo, la cancellazione di servizi aerei non dovrebbe tuttavia impedire l'utilizzo di bande orarie aeroportuali da parte di altri vettori aerei che vogliano utilizzare tali bande soltanto temporaneamente, senza che ciò faccia maturare diritti acquisiti. Le bande orarie non utilizzate dal vettore aereo cui erano state assegnate dovrebbero pertanto essere restituite senza ritardo al coordinatore.

- (8) L'ulteriore evoluzione del COVID-19 e le relative ulteriori ripercussioni sui vettori aerei sono difficili da prevedere. La Commissione dovrebbe analizzare costantemente l'impatto del COVID-19 sul settore del trasporto aereo e l'Unione dovrebbe essere in grado di prorogare senza indebito ritardo il periodo di applicazione delle misure previste dal presente regolamento se le condizioni avverse persistono.
- (9) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire considerare come operate le bande orarie non utilizzate a causa dell'epidemia di COVID-19, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione in questione, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (10) Al fine di prorogare, qualora ciò sia necessario e giustificato, le misure stabilite dal presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla proroga del periodo di applicazione delle misure da esso previste. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016⁴. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (11) Considerata l'urgenza dettata dalle circostanze eccezionali causate dall'epidemia di COVID-19, è opportuno ammettere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione europea, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.

⁴ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (12) È opportuno che il presente regolamento entri in vigore a motivo di urgenza il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CEE) n. 95/93 è così modificato:

- 1) l'articolo 10 bis è sostituito dal seguente:

"Articolo 10 bis

1. Ai fini dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, i coordinatori considerano operate, dal vettore aereo al quale erano inizialmente assegnate, le bande orarie assegnate per il periodo compreso fra il 1° marzo 2020 e il **24 ottobre** 2020.
2. Ai fini dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, i coordinatori considerano operate, dal vettore aereo al quale erano inizialmente assegnate, le bande orarie assegnate per il periodo compreso fra il 23 gennaio 2020 e il 29 febbraio 2020 riguardo ai servizi aerei tra aeroporti dell'Unione e aeroporti della Repubblica popolare cinese o della Regione amministrativa speciale di Hong Kong della Repubblica popolare cinese.

3. Per quanto riguarda le bande orarie con data posteriore a... [GU: si prega di inserire la data corrispondente a una settimana dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento di modifica], il paragrafo 1 si applica solo alle bande orarie non utilizzate che sono state messe a disposizione del coordinatore per essere riassegnate ad altri vettori aerei.
4. Qualora constati, sulla base dei dati pubblicati da Eurocontrol, che è il gestore di rete per le funzioni della rete del traffico aereo del cielo unico europeo, che la riduzione del livello del traffico aereo rispetto al livello del corrispondente periodo dell'anno precedente persiste, ed è probabile che persista, e constati altresì che tale situazione, secondo i migliori dati scientifici disponibili, è dovuta all'impatto dell'epidemia di COVID-19, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 12 bis al fine di modificare di conseguenza il periodo indicato al paragrafo 1.
5. La Commissione monitora costantemente la situazione utilizzando i criteri di cui al paragrafo 4. Sulla base delle informazioni di cui dispone, la Commissione presenta una relazione sintetica in materia al Parlamento europeo e al Consiglio entro il **15 settembre 2020**. Se necessario, la Commissione adotta quanto prima l'atto delegato di cui al paragrafo 4.

6. Qualora, in caso di impatto prolungato dell'epidemia di COVID-19 sul settore dell'aviazione civile nell'Unione, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 12 ter si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.";

2) sono inseriti gli articoli seguenti:

"Articolo 12 bis

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10 bis è conferito alla Commissione fino a ... [GU: si prega di inserire la data corrispondente a un anno dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento di modifica].

3. La delega di potere di cui all'articolo 10 bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10 bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 12 ter

Procedura d'urgenza

1. Gli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo entrano in vigore immediatamente e si applicano finché non siano sollevate obiezioni conformemente al paragrafo 2. La notifica di un atto delegato al Parlamento europeo e al Consiglio illustra i motivi del ricorso alla procedura d'urgenza.

2. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato secondo la procedura di cui all'articolo 12 bis, paragrafo 6. In tal caso, la Commissione abroga l'atto immediatamente a seguito della notifica della decisione con la quale il Parlamento europeo o il Consiglio hanno sollevato obiezioni."

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente