

IT

IT

IT



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.4.2008
COM(2008) 175 definitivo

2006/0130 (COD)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE

relativa alla

posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione di una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi di trasporto aereo nella Comunità (rifusione)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE

relativa alla

posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione di una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi di trasporto aereo nella Comunità (rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. ITER PROCEDURALE

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2006) 396 – 2006/0130 (COD)):	18.7.2006
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	31.5.2007
Data del parere del Parlamento europeo, prima lettura:	11.7.2007
Data di adozione della posizione comune all'unanimità:	18.4.2008

2. SCOPO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

La Commissione ha adottato, il 18 luglio 2006, una proposta di regolamento recante norme comuni per la prestazione di servizi di trasporto aereo nella Comunità (rifusione) che sostituirà i tre regolamenti 2407/92, 2408/92 e 2409/92 (comunemente noti come “terzo pacchetto aereo”)¹.

Gli elementi principali della rifusione proposta sono:

- (1) **Inasprimento dei requisiti in materia di concessione e ritiro delle licenze di esercizio.**
- (2) **Ridefinizione dei requisiti in materia di locazione di aeromobili.**
- (3) **Ridefinizione delle norme applicabili agli obblighi di servizio pubblico (OSP):** la normativa è stata rivista nell'intento di alleggerire gli adempimenti amministrativi, evitare un eccessivo ricorso agli OSP e aumentare il numero delle imprese candidate alle pubbliche gare.
- (4) **Ridefinizione dei rapporti con i paesi terzi:** la proposta sostituisce interamente gli accordi bilaterali vigenti tra gli Stati membri che applicano ancora restrizioni alla libertà di fornitura dei servizi aerei.

¹ Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1); regolamento (CEE) n. 2408/92 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8); regolamento (CEE) n. 2409/92 sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 15).

- (5) **Ridefinizione delle norme sulla ripartizione del traffico tra aeroporti:** l'attuale procedura in due tappe (istituzione di un sistema aeroportuale e definizione delle norme di ripartizione del traffico) è sostituita da una procedura a tappa unica, nella quale la nozione di "sistema aeroportuale" è abbandonata.
- (6) **Migliore tutela dei diritti dei consumatori (trasparenza dei prezzi e non discriminazione):** nella proposta è previsto che le tariffe aeree devono comprendere tutte le tasse, imposte e diritti applicabili e che le compagnie aeree devono fornire al pubblico informazioni complete sulle tariffe dei trasporti passeggeri e merci e sulle condizioni che le accompagnano.

3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE

La posizione comune non rappresenta unicamente la posizione del Consiglio, ma rispecchia anche il compromesso raggiunto dalle tre istituzioni al termine delle trattative che hanno avuto luogo nell'autunno 2007. In una lettera indirizzata alla Presidenza del Consiglio, il presidente della commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha comunicato che, in tali condizioni, raccomanderebbe alla commissione di approvare la posizione comune così com'è in seconda lettura, purché venga recepita la terminologia relativa alla locazione di aeromobili con equipaggio (*wet lease*) proposta dal Parlamento.

Il Consiglio ha raggiunto un accordo sulla richiesta del PE in occasione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 30 novembre 2007.

A parte questo punto specifico, gli altri aspetti dibattuti dalle tre istituzioni e in relazione ai quali è stato raggiunto un compromesso inserito nella posizione comune riguardano:

- **La dimensione sociale del mercato interno:** le due istituzioni si sono accontentate di un "considerando" (8a) che richiama gli obblighi degli Stati membri in merito all'applicazione della legislazione sociale nazionale e comunitaria pertinente. La Commissione si è peraltro impegnata ad informare le altre due istituzioni dei risultati dello studio sull'impatto del mercato interno dell'aviazione sull'occupazione e sulle condizioni di lavoro.
- **La solidità finanziaria necessaria per coprire il rimborso e il rimpatrio dei passeggeri in caso di fallimento:** nel testo non vi è più alcun riferimento alla questione, ma la Commissione studierà la fattibilità e le implicazioni di qualsiasi misura che preveda l'obbligo di stipulare un'assicurazione a copertura del rimborso dei biglietti e delle spese di rimpatrio.
- **Relazioni esterne:** questo aspetto è stato respinto categoricamente dal Consiglio. La Commissione, preoccupata di raggiungere un compromesso per facilitare l'accordo globale tra le istituzioni, ha accettato l'eliminazione delle disposizioni in materia di relazioni esterne, che non figurano più nel testo, ma ha fatto una dichiarazione comune con gli Stati membri sulla cooperazione in materia di accesso dei paesi terzi al mercato interno del trasporto aereo. Essa ha inoltre emesso una dichiarazione unilaterale in merito alle restrizioni applicate alle intese sulla condivisione dei codici (*code sharing*) tra i vettori aerei comunitari e i vettori dei paesi terzi, come indicato nel nuovo articolo 15, punto 5.
- **Ripartizione del traffico tra aeroporti:** il nuovo articolo 19 consente la ripartizione del traffico tra aeroporti, a condizione che questi:
 - servano la stessa città o lo stesso agglomerato urbano;
 - siano serviti da un'adeguata infrastruttura di trasporti con un collegamento diretto che consenta, per quanto possibile, di raggiungere l'aeroporto in meno di 90 minuti, eventualmente anche sul piano transfrontaliero;

- siano collegati gli uni agli altri e alla città o all'agglomerato che dovranno servire tramite una rete di trasporti pubblici frequenti, affidabili ed efficaci;
 - offrano ai vettori aerei i servizi necessari e non pregiudichino indebitamente le loro opportunità commerciali.
- **Informazioni sui prezzi:** gli obblighi di trasparenza delle informazioni e di non discriminazione sono stati estesi a tutti i voli in partenza dalla Comunità, compresi i voli operati da compagnie di paesi terzi (articolo 24). D'ora in poi i prezzi finali indicati per tali voli dovranno includere tariffe, tasse, spese aeroportuali e altri oneri, sovrapprezzi e spese. Un "considerando" (15) incoraggia le compagnie comunitarie ad applicare lo stesso livello di trasparenza per i voli con destinazione all'interno della Comunità.

La Commissione esprime soddisfazione per il notevole miglioramento e la maggiore chiarezza delle norme ottenuti grazie alle trattative interistituzionali.

4. CONCLUSIONE

La Commissione ritiene che la posizione comune del Consiglio faccia propri gli obiettivi principali e lo spirito della sua proposta e può pertanto approvarla. Essa si compiace che la posizione rifletta lo stato delle trattative interistituzionali, il che permetterà di adottare la proposta già alla seconda lettura.