



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 12.7.2022
COM(2022) 334 final

2022/0214 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio per quanto riguarda
l'alleggerimento temporaneo delle norme sull'utilizzo delle bande orarie negli aeroporti
della Comunità a causa della pandemia di COVID-19**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il regolamento (CEE) n. 95/93¹ (il "regolamento sulle bande orarie") stabilisce le norme per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'UE. Il relativo articolo 10 stabilisce il principio "use it or lose it", in base al quale i vettori aerei devono utilizzare almeno l'80 % delle bande orarie in una serie di bande orarie loro assegnate in una determinata stagione di traffico (estiva o invernale) per mantenere i loro diritti sulla stessa serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico ("diritti acquisiti" o "storici").

La pandemia di COVID-19 ha provocato un calo improvviso e senza precedenti della domanda di trasporto passeggeri (i cui minimi sono stati raggiunti nell'aprile 2020, con un calo dell'89 % rispetto alle stesse settimane del 2019). Vista l'impossibilità per le compagnie aeree di rispettare il principio "use it or lose it" senza rischiare un danno finanziario o ambientale notevole, l'UE ha modificato due volte il regolamento sulle bande orarie al fine di adeguare tale principio². Il regolamento modificato ha inoltre conferito alla Commissione europea i poteri delegati per ampliare l'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie e adeguare la soglia di utilizzo qualora la riduzione del traffico aereo dovuta alla COVID-19 si protraesse e qualora fosse probabile l'ulteriore protrarsi di tale riduzione. La Commissione ha utilizzato questo potere tre volte³. L'attuale alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie scadrà il 29 ottobre 2022. I poteri delegati della Commissione sono scaduti il 21 febbraio 2022 e pertanto la Commissione non può prorogare l'alleggerimento delle norme UE sull'utilizzo delle bande orarie oltre la stagione di traffico estiva 2022.

La norma ispirata al principio "use it or lose it" è stata completamente sospesa dal 1° febbraio 2020 al 27 marzo 2021 (vale a dire una deroga completa). Data la successiva ripresa della domanda di traffico aereo legata alla campagna di vaccinazione e all'introduzione del certificato COVID digitale dell'UE, l'UE ha adottato l'approccio secondo cui l'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie dovrebbe essere mirato a quanto necessario ed essere controbilanciato introducendo alcuni aspetti favorevoli alla concorrenza. Per sua stessa natura, l'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie ha l'effetto di conferire un certo vantaggio alle compagnie aeree già presenti sul mercato, a scapito dei nuovi concorrenti che potenzialmente sarebbero in grado di fornire servizi aerei ma non possono accedere alla capacità aeroportuale. Per ridurre il rischio di effetti anticoncorrenziali, il tasso di utilizzo delle bande orarie è stato gradualmente aumentato dallo 0 % al 64 % (per la stagione di traffico estiva 2022)⁴. Nel momento in cui il tasso di utilizzo delle bande orarie è stato

¹ 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).

² Regolamento (UE) 2020/459 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 marzo 2020 (GU L 99 del 31.3.2020, pag. 1); regolamento (UE) 2021/250 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2021 (GU L 58 del 19.2.2021, pag. 1).

³ Regolamento delegato (UE) 2020/1477 della Commissione, del 14 ottobre 2020 (GU L 338 del 15.10.2020, pag. 4); regolamento delegato (UE) 2021/1889 della Commissione, del 23 luglio 2021 (GU L 384 del 29.10.2021, pag. 20); regolamento delegato (UE) 2022/255 della Commissione del 15 dicembre 2021 (GU L 42 del 23.2.2022, pag. 1).

⁴ Nella stagione di traffico estiva 2021, il tasso di utilizzo delle bande orarie è stato di fatto del 25 % (il tasso di utilizzo delle bande orarie era fissato al 50 %, ma le compagnie aeree potevano anche restituire fino al 50 % delle loro serie complete di bande orarie prima dell'inizio della stagione estiva per una riassegnazione temporanea in cambio della piena protezione di tali serie). Per la stagione di traffico

innalzato oltre lo 0 %, è stata introdotta una serie di nuove eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie come ulteriore salvaguardia. Tali eccezioni forniscono un'ulteriore attenuazione in casi specifici in cui una compagnia aerea non può operare un volo a causa di misure imposte dalle autorità pubbliche per mitigare la diffusione della COVID-19 (ad esempio, divieti di volo o lockdown in uno dei due estremi della rotta).

Sono state introdotte anche altre norme per massimizzare l'uso efficiente e favorevole alla concorrenza della capacità aeroportuale (ad esempio, una scadenza di 3 settimane per la restituzione delle bande orarie non destinate a essere utilizzate, la priorità per gli utenti di bande orarie ad hoc in determinate circostanze ecc.). Tali norme mirano a massimizzare i benefici per il maggior numero di utenti, consentendo ai passeggeri di sfruttare i vantaggi derivanti dalla competitività del mercato dell'aviazione e della connettività aerea.

L'attuale livello di traffico aereo negli Stati membri di Eurocontrol è pari a circa l'86 % del livello dello stesso periodo nel 2019. I dati di Eurocontrol mostrano anche che il traffico verso altri continenti si sta riprendendo a tassi simili⁵. Il traffico aereo verso l'America del Nord è inferiore solo dell'8 % rispetto ai livelli del 2019 e quello verso l'Africa è inferiore del 37 % rispetto al 2019 (con una riduzione minore verso i paesi nordafricani). Il traffico aereo verso l'America del Sud è inferiore del 20 % rispetto al 2019 e quello verso il Medio Oriente dell'8 % rispetto ai livelli del 2019. Il mercato più in ritardo è quello UE-Asia, che si trova al 65 % dei livelli del 2019. Ciò è imputabile alle restrizioni di viaggio ancora in essere, soprattutto in Cina⁶, a causa della COVID-19 (le bande orarie sulle rotte interessate sono protette dalle eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie) e al fatto che molti vettori devono aggirare lo spazio aereo russo per raggiungere i paesi asiatici. Questo comporta un aumento significativo della durata dei voli sulle rotte interessate e obbliga le compagnie aeree a ridurre la frequenza dei voli.

Le previsioni sul traffico di Eurocontrol (scenario di base, attualmente migliorato) fissano il traffico al 90 % all'inizio della stagione di traffico invernale 2022/2023. In base alle stesse previsioni, il traffico aereo alla fine del 2022 sarà al 92 % (scenario di base), al 96 % (scenario superiore) o all'83 % (scenario inferiore). Nel giugno 2022, il traffico aereo da inizio anno si attesta al 75 % rispetto a quello del 2019, con una tendenza al rialzo. Nel mese di maggio 2022, l'Airports Council International Europe ha rivisto al rialzo le sue previsioni sul numero di passeggeri: la perdita di traffico passeggeri del 32 % prevista in precedenza per l'anno è ora del 22 %. In un'analisi pubblicata nel maggio 2022, il CAPA – Centre for Aviation (che fornisce informazioni di mercato) prevede che la capacità di posti offerti potrebbe raggiungere i livelli del 2019 nel terzo trimestre del 2022. Benché il numero di passeggeri non si sia ancora ripreso, il divario tra la capacità di posti offerti e il numero di passeggeri si sta riducendo. In considerazione di questa solida ripresa del traffico aereo, si propone di non modificare il tasso di utilizzo standard dell'80 % a partire dalla stagione di traffico invernale 2022/2023.

invernale 2021/2022 è stato adottato un tasso di utilizzo del 50 % e del 64 % per la stagione di traffico estiva 2022.

⁵ [eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-20220525_0.pdf](#).

⁶ Nel 2021, i vettori dell'UE e della Cina hanno operato circa il 74 %-76 % in meno di voli verso la Cina rispetto al 2019. Dopo la prima metà del 2022, il numero di voli operati è inferiore del 70 % per i vettori cinesi e dell'80 % per i vettori dell'UE rispetto all'intero 2019. I vettori quindi probabilmente supereranno le operazioni del 2021, ma ciò dimostra che il traffico aereo verso la Cina è ancora significativamente ridotto.

L'esperienza acquisita durante la pandemia ha dimostrato che la situazione epidemiologica legata alla COVID-19 è instabile e imprevedibile. Alcune autorità sanitarie hanno già avvertito che i casi di COVID-19 potrebbero intensificarsi nuovamente durante le stagioni autunnale e invernale nordiche. Non è possibile prevedere l'impatto di nuove potenziali varianti o di un numero maggiore di casi sulla capacità dei passeggeri di viaggiare. Inoltre l'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina potrebbe continuare a rappresentare un fattore perturbante.

Per attenuare le potenziali conseguenze negative sui livelli di traffico aereo nel caso in cui dovessero concretizzarsi tali scenari, è importante che il quadro normativo per l'assegnazione delle bande orarie sia sufficientemente resiliente da consentire un alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie proporzionato, favorevole alla concorrenza e rapido. Si propone pertanto di concedere alla Commissione poteri delegati per un periodo di tempo limitato per adeguare il tasso di utilizzo delle bande orarie, se necessario, nel caso in cui il traffico aereo rimanga persistentemente al di sotto di una certa soglia a causa della COVID-19 o degli effetti diretti dell'aggressione militare della Russia.

Le compagnie aeree dovrebbero inoltre continuare a beneficiare delle eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie nel caso in cui le autorità pubbliche impongano misure sanitarie che limitano i viaggi aerei o che ostacolano gravemente la capacità dei passeggeri di viaggiare. Si propone inoltre di estendere l'eccezione alle misure imposte in risposta a tutte le situazioni epidemiologiche (non limitate alla COVID-19), alle calamità naturali e ai disordini politici che interessano gli aeroporti. La proposta di estensione delle eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie ha ricevuto un'ampia approvazione da parte di tutte le categorie di portatori di interessi (descritte più avanti).

Sebbene spetti ai coordinatori delle bande orarie attuare il regolamento sulle bande orarie, l'esperienza ha dimostrato che è necessaria una più stretta collaborazione tra i coordinatori per sostenere gli obiettivi del regolamento sulle bande orarie, garantire un'applicazione coerente delle norme dell'UE a situazioni simili e mantenere condizioni di parità. Si propone quindi di rafforzare il ruolo dell'Associazione europea dei coordinatori degli aeroporti nella pubblicazione di linee guida. Poiché per le compagnie aeree è molto importante la trasparenza nell'applicazione delle eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie, i coordinatori dovrebbero pubblicare le destinazioni alle quali si applicano le eccezioni. Inoltre quando un coordinatore applica l'eccezione alle bande orarie al punto iniziale o finale della rotta, il coordinatore all'altro punto dovrebbe valutare se applicarla a sua volta, a condizione che non pregiudichi indebitamente le operazioni aeroportuali o l'accesso equo alla capacità aeroportuale limitata, o entrambi. Si propone inoltre che se la maggioranza della popolazione dell'UE è colpita da misure che ostacolano gravemente il trasporto aereo, tutti i coordinatori di bande orarie possano concedere eccezioni di non utilizzo giustificato a tutte le bande orarie.

Durante i suoi contatti regolari con i portatori di interessi, la Commissione si è resa conto della necessità di affrontare alcune conseguenze dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina per il traffico aereo. Il divieto per i vettori aerei dell'Unione e di altri paesi di entrare nello spazio aereo di Bielorussia, Russia e Ucraina sta incidendo sui servizi aerei di linea. La necessità di modificare la rotta dei voli può aumentare in modo significativo il tempo di volo, rendendo impossibile il rispetto della collocazione oraria della banda oraria originariamente assegnata. In primo luogo, la Commissione sostiene pienamente il fatto che i coordinatori utilizzino la flessibilità concessa dall'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento sulle bande orarie per modificare la collocazione oraria delle bande orarie utilizzate per le rotte dirette interessate dal divieto di entrare nello spazio aereo russo, bielorusso e ucraino. In secondo

luogo si propone di chiarire che, una volta riaperto lo spazio aereo ucraino, alle compagnie aeree le cui bande orarie sulle rotte tra l'UE e l'Ucraina sono protette dall'articolo 10, paragrafo 4, lettera a), dovrebbe essere concesso un ulteriore periodo di ripresa di 16 settimane prima che gli obblighi relativi all'utilizzo delle bande orarie diventino nuovamente applicabili. In terzo luogo, per favorire la ripresa dell'Ucraina e incoraggiare le compagnie aeree a ripristinare la connettività tra l'UE e l'Ucraina, si propone di conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati al fine di ridurre il tasso di utilizzo delle bande orarie su quelle rotte specifiche tra l'UE e gli aeroporti ucraini. Infine, si propone di chiarire esplicitamente che i vettori aerei soggetti a misure restrittive adottate a norma dell'articolo 215 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) o presenti nell'elenco per la sicurezza aerea dell'UE non possono beneficiare dell'applicazione dell'articolo 10, paragrafi 4 e 4 bis, del regolamento sulle bande orarie. Per evitare di bloccare la capacità aeroportuale, le loro bande orarie dovrebbero essere revocate.

La Commissione ha pubblicato un invito a presentare contributi tra il 26 aprile e il 24 maggio 2022, invitando i portatori di interessi a esprimersi in merito all'iniziativa proposta per estendere l'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie. La Commissione ha ricevuto in totale 43 risposte, di cui 29 sono disponibili pubblicamente sul portale [Legiferare meglio](#).

Tutte le risposte ricevute sono a favore della continuazione dell'alleggerimento degli obblighi relativi alle bande orarie, in particolare per quanto riguarda: i) la disponibilità continua di eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie; ii) il coordinamento tra i coordinatori delle bande orarie nell'applicazione di tali eccezioni; iii) il conferimento alla Commissione di poteri delegati per abbassare il tasso di utilizzo (aspetto sostenuto da quasi tutti i portatori di interessi). Tra tutti i soggetti che hanno risposto, 5 portatori di interessi (3 compagnie aeree e 2 associazioni, che rappresentano la maggior parte degli aeroporti dell'UE) hanno chiesto esplicitamente di ripristinare il tasso di utilizzo dell'80 %, mentre 26 hanno chiesto espressamente un tasso di utilizzo inferiore (le compagnie aeree hanno chiesto principalmente di mantenere l'attuale tasso di utilizzo del 64 %). Alcuni portatori di interessi, soprattutto Stati membri, non hanno indicato alcun tasso di utilizzo preferito, ma hanno sostenuto la proposta di conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati. I portatori di interessi si sono inoltre ampiamente espressi a favore del fatto che le compagnie aeree che hanno utilizzato bande orarie ad hoc durante il periodo di alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie debbano avere accesso prioritario a tali bande orarie, in base alla capacità disponibile.

La Commissione riconosce che la richiesta di mantenere un tasso di utilizzo più basso è legata alle incertezze relative alla COVID-19 e all'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina nonché ai conseguenti impatti economici. I casi di COVID-19 potrebbero aumentare nuovamente nella stagione di traffico invernale, che in genere è caratterizzata da una domanda inferiore. Tuttavia, stando alle previsioni di Eurocontrol, all'inizio di tale stagione il traffico aereo dovrebbe attestarsi al 90 % dei livelli del 2019. Pertanto l'annuncio di un tasso di utilizzo inferiore in questa fase non è giustificato. La Commissione ritiene che esistano sufficienti salvaguardie contro gli sviluppi negativi imprevedibili, ossia la possibilità di abbassare il tasso di utilizzo adottando atti delegati in qualsiasi momento (se necessario, ricorrendo alla procedura d'urgenza), insieme alla continua disponibilità delle eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie. La Commissione ha altresì ripetutamente affermato che non è necessario che il traffico aereo ritorni ai livelli del 2019 per ripristinare le consuete norme sull'utilizzo delle bande orarie, poiché è probabile che le preferenze dei consumatori siano cambiate e il mercato debba adattarsi. È essenziale che la capacità aeroportuale sia utilizzata

in modo efficiente e favorevole alla concorrenza, a beneficio dei consumatori e della connettività.

Molte compagnie aeree si sono dette favorevoli ad ampliare l'applicazione delle eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie, ad esempio per considerare anche le raccomandazioni pubbliche contrarie ai viaggi e coprire non solo le rotte direttamente colpite ma anche il traffico di collegamento e l'indisponibilità di servizi essenziali di assistenza a terra o di altre attività essenziali per sostenere le operazioni aeree.

La Commissione rammenta che le eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie costituiscono una deroga alle norme consuete e, pertanto, dovrebbero essere limitate a ciò che è strettamente necessario per non limitare indebitamente la concorrenza, il che potrebbe a sua volta danneggiare i consumatori. Benché le raccomandazioni degli Stati contrarie ai viaggi possano influire sulla volontà dei passeggeri di viaggiare, queste di per sé non costituiscono un grave ostacolo a viaggiare, e i viaggi continuano comunque ad essere effettuati. Se al punto iniziale o finale della rotta sono in atto restrizioni rigorose, come quarantene obbligatorie, lockdown ecc., si applica l'eccezione, che fornisce dunque una protezione adeguata.

Per quanto riguarda la richiesta di estendere il non utilizzo giustificato delle bande orarie al traffico di collegamento, la Commissione ritiene che ciò vada oltre quanto necessario. Molti passeggeri potrebbero trovarsi su un determinato volo diretto al centro aeroportuale di una compagnia aerea per raggiungere varie destinazioni, alcune delle quali interessate da restrizioni di viaggio o dalla necessità di cambiare rotta, mentre altre no. Pertanto non è semplice determinare per quale rotta un determinato volo costituisca un volo di collegamento. I passeggeri potrebbero inoltre adattare la propria domanda alle circostanze. Se ad esempio meno passeggeri potrebbero scegliere di volare verso i paesi asiatici, gli stessi potrebbero però scegliere di viaggiare verso destinazioni dell'America del Nord o del Sud, pur continuando a utilizzare un centro aeroportuale dell'UE come collegamento. Accettare l'applicazione del non utilizzo giustificato delle bande orarie in questi scenari andrebbe oltre il suo obiettivo ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 4, lettera e), del regolamento sulle bande orarie e sarebbe in contraddizione con il principio secondo cui le bande orarie non sono specifiche per la rotta. Le compagnie aeree possono modificare gli orari e le reti in base alla domanda, come hanno fatto molte di esse durante la pandemia.

Infine, per quanto riguarda la carenza di personale, la Commissione osserva che questo potrebbe diventare un problema più serio durante la stagione estiva corrente. La proposta non sarà tuttavia adottata in tempo per coprire la stagione in corso e i portatori di interessi, insieme alla Commissione, stanno valutando altre soluzioni. Come nel caso delle riduzioni di capacità aeroportuale dovute a misure sanitarie, la Commissione è favorevole a un dialogo aperto tra le parti interessate e a una riduzione ordinata della capacità per ridurre al minimo le conseguenze negative per i passeggeri. Le cancellazioni e/o le modifiche della collocazione oraria che ne derivano dovrebbero essere presentate alle compagnie aeree e/o alle loro associazioni in modo trasparente e dovrebbero essere ripartite in proporzione al numero di bande orarie o alla capacità utilizzata dalle compagnie aeree nell'aeroporto in questione.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Il regolamento sulle bande orarie offre ai vettori aerei un alleggerimento della norma ispirata al principio "use it or lose it", attualmente problematica per i vettori aerei a causa della pandemia di COVID-19 e dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina. Il regolamento sulle bande orarie conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati che possono adeguare il tasso di utilizzo delle bande orarie per tutte le rotte solo in caso di

persistente calo del traffico aereo dovuto a situazioni epidemiologiche o agli effetti diretti dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina, e/o specificamente per le rotte tra l'UE e l'Ucraina per incoraggiare le compagnie aeree a ripristinare la connettività. Periodi prolungati di eccessivo alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie causano distorsioni della concorrenza che: i) incidono sulla connettività nel trasporto di passeggeri, sull'occupazione e sulla qualità dei posti di lavoro nel settore dell'aviazione; e ii) causano problemi specifici agli aeroporti e ai fornitori di servizi. Allo stesso tempo, il ritorno ai normali obblighi sull'utilizzo delle bande orarie in modo definitivo, senza la possibilità di fare affidamento sulle eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie, nonostante la possibilità di futuri eventi avversi, rischierebbe di gravare ulteriormente sulla situazione finanziaria delle compagnie aeree e potrebbe avere un effetto negativo involontario sull'ambiente se le compagnie aeree dovessero operare i voli al solo scopo di mantenere le bande orarie aeroportuali. È pertanto opportuno modificare il regolamento sulle bande orarie al fine di: i) attenuare gli effetti della pandemia di COVID-19 e dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina; ii) garantire la certezza del diritto per i vettori aerei e iii) mantenere l'unità del sistema europeo di assegnazione delle bande orarie.

• **Coerenza con altre politiche dell'UE**

Il funzionamento efficace del mercato interno dell'aviazione e dei servizi connessi dipende dai risultati economici dei vettori aerei e di altre parti del settore dell'aviazione, compresi gli aeroporti e altri fornitori di servizi. Le conseguenze economiche negative della pandemia di COVID-19 e dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina stanno mettendo a repentaglio la loro solidità finanziaria e stanno causando gravi effetti negativi sul sistema del trasporto aereo e sull'economia nel suo complesso. La modifica del regolamento sulle bande orarie è pertanto della massima importanza. Ciò è anche coerente con la politica climatica dell'UE, in quanto riduce significativamente il rischio che i vettori aerei operino voli al solo scopo di mantenere le bande orarie aeroportuali.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• **Base giuridica**

La base giuridica della proposta è l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE. Tale articolo fornisce la base giuridica per l'adozione di tutta la normativa pertinente in materia di trasporto aereo e funge da base giuridica per il regolamento sulle bande orarie e le sue modifiche.

• **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, in quanto il regolamento sulle bande orarie non consente agli Stati membri di imporre ai coordinatori di: i) stabilire una soglia di utilizzo diversa; ii) imporre condizioni per l'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie; e iii) modificare il tasso di utilizzo delle bande orarie in risposta alle variazioni dei livelli di traffico. Tale obiettivo può essere conseguito unicamente mediante una modifica del regolamento sulle bande orarie da parte dell'UE.

• **Proporzionalità**

La proposta si limita a quanto è necessario per conseguire l'obiettivo di attenuare l'impatto economico della pandemia di COVID-19 sul funzionamento del regolamento sulle bande orarie. La proposta garantisce un equilibrio tra: i) la necessità di concedere alle compagnie aeree un alleggerimento del principio "use it or lose it", in risposta alla scarsa domanda di

trasporti aerei dovuta alla pandemia di COVID-19, ad altre situazioni epidemiologiche, a calamità naturali e a disordini politici come l'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina; e ii) la necessità di ritornare a una normale applicazione delle norme in materia di assegnazione delle bande orarie in proporzione al recupero dei livelli di traffico aereo. La proposta comprende inoltre una serie di misure favorevoli alla concorrenza volte a contrastare alcune ripercussioni negative non intenzionali derivanti dall'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Per conseguire il suo obiettivo, lo strumento giuridico deve essere di applicazione generale e diretta, come il regolamento sulle bande orarie. Per tale motivo lo strumento giuridico adeguato è un regolamento.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Data l'urgenza di modificare il regolamento sulle bande orarie prima dell'inizio della stagione invernale 2022/2023, non è stata effettuata alcuna valutazione. È opportuno tenere presente che, a partire da febbraio 2020, la Commissione ha acquisito una notevole esperienza nell'applicazione dell'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie e ha avuto contatti regolari con le compagnie aeree, gli aeroporti e i coordinatori delle bande orarie su questo tema. Nell'agosto 2021 è stata inoltre effettuata una raccolta dati più ampia per la preparazione del Regolamento (UE) 2021/250, di cui saranno ripresi molti aspetti (ad esempio, le eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie, i poteri delegati per ridurre il tasso di utilizzo, il termine di 3 settimane per la restituzione delle bande orarie non destinate ad essere utilizzate).

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Data l'urgenza della questione, non hanno avuto luogo consultazioni ufficiali dei portatori di interessi. La Commissione ha pubblicato sul portale "Legiferare meglio" un invito a presentare contributi al fine di ottenere riscontri, cui i portatori di interessi hanno potuto rispondere dal 26 aprile al 24 maggio 2022. La Commissione ha ricevuto 29 risposte sul portale e 43 risposte in totale (quelle non pubblicate sono state inviate direttamente ai servizi della Commissione). La Commissione ha ricevuto contributi da 31 compagnie aeree o dalle loro associazioni, di cui 12 non appartenenti all'UE, da 2 associazioni aeroportuali, da 1 coordinatore di bande orarie e da 1 associazione di coordinatori, da 1 organizzazione che rappresenta il trasporto merci, da 1 organizzazione ambientalista contro l'inquinamento acustico e da 5 autorità degli Stati membri (Germania, Italia, Paesi Bassi, Danimarca e Svezia). Pur non essendo obbligata per legge a farlo al momento di preparare nuove proposte, il 18 maggio 2022 la Commissione ha tenuto una riunione del sottogruppo di esperti sulle bande orarie aeroportuali con gli esperti degli Stati membri. Erano rappresentati i seguenti Stati membri: Bulgaria, Cechia, Danimarca, Germania, Estonia, Irlanda, Francia, Croazia, Italia, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Finlandia e Romania.

- **Assunzione e uso di perizie**

Come illustrato, l'urgenza della situazione non ha permesso di assumere ampie perizie. La Commissione si è tuttavia basata sull'esperienza acquisita attraverso lo scambio regolare con i portatori di interessi e l'applicazione delle modifiche del regolamento sulle bande orarie, per cui sono stati consultati esperti.

- **Valutazione d'impatto**

Vista l'urgenza della situazione, non sono state effettuate valutazioni d'impatto nel quadro delle norme per legiferare meglio. La presente relazione illustra le motivazioni della proposta e una sintesi degli esiti della consultazione dei portatori di interessi.

- **Diritti fondamentali**

Non pertinente.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non pertinente.

5. ALTRI ASPETTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

È opportuno che la Commissione continui a seguire l'evoluzione della pandemia di COVID-19 e dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina e il loro impatto sul trasporto aereo. Come previsto dal regolamento (UE) 2021/250, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare un atto delegato per adeguare, se necessario, l'obbligo relativo al tasso minimo di utilizzo delle bande orarie.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

La definizione modificata di "nuovo concorrente" di cui all'articolo 2 del regolamento sulle bande orarie è mantenuta estendendo il periodo di applicazione per consentire a un maggior numero di vettori aerei di qualificarsi come nuovi concorrenti e di ottenere bande orarie dal pool. L'obiettivo è quello di consentire una maggiore concorrenza negli aeroporti alla luce del prolungato periodo di alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie, grazie al quale i vettori già insediati nell'aeroporto hanno potuto mantenere con maggiore facilità le loro bande orarie.

È inoltre mantenuta la definizione di "parametri di coordinamento relativi alla COVID-19", estendendone il periodo di applicazione, ed è modificato l'articolo 8, paragrafo 6 bis.

Nel periodo di alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie, i vettori aerei hanno utilizzato bande orarie ad hoc che gli operatori storici hanno restituito al pool per una riassegnazione temporanea. I vettori che hanno utilizzato tali bande orarie hanno contribuito a utilizzare in modo efficiente le relative serie di bande orarie e hanno garantito la connettività ai passeggeri. È quindi aggiunto l'articolo 8, paragrafo 2 bis, che conferisce a tali vettori aerei la priorità per l'assegnazione delle serie in questione nella successiva corrispondente stagione di traffico, fatta salva la disponibilità di capacità aeroportuale. Nel caso in cui più vettori aerei abbiano utilizzato bande orarie della stessa serie, la priorità è data al vettore che ha utilizzato il maggior numero di bande orarie.

All'articolo 10, paragrafo 4, è stato aggiunto un comma per affrontare specificamente l'impatto dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina. Tale comma specifica che ai vettori aerei titolari di bande orarie che sono state utilizzate per operare voli da/verso l'Ucraina e che attualmente godono della protezione di cui all'articolo 10, paragrafo 4, lettera a), deve essere concesso un ulteriore periodo di ripresa di 16 settimane prima che si applichi loro qualsiasi soglia di utilizzo delle bande orarie dopo la riapertura dello spazio aereo ucraino. Questo perché è probabile che la domanda sia fortemente depressa a causa del significativo grado di distruzione delle infrastrutture di trasporto. Per lo stesso motivo,

l'articolo 10 bis conferisce alla Commissione poteri delegati per ridurre il tasso di utilizzo delle bande orarie per le rotte tra l'UE e l'Ucraina.

All'articolo 10, paragrafo 4, la lettera e) è abrogata. È invece aggiunto un nuovo paragrafo 4 bis, che include l'attuale eccezione di non utilizzo giustificato delle bande orarie in caso di misure pubbliche che ostacolano gravemente i viaggi aerei al fine di attenuare la diffusione della COVID-19. Tale eccezione è inoltre estesa ad altre situazioni in cui la capacità dei passeggeri di volare su determinate rotte è influenzata in modo significativo da misure adottate dalle autorità pubbliche, anche in risposta ad altre situazioni epidemiologiche, disordini politici e calamità naturali. In questi casi i vettori aerei possono essere esentati dall'applicazione del principio "use it or lose it". Tale vantaggio è tuttavia limitato in modo da evitare effetti indesiderati (per i dettagli, si vedano il terzo, il quarto e il quinto comma del nuovo paragrafo 4 bis).

Il secondo comma del nuovo paragrafo 4 bis mira a chiarire come i coordinatori delle bande orarie dovrebbero calcolare l'utilizzo delle bande orarie quando alcune bande orarie di una serie sono protette a norma del primo comma: essi dovrebbero ignorare le bande protette e determinare se l'80 % delle bande orarie rimanenti della serie sono state utilizzate. Tale integrazione è necessaria per garantire che l'effetto dell'eccezione di non utilizzo giustificato delle bande orarie sia limitato al periodo per il quale è stato giustificato.

Il sesto comma del nuovo paragrafo 4 bis mira a consentire un maggiore coordinamento sull'applicazione dell'eccezione di non utilizzo giustificato delle bande orarie tra i coordinatori delle bande orarie. La comparsa della variante Delta nell'aprile 2021 e della variante Omicron nel dicembre 2021 ha dimostrato che l'applicazione divergente dell'eccezione di non utilizzo giustificato delle bande orarie da parte di vari coordinatori di bande orarie può distorcere in modo significativo la parità di condizioni tra le compagnie aeree. Il sesto comma specifica pertanto che quando la maggioranza degli Stati membri adotta misure che ostacolano gravemente gli spostamenti e che hanno un impatto sulla maggioranza della popolazione dell'UE, tutti i coordinatori possono applicare il paragrafo 4 bis a tutte le bande orarie per la durata delle misure. All'articolo 10 è inoltre aggiunto il paragrafo 4 quater per rafforzare il ruolo dei coordinatori nella pubblicazione di linee guida comuni e per rafforzare la trasparenza.

All'articolo 10 è aggiunto un nuovo paragrafo 4 ter per chiarire che le eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie di cui all'articolo 10, paragrafi 4 e 4 bis, non riguardano i vettori aerei inseriti nell'elenco per la sicurezza aerea dell'UE soggetti a sanzioni o registrati in Stati soggetti a sanzioni.

L'articolo 10 bis è modificato in vari modi. I paragrafi da 1 a 4 sono soppressi. Il periodo di applicazione delle nuove norme di alleggerimento degli obblighi di utilizzo delle bande orarie è fissato dal 29 ottobre 2022 al 26 marzo 2024. Tali date corrispondono rispettivamente alla data di inizio della stagione invernale 2022/2023 della International Air Transport Association (IATA) e alla data di fine della stagione invernale IATA 2023/2024.

Il paragrafo 5 dell'articolo 10 bis conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati entro il periodo di ulteriore alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie per modificare il tasso di utilizzo in base all'evoluzione dei livelli di traffico, se il traffico aereo scende al di sotto dell'80 % dei livelli corrispondenti nel 2019 per quattro settimane consecutive a causa di una situazione epidemiologica o dell'aggressione militare della Russia

contro l'Ucraina. Data la rapidità con cui la situazione del traffico aereo può cambiare, dovrebbe essere possibile adottare tali atti delegati con procedura d'urgenza (paragrafo 2).

Il paragrafo 5 bis autorizza la Commissione ad adottare atti delegati entro il periodo di ulteriore alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie per modificare il tasso di utilizzo in base all'evoluzione dei livelli di traffico, specificamente per le bande orarie utilizzate sulle rotte tra l'UE e l'Ucraina, al fine di incoraggiare le compagnie aeree a ripristinare la connettività tra le regioni.

Il paragrafo 7 dell'articolo 10 bis modificato stabilisce che durante il periodo di alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie, un vettore aereo che non intenda utilizzare una banda oraria deve metterla a disposizione per una riassegnazione temporanea ad altri vettori aerei al più tardi tre settimane prima della data prevista per l'utilizzo della banda oraria. Tale disposizione intende aiutare altri vettori che desiderino operare ad hoc tali bande orarie. Tali altri vettori aerei dovrebbero disporre di tempo sufficiente per pianificare le loro operazioni e per garantire che i passeggeri, gli aeroporti e i fornitori di servizi aeroportuali siano informati in anticipo delle operazioni previste. In caso di ripetuta inosservanza di tale disposizione, i vettori aerei non potranno beneficiare di un tasso di utilizzo delle bande orarie inferiore all'80 %, indipendentemente dal livello fissato dalla Commissione per la soglia di utilizzo.

La lettera c) dell'articolo 14, paragrafo 6, è mantenuta per consentire al coordinatore di intervenire e revocare bande orarie qualora un vettore aereo cessi le operazioni nell'aeroporto in questione. In tali casi il coordinatore può revocare le bande orarie per il resto della stagione di traffico, senza doverne attendere la fine, e può mettere le bande orarie a disposizione affinché siano riassegnate il più presto possibile.

All'articolo 14, paragrafo 6, è aggiunta la lettera d) per consentire al coordinatore di agire e revocare le bande orarie dei vettori presenti nell'elenco per la sicurezza aerea dell'UE soggetti a sanzioni o registrati in Stati soggetti a sanzioni.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio per quanto riguarda l'alleggerimento temporaneo delle norme sull'utilizzo delle bande orarie negli aeroporti della Comunità a causa della pandemia di COVID-19

(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,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁷,

visto il parere del Comitato delle regioni⁸,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio⁹ è stato modificato più volte dall'inizio della pandemia di COVID-19, in quanto l'obbligo di utilizzare l'80 % delle bande orarie di una serie per mantenere il diritto alla stessa serie nella successiva corrispondente stagione è diventato insostenibile per i vettori aerei, alla luce dei livelli di traffico aereo fortemente ridotti.
- (2) I dati pubblicati da Eurocontrol indicano che il traffico aereo ha registrato una forte ripresa dall'inizio della stagione di traffico estiva 2022 e, secondo le previsioni di base, il traffico aereo all'inizio della stagione di traffico invernale 2022/2023 sarà pari a circa il 90 % dei livelli del 2019. Tali cifre giustificano un ritorno alla soglia di utilizzo delle bande orarie dell'80 % come norma generale, integrata da una riduzione specifica dell'utilizzo delle bande orarie nei casi di non utilizzo giustificato.
- (3) Tuttavia, come ha dimostrato l'esperienza, la situazione relativa alla COVID-19 rimane altamente incerta. Come è avvenuto alla fine del 2021 con la variante Omicron, potrebbero comparire nuove varianti e provocare reazioni impreviste da parte degli Stati e dei consumatori, che a loro volta potrebbero avere effetti negativi sul traffico aereo. Alcuni mercati del trasporto a lungo raggio continuano inoltre ad essere interessati da misure sanitarie che ostacolano gravemente il traffico.

⁷ GU C del , p. .

⁸ GU C del , p. .

⁹ 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).

- (4) L'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina si sta ripercuotendo anche sul traffico aereo e sulla capacità dei vettori aerei di operare le bande orarie loro assegnate, poiché ai vettori aerei dell'Unione è vietato l'ingresso nello spazio aereo di Bielorussia, Russia e Ucraina.
- (5) Le restrizioni ai viaggi imposte dallo Stato per motivi sanitari e l'impossibilità di entrare nello spazio aereo come conseguenza di un conflitto militare sfuggono al controllo dei vettori aerei e possono indurli a cancellare volontariamente o involontariamente i servizi aerei o a modificare gli orari in risposta a tali circostanze. In particolare le cancellazioni volontarie salvaguardano la solidità finanziaria dei vettori aerei evitando, allo stesso tempo, le ripercussioni negative sull'ambiente dei voli effettuati al solo scopo di mantenere le bande orarie.
- (6) In tali circostanze i vettori aerei che non utilizzano le loro bande orarie conformemente al tasso di utilizzo delle bande orarie di cui al regolamento (CEE) n. 95/93 non dovrebbero perdere automaticamente la priorità per le serie di bande orarie di cui all'articolo 8, paragrafo 2, e all'articolo 10, paragrafo 2, dello stesso regolamento, di cui avrebbero altrimenti beneficiato. A tal fine è opportuno stabilire norme specifiche.
- (7) Allo stesso tempo è importante ricordare gli obiettivi del regolamento (CEE) n. 95/93, ossia garantire l'uso efficiente della capacità aeroportuale e assicurare a tutte le compagnie aeree un accesso equo alla capacità aeroportuale limitata, promuovendo così la concorrenza. L'adeguamento dei normali obblighi relativi all'utilizzo delle bande orarie attraverso un tasso di utilizzo inferiore o l'estensione delle eccezioni di non utilizzo giustificato dovrebbe limitarsi alle situazioni in cui è necessario un alleggerimento di tali obblighi e non dovrebbe determinare vantaggi competitivi sleali per i vettori che detengono bande orarie storiche.
- (8) In particolare, è necessario garantire che i vettori aerei disposti a fornire servizi siano in grado di assorbire la capacità inutilizzata e abbiano la prospettiva di mantenere tali bande orarie a lungo termine. Ciò dovrebbe mantenere gli incentivi dei vettori aerei ad avvalersi della capacità dell'aeroporto, il che a sua volta andrebbe a vantaggio dei consumatori in termini di connettività.
- (9) È pertanto necessario definire, conformemente a tali principi e per un periodo limitato, le condizioni alle quali i vettori aerei continuano ad avere diritto alle serie di bande orarie di cui all'articolo 8, paragrafo 2, e all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 95/93 e stabilire gli obblighi dei vettori aerei interessati per quanto concerne il rilascio della capacità inutilizzata. Il periodo dovrebbe decorrere dal 29 ottobre 2022 al 26 marzo 2024, in linea con le previsioni di ripresa di Eurocontrol.
- (10) La definizione del termine "nuovo concorrente" dovrebbe rimanere ampia per aumentare il numero di vettori aerei contemplati, dando così a un maggior numero di vettori aerei l'opportunità di stabilire ed espandere le proprie attività.
- (11) Dal 29 ottobre 2022 fino al 26 marzo 2024 il sistema di assegnazione delle bande orarie dovrebbe continuare a riconoscere gli sforzi dei vettori aerei che hanno effettuato voli utilizzando bande orarie che fanno parte di una serie cui un altro vettore aereo ha diritto a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 95/93 ma che sono state messe a disposizione del coordinatore delle bande orarie per una riassegnazione temporanea. Pertanto i vettori aerei che hanno operato una serie di almeno cinque bande orarie dovrebbero ricevere la priorità per l'assegnazione di tali serie nella successiva corrispondente stagione di traffico, subordinatamente alla disponibilità di capacità dell'aeroporto.

- (12) Per affrontare gli effetti dell'aggressione militare della Russia nei confronti dell'Ucraina e per sostenere la ripresa della connettività tra l'Unione e l'Ucraina, è necessario estendere il periodo in cui gli operatori possono invocare la ragione di cui all'articolo 10, paragrafo 4, lettera a), del regolamento (CEE) n. 95/93, per giustificare il mancato utilizzo della serie di bande orarie sulle rotte tra l'Unione e l'Ucraina.
- (13) Fatto salvo l'obbligo per gli Stati membri di osservare il diritto dell'Unione, in particolare le norme stabilite nei trattati e nel regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰, le conseguenze negative sulla possibilità dei passeggeri di viaggiare a causa delle restrizioni adottate dalle autorità pubbliche degli Stati membri o di paesi terzi per affrontare situazioni epidemiologiche, calamità naturali o disordini politici non possono essere imputate ai vettori aerei e dovrebbero essere attenuate se tali misure incidono in modo significativo sulla redditività o sulla possibilità di viaggiare o sulla domanda sulle rotte interessate. Le azioni di attenuazione dovrebbero garantire che i vettori aerei non siano penalizzati per il mancato utilizzo delle bande orarie qualora tale omissione derivi dalle suddette restrizioni.
- (14) Per ridurre il rischio di distorsioni della concorrenza e garantire un uso efficiente della capacità aeroportuale, l'alleggerimento specifico degli effetti dell'imposizione delle restrizioni di cui al considerando 13 dovrebbe avere una durata e una portata limitate, per garantire che l'effetto dell'attenuazione sia limitato al periodo per il quale è stata giustificata. Le bande orarie oggetto di tali mitigazioni delle restrizioni di cui al considerando 13 non dovrebbero pertanto essere conteggiate ai fini della percentuale di utilizzo delle bande orarie di cui all'articolo 8, paragrafo 2, e all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 95/93.
- (15) È necessario chiarire che le disposizioni sulle eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie non si applicano ai vettori aerei soggetti a misure restrittive adottate a norma dell'articolo 215 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, o ai vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione che figurano nell'allegato A o B del regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione¹¹. Al fine di garantire l'effettiva applicazione di tali misure, l'impossibilità di invocare le disposizioni relative alle eccezioni di non utilizzo giustificato delle bande orarie dovrebbe applicarsi anche ai vettori aerei che sono già oggetto di tali misure restrittive in vigore alla data di entrata in vigore del presente regolamento.
- (16) La cooperazione tra i coordinatori dovrebbe essere rafforzata per garantire un'attuazione uniforme del regolamento (CEE) n. 95/93 in tutta l'Unione. L'Associazione dei coordinatori delle bande orarie aeroportuali dell'Unione Europea (EUACA) dovrebbe continuare a fornire orientamenti per garantire un'attuazione armoniosa delle norme dell'Unione, in particolare per quanto riguarda la disposizione sull'attenuazione delle restrizioni di cui al considerando 13. L'applicazione o meno dell'attenuazione rappresenta un'informazione importante per i vettori aerei che pianificano i loro orari. Occorre pertanto garantire una comunicazione trasparente da parte dei coordinatori.

¹⁰ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

¹¹ Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14).

- (17) Sebbene la disposizione relativa all'attenuazione delle restrizioni di cui al considerando 13 dovrebbe essere interpretata in modo restrittivo, in quanto eccezione rispetto ai normali obblighi di utilizzo delle bande orarie, alcuni casi possono richiedere un'azione comune da parte di tutti i coordinatori per garantire condizioni di parità in tutta l'Unione. In determinate condizioni e sulla base di una decisione unanime, i coordinatori dovrebbero applicare tale disposizione a tutte le bande orarie detenute negli aeroporti coordinati.
- (18) Al fine di far fronte all'evoluzione degli impatti della COVID-19 e degli effetti diretti dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina sul traffico aereo, e per rispondere in modo flessibile, ove strettamente necessario e giustificato, alle sfide che il settore del trasporto aereo si trova ad affrontare di conseguenza, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare i valori percentuali del tasso minimo di utilizzo entro un certo intervallo e per qualsiasi stagione di traffico dal 29 ottobre 2022 al 26 marzo 2024, in linea con la ripresa prevista da Eurocontrol.
- (19) Considerando l'impatto devastante dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina e per sostenere la connettività da o verso l'Ucraina nel periodo successivo, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare i valori percentuali del tasso minimo di utilizzo entro un certo intervallo per le rotte tra l'Unione e l'Ucraina e per qualsiasi stagione di traffico dal 29 ottobre 2022 al 26 marzo 2024.
- (20) 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"¹² del 13 aprile 2016. 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.
- (21) Gli aeroporti, i fornitori di servizi aeroportuali e i vettori aerei hanno bisogno di informazioni sulla capacità disponibile ai fini di un'adeguata pianificazione. I vettori aerei dovrebbero continuare a mettere a disposizione del coordinatore le bande orarie che non intendono utilizzare, ai fini di un'eventuale riassegnazione ad altri vettori, alla prima occasione possibile e comunque non oltre tre settimane prima della data prevista per il loro utilizzo. Quando il tasso di utilizzo delle bande orarie è ridotto da un atto delegato, i vettori aerei che omettono sistematicamente di rispettare tale obbligo non dovrebbero beneficiare della soglia ridotta.
- (22) Se accerta che un vettore aereo ha cessato le proprie operazioni in un aeroporto, il coordinatore dovrebbe revocare le bande orarie del vettore aereo in questione e conferirle al pool per la riassegnazione ad altri vettori.
- (23) Il divieto per i vettori aerei di volare nello spazio aereo dell'Unione in applicazione di misure restrittive adottate a norma dell'articolo 215 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea o di un divieto operativo a norma del regolamento (CE) n. 474/2006 potrebbe comportare il blocco ingiustificato delle bande orarie negli aeroporti dell'Unione. Sebbene le bande orarie precedentemente utilizzate da tali

¹² [GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.](#)

vettori aerei possano essere riassegnate in maniera puntuale durante la stagione di traffico, ciò non costituisce un incentivo sufficiente all'uso efficiente delle bande orarie che permetterebbe alle compagnie aeree di aumentare la concorrenza e la connettività a lungo termine a vantaggio dei consumatori. Le bande orarie dovrebbero pertanto essere revocate immediatamente ai vettori aerei interessati.

- (24) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire l'istituzione di norme specifiche e l'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie per un periodo limitato onde attenuare gli effetti della crisi COVID-19 e dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina sul traffico aereo, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione proposta, 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.
- (25) Considerata l'urgenza dettata dalle circostanze eccezionali relative alla pandemia di COVID-19 e all'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina, si ritiene 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, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (26) Al fine di consentire la tempestiva applicazione delle misure di cui al presente regolamento, è opportuno che esso entri in vigore 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) all'articolo 2, lettera b bis, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"durante il periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 5, per "nuovo concorrente" si intende:";

2) l'articolo 8 è così modificato:

a) al paragrafo 2, primo comma, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"Fatti salvi gli articoli 7, 8 bis e 9, l'articolo 10, paragrafo 1, e l'articolo 14, il paragrafo 1 del presente articolo non si applica in presenza delle seguenti condizioni:";

b) al paragrafo 2 bis, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Durante il periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 5, e subordinatamente alla capacità disponibile presso l'aeroporto, una serie di bande orarie che sia stata restituita al pool delle bande orarie a norma del paragrafo 1 del presente articolo alla fine della stagione di traffico ("stagione di traffico di riferimento") è assegnata, su richiesta, per la successiva corrispondente stagione di traffico a un vettore aereo che abbia operato almeno cinque bande orarie della serie in questione a seguito dell'applicazione dell'articolo 10 bis, paragrafo 7, durante la stagione di traffico di riferimento.";

c) il paragrafo 6 bis è sostituito dal seguente:

"6 bis. Nel periodo in cui si applicano i parametri di coordinamento relativi alla COVID-19 e al fine di consentire la corretta applicazione di tali parametri di coordinamento, il coordinatore può modificare la collocazione oraria delle bande orarie richieste o assegnate che rientrano nel periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 5, o annullarle dopo aver sentito il vettore aereo interessato. In tale contesto, il coordinatore tiene conto delle altre regole e linee direttrici di cui al paragrafo 5 del presente articolo, alle condizioni ivi stabilite.";

3) l'articolo 10 è così modificato:

- (a) il paragrafo 2 bis è soppresso;
- (b) il paragrafo 4 è così modificato:
 - i) il primo comma è così modificato:
 - la lettera d) è sostituita dalla seguente:

d) procedimenti giudiziari riguardanti l'applicazione dell'articolo 9 per rotte sulle quali sono stati imposti oneri di servizio pubblico a norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92, che comportano la sospensione temporanea delle attività su tali rotte.";
 - la lettera e) è soppressa;
 - ii) il secondo, il terzo, il quarto e il quinto comma sono soppressi;
 - iii) è aggiunto il comma seguente:

"Laddove l'impatto dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina e la distruzione delle infrastrutture critiche incidano sulla capacità di fornire servizi aerei e sulla domanda, i coordinatori applicano il primo comma, lettera a), alle rotte tra l'Unione e l'Ucraina per la durata della chiusura dello spazio aereo e un ulteriore periodo di ripresa di 16 settimane. Il coordinatore comunica alla Commissione la data di inizio e di fine del periodo di 16 settimane.";

(c) sono inseriti i seguenti paragrafi 4 bis, 4 ter, e 4 quater:

"4 bis. Durante il periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 5, il mancato utilizzo di una banda oraria può anche essere giustificato dall'introduzione, da parte delle autorità pubbliche, di restrizioni volte ad affrontare una situazione epidemiologica grave, una calamità naturale o disordini politici a un punto iniziale o finale di una rotta per la quale la banda oraria in questione è stata utilizzata o pianificata, a condizione che tali restrizioni incidano in modo significativo sulla redditività o sulla possibilità di viaggiare o sulla domanda sulle rotte in questione e che le restrizioni determinino una delle seguenti situazioni:

- (a) la chiusura parziale o totale della frontiera, dell'aeroporto o dello spazio aereo durante una parte sostanziale della pertinente stagione di traffico;
- (b) un grave ostacolo alla capacità dei passeggeri di viaggiare con qualsiasi vettore su quella rotta diretta durante una parte sostanziale della pertinente stagione di traffico, laddove l'ostacolo sia collegato, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, a una delle seguenti ragioni:
 - restrizioni di viaggio sulla base della nazionalità o del luogo di residenza, divieto di tutti i viaggi eccetto quelli essenziali o divieto di effettuare voli da o verso determinati paesi o zone geografiche,
 - limitazioni degli spostamenti o misure di quarantena o isolamento all'interno del paese o della regione in cui è situato l'aeroporto di destinazione (compresi i punti intermedi), a meno che la quarantena

- non possa essere evitata con un test negativo, una prova di guarigione o una prova di vaccinazione riconosciuta dall'Unione,
- restrizioni della disponibilità di servizi essenziali a sostenere direttamente la prestazione di un servizio aereo, compresa la chiusura di servizi di ospitalità e pubblici, inclusi i trasporti, con conseguente grave flessione della domanda al punto iniziale o finale di una rotta,
 - limitazioni sul numero di passeggeri per volo e sulle frequenze per vettore aereo, con conseguente grave flessione della domanda al punto iniziale o a quello finale di una rotta,
- (c) limitazioni degli spostamenti degli equipaggi delle compagnie aeree che ostacolano gravemente la prestazione dei servizi aerei da o verso gli aeroporti serviti, tra cui divieti improvvisi di ingresso o situazioni in cui l'equipaggio è improvvisamente bloccato a causa di provvedimenti di quarantena, a meno che la quarantena non possa essere evitata con un test negativo, una prova di guarigione o una prova di vaccinazione riconosciuta dall'Unione.

Quando il non utilizzo di una banda oraria è giustificato dalle restrizioni di cui al primo comma, i coordinatori non tengono conto di tale banda oraria e applicano la percentuale di utilizzo delle bande orarie di cui all'articolo 8, paragrafo 2, e all'articolo 10, paragrafo 2, alle restanti bande orarie della serie.

Il presente paragrafo si applica durante il periodo in cui si applicano le restrizioni di cui al primo comma e per un massimo di sei settimane aggiuntive, entro i limiti di cui al quarto e quinto comma. Tuttavia, se le restrizioni cessano di applicarsi meno di sei settimane prima della fine di una stagione di traffico, il presente paragrafo si applica al resto del periodo di sei settimane solo se le bande orarie della stagione di traffico successiva sono utilizzate per la stessa rotta.

Il presente paragrafo si applica solo alle bande orarie utilizzate per rotte per le quali tali bande erano già utilizzate prima della pubblicazione delle restrizioni di cui al primo comma.

Il presente paragrafo cessa di applicarsi qualora il vettore aereo che utilizza le bande orarie in questione passi a una rotta non interessata dalle restrizioni di cui al primo comma.

Sulla base di una decisione unanime dei coordinatori e previa notifica alla Commissione, i coordinatori possono applicare il presente paragrafo a tutte le bande orarie detenute negli aeroporti coordinati dell'Unione quando una maggioranza di Stati membri che rappresentano la maggioranza della popolazione dell'Unione applica le restrizioni di cui al primo comma per una parte sostanziale della stagione di traffico, rendendo il traffico aereo nell'Unione in larga misura non redditizio o determinando una disparità di condizioni.

4 ter. I paragrafi 4 e 4 bis non si applicano ai vettori aerei la cui attività è ostacolata da misure restrittive adottate a norma dell'articolo 215 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, comprese quelle in vigore al [*data di entrata in vigore del presente regolamento*] e ai vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione che figurano nell'allegato A o B del regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione*.

4 quater. Le migliori prassi sull'attuazione dei paragrafi 4 e 4 bis sono oggetto di scambi regolari tra i coordinatori affinché sia garantita un'applicazione coerente e omogenea in tutta l'Unione.

I coordinatori pubblicano e aggiornano regolarmente l'elenco delle destinazioni a cui si applicano i paragrafi 4 e 4 bis.

* Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14).";

4) l'articolo 10 bis è così modificato:

(a) il titolo è sostituito dal seguente:

"Articolo 10 bis

Assegnazione di bande orarie in risposta alla crisi COVID-19 e all'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina";

(b) i paragrafi da 1 a 4 sono soppressi;

(c) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Nel periodo compreso tra il 29 ottobre 2022 e il 26 marzo 2024, qualora i dati pubblicati da Eurocontrol mostrino chiaramente che il traffico aereo settimanale in ciascuna delle quattro settimane consecutive scende al di sotto dell'80 % dei livelli del 2019 delle settimane corrispondenti a causa della COVID-19, di altre situazioni epidemiologiche o come effetto diretto dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina e che, sulla base delle previsioni sul traffico di Eurocontrol, è probabile che persista la riduzione del livello del traffico aereo rispetto al livello del corrispondente periodo del 2019, la Commissione ha il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 12 bis al fine di modificare i valori percentuali di cui all'articolo 8, paragrafo 2, e all'articolo 10, paragrafo 2, entro un intervallo compreso tra lo 0 % e il 70 % per qualsiasi periodo di traffico nel periodo di cui al presente paragrafo. Se le previsioni di traffico aereo di Eurocontrol sono più vicine ai livelli del 2019 e la maggior parte degli indicatori mostra che il traffico aereo si è stabilizzato, la Commissione sceglie un valore più elevato all'interno di tale intervallo. A tal fine, la Commissione tiene conto di tutti gli elementi seguenti:

- (a) i dati pubblicati da Eurocontrol sui livelli di traffico e sulle previsioni di traffico;
- (b) gli indicatori relativi alla domanda di trasporto aereo di passeggeri e merci, comprese le tendenze relative alle prenotazioni anticipate, agli orari programmati delle compagnie aeree, alle dimensioni della flotta, all'utilizzo della flotta e ai coefficienti di riempimento;
- (c) le misure adottate dalle autorità pubbliche in relazione a una situazione epidemiologica che abbia un effetto apprezzabile sui livelli di traffico aereo da o verso gli aeroporti dell'Unione, cambi di rotta forzati dovuti alla chiusura dello spazio aereo o al divieto per i vettori aerei dell'Unione di entrare nello spazio aereo di un paese terzo, tenendo conto del parere fornito dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea nel suo bollettino di informazione sulle zone di conflitto;
- (d) i dati del Centro europeo per il controllo delle malattie e dell'Organizzazione mondiale della sanità sulla COVID-19 o su altre situazioni epidemiologiche

caratterizzate da alta contagiosità e suscettibili di indurre una grave flessione dei viaggi aerei.";

(d) è inserito il seguente paragrafo 5 bis:

"5 bis. Durante il periodo di cui al paragrafo 5, se ritiene che, a causa della distruzione delle infrastrutture e dell'impatto sulle condizioni di vita a seguito dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina, il ripristino graduale del traffico aereo tra l'Ucraina e l'Unione richieda un tasso di utilizzo inferiore per le rotte che servono l'Ucraina, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 12 bis al fine di modificare i valori percentuali di cui all'articolo 8, paragrafo 2, e all'articolo 10, paragrafo 2, entro un intervallo compreso tra lo 0 % e il 70 % per le bande orarie utilizzate sulle rotte da o per l'Ucraina per qualsiasi periodo di traffico nel periodo di cui al paragrafo 5. Se le previsioni di traffico aereo di Eurocontrol sono più vicine ai livelli del 2019 e la maggior parte degli indicatori mostra che il traffico aereo si è stabilizzato, la Commissione sceglie un valore più elevato all'interno di tale intervallo. A tal fine, la Commissione tiene conto degli elementi seguenti:

- (a) i dati pubblicati da Eurocontrol sui livelli di traffico e sulle previsioni di traffico sulle rotte tra l'Unione e l'Ucraina;
- (b) gli indicatori relativi alla domanda di trasporto aereo di passeggeri e merci, comprese le tendenze relative alle prenotazioni anticipate e agli orari programmati delle compagnie aeree;
- (c) i cambi di rotta forzati dovuti alla chiusura dello spazio aereo o al divieto per i vettori aerei dell'Unione di entrare nello spazio aereo di un paese terzo, tenendo conto del parere fornito dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea nel suo bollettino di informazione sulle zone di conflitto.";

(e) i paragrafi 6 e 7 sono sostituiti dai seguenti:

"6. Qualora, in caso di impatto prolungato della COVID-19, di altre situazioni epidemiologiche o degli effetti diretti dell'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina, 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.

7. Durante il periodo di cui al paragrafo 5, i vettori aerei mettono a disposizione del coordinatore, per la riassegnazione ad altri vettori aerei, le bande orarie che non intendono utilizzare, almeno tre settimane prima della data delle operazioni previste. Qualora un vettore aereo non metta a disposizione del coordinatore più di tre bande orarie in una serie conformemente al presente paragrafo, tale vettore avrà diritto all'intera serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico solo se ha operato l'intera serie di bande orarie per almeno l'80 % del tempo, indipendentemente dal fatto che l'articolo 8, paragrafo 2, e l'articolo 10, paragrafo 2, siano stati modificati dall'atto delegato di cui al presente articolo.";

5) all'articolo 12 bis, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il potere di adottare atti delegati previsto all'articolo 10 bis è conferito alla Commissione fino al 26 marzo 2024.";

6) all'articolo 14, il paragrafo 6 è così modificato:

(a) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) Nel periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 5, se un coordinatore stabilisce, sulla base delle informazioni a sua disposizione, che un vettore aereo ha cessato le

sue attività in un aeroporto e non è più in grado di operare le bande orarie che gli sono state assegnate, il coordinatore revoca a tale vettore aereo la serie di bande orarie in questione per il resto della stagione di traffico e le conferisce al pool, dopo aver sentito il vettore aereo interessato." ;

(b) è aggiunta la seguente lettera d):

"d) Nel periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 5, se un coordinatore stabilisce, sulla base delle informazioni a sua disposizione, che un vettore aereo soggetto alle misure restrittive adottate a norma dell'articolo 215 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, comprese quelle in vigore al [data di entrata in vigore del presente regolamento] o un vettore aereo soggetto a un divieto operativo all'interno dell'Unione e che figura nell'allegato A o B del regolamento (CE) n. 474/2006 non è in grado di operare le bande orarie per una parte sostanziale della stagione, il coordinatore revoca a tale vettore aereo la serie di bande orarie in questione per il resto della stagione di traffico e le conferisce al pool, dopo aver sentito il vettore aereo interessato."

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
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente