



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

e,p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dello Sviluppo Economico
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero del Lavoro e delle Politiche
Sociali
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero per i Beni e le Attività
Culturali e Turismo
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dell'Economia e delle Finanze
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero della Salute
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari Esteri e della
Cooperazione internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la *"Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità in considerazione della pandemia di Covid-19"* **COM(2020) 178 final/2 - 2020/0069 COD.**

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione, accompagnata dalla tabella di corrispondenza, redatta ai sensi del comma 4 del medesimo art. 6, elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Coordinatore del Servizio
f.to Daria Provvidenza Petralia



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Divisione V

Relazione **ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012**

Oggetto dell'atto:

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità in considerazione della pandemia di Covid-19

- **Codice della proposta:** COM(2020) 178 final/2 del 6/05/2020
- **Codice interistituzionale:** 2020/0069(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Premessa: finalità e contesto

Quadro normativo:

Il **Regolamento (CE) n. 1008/2008** disciplina il rilascio delle licenze ai vettori aerei comunitari, il diritto dei vettori aerei comunitari di prestare servizi aerei intracomunitari e la determinazione del prezzo dei servizi aerei intracomunitari.

Tale regolamento è stato il risultato di un lungo processo storico normativo iniziato nel 1987, allorché venne introdotto il primo "pacchetto" normativo sull'aviazione a seguito della graduale liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo fra Paesi membri e quale diretta conseguenza del "Airline Deregulation Act" del 1978.

Il secondo pacchetto normativo europeo fu varato nel 1990 ed il terzo nel 1992 giungendo così ad una totale liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo europei.

Tale iter condusse al regolamento 1008/2008, definito come il regolamento base organizzatore del mercato interno dell'aviazione civile. I punti chiave riguardano: le licenze di esercizio e contratti di utilizzazioni di vettori aerei; la trasparenza dei prezzi; gli oneri di servizio pubblico e la distribuzione del traffico aereo fra aeroporti.

La pandemia di Covid-19 sta provocando una grave recessione economica a causa di una forte contrazione della domanda e delle misure pubbliche prese per limitarne la diffusione. I suoi gravi effetti negativi si fanno sentire nell'Unione europea e nel mondo. La gravità delle conseguenze dipenderà sia dalla durata della pandemia di Covid-19, sia dalle misure di sostegno e per la ripresa adottate a livello europeo e nazionale. Più specificamente, la pandemia sta producendo effetti

senza precedenti sul settore dell'aviazione che riveste un'importanza strategica per l'Unione europea e apporta un contributo fondamentale all'occupazione e all'economia nel suo complesso nell'UE.

La riduzione della domanda, la chiusura delle frontiere e le restrizioni temporanee ai collegamenti aerei all'interno dell'UE e tra l'UE e i grandi mercati internazionali implicano un probabile, ulteriore calo significativo del traffico aereo passeggeri.

Per attenuare gli effetti di questa pandemia, è necessaria una risposta politica ambiziosa e coordinata. Poiché il contributo dell'aviazione ai risultati complessivi dell'economia dell'UE e alla sua presenza a livello mondiale è così importante, è essenziale che l'UE intervenga per sostenere il settore dell'aviazione dell'UE.

Proposte correlate:

Si ritiene opportuno modificare temporaneamente alcune delle vigenti disposizioni legislative concernenti l'aviazione. Tali misure temporanee comprendono:

1.1 Modifica delle norme per il rilascio delle licenze ai vettori aerei di cui al regolamento (CE) n. 1008/2008

A norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, art. 9, gli Stati membri devono sospendere o revocare la licenza d'esercizio di un vettore aereo che possa trovarsi nell'impossibilità di far fronte ai propri impegni finanziari effettivi o potenziali nei successivi dodici mesi. In alternativa, le autorità possono rilasciare una licenza provvisoria a tali compagnie aeree. Tale licenza provvisoria è finalizzata a consentire alla compagnia aerea di procedere a una ristrutturazione e proseguire la propria attività, purché non venga compromessa la sicurezza.

- Si propone pertanto di sospendere temporaneamente tale obbligo formale per gli Stati membri, purché non sussistano pericoli per la sicurezza, e di mantenere nel contempo l'obbligo per gli Stati membri di monitorare l'idoneità finanziaria dei loro vettori per proteggere i passeggeri da rischi indebiti di sicurezza e poter fornire informazioni pertinenti alle autorità preposte alla sicurezza.

1.2 Modifica delle norme sulle misure di emergenza di cui al regolamento (CE) n. 1008/2008

A norma dell'articolo 21 del regolamento (CE) n. 1008/2008, uno Stato membro può rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico per affrontare problemi improvvisi di breve durata derivanti da circostanze imprevedibili e inevitabili. Per garantire che tale azione rispetti i principi di proporzionalità e trasparenza e criteri obiettivi e non discriminatori, la Commissione e gli altri Stati membri dovrebbero essere informati senza indugio del provvedimento in questione con debita motivazione. Inoltre, qualora i problemi che hanno reso necessario il provvedimento si protraggano per più di quattordici giorni, lo Stato membro deve informare opportunamente la Commissione e gli altri Stati membri e, d'intesa con la Commissione, può prorogare il provvedimento per ulteriori periodi fino ad un massimo di quattordici giorni.

Tale disposizione è stata concepita per affrontare situazioni di breve durata e l'esperienza sta già dimostrando che non è adeguata alla pandemia di Covid-19 che, secondo le previsioni, dovrebbe durare diversi mesi; tale inadeguatezza comporta inutili oneri amministrativi per la Commissione e gli Stati membri. L'articolo 21, che si applica a "problemi [...] di breve durata", non è evidentemente adeguato alla crisi attuale.

- Si propone pertanto una deroga temporanea agli obblighi procedurali di cui all'articolo 21. La deroga chiarisce che uno Stato membro può temporaneamente mantenere in vigore una misura di emergenza giustificata e proporzionata per un periodo superiore a quattordici giorni, ma limitatamente alla durata dei rischi per la salute pubblica chiaramente connessi alla pandemia di Covid-19. A richiesta di qualsiasi Stato membro coinvolto, o di propria iniziativa, la Commissione può sospendere il provvedimento qualora quest'ultimo non sia conforme all'articolo 21, paragrafo 1, o sia

contrario in qualsiasi modo al diritto dell'Unione. A tal fine gli Stati membri sono tenuti ad informare la Commissione in merito alle modifiche della durata e dell'ambito di applicazione delle misure di emergenza.

1.3. Proroga del periodo durante il quale i prestatori di servizi di assistenza a terra possono operare negli aeroporti dell'Unione a norma della direttiva 96/67/CE

Per fronteggiare questa riduzione improvvisa e senza precedenti delle attività e aiutare le società di servizi di assistenza a terra ad accedere alle risorse necessarie a coprire nel breve periodo i costi fissi che, a partire da marzo 2020, si stanno rivelando nettamente superiori ai ricavi, alcuni Stati membri garantiscono i prestiti che le società possono richiedere alle organizzazioni bancarie al fine di ripristinare un livello minimo di liquidità.

Le garanzie sui prestiti bancari concessi alle società comportano però l'esame di una serie di criteri volti a valutare la sostenibilità della società che chiede il prestito. Tuttavia le società attive nel mercato dei servizi di assistenza a terra sono per loro natura soggette (ciò vale per alcune di esse o per parte della loro attività) a un regime operativo che non fornisce una garanzia di sostenibilità poiché dette società sono selezionate per un periodo di durata massima di sette anni in applicazione dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 96/67/CE.

- Si propone pertanto che, in deroga all'articolo 11, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 96/67/CE, i contratti dei prestatori selezionati in base alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva 96/67/CE, che scadono tra la data di entrata in vigore del presente regolamento e il 31 dicembre 2020, possono essere prorogati fino al 31 dicembre 2021. Tale proroga dovrebbe fornire garanzie sufficienti ai creditori delle società di servizi di assistenza a terra. Sempre a causa della crisi, i servizi di assistenza a terra possono non essere più redditizi ed è possibile che alcuni enti di gestione debbano aggiudicarli mediante gara d'appalto. Occorre ricordare che, in siffatte circostanze, si applica la direttiva 2014/25/UE8.

1.4. Introduzione di una procedura d'urgenza per la selezione dei prestatori di servizi di assistenza a terra durante la crisi Covid-19

L'articolo 11, paragrafo 1, lettera e), della direttiva 96/67/CE stabilisce che, qualora un prestatore di servizi di assistenza a terra cessi la propria attività prima dello scadere del periodo per cui è stato selezionato mediante gara d'appalto condotta in conformità al medesimo articolo, si procede alla sua sostituzione in base alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 1.

In circostanze quali la pandemia di Covid-19, è possibile che uno dei fornitori fallisca in aeroporti in cui il numero di prestatori di servizi di assistenza a terra è limitato in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 2, e dell'articolo 9 della direttiva 96/67/CE, e che si renda necessario sostituire rapidamente il fornitore in condizioni di insolvenza. L'articolo 11, paragrafo 2, stabilisce che l'ente di gestione dell'aeroporto può esso stesso fornire servizi di assistenza a terra senza partecipare a una gara d'appalto. Questa disposizione può coprire tuttavia soltanto il lasso di tempo necessario per l'organizzazione di una nuova gara d'appalto ed è improbabile che gli aeroporti che non forniscono già servizi di assistenza a terra possano fornire tali servizi in tempi così rapidi. La stessa limitazione si applica all'autoassistenza effettuata dalle compagnie aeree che non hanno una presenza significativa nell'aeroporto interessato.

- Si propone pertanto di consentire temporaneamente all'ente di gestione di un aeroporto di scegliere direttamente un prestatore di servizi di assistenza a terra senza dover organizzare una procedura di selezione in conformità all'articolo 11, paragrafo 1, per un periodo massimo di sei mesi.

Le modifiche prevedono inoltre la possibilità che la Commissione proroghi i pertinenti periodi interessati dall'atto delegato, che può essere adottato mediante procedura d'urgenza.

Finalità generali:

Le modifiche al regolamento (CE) n. 1008/2008 si reputano necessarie al fine di consentire alla

Commissione ed alle autorità nazionali di affrontare più agevolmente una serie di conseguenze negative della pandemia di Covid-19 e di attenuarne gli effetti sul settore dell'aviazione per tutta la durata della crisi.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La proposta rispetta il principio di attribuzione e la base giuridica è correttamente individuata nell'art. 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tale disposizione consente l'adozione di tutte le opportune disposizioni per il trasporto aereo ed è già servita da base giuridica per l'adozione del regolamento (CE) n. 1008/2008 e della direttiva 96/67/CE.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per i motivi che seguono. Qualora le condizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento (CE) n. 1008/2008 siano soddisfatte, detto regolamento non consente agli Stati membri di mantenere la licenza d'esercizio senza la sospensione, la revoca o il rilascio di licenze provvisorie. Ciò si applica indipendentemente da contesti quali la pandemia di Covid-19 e anche ove i problemi di liquidità siano solo di natura temporanea. Per quanto riguarda le restrizioni al traffico, il regolamento consente misure di durata superiore a quattordici giorni solo previa autorizzazione della Commissione, per ciascun periodo pertinente.

La direttiva 96/67/CE non consente la sostituzione mediante procedura d'urgenza dei prestatori di servizi di assistenza a terra falliti o la proroga del periodo durante il quale i prestatori di servizi di assistenza a terra possono operare. Tali obiettivi possono essere conseguiti unicamente mediante l'introduzione nel regolamento (CE) n. 1008/2008 di nuove disposizioni temporanee che stabiliscano una deroga all'articolo 11 della direttiva 96/67/CE.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta si limita a quanto è necessario per conseguire l'obiettivo di attenuare gli effetti dell'attuale pandemia di Covid-19 ai fini del funzionamento del regolamento (CE) n. 1008/2008 e della direttiva 96/67/CE. La misura proposta è pertanto proporzionata anche in relazione alla durata limitata delle misure temporanee proposte.

Per conseguire il suo obiettivo, l'atto giuridico deve essere di applicazione generale e diretta. Per tale motivo l'atto giuridico adeguato è un regolamento.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

Si tratta di una misura urgente determinata dalla diffusione della pandemia di Covid-19.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

La misura proposta può ritenersi conforme all'interesse nazionale in quanto finalizzata a

consentire alla Commissione ed alle autorità nazionali le conseguenze negative della pandemia di Covid-19 e di attenuarne gli effetti sul settore dell'aviazione per tutta la durata della crisi.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Vista l'urgenza della questione, non hanno avuto luogo consultazioni formali dei portatori di interessi. Sia le autorità degli Stati membri che i portatori di interessi hanno tuttavia invitato la Commissione ad adottare una proposta relativa a opportune misure nel contesto del regolamento (CE) n. 1008/2008 e alla fornitura di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione ai sensi della direttiva 93/67/CE.

L'urgenza della situazione non ha permesso di assumere perizie. La Commissione si è tuttavia basata sull'esperienza acquisita tramite i contatti, comprese le consultazioni di esperti, con gli Stati membri e i portatori di interessi nel settore dell'aviazione.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

Vista l'urgenza della situazione, risulta non sia stata effettuata alcuna valutazione d'impatto. Eventuali oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato saranno oggetto di valutazione da parte degli organi competenti.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

La proposta di modifica non ha effetti sull'ordinamento nazionale.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La normativa non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

Secondo il prevalente orientamento giurisprudenziale (*ex multis*, Corte Cost. sentenza n. 51 del 2008), le disposizioni in materia di aeroporti (che rientrano nell'ambito della potestà legislativa concorrente) non possono essere interamente ricondotte alla relativa materia. "Questa, collocata nell'art. 117, terzo comma, Cost. dopo il «governo del territorio» e prima delle «grandi reti di trasporto e navigazione», riguarda principalmente le infrastrutture e la loro collocazione sul territorio". Pertanto, la disciplina dei rapporti civilistici aventi ad oggetto gli aeroporti rientrerebbe nella materia dell'ordinamento civile, di potestà legislativa esclusiva dello Stato, così come le norme che investono profili attinenti alla tutela della concorrenza (anche tale materia di potestà legislativa esclusiva dello Stato).

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Nessun effetto sull'organizzazione della pubblica amministrazione.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Impatto positivo sulle compagnie di trasporto aereo e sui prestatori di servizi di assistenza a terra volto a mitigare gli effetti finanziari della crisi dell'intero settore del trasporto aereo dovuta alla pandemia di Covid-19 attraverso misure di carattere temporaneo: modifica delle norme per il rilascio delle licenze ai vettori aerei in caso di problemi finanziari provocati dalla pandemia di Covid-19; semplificazione delle procedure che si applicano all'imposizione di restrizioni dei diritti di traffico; maggiore efficienza consentita nell'aggiudicazione dei contratti dei servizi di assistenza a terra;

proroga dei contratti dei servizi di assistenza a terra fino al 31 dicembre 2021.

Altro

La misura non contempla disposizioni specifiche di monitoraggio e informazione, ma la Commissione dovrebbe avere l'obbligo di seguire l'evoluzione della pandemia di Covid-19 e i relativi effetti sul trasporto aereo e ad essa dovrebbe essere conferito il potere di adottare, qualora necessario, un atto delegato che proroghi i termini previsti dalla misura.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Divisione V

Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012 (D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto: Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità in considerazione della pandemia di Covid-19
<ul style="list-style-type: none">– Codice della proposta: COM(2020) 178 final/2 del 6/05/2020– Codice interistituzionale: 2020/0069(COD)– Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea	Norma nazionale vigente	Commento
Art. 1, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008	La disciplina del rilascio delle licenze ai vettori aerei comunitari, del diritto dei vettori aerei comunitari di prestare servizi aerei intracomunitari e la determinazione del prezzo dei servizi aerei intracomunitari è attuata attraverso lo strumento del regolamento comunitario direttamente applicabile in tutti i suoi elementi all'interno degli Stati membri dell'UE.	Il regolamento (CE) n. 1008/2008 è modificato con la sostituzione del paragrafo 1 dell'art. 1. Tale modifica consente di stabilire norme temporanee sulla fornitura di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione. Ai sensi dell'art. 117 Cost., alla stregua del prevalente orientamento giurisprudenziale, la materia rientrerebbe nella potestà legislativa esclusiva dello Stato. Vista l'urgenza della situazione, risulta non sia stata effettuata alcuna valutazione d'impatto. Eventuali oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato saranno oggetto

		<p>di valutazione da parte degli organi competenti.</p> <p>La proposta di modifica non ha effetti sull'ordinamento nazionale e non comporta la necessità di oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p>Trattasi di regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.</p>
<p>Art. 9 del regolamento (CE) n. 1008/2008</p>	<p>La disciplina del rilascio delle licenze ai vettori aerei comunitari, del diritto dei vettori aerei comunitari di prestare servizi aerei intracomunitari e la determinazione del prezzo dei servizi aerei intracomunitari è attuata attraverso lo strumento del regolamento comunitario direttamente applicabile in tutti i suoi elementi all'interno degli Stati membri dell'UE.</p>	<p>Il regolamento (CE) n. 1008/2008 è modificato con l'introduzione dei paragrafi 1 bis, 1 ter e 1 quater all'articolo 9.</p> <p>Tale modifica consente ad uno Stato membro di non sospendere o revocare una licenza d'esercizio di un vettore aereo comunitario anche qualora questo non sia più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi, purché non sussistano pericoli per la sicurezza e sussista la prospettiva realistica di una ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro dodici mesi.</p> <p>Ai sensi dell'art. 117 Cost., alla stregua del prevalente orientamento giurisprudenziale, la materia rientrerebbe nella potestà legislativa esclusiva dello Stato.</p> <p>Vista l'urgenza della situazione, risulta non sia stata effettuata alcuna valutazione d'impatto.</p> <p>Eventuali oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato saranno oggetto di valutazione da parte degli organi competenti.</p> <p>La proposta di modifica non ha effetti sull'ordinamento nazionale e non comporta la necessità di oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p>Trattasi di regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.</p>
<p>Art. 21 bis del regolamento (CE) n. 1008/2008 <i>“Misure di emergenza connesse alla pandemia di Covid-19”</i></p>	<p>La disciplina del rilascio delle licenze ai vettori aerei comunitari, del diritto dei vettori aerei comunitari di prestare servizi aerei intracomunitari e la determinazione del prezzo dei servizi aerei intracomunitari è</p>	<p>Il regolamento (CE) n. 1008/2008 è modificato con l'introduzione dell'articolo 21 bis che prevede una deroga temporanea agli obblighi procedurali di cui all'articolo 21, per il periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020,</p>

	<p>attuata attraverso lo strumento del regolamento comunitario direttamente applicabile in tutti i suoi elementi all'interno degli Stati membri dell'UE.</p>	<p>consentendo agli Stati membri, senza l'intesa con la Commissione di cui all'articolo 21, paragrafo 1, di rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico se tale provvedimento è necessario per far fronte alla pandemia di Covid-19. Tale azione rispetta i principi di proporzionalità e trasparenza ed è basata su criteri obiettivi e non discriminatori.</p> <p>Ai sensi dell'art. 117 Cost., alla stregua del prevalente orientamento giurisprudenziale, la materia rientrerebbe nella potestà legislativa esclusiva dello Stato.</p> <p>Vista l'urgenza della situazione, risulta non sia stata effettuata alcuna valutazione d'impatto.</p> <p>Eventuali oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato saranno oggetto di valutazione da parte degli organi competenti.</p> <p>La proposta di modifica non ha effetti sull'ordinamento nazionale e non comporta la necessità di oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p>Trattasi di regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.</p>
<p>“CAPO IV BIS” NORME TEMPORANEE SULLA FORNITURA DI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA Art. 24 bis del regolamento (CE) n. 1008/2008</p>	<p>La disciplina del rilascio delle licenze ai vettori aerei comunitari, del diritto dei vettori aerei comunitari di prestare servizi aerei intracomunitari e la determinazione del prezzo dei servizi aerei intracomunitari è attuata attraverso lo strumento del regolamento comunitario direttamente applicabile in tutti i suoi elementi all'interno degli Stati membri dell'UE.</p>	<p>Il regolamento (CE) n. 1008/2008 è modificato con l'introduzione dell'articolo 24 bis, che costituisce un nuovo capo IV bis. La norma consente agli enti di gestione degli aeroporti di prorogare i contratti dei prestatori di servizi di assistenza a terra fino al 31 dicembre 2021, in deroga alla direttiva 96/67/CE.</p> <p>Inoltre permette agli enti di gestione degli aeroporti di scegliere direttamente un servizio di assistenza a terra per un periodo massimo di sei mesi. Questa modifica dell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1008/2008 si riflette nella modifica dell'articolo 1, paragrafo 1.</p> <p>Ai sensi dell'art. 117 Cost., alla stregua del prevalente orientamento giurisprudenziale, la materia rientrerebbe nella potestà legislativa esclusiva dello Stato.</p> <p>Vista l'urgenza della situazione,</p>

		<p>risulta non sia stata effettuata alcuna valutazione d'impatto.</p> <p>Eventuali oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato saranno oggetto di valutazione da parte degli organi competenti.</p> <p>La proposta di modifica non ha effetti sull'ordinamento nazionale e non comporta la necessità di oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p>Trattasi di regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.</p>
<p>Articoli 25 bis e 25 ter del regolamento (CE) n. 1008/2008</p>	<p>La disciplina del rilascio delle licenze ai vettori aerei comunitari, del diritto dei vettori aerei comunitari di prestare servizi aerei intracomunitari e la determinazione del prezzo dei servizi aerei intracomunitari è attuata attraverso lo strumento del regolamento comunitario direttamente applicabile in tutti i suoi elementi all'interno degli Stati membri dell'UE.</p>	<p>Il regolamento (CE) n. 1008/2008 è modificato con l'introduzione dei nuovi articoli 25 bis e 25 ter che disciplinano rispettivamente l'esercizio della delega e la procedura d'urgenza ai fini dell'adozione degli atti delegati di cui al proposto articolo 9, paragrafo 1 ter, al proposto articolo 21 bis, paragrafo 4, e al proposto articolo 24 bis, paragrafo 3.</p> <p>Ai sensi dell'art. 117 Cost., alla stregua del prevalente orientamento giurisprudenziale, la materia rientrerebbe nella potestà legislativa esclusiva dello Stato.</p> <p>Vista l'urgenza della situazione, risulta non sia stata effettuata alcuna valutazione d'impatto.</p> <p>Eventuali oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato saranno oggetto di valutazione da parte degli organi competenti.</p> <p>La proposta di modifica non ha effetti sull'ordinamento nazionale e non comporta la necessità di oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p>Trattasi di regolamento comunitario direttamente applicabile senza bisogno di interventi normativi interni di natura primaria o secondaria.</p>