



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

**Strasburgo, 19 ottobre 2022
(OR. en)**

**2022/0214 (COD)
LEX 2190**

**PE-CONS 47/1/22
REV 1**

**AVIATION 213
COVID-19 144
CORLX 763
COEST 630
CODEC 1251**

**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 DELL'UNIONE A CAUSA DI UNA SITUAZIONE
EPIDEMIOLOGICA O DI UN'AGGRESSIONE MILITARE**

REGOLAMENTO (UE) 2022/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 19 ottobre 2022

**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
dell'Unione a causa di una situazione epidemiologica o di un'aggressione militare**

(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 europeo¹,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ Parere del 22 settembre 2022 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

² Posizione del Parlamento europeo del 6 ottobre 2022 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 13 ottobre 2022.

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio¹ è stato modificato più volte dall'inizio della crisi COVID-19, in quanto l'obbligo fissato da tale regolamento di operare almeno l'80 % di una serie di bande orarie per mantenere il diritto alla stessa serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico è diventato insostenibile per i vettori aerei, alla luce dei livelli di traffico aereo fortemente ridotti.
- (2) I dati pubblicati da Eurocontrol, che è il gestore di rete per le funzioni della rete del traffico aereo del cielo unico europeo, indicano che il traffico aereo ha registrato una forte ripresa dall'inizio della stagione di traffico estiva 2022 e che, 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 all'obbligo di utilizzo delle bande orarie dell'80 % come norma generale per la stagione di traffico estiva 2023, integrata da una riduzione specifica dell'utilizzo delle bande orarie nei casi di non utilizzo giustificato.
- (3) Tuttavia, a causa della crisi COVID-19, la situazione nel settore dell'aviazione rimane altamente incerta. Come è avvenuto alla fine del 2021, potrebbero comparire nuove varianti della COVID-19 e provocare reazioni imprevedute da parte sia delle autorità nazionali sia dei consumatori, che a loro volta potrebbero avere effetti negativi sul traffico aereo. Alcuni mercati del trasporto a lungo raggio continuano inoltre a essere interessati da misure sanitarie che ostacolano gravemente il traffico aereo.

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).

- (4) La guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'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 di quella che è diventata una zona di guerra sfuggono al controllo dei vettori aerei. Tali circostanze possono portare alla cancellazione volontaria o obbligatoria dei loro servizi aerei o alla modifica degli orari. In particolare le cancellazioni volontarie salvaguardano la solidità finanziaria dei vettori aerei e, nello stesso tempo, evitano le ripercussioni negative sull'ambiente causate dai voli effettuati al solo scopo di mantenere le loro 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, in relazione alle serie di bande orarie, di cui all'articolo 8, paragrafo 2, e all'articolo 10, paragrafo 2, dello stesso regolamento, di cui potrebbero altrimenti beneficiare. Il presente regolamento dovrebbe stabilire norme specifiche a tal fine.
- (7) Allo stesso tempo è importante ricordare gli obiettivi del regolamento (CEE) n. 95/93, che sono in particolare: garantire l'uso efficiente della capacità aeroportuale e assicurare a tutti i vettori aerei 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 rigorosamente alle situazioni in cui è necessario un alleggerimento di tali obblighi e non dovrebbe determinare vantaggi competitivi sleali per i vettori aerei 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 30 ottobre 2022 fino al 28 ottobre 2023, in linea con le previsioni di ripresa di Eurocontrol.
- (10) Durante tale periodo, la definizione del termine "nuovo concorrente" dovrebbe rimanere ampia allo scopo di aumentare il numero di vettori aerei interessati, dando così a un maggior numero di vettori aerei l'opportunità di avviare ed ampliare le proprie operazioni.
- (11) Dal 30 ottobre 2022 fino al 28 ottobre 2023 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 utilizzato almeno cinque bande orarie di una serie dovrebbero ricevere la priorità nell'assegnazione di tali serie nella successiva corrispondente stagione di traffico, subordinatamente alla disponibilità di capacità dell'aeroporto.

- (12) Per affrontare gli effetti della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina e per sostenere la ripresa della connettività tra l'Unione e l'Ucraina, è necessario estendere il periodo durante il quale 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 Consiglio¹, 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, per esempio ribellioni, sommosse o gravi disordini pubblici, 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 misure 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.

¹ 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).

- (14) Per ridurre il rischio di distorsioni della concorrenza e garantire un uso efficiente della capacità aeroportuale, l'alleggerimento specifico degli effetti dell'imposizione di tali restrizioni dovrebbe avere una durata e una portata limitata, garantendo quindi che l'effetto delle misure di attenuazione sia limitato al periodo per il quale sono state giustificate. Si dovrebbe ritenere che le bande orarie oggetto di tali misure di attenuazione dell'effetto delle restrizioni siano state operate ai fini 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 29 del trattato sull'Unione europea (TUE) o dell'articolo 215 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), né 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 Commissione¹. 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.

¹ 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) Le migliori prassi sull'attuazione del regolamento (CEE) n. 95/93 dovrebbero essere oggetto di scambi tra i coordinatori, anche attraverso l'Associazione europea dei coordinatori aeroportuali (EUACA). L'EUACA è incoraggiata a continuare a fornire orientamenti per garantire un'attuazione armonizzata delle norme dell'Unione, in particolare per quanto riguarda la disposizione sull'attenuazione delle restrizioni. Inoltre, l'applicazione o meno dell'attenuazione rappresenta un'informazione importante per i vettori aerei che pianificano i loro orari. È pertanto necessario garantire una comunicazione trasparente da parte dei coordinatori.
- (18) Sebbene le misure di attenuazione delle restrizioni dovrebbero essere interpretate in modo restrittivo in quanto rappresentano un'eccezione rispetto ai normali obblighi di utilizzo delle bande orarie, in alcuni casi dovrebbe essere possibile 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 poter applicare tale disposizione a tutte le bande orarie detenute negli aeroporti coordinati.
- (19) La solidità delle previsioni sul traffico per la stagione di traffico invernale 2022/2023 risente negativamente dell'incertezza riguardante l'evolversi di varie crisi, in particolare la situazione in Ucraina e la crisi COVID-19. I vettori aerei dovrebbero pertanto essere esentati, per quanto necessario, dall'obbligo di operare bande orarie al fine di mantenere il diritto alle stesse bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico. In tal modo i vettori aerei potrebbero aumentare l'erogazione dei servizi allorché le circostanze lo consentano, nell'ottica di applicare le regolari norme per l'utilizzo delle bande orarie a partire dalla stagione di traffico estiva 2023, fatti salvi gli adeguamenti apportati dalla Commissione in circostanze specifiche per rispondere a determinate sfide che il settore del trasporto aereo si trova ad affrontare.

- (20) Al fine di far fronte all'evoluzione dell'impatto della crisi COVID-19 o di altre situazioni epidemiologiche, nonché al diretto, devastante impatto della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina sul traffico aereo, per sostenere la connettività da o verso l'Ucraina, e 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 TFUE per modificare i valori percentuali del tasso minimo di utilizzo entro un certo intervallo e per qualsiasi stagione di traffico dal 30 ottobre 2022 al 28 ottobre 2023, in linea con le previsioni di ripresa di Eurocontrol, e 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 30 ottobre 2022 al 28 ottobre 2023. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016¹. 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.

¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (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 i vettori aerei omettono sistematicamente di rispettare tale obbligo, non dovrebbero beneficiare di un tasso ridotto di utilizzo delle bande orarie.
- (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 29 TUE o dell'articolo 215 TFUE 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 vettori aerei possano essere riassegnate in maniera puntuale durante la stagione di traffico, ciò non incoraggia sufficientemente l'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 di una crisi epidemiologica e della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'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 crisi di COVID-19 e alla guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, si ritiene opportuno invocare l'eccezione al periodo di otto settimane prevista 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) l'articolo 2 è così modificato:

a) alla lettera b *bis*), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"durante il periodo dal 30 ottobre 2022 al 28 ottobre 2023, per "nuovo concorrente" si intende:";

b) alla lettera f), il punto i) è sostituito dal seguente:

""vettore aereo", un'impresa di trasporto aereo titolare di una licenza valida di esercizio o titolo equivalente entro il 31 gennaio per la successiva stagione di traffico estiva o il 31 agosto per la stagione di traffico invernale successiva; ai fini degli articoli 4, 8, 8 *bis*, 10 e 10 *bis*, la definizione di vettore aereo comprende anche gli operatori dell'aviazione d'affari, quando operano secondo orari prestabiliti; ai fini degli articoli 7 e 14, la definizione di vettore aereo comprende anche tutti gli operatori di aeromobili civili;"

2) l'articolo 8 è così modificato:

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

"2. "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:

"2 *bis*. Durante il periodo dal 30 ottobre 2022 al 28 ottobre 2023, 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, dopo aver sentito il vettore aereo interessato, modificare la collocazione oraria delle bande orarie richieste o assegnate che rientrano nel periodo dal 30 ottobre 2022 al 28 ottobre 2023 o annullarle. In tale contesto, il coordinatore tiene conto delle altre regole e linee direttrici di cui al paragrafo 5, fatte salve le 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 del presente regolamento 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 della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina e la distruzione delle infrastrutture critiche incidano sulla capacità di fornire servizi aerei e sulla domanda di servizi aerei, i coordinatori applicano il primo comma, lettera a), alle rotte tra l'Unione e l'Ucraina per la durata della chiusura dello spazio aereo o della chiusura dell'aeroporto, se posteriore, e un ulteriore periodo 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*. Inoltre, durante il periodo dal 30 ottobre 2022 al 28 ottobre 2023, 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 operata o pianificata, a condizione che tali restrizioni incidano in modo significativo sulla possibilità di viaggiare o sulla relativa domanda, e che sulle rotte in questione 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, per esempio laddove l'ostacolo sia collegato 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.

Il presente paragrafo si applica per il periodo in cui si applicano le restrizioni di cui al primo comma e per un massimo di sei settimane aggiuntive, fatti salvi il terzo e il quarto 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.

Quando una maggioranza di Stati membri che rappresentano almeno il 50 % della popolazione dell'Unione applica le restrizioni di cui al primo comma, che incidono in modo significativo sulla possibilità di viaggiare o sulla relativa domanda e determinano una delle situazioni di cui al primo comma, lettere da a) a c), ciascun coordinatore, a seguito di una decisione unanime dei coordinatori di tutti gli aeroporti comunitari coordinati di giustificare il mancato utilizzo delle bande orarie in generale e la sua notifica da parte loro alla Commissione e agli Stati membri, può applicare il presente paragrafo a tutte le bande orarie detenute in tali aeroporti per la durata delle restrizioni in vigore e per un massimo di sei settimane aggiuntive, purché tali restrizioni incidano su un numero significativo di rotte da o verso un aeroporto comunitario, rendendo in tal modo il traffico aereo nell'Unione in larga misura non redditizio o determinando una disparità di condizioni.

4 ter. Quando il mancato utilizzo di una banda oraria è giustificato dalle restrizioni di cui al paragrafo 4 o 4 *bis*, i coordinatori considerano la banda oraria operata nell'ambito della serie di bande orarie interessata.

4 *quater*. I vettori aerei la cui attività è ostacolata da misure restrittive adottate a norma dell'articolo 29 del trattato sull'Unione europea (TUE) o dell'articolo 215 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), comprese quelle in vigore al ... [data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo] e i 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* non sono legittimati a far valere una giustificazione per il mancato utilizzo delle bande orarie a norma dei paragrafi 4 e 4 *bis* del presente articolo.

Tuttavia, in deroga al primo comma, qualora tali vettori aerei siano autorizzati a operare aeromobili presi a noleggio con equipaggio (*wet-leased*) da un vettore aereo la cui attività non sia ostacolata da tali misure restrittive e che non sia soggetto a un tale divieto operativo, essi possono far valere una giustificazione per il mancato utilizzo delle bande orarie di cui ai paragrafi 4 e 4 *bis*, purché siano rispettate le norme di sicurezza applicabili nell'Unione.

4 *quinquies*. 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).";

d) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. A richiesta degli Stati membri o di sua iniziativa, la Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 4 e 4 *bis* da parte del coordinatore di un aeroporto che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento.";

4) l'articolo 10 *bis* è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

"Articolo 10 bis

Assegnazione di bande orarie in risposta a determinate situazioni di crisi";

b) i paragrafi 1, 2 e 4 sono soppressi;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Nel periodo compreso tra il 30 ottobre 2022 e il 25 marzo 2023 e ai fini dell'articolo 8, paragrafo 2, dell'articolo 10, paragrafi 2 e 4, e dell'articolo 14, paragrafo 6, primo comma, se un vettore aereo dimostra in modo soddisfacente al coordinatore di aver operato la serie di bande orarie che gli è stata assegnata, con l'autorizzazione del coordinatore, per almeno il 75 % del tempo nel corso della stagione di traffico per cui è stata assegnata, tale vettore aereo ha diritto alla stessa serie di bande orarie per la successiva corrispondente stagione di traffico.";

d) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Qualora i dati pubblicati da Eurocontrol mostrino chiaramente che il traffico aereo settimanale, nell'arco di un periodo di due settimane consecutive, è sceso al di sotto dell'80 % dei livelli del 2019 delle settimane corrispondenti a causa della crisi COVID-19, di altre situazioni epidemiologiche o come effetto diretto della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'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, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 *bis* al fine di modificare i valori percentuali di cui al paragrafo 3 del presente articolo e all'articolo 8, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafi 2 e 4, e all'articolo 14, paragrafo 6, primo comma, entro un intervallo compreso tra lo 0 % e il 70 % per qualsiasi stagione di traffico compresa tra il 30 ottobre 2022 e il 28 ottobre 2023. Il valore percentuale applicato è proporzionato al livello delle previsioni di traffico aereo di Eurocontrol.

Nell'adottare tali atti delegati, 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 alla crisi COVID-19 o a un'altra situazione epidemiologica che abbia un effetto significativo sui livelli di traffico aereo da o verso gli aeroporti dell'Unione, cambi di rotta forzati dovuti alla chiusura dello spazio aereo o a un 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 un'altra situazione epidemiologica caratterizzata da alta contagiosità e suscettibile di indurre una grave flessione dei viaggi aerei.

In vista della preparazione degli orari da parte dei vettori aerei prima della stagione di traffico, la Commissione si adopera per adottare tali atti delegati a norma del presente paragrafo prima dell'inizio della stagione di traffico, al fine di consentire ai vettori aerei di pianificare i propri orari di volo. La Commissione può adottare tali atti durante la stagione di traffico in caso di circostanze impreviste.";

e) è inserito il seguente paragrafo:

"5 *bis*. Se la Commissione ritiene che, a causa della distruzione delle infrastrutture e dell'impatto sulle condizioni di vita a seguito della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'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, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 *bis* al fine di modificare i valori percentuali di cui al paragrafo 3 del presente articolo e all'articolo 8, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafi 2 e 4, e all'articolo 14, paragrafo 6, primo comma, entro un intervallo compreso tra lo 0 % e il 70 % per le bande orarie utilizzate sulle rotte da o per l'Ucraina per qualsiasi stagione di traffico compresa tra il 30 ottobre 2022 e il 28 ottobre 2023.

Nell'adottare tali atti delegati, 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 riguardanti le prenotazioni anticipate e gli 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.";

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

- "6. Qualora, a seguito dell'impatto prolungato della crisi COVID-19, di altre situazioni epidemiologiche o degli effetti diretti della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'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 un periodo in cui si applica l'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie conformemente al paragrafo 3, 5 o 5 *bis* del presente articolo, 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. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafi 4 e 4 *bis*, 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 o se si ritiene che abbia operato l'intera serie di bande orarie a norma dell'articolo 10, paragrafo 4 *ter*, 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 11, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Fatto salvo il diritto di impugnazione previsto dal diritto nazionale, i reclami relativi all'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2, degli articoli 8, 8 *bis* e 10, dell'articolo 10 *bis*, paragrafo 7, e dell'articolo 14, paragrafi da 1 a 4 e 6, sono presentati al comitato di coordinamento. Il comitato, entro un periodo di un mese successivo alla presentazione del reclamo, esamina la questione e, se possibile, fa proposte al coordinatore nel tentativo di risolvere i problemi. Se una soluzione risulta impossibile, lo Stato membro responsabile può, entro un ulteriore termine di due mesi, chiedere la mediazione di un'organizzazione rappresentante dei vettori aerei o degli aeroporti o di una terza parte.";

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

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10 *bis* è conferito alla Commissione fino al 28 ottobre 2023.";

7) all'articolo 14, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Fatto salvo l'articolo 10, paragrafi 4 e 4 *bis*, se il tasso di utilizzo dell'80 % di cui all'articolo 8, paragrafo 2, non può essere realizzato da un vettore aereo, il coordinatore può decidere di revocare al predetto vettore aereo la serie di bande orarie per il resto della stagione di traffico e conferirle al pool dopo aver sentito il vettore aereo interessato.

Fatto salvo l'articolo 10, paragrafi 4 e 4 *bis*, se dopo un tempo assegnato corrispondente al 20 % del periodo di validità della serie le bande orarie di questa serie non sono state ancora utilizzate, il coordinatore le conferisce al pool per il resto della stagione di traffico, dopo aver sentito il vettore aereo interessato.

Nel periodo dal 30 ottobre 2022 al 28 ottobre 2023, 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.

Nel periodo dal 30 ottobre 2022 al 28 ottobre 2023, se un coordinatore stabilisce, sulla base delle informazioni a sua disposizione, che un vettore aereo soggetto alle misure restrittive adottate a norma dell'articolo 29 TUE o dell'articolo 215 TFUE, comprese quelle in vigore al ... [data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo] 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 di traffico, il coordinatore, dopo aver sentito il vettore aereo interessato, revoca a tale vettore aereo la serie di bande orarie in questione per il resto della stagione di traffico e le conferisce al pool.

Tuttavia, se un vettore aereo è soggetto a un divieto operativo all'interno dell'Unione, è elencato nell'allegato A o nell'allegato B del regolamento (CE) n. 474/2006 ed è autorizzato a operare aeromobili presi a noleggio con equipaggio (wet-leased) di un vettore aereo le cui operazioni non sono ostacolate da tali misure restrittive e che non è soggetto a tale divieto operativo, il quarto comma del presente paragrafo non si applica alle bande orarie di tale vettore, purché siano rispettate le norme di sicurezza applicabili nell'Unione."

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 Strasburgo,

Per il Parlamento europeo

La presidente

Per il Consiglio

Il presidente