

Modifica della proposta di regolamento (CEE) del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari

(92/C 206/07)

COM(92) 257 def.

(Presentata dalla Commissione ai sensi dell'articolo 149, paragrafo 3 del trattato CEE, il 29 giugno 1992)

TESTO DELLA COMMISSIONE ⁽¹⁾

EMENDAMENTI

Emendamento n. 1

Titolo

Proposta di regolamento (CEE) del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari

Titolo

Proposta di regolamento (CEE) del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari coordinati

Emendamento n. 2

Primo considerando

considerando che vi è un crescente squilibrio tra l'espansione del sistema di trasporto aereo in Europa e la disponibilità di infrastrutture aeroportuali atte a fronteggiare la crescente domanda e che pertanto è in aumento nella Comunità il numero di aeroporti soggetti a congestione;

Primo considerando

considerando che vi è un crescente squilibrio tra l'espansione del sistema di trasporto aereo in Europa e la disponibilità di infrastrutture aeroportuali atte a fronteggiare la crescente domanda e che esistono i sintomi di un conseguente futuro aumento nella Comunità del numero di aeroporti soggetti a congestione;

Emendamento n. 3

Terzo considerando

considerando che l'imparzialità è garantita nel modo migliore se il coordinamento dell'aeroporto è deciso dallo Stato membro responsabile dello stesso sulla base di criteri obiettivi;

Terzo considerando

considerando che l'imparzialità è garantita nel modo migliore se la classificazione dell'aeroporto come aeroporto coordinato è decisa dallo Stato membro responsabile dello stesso sulla base di criteri obiettivi;

Emendamento n. 4

Terzo considerando bis

(nuovo)

considerando che il presente regolamento si applica unicamente agli aeroporti rispondenti alla specifica definizione di aeroporti coordinati ai sensi dell'articolo 2;

Emendamento n. 5

Quarto considerando bis

(nuovo)

considerando che la Commissione dovrebbe analizzare i motivi alla base della congestione negli aeroporti europei per individuare i metodi atti ad aumentare la capacità degli stessi;

⁽¹⁾ GU n. C 43 del 19. 2. 91, pag. 3.

TESTO DELLA COMMISSIONE

EMENDAMENTI

Emendamento n. 6

Quarto considerando ter

(nuovo)

considerando che i governi degli Stati membri e le autorità aeroportuali dovrebbero considerare la possibilità di incrementare gli stanziamenti a favore delle infrastrutture aeroportuali, al fine di aumentare la capacità degli aeroporti europei;

Emendamento n. 7

Nono considerando

considerando che la politica comunitaria mira a ridurre gli ostacoli alla concorrenza e ad incoraggiare l'accesso al mercato, in forza del regolamento (CEE) n. 2343/90 del Consiglio e che tali obiettivi implicano un ampio sostegno ai vettori che intendono avviare servizi su rotte intracomunitarie con concorrenza limitata;

Nono considerando

considerando che la politica comunitaria mira a ridurre gli ostacoli alla concorrenza e ad incoraggiare l'accesso al mercato, in forza del regolamento (CEE) n. 2343/90 del Consiglio e che tali obiettivi implicano un ampio sostegno ai vettori che intendono avviare servizi su rotte con concorrenza limitata;

Emendamento n. 8

Decimo considerando

considerando che occorre esigere dagli Stati membri o dalle persone da questi designate la garanzia che per tali servizi sia riservata una disponibilità, seppur limitata, di bande orarie, anche in aeroporti ritenuti soggetti a congestione del traffico;

Decimo considerando

considerando che occorre esigere dagli Stati membri o dalle persone da questi designate la garanzia che per tali servizi sia altresì riservata una disponibilità di bande orarie, anche in aeroporti ritenuti soggetti a congestione del traffico, per i piccoli vettori, gli aerei per uomini d'affari, l'aviazione generale e i nuovi concorrenti;

Emendamento n. 9

Undicesimo considerando

considerando che un eventuale ritiro dei diritti acquisiti deve rispettare il principio della proporzionalità ed essere quindi limitato al numero di bande orarie necessarie a soddisfare il fabbisogno dei nuovi arrivati nell'aeroporto in questione, garantendo a tutti i vettori presenti in tale aeroporto un trattamento comparabile, tenendo conto del numero di bande orarie utilizzate da ciascuno di essi ed evitando di scompaginare inutilmente la struttura degli accordi o delle condizioni esistenti;

Undicesimo considerando

considerando che un eventuale ritiro dei diritti acquisiti è accettabile unicamente in situazioni eccezionali in cui ogni altra soluzione sia preclusa e deve rispettare il principio della proporzionalità ed essere quindi limitato al numero di bande orarie necessarie a soddisfare il fabbisogno dei nuovi arrivati nell'aeroporto in questione, garantendo a tutti i vettori presenti in tale aeroporto un trattamento comparabile, tenendo conto del numero di bande orarie utilizzate da ciascuno di essi ed evitando di scompaginare inutilmente la struttura degli accordi o delle condizioni esistenti;

Emendamento n. 10

Quattordicesimo considerando

considerando che la Comunità deve offrire ai vettori aerei nuovi arrivati di paesi terzi un trattamento analogo a quello che gli stessi paesi terzi offrono ai vettori comunitari;

Quattordicesimo considerando

considerando che la Comunità deve offrire ai vettori aerei di paesi terzi analogo trattamento offerto ai vettori comunitari, purché tali paesi terzi offrano ai vettori comunitari analogo trattamento presso i loro aeroporti;

TESTO DELLA COMMISSIONE

EMENDAMENTI

Emendamento n. 11

Quindicesimo considerando

considerando che l'introduzione di un regolamento per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari non deve incidere negativamente sulle operazioni delle piccole compagnie aeree,

Quindicesimo considerando

considerando che l'introduzione di un regolamento per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari non deve incidere negativamente sulle operazioni delle piccole compagnie aeree né sull'aviazione generale,

Emendamento n. 12

Articolo 1

Il presente regolamento riguarda l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari.

Articolo 1

Il presente regolamento riguarda l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari coordinati.

Emendamento n. 13

Articolo 2

Lettera b)

- b) «nuovo concorrente»: un vettore aereo
- i) che, in un aeroporto coordinato, non detenga più di tre bande orarie in un giorno qualsiasi e richieda, per quel medesimo giorno, l'assegnazione di bande orarie supplementari per effettuare servizi;
 - ii) che, in un aeroporto coordinato o in un altro aeroporto dello stesso sistema aeroportuale non detenga più del 30 % delle bande orarie detenute da tutti i vettori aerei in un determinato giorno, e richieda l'assegnazione di bande orarie supplementari per quel medesimo aeroporto e per quel medesimo giorno al fine di avviare servizi compresi nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 2343/90 su una rotta intracomunitaria, su cui al massimo altri due vettori aerei esercitano, sempre nel medesimo giorno, diritti di traffico di terza o quarta libertà tra gli aeroporti interessati;

Articolo 2

Lettera b)

- b) «nuovo concorrente»: un vettore aereo che
- i) in un aeroporto coordinato, non detenga più di quattro bande orarie in un giorno qualsiasi e richieda, per quel medesimo giorno, l'assegnazione di bande orarie supplementari per effettuare servizi, o;
 - ii) in un aeroporto coordinato o in un altro aeroporto dello stesso sistema aeroportuale non detenga più del 30 % di tutte le bande orarie in un determinato giorno, e richieda l'assegnazione di bande orarie supplementari per quel medesimo aeroporto e per quel medesimo giorno al fine di avviare un servizio su una rotta intracomunitaria, su cui al massimo altri due vettori aerei esercitano, sempre nel medesimo giorno, diritti di traffico tra gli aeroporti interessati;

Emendamento n. 14

Lettera c)

- c) «aeroporto congestionato», un aeroporto la cui capacità, in un giorno qualsiasi, non soddisfi per più di un'ora la domanda esistente o prevista;

Lettera c)

- c) «aeroporto congestionato», un aeroporto:
- i) che registri ritardi d'esercizio di oltre un'ora rispetto agli orari pubblicati su oltre il 75 % dei voli in arrivo e in partenza, per oltre un'ora al giorno, in un qualsiasi giorno della settimana, per almeno il 50 % di un periodo di programmazione, o
 - ii) la cui capacità, in un giorno qualsiasi e in uno qualunque dei seguenti settori — controllo del traffico aereo, piste, altre attrezzature di terra comprese quelle di accesso, restrizioni a fini ecologici — non soddisfi per più di un'ora la domanda esistente o prevista;

TESTO DELLA COMMISSIONE

EMENDAMENTI

Emendamento n. 15

Lettera f)

f) «aeroporto coordinato», un aeroporto in cui un vettore aereo, per atterrare o decollare, deve aver ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da un coordinatore aeroportuale;

Lettera f)

f) «aeroporto coordinato», un aeroporto congestionato classificato come aeroporto coordinato in cui un vettore aereo, per atterrare o decollare, deve aver ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da un coordinatore aeroportuale;

Emendamento n. 16

Lettera h)

h) «precedenza storica»: una banda oraria che è stata gestita da un vettore aereo secondo l'autorizzazione del coordinatore e che conferisce al vettore stesso il diritto di utilizzarla nella corrispondente stagione successiva.

Lettera h)

h) Non riguarda il testo italiano

Emendamento n. 17

Articolo 3

Paragrafo 1

1. Gli Stati membri consentono ai vettori aerei muniti di una licenza valida per una determinata rotta di programmare e esercitare liberamente i propri servizi a destinazione di e in provenienza da aeroporti comunitari che non siano coordinati a norma dell'articolo 4.

Articolo 3

Paragrafo 1

1. Gli Stati membri consentono ai vettori aerei muniti di un'adeguata valida licenza di programmare e esercitare liberamente i propri servizi a destinazione di e in provenienza da aeroporti comunitari che non siano coordinati a norma dell'articolo 4.

Emendamento n. 18

Articolo 5

Paragrafo 2

2. Il coordinatore provvede all'assegnazione delle bande orarie nell'aeroporto o negli aeroporti coordinati e agisce in modo imparziale, non discriminatorio e trasparente, conformemente alle disposizioni del presente regolamento.

Articolo 6 ⁽¹⁾

Paragrafo 2

2. Il coordinatore provvede a consigliare il comitato o i comitati di programmazione e ad assegnare le bande orarie, tenendo conto degli orientamenti generali definiti dal comitato di programmazione, nell'aeroporto o negli aeroporti coordinati e agisce in modo imparziale, non discriminatorio e trasparente, conformemente alle disposizioni del presente regolamento ed alle regole comunitarie applicabili nel settore della concorrenza.

Emendamento n. 19

Paragrafo 5

Lettera a)

5. In qualsiasi momento, il coordinatore tiene a disposizione delle parti interessate, affinché possano esaminarle, le seguenti informazioni:

Paragrafo 5

Lettera a)

5. In qualsiasi momento, il coordinatore tiene a disposizione delle parti interessate, affinché possano esaminarle, le seguenti informazioni:

(¹) L'articolo 5 del testo della Commissione diventa articolo 6.

TESTO DELLA COMMISSIONE

- a) le bande orarie precedentemente detenute da ciascuna compagnia aerea elencate in ordine cronologico per l'insieme dei vettori aerei operanti nell'aeroporto;

Emendamento n. 20

Articolo 6

Primo comma

Uno Stato membro che abbia deciso di classificare un aeroporto come coordinato ai sensi dei paragrafi 1 e 2 dell'articolo 4, può istituire un comitato di programmazione incaricato di assistere, con funzioni consultive, il coordinatore di cui all'articolo 5. Sono ammessi a partecipare a tale comitato almeno i vettori aerei che usano reiteratamente l'aeroporto o gli aeroporti, le autorità aeroportuali interessate e i rappresentanti del servizio di controllo del traffico aereo.

Emendamento n. 21

Articolo 7

Negli aeroporti coordinati, le autorità aeroportuali, congiuntamente a rappresentanti dei servizi di controllo del traffico aereo e, se del caso, salvo approvazione delle autorità nazionali, determinano due volte all'anno la capacità dell'aeroporto utilizzando metodi riconosciuti a livello internazionale, previa consultazione delle autorità doganali, dei responsabili dell'ufficio immigrazioni, delle compagnie aeree operanti nell'aeroporto e/o delle associazioni che le rappresentano. La possibilità di accogliere i diversi tipi di aviazione è esaminata caso per caso.

Le informazioni ottenute devono essere comunicate al coordinatore dell'aeroporto in tempo utile, prima che venga effettuato il coordinamento.

Emendamento n. 22

Articolo 8

1. I vettori aerei che chiedono l'assegnazione di bande orarie in un aeroporto coordinato comunicano al coordinatore dell'aeroporto tutte le informazioni da questi richieste.

2. a) Salva l'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato e dell'articolo 9 del presente regolamento, il vettore aereo che abbia gestito una banda oraria con l'autorizzazione dal coordinatore conserva il diritto ad utilizzare la banda stessa negli stessi periodi e giorni della stagione successiva corrispondente. Tale priorità temporale vige solo per i servizi di linea ed i servizi non di linea programmati.

EMENDAMENTI

- a) le bande orarie precedentemente detenute da ciascun vettore aereo elencate in ordine cronologico per l'insieme dei vettori aerei operanti nell'aeroporto;

Articolo 5 ⁽¹⁾

Primo comma

Uno Stato membro che abbia classificato un aeroporto come coordinato, ai sensi dell'articolo 4, istituisce, conformemente alle regole comunitarie applicabili nel settore della concorrenza, un comitato di programmazione incaricato di definire orientamenti generali per l'assegnazione di bande orarie in ciascun periodo di programmazione e di sorvegliare il lavoro del coordinatore. Tale comitato si riunisce almeno due volte l'anno. Sono ammessi a partecipare a tale comitato almeno i vettori aerei che usano reiteratamente l'aeroporto o gli aeroporti nonché le autorità aeroportuali e del servizio di controllo del traffico aereo interessante.

Articolo 7

Negli aeroporti coordinati, le autorità aeroportuali, congiuntamente ai servizi di controllo del traffico aereo e, se del caso, salvo approvazione delle autorità nazionali, determinano due volte all'anno la capacità dell'aeroporto utilizzando metodi riconosciuti a livello internazionale, previa consultazione delle autorità doganali, dei responsabili dell'ufficio immigrazioni, dei vettori aerei operanti nell'aeroporto e/o delle associazioni che il rappresentano. La possibilità di accogliere i diversi tipi di aviazione è esaminata caso per caso.

Le informazioni ottenute devono essere comunicate al coordinatore dell'aeroporto in tempo utile, prima che venga effettuato il coordinamento.

Articolo 8

1. I vettori aerei che chiedono l'assegnazione di bande orarie in un aeroporto coordinato comunicano al coordinatore dell'aeroporto tutte le informazioni da questi richieste.

2. a) Salva l'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato e dell'articolo 9 del presente regolamento, il vettore aereo che abbia gestito una banda oraria con l'autorizzazione dal coordinatore conserva il diritto ad esigere ed ottenere la banda stessa negli stessi periodi e giorni della stagione successiva corrispondente. Tale priorità temporale vige solo per i servizi di linea e i servizi non di linea programmati.

(1) L'articolo 6 del testo della Commissione diventa articolo 5.

TESTO DELLA COMMISSIONE

- b) Nel caso in cui non sia possibile accogliere tutte le richieste di bande orarie con piena soddisfazione dei vettori aerei interessati, il coordinatore dell'aeroporto dà preferenza ai servizi aerei commerciali, in particolare ai servizi di linea e ai servizi non di linea programmati.
- c) Il coordinatore dell'aeroporto tiene conto altresì delle norme supplementari in materia di priorità definite nell'allegato.
3. Se la richiesta di una banda oraria non può essere accolta, il coordinatore dell'aeroporto comunica le ragioni del mancato accoglimento alla compagnia aerea che ha presentato la richiesta, proponendo in alternativa la banda oraria più vicina.
4. Il coordinatore dell'aeroporto si adopera al fine di accogliere in qualsiasi momento richieste specifiche di bande orarie per ogni tipo di aviazione, compresa l'aviazione generale. A tal fine, può ricorrere alle bande disponibili nel fondo comune di cui all'articolo 9, non ancora assegnate, come pure a bande appena liberate.
5. Previa consultazione con i vettori aerei, i coordinatori dell'aeroporto e le autorità aeroportuali, la Commissione stabilisce i requisiti minimi per l'utilizzo dei sistemi automatizzati da parte dei coordinatori di aeroporto, al fine di garantire la corretta attuazione degli articoli 5 e 8.

EMENDAMENTI

- b) Nel caso in cui non sia possibile accogliere tutte le richieste di bande orarie con piena soddisfazione dei vettori aerei interessati, viene data la preferenza ai servizi aerei commerciali, in particolare ai servizi di linea e ai servizi non di linea programmati.
- c) Il coordinatore dell'aeroporto tiene conto altresì delle norme supplementari in materia di priorità definite nell'allegato.
3. Se la richiesta di una banda oraria non può essere accolta, il coordinatore dell'aeroporto comunica le ragioni del mancato accoglimento al vettore aereo che ha presentato la richiesta, proponendo in alternativa le bande orarie più vicine.
4. Il coordinatore dell'aeroporto si adopera al fine di accogliere in qualsiasi momento richieste specifiche di bande orarie per ogni tipo di aviazione, compresa l'aviazione generale. A tal fine, può ricorrere alle bande disponibili nel fondo comune di cui all'articolo 9, non ancora assegnate, come pure a bande appena liberate (bande orarie occasionali).
5. Previa consultazione con i coordinatori dell'aeroporto e i comitati di programmazione, la Commissione stabilisce i requisiti minimi per l'utilizzo dei sistemi automatizzati da parte dei coordinatori di aeroporto, al fine di garantire la corretta attuazione degli articoli 5, 6 e 8.

Emendamento n. 23

Articolo 9

Paragrafo 1

1. In un aeroporto coordinato, le bande orarie di nuova creazione, quelle inutilizzate e quelle cedute da un vettore nel corso o verso la fine della stagione vengono inserite in un pool comune.

Articolo 9

Paragrafo 1

1. In un aeroporto coordinato, le bande orarie di nuova creazione, quelle inutilizzate e quelle cedute da un vettore nel corso o verso la fine della stagione vengono inserite in un pool comune per ciascun periodo di tempo coordinato.

Emendamento n. 24

Paragrafo 2

2. Una banda oraria che non venga utilizzata per più del 65 % del periodo attribuito può essere ritirata e inserita nel fondo comune di cui al paragrafo 1 per essere riassegnata, salvo che il mancato utilizzo possa essere giustificato segnatamente in base al forzato arresto operativo di un tipo di aeromobile o in base alla chiusura di un aeroporto o di uno spazio aereo.

Paragrafo 2

2. Una banda oraria che non venga utilizzata per più del 75 % del periodo attribuito può essere ritirata e inserita nei pool di cui al paragrafo 1 per essere riassegnata, salvo che il mancato utilizzo possa essere giustificato segnatamente in base al forzato arresto operativo di un tipo di aeromobile o in base alla chiusura di un aeroporto o di uno spazio aereo.

TESTO DELLA COMMISSIONE

EMENDAMENTI

Emendamento n. 25

Paragrafo 3

3. Le bande orarie del fondo comune vengono distribuite ai vettori che ne fanno richiesta. Di esse almeno il 50 % è assegnato ai nuovi concorrenti, secondo l'ordine di priorità esposto in allegato.

Paragrafo 3

3. Le bande orarie dei pool vengono distribuite ai vettori che ne fanno richiesta. Di esse almeno il 50 % è assegnato ai nuovi concorrenti, secondo l'ordine di priorità esposto in allegato.

Emendamento n. 26

Paragrafo 5

5. I nuovi concorrenti di cui al paragrafo 4 hanno diritto a tante bande orarie quante sono necessarie per far fronte ai servizi esistenti di altri vettori aerei operanti su quella rotta, fino ad un massimo di sei bande orarie in un determinato giorno.

Paragrafo 5

5. I nuovi concorrenti di cui al paragrafo 4 hanno diritto a tante bande orarie quante sono necessarie per far fronte ai servizi esistenti di altri vettori aerei operanti su quella rotta, fino ad un massimo di quattro bande orarie in un determinato giorno.

Emendamento n. 27

Paragrafo 8

8. Qualora non vengano utilizzate o siano abbandonate entro un periodo di due anni, le bande orarie rese disponibili a norma dei paragrafi 2 e 4 sono restituite all'assegnatario iniziale. Le bande orarie sono inserite nel fondo comune di cui all'articolo 9, qualora tale disposto non possa essere applicato, o qualora l'assegnatario iniziale non intenda utilizzarle.

Paragrafo 8

8. Qualora non vengano utilizzate o siano ritirate a norma del paragrafo 2 o siano abbandonate entro un periodo di due anni, le bande orarie rese disponibili a norma dei paragrafi 2 e 4 sono restituite all'assegnatario iniziale. Le bande orarie sono inserite nel fondo comune di cui all'articolo 9, qualora tale disposto non possa essere applicato, o qualora l'assegnatario iniziale non intenda utilizzarle.

Emendamento n. 28

Paragrafo 9

9. A richiesta di qualsiasi Stato membro o di sua propria iniziativa, la Commissione esamina l'applicazione del presente articolo e decide, entro due mesi, se lo stesso è stato applicato in modo corretto. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri.

Paragrafo 9

9. A richiesta di qualsiasi Stato membro o del paese terzo interessato o di sua propria iniziativa, la Commissione esamina l'applicazione del presente articolo e decide, entro due mesi, se lo stesso è stato applicato in modo corretto. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri.

Emendamento n. 29

Articolo 10

Paragrafo 6

6. Su richiesta di qualsiasi Stato membro ovvero di propria iniziativa, la Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 2 e 4 del presente articolo in ogni caso particolare e decide, entro due mesi, se tali paragrafi vengono correttamente applicati. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri.

Articolo 10

Paragrafo 6

6. Su richiesta di qualsiasi Stato membro o del paese terzo interessato ovvero di propria iniziativa, la Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 2 e 4 del presente articolo in ogni caso particolare e decide, entro due mesi, se tali paragrafi vengono correttamente applicati. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri.

TESTO DELLA COMMISSIONE

EMENDAMENTI

Emendamento n. 30

Paragrafo 7

7. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro un mese. Il Consiglio deliberando a maggioranza qualificata può adottare una decisione diversa nel termine di un mese.

Paragrafo 7

7. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro un mese. Il Consiglio deliberando a maggioranza qualificata può adottare una decisione diversa nel termine di un mese. Lo Stato membro responsabile dell'aeroporto congestionato interessato provvede prontamente all'applicazione della decisione.

Emendamento n. 31

Articolo 11

Paragrafo 1

(nuovo)

1. Gli Stati membri e la Commissione garantiscono che il presente regolamento sia applicato in modo non discriminatorio nei confronti dei vettori aerei dei paesi terzi.

Emendamento n. 32

Articolo 11

Paragrafo 2

2. Qualora la Commissione constati, sulla base delle informazioni ricevute in conformità del paragrafo 1 o sulla base di altre informazioni pervenute che, nell'assegnazione di bande orarie in aeroporti congestionati, un paese terzo:

- a) non riserva ai vettori aerei comunitari un trattamento analogo a quello concesso dagli Stati membri della Comunità ai vettori aerei di tale paese, o
- b) non concede ai vettori aerei comunitari de facto un trattamento nazionale, o
- c) concede ai vettori aerei di altri paesi terzi un trattamento più favorevole di quello riservato ai vettori aerei comunitari,

essa può avviare negoziati al fine di porre rimedio alla situazione.

Paragrafo 2

2. Se nell'assegnazione di bande orarie in aeroporti congestionati, un paese terzo:

- a) non riserva ai vettori aerei comunitari un trattamento analogo a quello concesso dagli Stati membri della Comunità ai vettori aerei di tale paese, o
- b) non concede ai vettori aerei comunitari de facto un trattamento nazionale,
- c) concede ai vettori aerei di altri paesi terzi un trattamento più favorevole di quello riservato ai vettori aerei comunitari,

la Commissione può, previa decisione del Consiglio, avviare negoziati al fine di porre rimedio alla situazione.

Emendamento n. 33

Articolo 12

Paragrafo 1

1. La Commissione presenta al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro due anni dalla sua entrata in vigore.

Articolo 12

Paragrafo 1

1. La Commissione presenta al Consiglio, al Parlamento europeo e al Comitato economico e sociale una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro due anni dalla sua entrata in vigore.

TESTO DELLA COMMISSIONE

EMENDAMENTI

Emendamento n. 34

ALLEGATO

Punto 5

Secondo comma

(nuovo)

Nel caso in cui la sospensione temporanea del traffico (coprifuoco) in un aeroporto crei problemi di bande orarie in un altro, la priorità va data alla linea aerea che si vede penalizzata da tale sospensione.

Emendamento n. 35

ALLEGATO

Punto 6

Lettera c)

- c) Sospensione temporanea del traffico (coprifuoco) — nel caso in cui la sospensione temporanea del traffico in un aeroporto crei problemi di bande orarie in un altro, la priorità va data alla linea aerea che si vede penalizzata da tale sospensione. Soppresso.

Emendamento n. 36

Lettera f)

Lettera f)

- f) Flessibilità — per giungere ad un utilizzo ottimale della capacità disponibile, i coordinatori devono assegnare le bande orarie con un certo grado di flessibilità. Non sempre le linee aeree operano esattamente secondo gli orari pubblicati. Le condizioni meteorologiche, i venti, le modifiche ai tempi di volo, i problemi ATC o di natura tecnica sono alcuni dei responsabili di tali variazioni. I coordinatori devono tenerne conto:
- i) stabilendo per l'utilizzo delle piste intervalli di tempo di almeno 10 minuti;
 - ii) misurando il numero di operazioni effettuate in un'ora, a non meno di 30 minuti di intervallo (ad esempio, 12.00-12.59 + 12.30-13.29);
 - iii) utilizzando l'espedito dell'overbooking sulla base delle precedenti esperienze.
- f) Flessibilità — per giungere ad un utilizzo ottimale della capacità disponibile, i coordinatori devono assegnare le bande orarie con un certo grado di flessibilità. Non sempre le linee aeree operano esattamente secondo gli orari pubblicati. Le condizioni meteorologiche, i venti, le modifiche ai tempi di volo, i problemi ATC o di natura tecnica sono alcuni dei responsabili di tali variazioni. I coordinatori devono tenerne conto:
- i) stabilendo per l'utilizzo delle piste intervalli di tempo di almeno 10 minuti;
 - ii) misurando il numero di operazioni effettuate in un'ora, a non meno di 30 minuti di intervallo (ad esempio, 12.00-12.59 + 12.30-13.29);
 - iii) utilizzando l'espedito dell'overbooking sulla base delle precedenti esperienze;
 - iv) concedendo ai voli per uomini d'affari organizzati a breve termine possibilità di massimo utilizzo delle bande orarie occasionali purché tali voli siano pronti al decollo e si siano visti concedere una banda oraria chiusa più tarda;

TESTO DELLA COMMISSIONE

EMENDAMENTI

Emendamento n. 37

Lettera g)

(nuovo)

- g) Inquinamento acustico — si concede priorità agli aeromobili meno rumorosi rispetto a quelli che lo sono di più (per esempio: a quelli di cui al capitolo 3 rispetto a quelli di cui al capitolo 2).
-