COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.3.2020
COM(2020) 111 final

2020/0042 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

Il regolamento (CEE) n. 95/93[1] stabilisce le norme per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti dell'UE. Il relativo articolo 10 contiene una norma ispirata al principio secondo cui le bande orarie ("slot") o si usano o le si perde (principio dello *use it or lose it*). Nello specifico, i vettori aerei devono utilizzare almeno l'80 % delle bande orarie loro assegnate in un determinato periodo di validità degli orari (stagione estiva o invernale) per mantenere la priorità per la stessa serie di bande orarie nella corrispondente stagione di traffico dell'anno successivo ("diritti acquisiti").

L'epidemia del virus SARS-CoV-2 sta determinando pesanti ripercussioni sui vettori aerei, con un calo notevole del traffico aereo a livello mondiale dall'inizio del 2020. Per quanto riguarda i vettori aerei europei, tali ripercussioni si sono evidenziate inizialmente nel gennaio 2020 per i voli da e per la Repubblica popolare cinese e la Regione amministrativa speciale di Hong Kong della Repubblica popolare cinese, ma la diffusione del virus a partire dal gennaio 2020 ha provocato un calo più generalizzato anche in Europa. Non è possibile fare previsioni sull'evoluzione futura dell'epidemia o sulla durata dei suoi effetti.

Tuttavia, data la diminuzione della domanda di trasporto passeggeri, i vettori aerei hanno già cominciato a cancellare voli e continueranno a cancellarne, con il risultato che per la stagione invernale di traffico 2019-2020 e per quella estiva 2020 l'utilizzo delle bande orarie risulterà inferiore alla soglia dell'80 % prescritta dal regolamento.

Dopo una crescita media annua dei passeggeri in Europa del 3,3 % fra il 2009 e il 2019, Eurocontrol ha registrato un calo del 10 % del numero dei voli nelle prime due settimane di marzo 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019. A causa della diminuzione della domanda provocata dalla crisi, la maggior parte dei vettori aerei europei sta tenendo a terra i propri aeromobili. Il calo del numero dei voli, dunque, presumibilmente si confermerà. La tendenza negativa su base annua si estende anche alla stagione estiva, per la quale, secondo la IATA, i vettori aerei stanno registrando un calo delle prenotazioni anticipate del 40-60 % su base annua per il periodo marzo-giugno 2020 per le rotte non italiane, con un impatto leggermente maggiore sulle rotte a corto raggio rispetto a quelle a lungo raggio. Le prenotazioni per le rotte italiane sono diminuite di oltre il 50 % all'inizio di marzo 2020, con tassi di riempimento degli aerei che non superano il 40 %.

Dal canto loro, gli aeroporti europei prevedono una perdita di 67 milioni di passeggeri nel primo trimestre del 2020. Tale fenomeno si ripercuote pesantemente sul trasporto aereo in tutta l'Unione.

Sulla base delle informazioni attualmente disponibili, provenienti da Eurocontrol, dai vettori aerei e dagli aeroporti, è ragionevole supporre che la situazione attuale, caratterizzata da un eccezionale calo della domanda, si protrarrà almeno per i mesi di marzo, aprile, maggio e giugno 2020.

[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).

A norma del regolamento sulle bande orarie, tuttavia, affinché sia loro garantita l'assegnazione delle stesse bande orarie per la medesima stagione dell'anno successivo, i vettori aerei sono tenuti a utilizzare le bande orarie almeno per l'80 % del tempo durante la stagione di traffico per la quale le hanno ricevute in assegnazione. In assenza di misure che, ai fini di tale calcolo, neutralizzino gli effetti delle circostanze attuali, è probabile che i vettori aerei operino molti voli con tassi di riempimento molto bassi al fine di tutelare i diritti da loro acquisiti, amplificando così le perdite finanziarie e causando ripercussioni negative sull'ambiente.

A norma del regolamento (CEE) n. 95/93, l'unico responsabile dell'assegnazione delle bande orarie è il coordinatore, che è tenuto ad agire ai sensi delle disposizioni del regolamento (articolo 4, paragrafo 5). Relativamente al compito di assegnazione delle bande orarie, i coordinatori sono indipendenti e non sono tenuti ad attenersi alle istruzioni di nessuno.

Date le circostanze descritte, è opportuno modificare il regolamento (CEE) n. 95/93 in maniera da tutelare i diritti acquisiti dei vettori aerei per le bande orarie non utilizzate durante il periodo in cui il mercato dell'aviazione è maggiormente colpito dall'epidemia di SARS-CoV-2. Il periodo proposto corrisponde al lasso di tempo di quattro mesi compreso tra marzo 2020 e giugno 2020 per tutti i voli. Dato inoltre che il pesante impatto dell'epidemia del virus SAR-CoV-2 è diventato evidente dapprima nella Repubblica popolare cinese e nella Regione amministrativa speciale di Hong Kong della Repubblica popolare cinese, si propone di tutelare i diritti acquisiti per le bande orarie utilizzate per i servizi aerei da e verso tali mercati per un periodo complessivamente più lungo. Tale periodo aggiuntivo decorre dal 23 gennaio 2020, data in cui il primo aeroporto della Repubblica popolare cinese è stato chiuso dalle autorità.

La modifica consisterebbe in una norma in base alla quale i coordinatori dovrebbero considerare come effettivamente operate le bande orarie assegnate per i periodi di riferimento in questione. Tale norma attenuerebbe gli effetti della crisi attuale e garantirebbe la certezza del diritto per i vettori aerei per i periodi in questione delle stagioni di traffico. Le bande orarie eventualmente liberate dai vettori aerei potrebbero essere riassegnate dai coordinatori in funzione delle esigenze. Per sua natura, tale riassegnazione sarebbe esclusivamente ad hoc e non inciderebbe sulla posizione dei vettori che, secondo la norma proposta, sarebbero considerati aver operato le bande orarie in questione.

Nelle circostanze attuali è difficile prevedere con certezza quando tornerà alla normalità la situazione della salute pubblica e quando sarà ripristinata la fiducia dei consumatori. Una proroga della misura proposta per l'intera stagione estiva 2020 (che termina il 24 ottobre 2020) potrebbe essere sproporzionata rispetto all'obiettivo chiaramente definito, nel caso in cui la situazione dovesse nel frattempo effettivamente ritornare alla normalità. Per questo motivo si propone di conferire alla Commissione il potere di prorogare il periodo di applicabilità delle misure, qualora necessario, mediante atti delegati. La Commissione dovrebbe basare tali decisioni sulle ultime informazioni disponibili pubblicate dal gestore della rete dell'UE presso l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea ("Eurocontrol") e su pareri scientifici.

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

Il regolamento (CEE) n. 95/93 non affronta i problemi che i vettori aerei si trovano al momento a fare fronte a causa dell'epidemia di SARS-CoV-2 per quanto riguarda le loro possibilità di mantenere le proprie bande orarie nelle stagioni di traffico successive. È pertanto opportuno modificare il regolamento al fine di attenuare gli effetti della crisi attuale,

garantire la certezza del diritto per i vettori aerei e mantenere l'unità del sistema europeo di assegnazione delle bande orarie.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

L'efficacia del funzionamento del mercato interno dell'aviazione e dei servizi connessi dipende dai risultati economici dei vettori aerei. Le conseguenze economiche negative dell'attuale epidemia di SARS-CoV-2 per i vettori aerei potrebbero metterne a rischio la solidità finanziaria e comportare gravi ripercussioni per il sistema dei trasporti e l'economia nel suo complesso. È pertanto della massima importanza modificare il regolamento sulle bande orarie per rispondere all'attuale grande preoccupazione dei vettori aerei.

La misura è altresì utile per un importante obiettivo di sostenibilità, poiché elimina l'incentivo per i vettori aerei a operare voli con bassi tassi di riempimento degli aerei al solo scopo di mantenere le proprie bande orarie.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La presente iniziativa si fonda sull'articolo 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 ha già costituito la base giuridica per l'adozione del regolamento (CEE) n. 95/93.

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

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per i seguenti motivi. Il regolamento (CEE) n. 95/93 non consente agli Stati membri, per ragioni quali quelle qui indicate, di obbligare i coordinatori a considerare come operate le bande orarie non utilizzate. Tale obiettivo può essere conseguito unicamente mediante una modifica del regolamento da parte dell'Unione.

- **Proporzionalità**

La proposta si limita a quanto è necessario per conseguire l'obiettivo di attenuare l'impatto dell'attuale epidemia di SARS-CoV-2 ai fini del funzionamento del regolamento (CEE) n. 95/93. La misura proposta è pertanto proporzionata anche in relazione alla sua applicazione nel tempo per i diversi tipi di destinazioni.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Per conseguire il suo obiettivo, lo strumento giuridico deve essere di applicazione generale e diretta, come il regolamento (CEE) n. 95/93. Per tale motivo lo strumento giuridico adeguato è un regolamento.

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

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

Si tratta di una misura urgente determinata dall'improvvisa e imprevedibile comparsa del virus SAR-CoV-2 e dalla conseguente diffusione della malattia Covid-19. Per questo motivo essa non ricade nel programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione e non sono state effettuate valutazioni ex-post.

Questa misura è tuttavia simile, per ambito di applicazione ed effetti, a precedenti modifiche del regolamento (CEE) n. 95/93 determinate da altre emergenze. Tra queste:

– quella del 2002 seguita agli attentati terroristici dell'11 settembre [regolamento (CE) n. 894/2002];

– quella del 2003 seguita alla guerra in Iraq e all'epidemia di sindrome respiratoria acuta grave (SARS) [regolamento (CE) n. 1554/2003]; nonché

– quella del 2009 durante la crisi finanziaria mondiale [regolamento (CE) n. 545/2009].

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Data l'urgenza della questione, non hanno avuto luogo consultazioni ufficiali dei portatori di interessi. Sia le autorità degli Stati membri che i portatori di interessi hanno tuttavia invitato la Commissione ad adottare una proposta di opportune misure nel contesto del regolamento (CEE) n. 95/93.

- **Assunzione e uso di perizie**

Come illustrato, l'urgenza della situazione non ha permesso di assumere perizie. La Commissione si è tuttavia basata sull'esperienza acquisita con l'applicazione del regolamento (CEE) n. 95/93 e delle relative modifiche, per cui sono stati consultati esperti.

- **Valutazione d'impatto**

Vista l'urgenza della situazione, non sono state effettuate valutazioni d'impatto. Questa misura è simile, per ambito di applicazione ed effetti, a precedenti modifiche del regolamento (CEE) n. 95/93 determinate da altre emergenze. Si tratta di una misura volta ad attenuare le perdite finanziarie subite dai vettori aerei in conseguenza del principio secondo cui le bande orarie o si usano o le si perde e a ridurre le ripercussioni negative sull'ambiente.

- **Diritti fondamentali**

Non pertinente.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ALTRI ELEMENTI

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

La misura non contempla disposizioni specifiche di monitoraggio e informazione, ma la Commissione dovrebbe avere l'obbligo di seguire l'evoluzione dell'epidemia di SARS-CoV-2 e le relative ripercussioni 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.

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

L'articolo 10 bis è sostituito da un nuovo articolo che impone ai coordinatori, ai fini della valutazione dei diritti acquisiti, di considerare operate dal vettore aereo al quale erano state inizialmente assegnate le bande orarie assegnate per il periodo compreso fra il 1° marzo 2020 e il 30 giugno 2020. È contemplato anche un periodo precedente, avente inizio il 23 gennaio 2020, per le bande orarie utilizzate per i voli tra l'UE e la Repubblica popolare cinese o tra l'UE e la Regione amministrativa speciale di Hong Kong della Repubblica popolare cinese.

Viene fissata una condizione: per i casi successivi all'entrata in vigore del regolamento proposto, tali bande orarie devono essere restituite al coordinatore. Per le bande orarie restituite che sono successivamente riassegnate ad altri vettori aerei non sono riconosciuti diritti acquisiti al vettore aereo che le opera.

L'articolo 10 bis conferisce inoltre alla Commissione il potere di adottare atti delegati se la crisi connessa all'epidemia di SARS-CoV-2 non si risolve e continua a determinare ripercussioni negative sul trasporto aereo, anche in relazione ai diritti acquisiti per le bande orarie. Visto il rapido sviluppo dell'epidemia, è necessario che gli atti delegati siano adottati mediante procedura d'urgenza.

2020/0042 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

(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 europeo[2],

visto il parere del Comitato delle regioni[3],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) L'epidemia della malattia COVID-19 causata dalla sindrome respiratoria acuta grave coronavirus 2 (SARS-CoV-2) ha determinato una notevole diminuzione del traffico aereo per effetto del forte calo della domanda e delle misure dirette di contenimento dell'epidemia adottate dagli Stati membri e da paesi terzi. Ne sono derivate, dal gennaio 2020, pesanti ripercussioni per i vettori aerei, inizialmente limitate alla Repubblica popolare cinese e alla Regione amministrativa speciale di Hong Kong della Repubblica popolare cinese e in seguito, dal 1° marzo 2020, più generalizzate, che rischiano di ripercuotersi su almeno due stagioni di traffico, quelle dell'inverno 2019/2020 e dell'estate 2020.

(2) Tali circostanze, che sfuggono al controllo dei vettori aerei, comportano come risposta necessaria o legittima la cancellazione volontaria o obbligata di servizi aerei da parte dei vettori aerei. In particolare, le cancellazioni volontarie salvaguardano la solidità finanziaria dei vettori aerei ed evitano le ripercussioni sull'ambiente dei voli vuoti o quasi vuoti effettuati al solo scopo di mantenere le bande orarie aeroportuali.

(3) I dati pubblicati dal gestore della rete dell'UE presso l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (''Eurocontrol'') indicano un calo su base annua dell'ordine del 10 % del traffico aereo per la regione europea nella prima metà di marzo 2020. I vettori aerei segnalano forti diminuzioni delle prenotazioni anticipate e stanno cancellando molti voli per la stagione invernale 2019-2020 e quella estiva 2020 a causa dell'epidemia.

---

2 GU C […] del […], pag. […].

3 GU C […] del […], pag. […].

(4) A norma dell'articolo 8, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, qualora un vettore aereo non operi l'80 % di una serie di bande orarie assegnatagli presso un aeroporto coordinato, la sua priorità storica per quelle bande orarie è a rischio.

(5) L'articolo 10, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 95/93 consente ai coordinatori di non considerare, ai fini del calcolo della priorità storica, il mancato utilizzo delle bande orarie aeroportuali per i periodi in cui il vettore aereo non è in grado di operare i servizi aerei previsti a causa, per esempio, della chiusura degli aeroporti. In questo articolo non sono tuttavia contemplate situazioni come l'epidemia di SARS-CoV-2. È pertanto opportuno adottare una misura corrispondente.

(6) Alla luce delle prenotazioni anticipate note e delle previsioni epidemiologiche, al momento si può ragionevolmente prevedere che si verificherà un numero significativo di cancellazioni imputabili all'epidemia di SARS-CoV-2 nel periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 30 giugno 2020 almeno. È opportuno che il mancato utilizzo delle bande orarie ricevute in assegnazione per tale periodo non provochi la perdita, per i vettori aerei, della priorità storica di cui altrimenti avrebbero beneficiato. È pertanto necessario definire le condizioni alle quali le bande orarie non utilizzate dovrebbero essere considerate utilizzate per tali fini, in relazione alla corrispondente stagione successiva.

(7) Le bande orarie presso gli aeroporti coordinati sono una preziosa risorsa economica. Nonostante il generale calo del traffico aereo, la cancellazione di servizi aerei non dovrebbe impedire l'utilizzo di bande orarie aeroportuali da parte di altri vettori aerei, i quali tuttavia potrebbero voler utilizzare tali bande soltanto temporaneamente, senza che ciò faccia maturare diritti acquisiti. Le bande orarie non utilizzate dal vettore aereo cui erano state assegnate dovrebbero pertanto essere restituite senza indugio al coordinatore.

(8) L'ulteriore evoluzione dell'epidemia di SARS-CoV-2 e le ulteriori ripercussioni sui vettori aerei sono difficili da prevedere. La Commissione dovrebbe analizzare costantemente l'impatto della SARS-CoV-2 sul settore del trasporto aereo e l'Unione dovrebbe essere in grado di prorogare senza indebito ritardo il periodo di applicazione delle misure previste dal presente regolamento nel caso in cui le condizioni avverse persistano.

(9) Al fine di prorogare, qualora ciò sia necessario e giustificato, le misure stabilite dal presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per modificare il presente regolamento così da prorogare il periodo di applicazione delle misure da esso previste. 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 del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio". 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.

(10) Considerata l'urgenza dettata dalle circostanze eccezionali che giustificano le misure proposte, è opportuno ammettere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo (n. 1) sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione europea, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento

dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.

(11) Considerata l'urgenza dettata dalle circostanze eccezionali che giustificano le misure istituite, è opportuno prevedere l'entrata in vigore immediata del presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CEE) n. 95/93 è così modificato:

1) l'articolo 10 bis è sostituito dal seguente:

"Articolo 10 bis

1. Ai fini dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, i coordinatori considerano operate, dal vettore aereo al quale erano state inizialmente assegnate, le bande orarie assegnate per il periodo compreso fra il 1° marzo 2020 e il 30 giugno 2020.

2. Ai fini dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, i coordinatori considerano operate, dal vettore aereo al quale erano state inizialmente assegnate, le bande orarie assegnate per il periodo compreso fra il 23 gennaio 2020 e il 29 febbraio 2020 limitatamente ai servizi aerei tra aeroporti dell'Unione europea e aeroporti della Repubblica popolare cinese o della Regione amministrativa speciale di Hong Kong della Repubblica popolare cinese.

3. Per quanto riguarda le bande orarie con data posteriore di oltre una settimana rispetto alla data di entrata in vigore del presente regolamento, il paragrafo 1 si applica solo alle bande orarie non utilizzate che sono state messe a disposizione del coordinatore per essere riassegnate ad altri vettori aerei.

4. Quando constata, sulla base dei dati pubblicati dal gestore della rete dell'UE presso l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea ("Eurocontrol"), che la riduzione del livello del traffico aereo rispetto al livello del corrispondente periodo dell'anno precedente persiste ed è probabile che continui, e che tale situazione, secondo i migliori dati scientifici disponibili, è dovuta all'impatto dell'epidemia di SARS-CoV-2, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 12 bis al fine di modificare di conseguenza il periodo di cui al paragrafo 1.

5. La Commissione monitora costantemente la situazione in relazione ai criteri di cui al paragrafo 4. Sulla base delle informazioni di cui dispone, essa presenta una relazione sintetica in materia entro il 15 aprile 2020. Se necessario, adotta quanto prima l'atto delegato di cui al paragrafo 4.

6. Qualora, in caso di impatto prolungato della SARS-CoV-2 sul settore dell'aviazione civile nell'Unione europea, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 12 bis si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.".

2) Sono inseriti i seguenti articoli 12 bis e 12 ter:

"*Articolo 12 bis*

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10 bis è conferito alla Commissione per un periodo di un anno a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

3. La delega di potere di cui all'articolo 10 bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio".

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10 bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 12 ter

Procedura d'urgenza

1. Gli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo entrano in vigore immediatamente e si applicano finché non siano sollevate obiezioni conformemente al paragrafo 2. La notifica di un atto delegato al Parlamento europeo e al Consiglio illustra i motivi del ricorso alla procedura d'urgenza.

2. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato secondo la procedura di cui all'articolo 12 bis, paragrafo 6. In tal caso, la Commissione abroga l'atto immediatamente a seguito della notifica della decisione con la quale il Parlamento europeo o il Consiglio hanno sollevato obiezioni."

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il Presidente	*Il Presidente*