COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 3.5.2010
COM(2010)209 definitivo

2010/0113 (NLE)

Proposta di

Decisione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri dell'Unione europea, riuniti in sede di Consiglio

concernente la firma e l'applicazione provvisoria del protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, da un lato, e la Comunità europea e i suoi Stati membri, dall'altro

RELAZIONE

1. Contesto della proposta

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

Il 30 marzo 2008 è entrato temporaneamente in vigore l'accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America (USA), dall'altro, firmato il 25 e 30 aprile 2007 ("accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei").

A norma dell'articolo 21 dell'accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei, la Commissione ha avviato alcuni negoziati di seconda fase con gli Stati Uniti nel maggio 2008. Il Consiglio ha esaminato i progressi realizzati nel dicembre 2009 e nel marzo 2010. Dopo otto tornate di negoziati di seconda fase, il 25 marzo 2010 è stato raggiunto un accordo su un progetto di protocollo di modifica dell'accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei.

Il protocollo mira a:

- avviare un processo destinato a possibilità supplementari per gli investimenti stranieri nel settore aereo;

- favorire un'ulteriore apertura dell'accesso al mercato, compreso un ulteriore accesso da parte delle compagnie aeree europee al trasporto aereo finanziato dal governo degli Stati Uniti e

- agevolare un ulteriore rafforzamento della cooperazione in materia di normative in tutti campi della politica in materia di aviazione, soprattutto per quanto riguarda la considerazione dell'impatto ambientale dell'aviazione.

- **Contesto generale**

L'accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei ha rappresentato un notevole cambiamento nelle relazioni transatlantiche nell'ambito dell'aviazione, avendo fornito nuove ampie libertà commerciali alle compagnie aeree e un quadro completo per la cooperazione normativa con gli Stati Uniti su un gran numero di questioni. L'accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei ha creato notevoli benefici per le compagnie aeree, gli aeroporti e gli utenti dei trasporti aerei in Europa.

Tuttavia, l'UE era alla ricerca di possibilità supplementari per gli investimenti e per l'accesso al mercato. Pertanto, l'articolo 21 dell'accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei ha stabilito un elenco non esaustivo di "punti d'interesse prioritario" per i negoziati di seconda fase, tra cui ulteriori possibilità di investimento e di accesso al mercato, oltre a tematiche ambientali.

Conformemente all'articolo 21, paragrafo 1, dell'accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei, i negoziati di seconda fase sono stati avviati nel maggio 2008. L'articolo 21, paragrafo 3, dell'accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei autorizza entrambe le parti a sospendere uno o più diritti se non viene raggiunto un accordo di seconda fase entro il 30 novembre 2010.

Dopo otto tornate negoziali, il 25 marzo 2010 è stato raggiunto un accordo sul progetto di protocollo di modifica dell'accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei ("il protocollo").

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Il protocollo modifica l'accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei.

- **Coerenza con gli altri obiettivi e le altre politiche dell'Unione**

La conclusione dei negoziati di seconda fase con gli Stati Uniti sono stati una priorità per l'UE nella sua politica esterna dell'aviazione, come indicato nella comunicazione della Commissione "Sviluppare l'agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione "[1].

Il vertice UE-USA del 3 novembre 2009 ha confermato l'impegno politico dell'Unione per raggiungere un accordo di seconda fase nel 2010 nell'ambito dell'obiettivo generale di riduzione della barriere agli scambi, agli investimenti e all'attività economica.

Data la forte dimensione ambientale, il protocollo è pienamente coerente con l'obiettivo dell'Unione di limitare l'impatto dell'aviazione internazionale sul cambiamento climatico. Particolare attenzione è tributata inoltre alla dimensione sociale dell'accordo.

2. Consultazione delle parti interessate e valutazione dell'impatto

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di coloro che hanno risposto

Nel corso dei negoziati la Commissione ha consultato le parti interessate, in particolare mediante riunioni periodiche del forum consultivo che riunisce i rappresentanti delle compagnie aeree, degli aeroporti e delle organizzazioni sindacali.

Gli Stati membri sono stati coinvolti da vicino nel corso del negoziato, attraverso le riunioni del comitato speciale e degli esperti.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Nella preparazione della posizione negoziale dell'Unione sono state tenute in debita considerazione tutte le osservazioni delle parti interessate e dei singoli Stati membri.

- **Ricorso al parere di esperti**

Non vi è stata necessità di ricorrere al contributo di esperti esterni.

[1] COM(2005) 79 definitivo.

- **Valutazione dell'impatto**

Il protocollo aumenta ulteriormente i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità all'interno dell'Unione. I vantaggi economici di uno spazio aereo aperto (SAA) completo tra l'UE e gli Stati Uniti sono stati valutati in diversi miliardi di euro all'anno in uno studio condotto da Booz Allen Hamilton per conto della Commissione[2].

Uno studio svolto da Ecorys per conto della Commissione (DG TRADE)[3] valuta che un'ulteriore convergenza normativa nel campo del trasporto aereo potrebbe ridurre notevolmente i costi per il settore. Lo stesso studio ha concluso che i negoziati di seconda fase hanno le potenzialità di cambiare la struttura del mercato nell'UE e negli Stati Uniti, aumentando la redditività nel settore delle compagnie aeree.

L'inclusione di un articolo sulla dimensione sociale assicura che l'ulteriore apertura del mercato sarà accompagnata da elevati standard di lavoro e che i diritti dei lavoratori non saranno messi in pericolo dalle nuove opportunità create dal protocollo.

Il protocollo comprende solidi impegni di entrambe le parti per limitare o ridurre l'impatto dell'aviazione internazionale sull'ambiente. Una migliore cooperazione alla soluzione dell'impatto ambientale dell'aviazione internazionale e alla mitigazione dell'impatto del cambiamento climatico ridurrà al minimo qualsiasi possibile effetto negativo del protocollo sull'ambiente.

3. Elementi giuridici della proposta

- **Sintesi dell'azione proposta**

Il protocollo modifica l'accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei tramite le seguenti disposizioni:

- un obbligo legale a riconoscere reciprocamente l'accertamento regolamentare dell'altra parte per quanto riguarda l'idoneità e la nazionalità delle compagnie aeree (nuovo articolo 6 *bis*). Ciò ridurrà notevolmente il carico normativo per le compagnie aeree e le autorità di regolamentazione.

- Una migliore cooperazione per limitare l'impatto dell'aviazione internazionale sull'ambiente (nuovo articolo 15). La cooperazione per ridurre l'impatto ambientale dell'aviazione internazionale comprenderà gli ambiti della ricerca e dello sviluppo, dell'innovazione nella gestione del traffico aereo e del coordinamento nelle riunioni internazionali. Un elemento importante a questo riguardo è il lavoro congiunto destinato ad assicurare la coerenza tra le rispettive misure basate sul mercato relative alle emissioni prodotte dall'aviazione. La cooperazione sulle questioni ambientali aumenterà anche la trasparenza riguardo alle restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti che gestiscono oltre 50 000 movimenti di

---

2 Booz Allen Hamilton (2007), The economic impacts of an Open Aviation Area between the EU and the US, http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/country_index/doc/final_report_us_bah.pdf

3 Ecorys (2009), Non-Tariff Measures in EU-US Trade and Investment – An Economic Analysis. http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2009/december/tradoc_145613.pdf

aerei subsonici civili a reazione all'anno.

- Un riconoscimento esplicito dell'importanza della dimensione sociale e dei vantaggi di elevati standard di lavoro come pure di una maggiore cooperazione in materia di impatto sociale dell'accordo (nuovo articolo 17 *bis*).

- Un ruolo rafforzato del comitato misto, che gli consenta di affrontare approcci normativi incompatibili, permetta il riconoscimento reciproco dell'adozione di decisioni e promuova la cooperazione in numerosi ambiti supplementari, compresa la gestione del traffico aereo, l'agevolazione, la sicurezza e la cooperazione con altri paesi (nuovi paragrafi nell'articolo 18).

- Un processo verso un ulteriore accesso al mercato e opportunità di investimento (nuovo articolo 21). Entrambe le parti si impegnano a continuare a eliminare le barriere all'accesso al mercato. Il comitato misto esaminerà regolarmente i progressi compiuti a tale riguardo. Entrambe le parti istituiranno un processo di cooperazione in seno al comitato misto rivolto all'obiettivo comune di eliminare le barriere di accesso al mercato. In base a una modifica legislativa che conferirebbe alla Commissione un ruolo più forte nel controllo delle procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'UE che gestiscono più di 50 000 movimenti annuali, le compagnie aeree dell'UE beneficerebbero di diritti di settima libertà supplementari tra gli Stati Uniti e i paesi terzi e verrebbero eliminate le barriere di accesso al mercato degli Stati Uniti per le compagnie aeree di paesi terzi, di proprietà di investitori dell'UE e sotto il loro controllo. In seguito a una modifica legislativa negli Stati Uniti che consenta la proprietà e il controllo maggioritari da parte dell'UE di compagnie aeree degli Stati Uniti, l'UE consentirà la proprietà e il controllo maggioritari di compagnie aeree dell'UE. Qualora l'UE rispetti le prescrizioni relative al monitoraggio delle restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore, ma non si abbiano progressi negli Stati Uniti nella liberalizzazione degli investimenti, l'UE avrà il diritto di bloccare le operazioni dei vettori degli Stati Uniti e viceversa.

- Ulteriore accesso delle compagnie aeree dell'UE al trasporto aereo finanziato dal governo degli Stati Uniti (nuovo allegato 3), attualmente limitato alle compagnie aeree statunitensi ("Fly America"). Le compagnie aeree dell'UE potranno vendere trasporto aereo ad appaltatori del governo degli Stati Uniti su qualsiasi rotta, ad eccezione del trasporto finanziato dal dipartimento della Difesa statunitense.

Al protocollo è allegato un Memorandum di consultazioni che comprende nuovi elementi supplementari, allo scopo di perfezionare ulteriormente la cooperazione esistente negli ambiti della sicurezza dell'aviazione, della politica di concorrenza e degli sforzi comuni per risolvere la questione dell'impatto ambientale dell'aviazione internazionale.

- **Base giuridica**

Articolo 207, paragrafo 5, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafi 2 e 5, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non ricade

nell’ambito di competenza esclusiva dell’Unione.

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per i seguenti motivi.

L’accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei ha stabilito un quadro normativo armonizzato per i trasporti aerei tra l’Unione e gli Stati Uniti. Una modifica a un trattato internazionale a livello di Unione può essere apportata soltanto a livello di Unione. Inoltre, gli obiettivi del protocollo possono essere raggiunti soltanto a livello di Unione perché coinvolgono una serie di ambiti di competenza esclusiva dell’Unione.

Un’azione dell’Unione europea realizzerà meglio gli obiettivi della proposta per i seguenti motivi.

Una modifica a un trattato internazionale a livello di Unione può essere apportata soltanto a livello di Unione. Inoltre, gli obiettivi del protocollo possono essere raggiunti soltanto a livello di Unione perché coinvolgono una serie di ambiti di competenza esclusiva dell’Unione.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per i motivi indicati di seguito.

Il protocollo ridurrà l’onere normativo e i costi delle compagnie aeree. Non imporrà nuovi obblighi al settore.

Gli Stati membri continueranno, inoltre, a svolgere i loro tradizionali compiti amministrativi nell’ambito del trasporto aereo internazionale, ma in forza di norme comuni applicate in modo uniforme.

Gli Stati membri continueranno ad assolvere le loro mansioni amministrative riguardo alle restrizioni delle operazioni in base al rumore negli aeroporti dell’UE. L’UE e i suoi Stati membri non si assumono alcun obbligo riguardo alle restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore, che andrebbero oltre le prescrizioni della direttiva sul contenimento del rumore (2002/30/CE).

- **Scelta dello strumento**

Strumento proposto: accordo internazionale.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per il motivo indicato di seguito.

Un accordo internazionale può essere modificato soltanto tramite un accordo internazionale.

4. Implicazioni di bilancio

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell’Unione.

2010/0113 (NLE)

Proposta di

Decisione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri dell'Unione europea, riuniti in sede di Consiglio

concernente la firma e l'applicazione provvisoria del protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, da un lato, e la Comunità europea e i suoi Stati membri, dall'altro

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA E I RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI, RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 207, paragrafo 5, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafi 2 e 5,

vista la proposta della Commissione,

considerando quanto segue:

(1) L'accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, da un lato, e la Comunità europea e i suoi Stati membri, dall'altro, firmato in data 25 e 30 marzo 2007 ("accordo sui trasporti aerei") comprendeva l'obbligo per entrambe le parti di avviare dei negoziati di seconda fase.

(2) La Commissione ha negoziato, per conto dell'Unione e degli Stati membri, un protocollo di modifica dell'accordo sui trasporti aerei (nel prosieguo, il "protocollo") conformemente all'articolo 21 di tale accordo.

(3) Il protocollo è stato siglato il 25 marzo 2010.

(4) Il protocollo è pienamente coerente con la legislazione UE e, in particolare, con il sistema UE di scambio delle quote di emissione.

(5) Il protocollo negoziato dalla Commissione dovrebbe essere siglato e applicato in via provvisoria dall'Unione e dagli Stati membri, fatta salva la sua eventuale conclusione in data successiva.

(6) È necessario fissare le opportune procedure per decidere, se necessario, le modalità di cessazione dell'applicazione provvisoria del protocollo e le modalità di adozione delle misure ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo. È necessario, inoltre, stabilire degli accordi procedurali per la sospensione del riconoscimento reciproco delle determinazioni normative riguardo all'idoneità e alla nazionalità e per l'attuazione di determinate disposizioni dell'accordo, comprese quelle relative all'ambiente.

DECIDONO:

Articolo 1 (Firma e applicazione provvisoria)

1. La firma del protocollo di modifica dell'accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, da un lato, e la Comunità europea e i suoi Stati membri, dall'altro (di seguito "il protocollo") è approvata a nome dell'Unione, fatta salva una decisione del Consiglio relativa alla conclusione del protocollo. Il testo del protocollo è allegato alla presente decisione.

2. Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a firmare il protocollo a nome dell'Unione, fatta salva la sua conclusione.

3. In attesa della sua entrata in vigore, il protocollo è applicato in via provvisoria dall'Unione e dagli Stati membri, nella misura consentita dall'applicazione del diritto nazionale, a decorrere dalla data della firma.

4. La decisione di porre fine all'applicazione provvisoria del protocollo e di notificare tale decisione agli Stati Uniti d'America conformemente all'articolo 9, paragrafo 2, del protocollo, nonché la decisione di ritirare tale notifica, sono prese, a nome dell'Unione e degli Stati membri, dal Consiglio che delibera all'unanimità a norma delle disposizioni pertinenti del trattato.

Articolo 2 (Sospensione del riconoscimento reciproco)

Una decisione di sospensione del riconoscimento reciproco dell'accertamento regolamentare dell'idoneità e della nazionalità delle compagnie aeree e destinata a informare gli Stati Uniti, a norma dell'articolo 6 *bis*, paragrafo 2, dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo, è adottata, a nome dell'Unione e degli Stati membri, dal Consiglio che delibera all'unanimità a norma delle disposizioni pertinenti del trattato.

Articolo 3 (Comitato misto)

1. L'Unione e gli Stati membri sono rappresentati nel comitato misto istituito a norma dell'articolo 18 dell'Accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo, da rappresentanti della Commissione e degli Stati membri.

2. La posizione che l'Unione e gli Stati membri devono adottare in seno al comitato misto sulle questioni di competenza esclusiva dell'Unione che non richiedono l'adozione di una decisione avente effetti giuridici è stabilita dalla Commissione e viene notificata anticipatamente al Consiglio e agli Stati membri.

3. Per le decisioni del comitato misto riguardanti materie di competenza comunitaria, la posizione che l'Unione e i suoi Stati membri devono adottare è definita dal Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, se

non diversamente stabilito dalle procedure di voto applicabili stabilite nel trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. Per le decisioni del comitato misto relative a materie di competenza degli Stati membri, la posizione che l'Unione e i suoi Stati membri devono adottare è definita dal Consiglio, che delibera all'unanimità su proposta della Commissione o degli Stati membri, a meno che uno Stato membro abbia informato il segretariato generale del Consiglio entro un mese dall'adozione di tale posizione di poter consentire alla decisione che il comitato misto deve adottare soltanto con il consenso dei propri organi legislativi, in particolare a causa di una riserva di controllo parlamentare.

5. La posizione dell'Unione e degli Stati membri in seno al comitato misto è presentata dalla Commissione, tranne per i settori di esclusiva competenza degli Stati membri, nel qual caso è presentata dalla presidenza del Consiglio o, se il Consiglio decide in tal senso, dalla Commissione.

Articolo 4 (Decisioni conformi all'articolo 21 dell'accordo)

Una decisione che non consenta alle compagnie aeree dell'altra parte di utilizzare frequenze supplementari o di accedere a nuovi mercati ai sensi dell'accordo sui trasporti aerei e che ne dia avviso agli Stati Uniti d'America in conformità con l'articolo 21, paragrafo 5 dell'accordo sui trasporti aerei, modificato dal protocollo, è adottata a nome dell'Unione e degli Stati membri, dal Consiglio che delibera all'unanimità a norma delle disposizioni pertinenti del trattato.

Articolo 5 (Comunicazioni alla Commissione)

Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione in merito a eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 15 (Ambiente) dell'accordo sui trasporti aerei modificato dal protocollo.

Fatto a Bruxelles, il […]

Per il Consiglio
Il Presidente
[…]