Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►B 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 (rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018	L 212	1	22.8.2018
►M2	Regolamento (UE) 2019/2 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018	L 11	1	14.1.2019
►M3	Regolamento (UE) 2020/696 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 maggio 2020	L 165	1	27.5.2020

▼B

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 (rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

▼M3

1. Il presente regolamento disciplina il rilascio delle licenze ai vettori aerei comunitari, il diritto dei vettori aerei comunitari di prestare servizi aerei intracomunitari e la determinazione del prezzo dei servizi aerei intracomunitari. Stabilisce inoltre norme temporanee sulla fornitura di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione.

▼B

2. L'applicazione del capo III del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

1) «licenza d'esercizio», un'abilitazione, rilasciata dall'autorità competente per il rilascio delle licenze a un'impresa, che consente di operare servizi aerei, secondo le modalità indicate nell'abilitazione stessa;

2) «autorità competente per il rilascio delle licenze», un'autorità di uno Stato membro che ha la facoltà di rilasciare, rifiutare, revocare o sospendere una licenza d'esercizio conformemente alle disposizioni del capo II;

3) «impresa», qualsiasi persona fisica o giuridica, con o senza fini di lucro, o qualsiasi organismo ufficiale, dotato di personalità giuridica propria o meno;

4) «servizio aereo», un volo o una serie di voli destinati al trasporto a titolo oneroso di passeggeri, di merci e/o di posta;

5) «volo», la partenza da un aeroporto determinato verso un aeroporto di destinazione determinato;

6) «volo locale», un volo che non comporta il trasporto di passeggeri, posta e/o merci tra differenti aeroporti o altri punti di atterraggio autorizzati;

7) «aeroporto», qualsiasi zona di uno Stato membro appositamente attrezzata ai fini dei servizi aerei;

▼B

8) «certificato di operatore aereo (COA)», un certificato rilasciato a un'impresa in cui si attesti che l'operatore ha la capacità professionale e l'organizzazione necessarie ad assicurare lo svolgimento in condizioni di sicurezza delle operazioni specificate nel documento stesso, come previsto nelle pertinenti disposizioni del diritto comunitario o nazionale applicabile;

9) «controllo effettivo», un complesso di diritti, rapporti contrattuali, o ogni altro mezzo che separatamente o congiuntamente e tenendo presenti le circostanze di fatto o di diritto del singolo caso conferiscono la possibilità di esercitare direttamente o indirettamente un'influenza determinante su un'impresa, per mezzo, in particolare:

   a) del diritto di utilizzare in tutto o in parte il patrimonio di un'impresa;

   b) dei diritti o dei contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni o sulle deliberazioni degli organi di un'impresa oppure conferiscono un'influenza determinante sulla gestione delle attività dell'impresa;

10) «vettore aereo», un'impresa in possesso di una licenza d'esercizio valida o altro documento equivalente;

11) «vettore aereo comunitario», un vettore aereo in possesso di una licenza d'esercizio valida rilasciata da un'autorità competente per il rilascio delle licenze a norma del capo II;

12) «piano economico», una descrizione dettagliata delle attività commerciali che il vettore aereo intende svolgere nel periodo in questione, in particolare per quanto riguarda lo sviluppo del mercato previsto e gli investimenti da effettuare, comprese le implicazioni economiche e finanziarie di tali attività;

13) «servizio aereo intracomunitario», un servizio aereo prestato all'interno della Comunità;

14) «diritto di traffico», il diritto di prestare un servizio aereo tra due aeroporti comunitari;

15) «vendita del solo posto», la vendita al pubblico da parte del vettore aereo, direttamente o tramite i suoi agenti autorizzati o noleggiatori, di posti cui non siano abbinati altri servizi come ad esempio l'alloggio;

16) «servizio aereo di linea», una serie di voli che presenta tutte le seguenti caratteristiche:

   a) su ogni volo sono messi a disposizione del pubblico posti e/o capacità di trasporto di merci e/o posta per acquisti individuali (direttamente dal vettore aereo o tramite i suoi agenti autorizzati);

   b) i voli sono effettuati in modo da assicurare il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti:

      — in base a un orario pubblicato, oppure

      — con regolarità o frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente;

17) «capacità», il numero di posti o la capacità di carico offerti al pubblico su un servizio aereo di linea nell'arco di un determinato periodo;

▼B

18) «tariffe aeree passeggeri», il prezzo in euro o in valuta locale che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti o altri venditori di biglietti per il proprio trasporto sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la rimunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari;

19) «tariffe aeree merci», il prezzo in euro o in valuta locale da pagarsi per il trasporto di merci nonché le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la rimunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari;

20) «Stato membro interessato o Stati membri interessati», lo Stato membro o gli Stati membri entro il quale o tra i quali si effettua un servizio aereo;

21) «Stato membro coinvolto o Stati membri coinvolti», lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati e lo Stato membro o gli Stati membri in cui il vettore aereo o i vettori aerei che esercitano il servizio hanno ottenuto la licenza;

22) «conurbazione», un'area urbana comprendente alcune città che, attraverso la crescita della popolazione e l'espansione urbana, si sono fisicamente unite a formare un'unica area edificata;

23) «conti di gestione», esposizione dettagliata delle entrate e dei costi di un vettore aereo per il periodo in questione, comprendente una scomposizione in attività legate al trasporto aereo e altre attività, nonché in elementi pecuniari e non pecuniari;

24) «contratto di dry lease (noleggio senza equipaggio)», un contratto tra imprese in virtù del quale l'impiego dell'aeromobile avviene in accordo alle specifiche del COA del locatario;

25) «contratto di wet lease (noleggio con equipaggio)», un contratto tra vettori aerei in virtù del quale l'impiego dell'aeromobile avviene in accordo alle specifiche del COA del locatore;

26) «principale centro di attività», la sede principale o sociale di un vettore aereo comunitario nello Stato membro in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, del vettore aereo comunitario.

CAPO II

LICENZA D'ESERCIZIO

Articolo 3

Licenza d'esercizio

1. Le imprese stabilite nella Comunità non sono ammesse ad effettuare a titolo oneroso trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci, a meno che non abbiano ottenuto la licenza d'esercizio appropriata.

Un'impresa che soddisfa le prescrizioni del presente capo ha il diritto al rilascio della licenza d'esercizio.

▼B

2. L'autorità competente per il rilascio delle licenze non rilascia né mantiene in vigore le licenze d'esercizio nei casi in cui non siano osservate le prescrizioni del presente capo.

3. Fatta salva ogni altra disposizione di diritto comunitario, nazionale o internazionale applicabile, le seguenti categorie di servizi aerei non sono soggette all'obbligo del possesso di una licenza d'esercizio valida:

a) servizi aerei prestati mediante aeromobili non motorizzati e/o aeromobili motorizzati ultraleggeri; e

b) voli locali.

Articolo 4

Condizioni per il rilascio di una licenza d'esercizio

L'autorità competente per il rilascio delle licenze di uno Stato membro rilascia una licenza di esercizio a un'impresa a condizione che questa:

a) abbia il principale centro di attività in tale Stato membro;

▼M1

b) sia titolare di un COA valido rilasciato conformemente al regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) da un'autorità nazionale di uno Stato membro, da più autorità nazionali degli Stati membri che agiscono congiuntamente in conformità dell'articolo 62, paragrafo 5, di tale regolamento o dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea;

▼B

c) abbia nella propria disponibilità uno o più aeromobili, siano essi di sua proprietà oppure impiegati in base a un contratto di dry lease;

d) la sua attività principale consista nella prestazione di servizi aerei, oppure in combinazione con qualsiasi altro impiego commerciale di aeromobili, o la riparazione e manutenzione di aeromobili;

e) la sua struttura aziendale consenta all'autorità competente per il rilascio delle licenze di applicare le disposizioni di cui al presente capo;

f) gli Stati membri e/o i cittadini degli Stati membri detengano oltre il 50 % dell'impresa e la controllino di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo quanto previsto in un accordo con un paese terzo di cui la Comunità è parte contraente;

g) rispetti le condizioni finanziarie di cui all'articolo 5;

h) rispetti i requisiti in materia di copertura assicurativa di cui all'articolo 11 e al regolamento (CE) n. 785/2004; e

([1]) Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

▼B

i) rispetti le condizioni di onorabilità di cui all'articolo 7.

Articolo 5

Condizioni finanziarie per il rilascio di una licenza di esercizio

1. L'autorità competente per il rilascio delle licenze verifica in maniera approfondita che un'impresa che richiede per la prima volta una licenza di esercizio sia in grado di dimostrare:

a) di poter far fronte in qualsiasi momento ai suoi impegni effettivi e potenziali stabiliti in base a presupposti realistici per un periodo di ventiquattro mesi a decorrere dall'inizio delle operazioni; e

b) di poter far fronte ai costi fissi e operativi connessi con le operazioni secondo i suoi piani economici e determinati in base a presupposti realistici per un periodo di tre mesi dall'inizio delle operazioni e senza tener conto delle entrate derivanti da dette operazioni.

2. Ai fini della verifica di cui al paragrafo 1, il richiedente presenta un piano economico per almeno i primi tre anni di attività. Il piano economico deve inoltre indicare nel dettaglio i legami finanziari esistenti tra il richiedente e qualsiasi altra attività commerciale cui esso partecipi, sia direttamente che attraverso imprese associate. Il richiedente fornisce inoltre tutte le informazioni pertinenti, in particolare i dati di cui all'allegato I, punto 1.

3. I paragrafi 1 e 2 non si applicano ad un'impresa che richiede una licenza d'esercizio per attività con aeromobili di massa massima al decollo (MTOM) inferiore a 10 tonnellate e/o aventi meno di 20 posti. Dette imprese devono dimostrare che il loro capitale netto è pari ad almeno 100 000 EUR o fornire, a richiesta dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, tutte le informazioni pertinenti ai fini della verifica di cui al paragrafo 1, in particolare i dati di cui all'allegato I, punto 1.

Tuttavia, l'autorità competente per il rilascio delle licenze può applicare i paragrafi 1 e 2 ad un'impresa che richiede una licenza d'esercizio ai sensi del precedente comma e che intende effettuare servizi aerei di linea o il cui volume di affari supera i 3 milioni di EUR all'anno.

▼M1

Articolo 6

Certificato di operatore aereo

1. Il rilascio e la validità di una licenza d'esercizio sono subordinati al possesso di un COA valido che specifichi le attività contemplate da tale licenza d'esercizio.

2. Ogni modifica del COA di un vettore aereo comunitario deve figurare, ove previsto, nella sua licenza d'esercizio.

L'autorità competente per il COA informa, non appena possibile, l'autorità competente per il rilascio delle licenze di ogni pertinente modifica proposta del COA.

3. L'autorità competente per il COA e l'autorità competente per il rilascio delle licenze convengono misure per lo scambio proattivo di informazioni attinenti alla valutazione e al mantenimento del COA e della licenza d'esercizio.

▼M1

Possono rientrare tra il suddetto scambio, senza esservi limitate, le informazioni relative alle disposizioni finanziarie, di proprietà o organizzative del vettore aereo comunitario che possono pregiudicare la sicurezza o la solvibilità delle sue operazioni o assistere l'autorità competente per il COA nello svolgimento delle sue attività di sorveglianza in materia di sicurezza Se le informazioni sono fornite in via riservata, sono adottate misure per garantire che siano adeguatamente protette.

3 *bis*. Se è probabile che occorra un provvedimento di esecuzione, l'autorità competente per il COA e l'autorità competente per il rilascio delle licenze si consultano al più presto prima di adottare tale provvedimento e collaborano per cercare di risolvere la questione prima dell'adozione del provvedimento. Se il provvedimento è adottato, l'autorità competente per il COA e l'autorità competente per il rilascio delle licenze si notificano reciprocamente quanto prima.

▼B

Articolo 7

Prova di onorabilità

1. Ai fini del rilascio della licenza di esercizio, se alle persone che gestiscono l'attività dell'impresa effettivamente e in modo continuato è richiesta la presentazione di prove relative alla moralità o all'assenza di dichiarazione di fallimento, l'autorità competente per il rilascio delle licenze accetta quale prova sufficiente per i cittadini degli Stati membri la presentazione di documenti rilasciati dalle autorità competenti dello Stato membro di origine o dello Stato membro in cui la persona ha la sua residenza permanente dai quali risulti che tali requisiti sono soddisfatti.

2. Se lo Stato membro di origine o lo Stato membro in cui la persona ha la sua residenza permanente non rilascia i documenti di cui al paragrafo 1, tali documenti sono sostituiti da una dichiarazione giurata, o, negli Stati membri in cui tale forma di dichiarazione non è contemplata, da una dichiarazione solenne prestata dall'interessato dinanzi ad un'autorità giudiziaria o amministrativa competente o, eventualmente, dinanzi ad un notaio o a un organo professionale qualificato dello Stato membro di origine o dello Stato membro in cui la persona ha la sua residenza permanente. Tale autorità, notaio o organo professionale qualificato, rilascerà un attestato comprovante la suddetta dichiarazione giurata o solenne.

3. L'autorità competente per il rilascio delle licenze può esigere che i documenti o gli attestati di cui ai paragrafi 1 e 2 siano presentati non oltre tre mesi dalla data del loro rilascio.

Articolo 8

Validità di una licenza d'esercizio

1. La licenza d'esercizio resta valida finché il vettore aereo comunitario soddisfa le prescrizioni del presente capo.

A richiesta, il vettore aereo comunitario deve essere in grado di dimostrare in qualsiasi momento all'autorità competente per il rilascio delle licenze che soddisfa tutte le prescrizioni del presente capo.

2. L'autorità competente per il rilascio delle licenze vigila attentamente sull'osservanza delle prescrizioni di cui al presente capo e, in ogni caso, riesamina l'osservanza di tali prescrizioni nei seguenti casi:

▼B

a) due anni dopo il rilascio di una nuova licenza d'esercizio;

b) qualora si sospetti un potenziale problema; o

c) su richiesta della Commissione.

Qualora sospetti che i problemi finanziari di un vettore aereo comunitario possano pregiudicare la sicurezza del suo esercizio, l'autorità competente per il rilascio delle licenze informa immediatamente l'autorità competente per il COA.

3. La licenza d'esercizio deve costituire oggetto di una nuova richiesta di conferma qualora un vettore aereo comunitario:

a) non abbia iniziato l'attività entro sei mesi dal rilascio della licenza d'esercizio;

b) abbia sospeso l'attività per oltre sei mesi; oppure

c) che sia stato abilitato in base all'articolo 5, paragrafo 3, primo comma, intenda esercitare attività con aeromobili di dimensioni superiori ai valori limite di cui all'articolo 5, paragrafo 3, oppure non soddisfi più le condizioni finanziarie ivi stabilite.

4. I vettori aerei comunitari presentano alle autorità competenti per il rilascio delle licenze i propri bilanci certificati entro sei mesi dall'ultimo giorno del relativo esercizio finanziario salvo diversa disposizione del diritto nazionale. Nel corso dei primi due anni di esercizio di un vettore aereo comunitario, a richiesta i dati di cui al punto 3 dell'allegato I sono messi a disposizione dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.

L'autorità competente per il rilascio delle licenze ha la facoltà di verificare, in qualsiasi momento, i risultati finanziari di un vettore aereo comunitario al quale ha rilasciato una licenza d'esercizio, chiedendo le informazioni pertinenti. Nel quadro di tale verifica, il vettore aereo comunitario in questione aggiorna i dati di cui al punto 3 dell'allegato I e li trasmette, a richiesta, all'autorità competente per il rilascio delle licenze.

5. I vettori aerei comunitari notificano all'autorità competente per il rilascio delle licenze:

a) in anticipo i programmi relativi all'attivazione di un nuovo servizio aereo verso un continente o una regione del mondo che non erano precedentemente serviti o a qualunque altra modifica sostanziale della portata della loro attività inclusi, tra gli altri, cambiamenti del tipo o numero di aeromobili utilizzati;

b) in anticipo eventuali fusioni o acquisizioni previste; e

c) entro quattordici giorni qualsiasi cambiamento di proprietà di qualunque quota azionaria che rappresenti il 10 % o più del capitale complessivo del vettore aereo comunitario o della sua società madre o della società che in ultima istanza lo controlla.

▼B

6. Qualora le autorità competenti per il rilascio delle licenze ritengano che i cambiamenti notificati ai sensi del paragrafo 5 abbiano significative ripercussioni sulle finanze del vettore aereo comunitario, richiedono la presentazione di un piano economico riveduto che riporti detti cambiamenti e comprenda un periodo di almeno dodici mesi dalla data di attuazione, nonché i dati di cui all'allegato I, punto 2, in aggiunta alla informazioni da fornire a norma del paragrafo 4.

Le autorità competenti per il rilascio delle licenze adottano una decisione sul piano economico riveduto che stabilisce se il vettore può far fronte ai suoi impegni effettivi e potenziali durante detto periodo di dodici mesi. Tale decisione è adottata entro tre mesi dalla data in cui hanno ricevuto tutte le informazioni necessarie.

7. L'autorità competente per il rilascio delle licenze decide se le licenze d'esercizio che ha rilasciato a vettori aerei comunitari debbano formare oggetto di una richiesta di conferma nel caso di cambiamenti di uno o più elementi che influiscono sulla situazione giuridica di un vettore comunitario e, in particolare, in caso di fusione o acquisizione.

8. I paragrafi 4, 5 e 6 non si applicano ai vettori aerei comunitari che esercitino la loro attività unicamente con aeromobili di MTOM inferiore a 10 tonnellate e/o aventi meno di 20 posti. Detti vettori comunitari devono essere in grado di dimostrare in qualsiasi momento che il loro capitale netto è pari ad almeno 100 000 EUR o di fornire, a richiesta dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, le informazioni pertinenti ai fini della verifica di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

Tuttavia l'autorità competente per il rilascio delle licenze può applicare le disposizioni dei paragrafi 4, 5 e 6 ai vettori aerei comunitari da essa abilitati che effettuano servizi aerei di linea o il cui volume di affari supera i 3 milioni di EUR all'anno.

Articolo 9

Sospensione e revoca di una licenza d'esercizio

1. L'autorità competente per il rilascio delle licenze ha la facoltà di verificare, in qualsiasi momento, i risultati finanziari di un vettore aereo comunitario da essa abilitato. Sulla base della propria verifica l'autorità sospende o revoca la licenza d'esercizio qualora giunga alla conclusione che tale vettore aereo comunitario non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi. Tuttavia, l'autorità competente per il rilascio delle licenze può rilasciare una licenza provvisoria di durata non superiore a dodici mesi in attesa della ristrutturazione finanziaria di un vettore aereo comunitario, purché non sussistano pericoli per la sicurezza, tale licenza temporanea rifletta, ove previsto, ogni modifica del COA e sussista la prospettiva realistica di una ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro tale periodo di tempo.

▼M3

1 *bis.* Sulla base delle verifiche di cui al paragrafo 1, effettuate tra il 1º marzo 2020 e il 31 dicembre 2020, l'autorità competente per il rilascio delle licenze può decidere, prima della fine di tale periodo, di non sospendere o revocare la licenza d'esercizio del vettore aereo dell'Unione, purché non sussistano pericoli per la sicurezza e sussista la

▼M3

prospettiva realistica di una ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro dodici mesi. Essa riesamina i risultati di tale vettore aereo dell'Unione al termine del periodo di dodici mesi e decide se sospendere o revocare la licenza d'esercizio e concedere una licenza provvisoria in conformità al paragrafo 1.

1 *ter.* La Commissione, qualora constati, sulla base dei dati pubblicati da Eurocontrol, che è il gestore di rete per le funzioni di rete del traffico aereo del cielo unico europeo, che la riduzione del livello del traffico aereo rispetto al livello del corrispondente periodo del 2019 persiste ed è probabile che persista, e constati inoltre, secondo i migliori dati scientifici disponibili, quali i dati del Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie, che tale situazione è dovuta agli effetti della pandemia di Covid-19, adotta atti delegati conformemente all'articolo 25 *bis* per modificare il presente regolamento prorogando il periodo compreso tra il 1º marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 di cui al paragrafo 1 *bis* del presente articolo.

1 *quater*. La Commissione monitora costantemente la situazione secondo i criteri di cui al paragrafo 1 *ter*. Sulla base delle informazioni in suo possesso, la Commissione presenta una relazione sintetica in materia al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 15 novembre 2020. Ove siano soddisfatti i criteri di cui al paragrafo 1 *ter*, la Commissione adotta quanto prima l'atto delegato di cui al paragrafo 1 *ter*.

1 *quinquies*. Qualora, in caso di effetti prolungati della pandemia di Covid-19 sul settore del trasporto aereo nell'Unione, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 25 *ter* si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.

▼B

2. Qualora sussistano chiari segnali dell'esistenza di problemi di natura finanziaria oppure qualora siano in corso procedimenti per insolvenza o di natura analoga nei confronti di un vettore aereo comunitario a cui abbia rilasciato una licenza, l'autorità competente per il rilascio delle licenze procede senza indugio a una valutazione approfondita della situazione finanziaria e sulla base dei risultati riesamina la conformità della licenza d'esercizio alle prescrizioni di cui al presente articolo entro un periodo di tre mesi.

L'autorità competente per il rilascio delle licenze informa la Commissione delle sue decisioni in relazione allo stato della licenza d'esercizio.

3. Qualora i bilanci certificati di cui all'articolo 8, paragrafo 4, non siano stati trasmessi entro il termine ultimo indicato in tale articolo, l'autorità competente per il rilascio delle licenze chiede senza inutili indugi al vettore aereo comunitario di farle pervenire i bilanci certificati.

Se i bilanci certificati non sono trasmessi entro un mese, la licenza d'esercizio può essere sospesa o revocata.

▼B

4. L'autorità competente per il rilascio delle licenze sospende o revoca la licenza d'esercizio qualora il vettore aereo comunitario le trasmetta deliberatamente e temerariamente informazioni false su un elemento sostanziale.

5. In caso di sospensione o ritiro del COA di un vettore aereo comunitario, l'autorità competente per il rilascio delle licenze sospende o revoca immediatamente la licenza d'esercizio di quel vettore.

6. L'autorità competente per il rilascio delle licenze può sospendere o revocare la licenza d'esercizio di un vettore aereo comunitario qualora questi non soddisfi più i requisiti di onorabilità di cui all'articolo 7.

Articolo 10

Decisione sul rilascio di una licenza d'esercizio

1. L'autorità competente per il rilascio delle licenze decide sulla richiesta quanto prima e comunque entro tre mesi dalla data in cui sono state fornite tutte le informazioni necessarie, tenendo conto di tutti gli elementi di giudizio disponibili. La decisione viene comunicata al richiedente. Ogni decisione di diniego deve recare l'indicazione dei motivi.

2. Le procedure per il rilascio, la sospensione e la revoca di una licenza d'esercizio sono rese pubbliche dalle autorità competenti per il rilascio delle licenze, che ne informano la Commissione.

3. Un elenco delle decisioni delle autorità competenti per il rilascio delle licenze in merito al rilascio, alla sospensione o alla revoca delle licenze d'esercizio è pubblicato una volta all'anno nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 11

Requisiti in materia di copertura assicurativa

Fermo restando quanto previsto dal regolamento (CE) n. 785/2004, i vettori aerei devono essere assicurati per coprire la responsabilità in caso di incidenti per quanto riguarda la posta.

Articolo 12

Immatricolazione

▼M1

1. Gli aeromobili utilizzati da un vettore aereo comunitario sono immatricolati, a scelta dello Stato membro la cui autorità competente rilascia la licenza d'esercizio, nel registro nazionale di detto Stato o nel registro nazionale di un altro Stato membro. Tuttavia, se utilizzati nell'ambito di un contratto di noleggio senza equipaggio (*dry lease*) o di noleggio con equipaggio (*wet lease*) in conformità dell'articolo 13, tali aeromobili possono essere immatricolati nel registro nazionale di uno Stato membro o di un paese terzo.

▼B

2. Fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia, conformemente al paragrafo 1, l'autorità competente accetta di immatricolare nel suo registro nazionale, senza richiedere il pagamento di diritti discriminatori e senza indugio, gli aeromobili di proprietà di cittadini di altri Stati membri e i trasferimenti dai registri aeronautici di altri Stati membri. Oltre alle normali spese di immatricolazione non viene applicato alcun diritto per il trasferimento di un aeromobile.

▼B

Articolo 13

Contratto di utilizzazione (leasing)

1. Fatto salvo l'articolo 4, lettera c), un vettore aereo comunitario può avere a propria disposizione uno o più aeromobili utilizzati in base a un contratto di dry lease o wet lease. I vettori aerei comunitari possono liberamente impiegare aeromobili immatricolati nella Comunità in base a contratti di wet lease, salvo quando ciò comporti rischi per la sicurezza. La Commissione deve garantire che l'attuazione di tale disposizione sia ragionevole, proporzionata e fondata su considerazioni legate alla sicurezza.

2. Un contratto di dry lease sottoscritto da un vettore aereo comunitario o un contratto di wet lease in cui il vettore aereo comunitario è il locatario dell'aeromobile oggetto del contratto è soggetto ad approvazione preventiva conformemente al diritto comunitario o nazionale applicabile in materia di sicurezza aerea.

3. Un vettore aereo comunitario che sottoscrive con un'altra impresa un contratto di wet lease per aeromobili immatricolati in un paese terzo ottiene l'approvazione preventiva per l'esercizio dall'autorità competente per il rilascio delle licenze. L'autorità competente può concedere l'approvazione se:

a) il vettore aereo comunitario dimostra in modo convincente all'autorità competente che sono rispettate tutte le norme di sicurezza equivalenti a quelle prescritte nel diritto comunitario o nazionale; e

b) ►M2 salvo diverse disposizioni contenute in un accordo internazionale di *wet lease* sottoscritto dall'Unione, basato su un accordo sui trasporti aerei di cui è parte l'Unione e sottoscritto prima del 1° gennaio 2008, è soddisfatta una delle seguenti condizioni: ◄

   i) il vettore aereo comunitario giustifica tale contratto di utilizzazione con esigenze eccezionali, nel qual caso può essere concessa un'approvazione per un periodo massimo di sette mesi che può essere prorogata una volta per un ulteriore periodo fino ad un massimo di sette mesi;

   ii) il vettore aereo comunitario dimostra che il contratto di utilizzazione è necessario per soddisfare esigenze di capacità stagionali, che non possono essere ragionevolmente soddisfatte attraverso un contratto di utilizzazione di un aeromobile immatricolato nella Comunità, nel qual caso l'approvazione può essere prorogata;

   iii) il vettore aereo comunitario dimostra che il contratto di utilizzazione è necessario per superare difficoltà operative e non è possibile o ragionevole un contratto di utilizzazione di un aeromobile immatricolato nella Comunità, nel qual caso l' approvazione è limitata alla durata strettamente necessaria per il superamento delle difficoltà.

4. L'autorità competente può subordinare l'approvazione a determinate condizioni. Tali condizioni fanno parte del contratto di wet lease.

L'autorità competente può rifiutare di concedere un'approvazione in mancanza di reciprocità in materia di contratti di wet lease tra lo Stato membro interessato o la Comunità e lo Stato terzo in cui l'aereo oggetto del contratto è immatricolato.

L'autorità competente informa gli Stati membri interessati circa le approvazioni da essa concesse per contratti di wet lease di aeromobili immatricolati in un paese terzo.

▼B

Articolo 14

Diritto di essere ascoltato

L'autorità competente per il rilascio della licenza, all'atto di adottare una decisione di sospensione o di revoca della licenza d'esercizio di un vettore aereo comunitario, provvede a dare a quest'ultimo l'opportunità di essere ascoltato, tenendo conto della necessità, in alcuni casi, di una procedura d'urgenza.

CAPO III

ACCESSO ALLE ROTTE

Articolo 15

Fornitura di servizi aerei intracomunitari

1. I vettori aerei comunitari hanno la facoltà di prestare servizi aerei intracomunitari.

2. Gli Stati membri si astengono dall'assoggettare la prestazione di servizi aerei intracomunitari da parte di un vettore aereo comunitario a qualsivoglia permesso o autorizzazione. Gli Stati membri non chiedono ai vettori aerei comunitari di fornire alcun documento o informazione che questi ultimi abbiano già presentato all'autorità competente per il rilascio delle licenze, a condizione che le pertinenti informazioni possano essere ottenute dall'autorità competente per il rilascio delle licenze a tempo debito.

3. Qualora la Commissione riscontri, sulla base delle informazioni ottenute ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 2, che la licenza d'esercizio rilasciata a un vettore aereo comunitario non sia conforme ai requisiti del presente regolamento, essa trasmette i suoi rilievi all'autorità competente che ha rilasciato la licenza, la quale trasmette le sue osservazioni alla Commissione entro quindici giorni lavorativi.

Qualora la Commissione, dopo aver esaminato le osservazioni dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, confermi la non conformità della licenza d'esercizio oppure non abbia ricevuto osservazioni da tale autorità, secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, essa adotta la decisione di chiedere all'autorità competente per il rilascio delle licenze di adottare le misure correttive appropriate o di sospendere o revocare la licenza d'esercizio.

La decisione fissa la data entro cui le misure o azioni correttive dell'autorità competente per il rilascio delle licenze devono essere attuate. Se le misure o azioni correttive non sono state attuate entro tale data, il vettore aereo comunitario non ha la facoltà di esercitare i suoi diritti ai sensi del paragrafo 1.

Il vettore aereo comunitario può riprendere l'esercizio dei suoi diritti ai sensi del paragrafo 1 una volta che l'autorità competente per il rilascio delle licenze abbia notificato alla Commissione che le misure correttive sono state attuate e che l'autorità competente per il rilascio delle licenze ha verificato la loro attuazione.

▼B

4. Nell'effettuazione dei servizi aerei intracomunitari, ai vettori aerei della Comunità è consentito di combinare più servizi aerei e di stipulare accordi di code sharing fatte salve le norme comunitarie in materia di concorrenza che si applicano alle imprese.

Con il presente regolamento sono abrogate tutte le limitazioni alla libertà dei vettori aerei comunitari di prestare servizi aerei intracomunitari derivanti da accordi bilaterali tra gli Stati membri.

5. In deroga alle disposizioni contenute negli accordi bilaterali fra Stati membri, e fatte salve le norme comunitarie in materia di concorrenza applicabili alle imprese, gli Stati membri interessati consentono ai vettori aerei comunitari di combinare servizi aerei e di stipulare accordi di code sharing con qualsiasi vettore aereo sui servizi aerei verso, da e attraverso qualsiasi aeroporto del loro territorio da o verso qualsiasi punto nei paesi terzi.

Nell'ambito dell'accordo bilaterale in materia di servizi aerei con il paese terzo interessato, uno Stato membro può imporre limitazioni sugli accordi di code sharing tra vettori aerei comunitari ed extracomunitari specie se il paese terzo interessato non consente analoghe opportunità commerciali ai vettori aerei comunitari che operano dallo Stato membro interessato. Nel far ciò, gli Stati membri assicurano che le limitazioni imposte in virtù di tali accordi non limitino la concorrenza e siano non discriminatorie tra vettori aerei comunitari e che non siano più restrittive del necessario.

Articolo 16

Principi generali per gli oneri di servizio pubblico

1. Previa consultazione con gli altri Stati membri interessati e dopo aver informato la Commissione, gli aeroporti interessati e i vettori aerei operanti sulla rotta, uno Stato membro può imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso. Tale onere è imposto esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale.

I criteri specifici imposti sulla rotta oggetto dell'onere di servizio pubblico sono stabiliti in modo trasparente e non discriminatorio.

2. Qualora altre modalità di trasporto non possano garantire servizi ininterrotti con almeno due frequenze giornaliere, gli Stati membri interessati hanno la facoltà di prescrivere, nell'ambito degli oneri di servizio pubblico, che i vettori aerei comunitari che intendono operare sulla

▼B

rotta garantiscano tale prestazione per un periodo da precisare, conformemente alle altre condizioni degli oneri di servizio pubblico.

3. Nel valutare la necessità e l'adeguatezza di un onere di servizio pubblico previsto lo Stato membro tiene conto o gli Stati membri tengono conto:

a) dell'equilibrio tra l'onere previsto e le esigenze in materia di sviluppo economico della regione interessata;

b) della possibilità di ricorrere ad altre modalità di trasporto e dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto, in particolare nel caso in cui i servizi ferroviari esistenti servano la rotta prevista con un tempo di percorrenza inferiore a tre ore e con frequenze sufficienti, coincidenze e orari adeguati;

c) delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti;

d) dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi.

4. Allorché desidera imporre un onere di servizio pubblico, lo Stato membro trasmette alla Commissione, agli altri Stati membri interessati, agli aeroporti coinvolti e ai vettori aerei che effettuano il collegamento in questione il testo dell'imposizione dell'onere di servizio pubblico prevista.

La Commissione pubblica una nota informativa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nella quale:

a) specifica i due aeroporti collegati dalla rotta in questione e gli eventuali scali intermedi;

b) specifica la data di entrata in vigore dell'onere di servizio pubblico; e

c) indica l'indirizzo completo presso il quale lo Stato membro interessato rende disponibile senza indugio e a titolo gratuito il testo e qualsivoglia informazione e/o documentazione pertinente correlata all'onere di servizio pubblico.

5. In deroga alle disposizioni del paragrafo 4, per quanto riguarda le rotte su cui il numero di passeggeri previsti per il servizio aereo è inferiore a 10 000 all'anno, la nota informativa sull'onere di servizio è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o in quella nazionale dello Stato membro interessato.

6. La data di entrata in vigore di un onere di servizio pubblico non può essere anteriore alla data di pubblicazione della nota informativa di cui al paragrafo 4, secondo comma.

7. Qualora sia stato imposto un onere di servizio pubblico conformemente ai paragrafi 1 e 2, il vettore aereo comunitario può mettere in vendita il solo posto a condizione che il servizio aereo in questione

▼B

soddisfi tutti i requisiti dell'onere di servizio pubblico. Di conseguenza, siffatto servizio aereo è considerato un servizio aereo di linea.

8. Qualora sia stato imposto un onere di servizio pubblico a norma dei paragrafi 1 e 2, qualsiasi altro vettore aereo comunitario è autorizzato in qualsiasi momento ad istituire servizi aerei di linea conformi a tutti i requisiti dell'onere di servizio pubblico, incluso il periodo di tempo durante il quale intende effettuare tale prestazione, che può essere richiesto ai sensi del paragrafo 2.

9. In deroga al paragrafo 8, l'accesso ai servizi aerei di linea su una rotta sulla quale nessun vettore aereo comunitario abbia istituito o possa dimostrare di apprestarsi a istituire servizi aerei di linea sostenibili conformemente all'onere di servizio pubblico imposto su tale rotta, può essere limitato dallo Stato membro interessato ad un unico vettore aereo comunitario per un periodo non superiore a quattro anni, al termine del quale si procederà ad un riesame della situazione.

Tale periodo può arrivare fino a cinque anni qualora l'onere di servizio pubblico sia imposto su una rotta verso un aeroporto che serve una regione ultraperiferica, di cui all'articolo 299, paragrafo 2 del trattato.

10. Il diritto di effettuare i servizi di cui al paragrafo 9 è concesso tramite gara pubblica a norma dell'articolo 17, per rotte singole o, nei casi in cui ciò sia giustificato per motivi di efficienza operativa, per serie di rotte a qualsiasi vettore aereo comunitario abilitato a effettuare tali servizi. Per motivi di efficienza amministrativa, uno Stato membro può pubblicare un bando di gara unico che riguarda varie rotte.

11. Si ritiene che un onere di servizio pubblico sia scaduto se sulla rotta soggetta a tale onere non è stato effettuato alcun servizio aereo di linea per un periodo dodici mesi.

12. In caso di improvvisa interruzione del servizio da parte del vettore aereo comunitario selezionato a norma dell'articolo 17, lo Stato membro interessato può, in caso di emergenza, selezionare di comune accordo un vettore aereo comunitario differente che si assuma l'onere di servizio pubblico per un periodo massimo di sette mesi, non rinnovabile, alle seguenti condizioni:

a) ogni eventuale compenso versato dallo Stato membro deve essere conforme all'articolo 17, paragrafo 8;

b) la selezione deve avvenire tra i vettori aerei comunitari in base ai principi di trasparenza e non discriminazione;

c) si deve pubblicare un nuovo bando di gara d'appalto.

La Commissione e lo Stato membro o gli Stati membri interessati sono informati senza indugio della procedura di emergenza e delle sue motivazioni. Su richiesta di uno Stato membro, o di propria iniziativa, la Commissione ha la facoltà, secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, di sospendere la procedura qualora ritenga, a seguito della sua valutazione, che questa non rispetti le prescrizioni di cui al presente paragrafo o che sia comunque in contrasto con il diritto comunitario.

▼B

Articolo 17

Procedura di gara d'appalto per gli oneri di servizio pubblico

1. La gara d'appalto richiesta a norma dell'articolo 16, paragrafo 10, è effettuata secondo la procedura di cui ai paragrafi da 2 a 10 del presente articolo.

2. Lo Stato membro interessato comunica alla Commissione il testo completo dell'invito a partecipare alla gara salvo nei casi in cui, a norma dell'articolo 16, paragrafo 5, abbia reso noto l'onere di servizio pubblico attraverso la pubblicazione di una nota nella gazzetta ufficiale nazionale. In tal caso, anche il bando di gara è pubblicato nella gazzetta ufficiale nazionale.

3. Il bando di gara ed il successivo contratto devono contemplare tra l'altro i punti seguenti:

a) le norme prescritte dall'onere di servizio pubblico;

b) le norme relative alla modifica e alla scadenza del contratto, in particolare per tener conto di cambiamenti imprevedibili;

c) il periodo di validità del contratto;

d) le sanzioni in caso di inadempimento del contratto;

e) i parametri obiettivi e trasparenti sulla base dei quali è calcolata la compensazione, ove prevista, per la prestazione dell'onere di servizio pubblico.

4. La Commissione rende pubblico l'invito a presentare offerte attraverso una nota informativa pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Il termine ultimo per la presentazione delle offerte non è anteriore a due mesi dalla data di pubblicazione di tale nota informativa. Nel caso in cui la gara riguardi una rotta alla quale l'accesso era già stato limitato a un vettore a norma dell'articolo 16, paragrafo 9, l'invito a partecipare alla gara è pubblicato almeno sei mesi prima dell'avvio della nuova concessione al fine di valutare se sussista la necessità di limitare l'accesso.

5. La nota informativa contiene le seguenti informazioni:

a) lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati;

b) la rotta area interessata;

c) il periodo di validità del contratto;

d) l'indirizzo completo presso il quale lo Stato membro interessato rende disponibile il testo dell'invito a partecipare alla gara e qualsivoglia informazione e/o documentazione pertinente correlata alla gara d'appalto e all'onere di servizio pubblico;

e) il termine ultimo per la presentazione delle offerte.

6. Lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati trasmettono senza indugio e a titolo gratuito ogni informazione e documentazione pertinente richieste dalle parti interessate alla gara d'appalto.

▼B

7. La selezione tra le offerte presentate viene effettuata il più presto possibile, tenendo conto della qualità del servizio offerto e in particolare delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti, nonché del costo dell'eventuale compenso richiesto allo Stato o agli Stati membri interessati.

8. Lo Stato membro interessato può compensare un vettore aereo selezionato a norma del paragrafo 7 che soddisfi i requisiti di onere di servizio pubblico prescritti a norma dell'articolo 16; tale compensazione non può superare l'importo necessario per coprire i costi netti sostenuti per la prestazione dell'onere di servizio pubblico, tenendo conto dei conseguenti ricavi ottenuti dal vettore aereo e di un margine di profitto ragionevole.

9. La Commissione è informata per iscritto e senza indugio dei risultati della gara d'appalto e della selezione da parte dello Stato membro, nonché dei seguenti dati:

a) numero, nome e informazioni aziendali degli offerenti;

b) elementi operativi contenuti nelle offerte;

c) compensazione richiesta nelle offerte;

d) nome dell'offerente selezionato.

10. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione può chiedere agli Stati membri di trasmettere, entro un mese, tutti i documenti pertinenti relativi alla scelta di un vettore aereo per l'effettuazione di un onere di servizio pubblico. Se i documenti richiesti non sono trasmessi entro il termine stabilito, la Commissione può decidere di sospendere l'invito a presentare offerte deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

Articolo 18

Esame degli oneri di servizio pubblico

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che qualsiasi decisione presa ai sensi degli articoli 16 e 17 possa essere riesaminata in modo effettivo e, in particolare, il più presto possibile, laddove sussista violazione del diritto comunitario o delle norme d'attuazione nazionali.

In particolare, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione può chiedere agli Stati membri di trasmettere, nel termine di due mesi:

a) la documentazione che giustifichi la necessità dell'onere di servizio pubblico e la sua conformità ai criteri di cui all'articolo 16;

b) un'analisi dell'economia della regione;

c) un'analisi dell'equilibrio tra gli oneri previsti e gli obiettivi di sviluppo economico;

d) un'analisi dei servizi aerei eventualmente esistenti e delle altre modalità di trasporto disponibili che potrebbero essere prese in considerazione come alternative all'imposizione di un onere.

▼B

2. A richiesta dello Stato membro che ritiene che lo sviluppo di una rotta venga indebitamente limitato dalle condizioni di cui agli articoli 16 e 17, o di propria iniziativa, la Commissione svolge un'indagine e decide, entro sei mesi dal ricevimento della richiesta e deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, in base a tutti gli elementi rilevanti, se gli articoli 16 e 17 debbano continuare ad applicarsi in relazione alla rotta di cui trattasi.

Articolo 19

Distribuzione del traffico tra aeroporti e esercizio dei diritti di traffico

1. L'esercizio dei diritti di traffico è soggetto alle norme operative pubblicate vigenti a livello comunitario, nazionale, regionale o locale in materia di sicurezza (safety e security), tutela dell'ambiente e assegnazione delle bande orarie.

2. Uno Stato membro può, previa consultazione delle parti interessate compresi i vettori aerei e gli aeroporti coinvolti, regolamentare, senza discriminazioni tra le destinazioni all'interno della Comunità oppure basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo, la distribuzione del traffico aereo tra aeroporti che rispettano le seguenti condizioni:

a) servono la stessa città o la stessa conurbazione;

b) sono serviti da adeguate infrastrutture di trasporto che offrano per quanto possibile un collegamento diretto, che renda possibile giungere all'aeroporto in meno di novanta minuti anche, eventualmente, su base transfrontaliera;

c) sono collegati l'uno all'altro e alla città o alla conurbazione che devono servire da servizi di trasporto pubblico frequenti, affidabili ed efficienti; e

d) offrono ai vettori aerei i servizi necessari e non ne pregiudicano indebitamente le opportunità commerciali.

Ogni decisione di regolare la distribuzione del traffico aereo tra gli aeroporti coinvolti rispetta i principi di proporzionalità e trasparenza ed è basata su criteri oggettivi.

3. Lo Stato membro interessato informa la Commissione della sua intenzione di regolare la distribuzione del traffico aereo ovvero di modificare le disposizioni esistenti in materia di distribuzione del traffico.

La Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo e, entro sei mesi dal ricevimento delle informazioni da parte dello Stato membro e secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, decide se lo Stato membro può applicare le misure.

La Commissione pubblica la propria decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e le misure non sono applicate prima della pubblicazione dell'approvazione da parte della Commissione.

4. Con riferimento alle norme in materia di distribuzione del traffico esistenti al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione esamina, su richiesta di uno Stato membro o di propria

▼B

iniziativa, l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 e decide secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, se lo Stato membro può continuare ad applicare la misura in questione.

5. La Commissione pubblica le decisioni adottate a norma del presente articolo nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 20

Misure di carattere ambientale

1. In caso di gravi problemi di carattere ambientale, lo Stato membro responsabile può limitare o proibire l'esercizio dei diritti di traffico, specie qualora altre modalità di trasporto offrano livelli di servizio appropriati. Il provvedimento non è di natura discriminatoria, non causa distorsioni di concorrenza tra vettori aerei, non è più restrittivo di quanto non sia necessario per ovviare ai problemi di cui trattasi e ha un periodo di validità limitato, non superiore a tre anni, dopo il quale si procede ad un riesame.

2. Qualora uno Stato membro ritenga che siano necessari provvedimenti ai sensi del paragrafo 1, almeno tre mesi prima dell'entrata in vigore di detti provvedimenti ne informa gli altri Stati membri e la Commissione, fornendo adeguate motivazioni. Il provvedimento può essere applicato a meno che, entro un mese dal ricevimento della comunicazione, uno Stato membro interessato lo contesti o la Commissione ne effettui un ulteriore esame conformemente al paragrafo 3.

3. Secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, la Commissione può, su richiesta di un altro Stato membro o di propria iniziativa, sospendere i provvedimenti qualora non soddisfino i requisiti previsti al paragrafo 1 o siano altrimenti contrari al diritto comunitario.

Articolo 21

Misure di emergenza

1. Uno Stato membro può rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico per affrontare problemi improvvisi di breve durata derivanti da circostanze imprevedibili e inevitabili. Tale azione rispetta i principi di proporzionalità e trasparenza ed è basata su criteri obiettivi e non discriminatori.

La Commissione e gli altri Stati membri sono informati senza indugio del provvedimento in questione con debita motivazione. Qualora i problemi che hanno reso necessario il provvedimento si protraggano per più di quattordici giorni, lo Stato membro informa opportunamente la Commissione e gli altri Stati membri e, d'intesa con la Commissione, può prorogare il provvedimento per ulteriori periodi fino ad un massimo di quattordici giorni.

2. A richiesta dello Stato membro coinvolto, o degli Stati membri coinvolti, o di propria iniziativa, la Commissione può sospendere il provvedimento qualora quest'ultimo non sia conforme al paragrafo 1 o sia contrario in qualsiasi modo al diritto comunitario.

▼M3

Articolo 21 bis

Misure di emergenza connesse alla pandemia di Covid-19

1. In deroga all'articolo 21, per il periodo compreso tra il 1º marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 gli Stati membri possono, senza l'intesa con la Commissione di cui all'articolo 21, paragrafo 1, rifiutare, limitare o imporre condizioni all'esercizio dei diritti di traffico se tale provvedimento è necessario per far fronte alla pandemia di Covid-19. Tale azione rispetta i principi di proporzionalità e trasparenza ed è basata su criteri obiettivi e non discriminatori.

2. Lo Stato membro interessato informa senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri in merito al provvedimento di cui al paragrafo 1 e alla sua durata, fornendo adeguate motivazioni che giustifichino la necessità del provvedimento. Qualora modifichi, sospenda o ritiri il provvedimento dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, lo Stato membro ne informa opportunamente la Commissione e gli altri Stati membri.

3. A richiesta di uno o più degli altri Stati membri coinvolti, o di propria iniziativa, la Commissione può sospendere il provvedimento di cui al paragrafo 2 qualora quest'ultimo non sia conforme al paragrafo 1 o sia contrario in qualsiasi modo al diritto dell'Unione.

4. La Commissione, qualora constati, sulla base delle migliori conoscenze scientifiche, delle prove e dei dati, quali i dati del Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie, attestanti la persistenza della pandemia di Covid-19, che i rifiuti, le limitazioni o le condizioni all'esercizio dei diritti di traffico imposte dagli Stati membri saranno probabilmente necessarie al di là del periodo di cui al paragrafo 1 del presente articolo, adotta atti delegati conformemente all'articolo 25 *bis* per modificare il presente regolamento prorogando di conseguenza tale periodo.

5. La Commissione monitora costantemente la situazione secondo i criteri di cui al paragrafo 4. Sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione presenta una relazione sintetica in materia al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 15 novembre 2020. Se necessario, la Commissione adotta quanto prima l'atto delegato di cui al paragrafo 4.

6. Qualora, in caso di effetti prolungati della pandemia di Covid-19 sul settore del trasporto aereo nell'Unione, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 25 *ter* si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.

▼B

CAPO IV

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TARIFFE

Articolo 22

Libertà in materia di tariffe

1. I vettori aerei comunitari e, per reciprocità, i vettori aerei dei paesi terzi fissano liberamente le tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei intracomunitari, fatto salvo quanto disposto all'articolo 16, paragrafo 1.

▼B

2. Fatto salvo quanto disposto dagli accordi bilaterali tra Stati membri, gli Stati membri non possono operare discriminazioni in base alla nazionalità o all'identità dei vettori aerei consentendo ai vettori aerei comunitari di fissare tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei tra il proprio territorio e un paese terzo. Con il presente regolamento sono abrogate tutte le restanti limitazioni in materia di fissazione delle tariffe, comprese quelle relative alle rotte verso paesi terzi, derivanti da accordi bilaterali tra gli Stati membri.

Articolo 23

Informazione e non discriminazione

1. Le tariffe aeree passeggeri e merci disponibili al pubblico comprendono le condizioni ad esse applicabili in qualsiasi forma offerte o pubblicate, anche su Internet, per i servizi aerei da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato. Il prezzo finale da pagare è sempre indicato e include tutte le tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione. Oltre all'indicazione del prezzo finale, sono specificati almeno i seguenti elementi:

a) tariffa aerea passeggeri o merci;

b) tasse;

c) diritti aeroportuali; e

d) altri diritti, tasse o supplementi connessi ad esempio alla sicurezza o ai carburanti,

dove le voci di cui alle lettere b), c) e d) sono state addizionate alle tariffe aeree passeggeri e merci. I supplementi di prezzo opzionali sono comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione e la loro accettazione da parte del passeggero deve avvenire sulla base dell'esplicito consenso dell'interessato («opt-in»).

2. Fatto salvo l'articolo 16, paragrafo 1, l'accesso alle tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, disponibili al pubblico, è offerto senza operare alcuna discriminazione basata sulla nazionalità o sul luogo di residenza del cliente o sul luogo di stabilimento dell'agente del vettore aereo o di altro venditore di biglietti all'interno della Comunità.

Articolo 24

Sanzioni

Gli Stati membri garantiscono l'osservanza delle norme fissate nel presente capo e prescrivono le sanzioni per le loro violazioni. Dette sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

▼M3

CAPO IV *BIS*

NORME TEMPORANEE SULLA FORNITURA DI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

Articolo 24 bis

1. In deroga all'articolo 11, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 96/67/CE del Consiglio ([1]), i contratti o le autorizzazioni rilasciate ai prestatori di servizi di assistenza a terra selezionati in base alla procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 1, di tale direttiva, che scadono nel periodo compreso tra il 28 maggio 2020 e il 31 dicembre 2021 possono essere prorogati fino al 31 dicembre 2022.

2. In deroga all'articolo 11, paragrafo 1, lettera e), della direttiva 96/67/CE, per il periodo compreso tra il 1º marzo 2020 e il 31 dicembre 2020, qualora un prestatore di servizi di assistenza a terra cessi la propria attività prima dello scadere del periodo per cui è stato selezionato, l'ente di gestione dell'aeroporto o l'autorità competente dello Stato membro può scegliere direttamente un prestatore di servizi di assistenza a terra per la fornitura dei suddetti servizi per un periodo massimo di sei mesi o per un periodo fino al 31 dicembre 2020, qualora quest'ultima data sia successiva.

3. La Commissione, qualora constati, sulla base dei dati pubblicati da Eurocontrol, che la riduzione del livello del traffico aereo, rispetto al livello del corrispondente periodo del 2019, persiste ed è probabile che persista, che tale situazione è dovuta agli effetti della pandemia di Covid-19 e che ciò comporta l'interruzione della fornitura di servizi di assistenza a terra o difficoltà di accesso ai finanziamenti per i prestatori di servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione, adotta atti delegati conformemente all'articolo 25 *bis* per modificare il presente regolamento prorogando di conseguenza i periodi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

4. La Commissione monitora costantemente la situazione secondo i criteri di cui al paragrafo 3. Sulla base delle informazioni in suo possesso, la Commissione presenta una relazione sintetica in materia al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 15 novembre 2020. Ove necessario, la Commissione adotta quanto prima l'atto delegato di cui al paragrafo 3.

5. Qualora, in caso di effetti prolungati della pandemia di Covid-19 sul settore del trasporto aereo nell'Unione, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 25 *ter* si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.

▼B

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 25

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

([1]) Direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996 relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36).

▼B

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

▼M3

Articolo 25 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 agli articoli 9, paragrafo 1 *ter*, 21 *bis*, paragrafo 4, e 24 *bis*, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di un anno a decorrere dal 28 maggio 2020.

3. La delega di potere di cui agli articoli 9, paragrafo 1 *ter*, 21 *bis*, paragrafo 4, e 24 *bis*, paragrafo 3, 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 «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.

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 degli articoli 9, paragrafo 1 *ter*, 21 *bis*, paragrafo 4, e 24 *bis*, paragrafo 3, 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 25 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 25 *bis*. 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.

▼B

Articolo 26

Cooperazione e diritto di ottenere informazioni

1. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'applicare e nel monitorare l'applicazione del presente regolamento.

2. Per svolgere le funzioni ad essa attribuite dal presente regolamento, la Commissione può acquisire tutte le informazioni necessarie dagli Stati membri, i quali rendono anche più agevole la fornitura di informazioni da parte di vettori aerei attraverso le autorità competenti che hanno rilasciato la licenza.

3. Gli Stati membri adottano, conformemente alla propria legislazione nazionale, le misure necessarie per garantire l'adeguata riservatezza delle informazioni che ricevono a norma del presente regolamento.

Articolo 27

Abrogazione

I regolamenti (CEE) n. 2407/92, (CEE) n. 2408/92 e (CEE) n. 2409/92 sono abrogati.

I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato II.

Articolo 28

Entrata in vigore

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.

▼B

ALLEGATO I

INFORMAZIONI DA FORNIRE A NORMA DEGLI ARTICOLI 5 E 8

1. Informazioni che un nuovo richiedente deve fornire dal punto di vista dell'idoneità finanziaria

1.1. La più recente contabilità relativa alla gestione interna e, se disponibili, i bilanci certificati dell'anno finanziario precedente.

1.2. Un bilancio programmatico, compreso il conto profitti e perdite dei tre anni seguenti.

1.3. La base delle previsioni di spesa e i dati relativi alle entrate per voci quali carburanti, tariffe, stipendi, manutenzione, deprezzamento, fluttuazioni del tasso di cambio, diritti aeroportuali, tariffe di navigazione aerea, costi dei servizi a terra, assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.

1.4. Informazioni dettagliate sui costi d'avviamento sostenuti nel periodo trascorso fra la presentazione di una domanda e l'inizio dell'attività, nonché un'illustrazione delle previste modalità di finanziamento di detti costi.

1.5. Informazioni dettagliate sulle fonti di finanziamento esistenti e previste.

1.6. Informazioni dettagliate sugli azionisti, compresa la loro nazionalità, il tipo di azioni disponibili, nonché lo statuto dell'impresa. Nel caso di raggruppamenti di imprese, si richiedono informazioni sui loro reciproci rapporti.

1.7. Proiezioni concernenti le relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per i primi tre anni d'esercizio.

1.8. Informazioni dettagliate sul finanziamento dell'acquisto/leasing di aeromobili; in caso di leasing, le condizioni ed i termini del contratto.

2. Informazioni da presentare per la valutazione della persistente idoneità finanziaria di vettori aerei abilitati che intendano modificare la loro struttura o le loro attività con significative ripercussioni finanziarie

2.1. Se necessario, il più recente conto d'esercizio interno e i bilanci certificati del precedente anno finanziario.

2.2. Precise informazioni dettagliate su tutti i cambiamenti previsti, per esempio cambiamento del tipo di servizio, progetti di acquisizione o fusione, modifiche concernenti il capitale azionario e gli azionisti, ecc.

2.3. Un bilancio programmatico contenente il conto profitti e perdite per l'anno finanziario in corso, compresi tutti i previsti cambiamenti di struttura o di attività che comportino significative ripercussioni finanziarie.

2.4. Dati relativi alle entrate ed uscite passate e future per voci quali carburanti, tariffe, stipendi, manutenzione, deprezzamento, fluttuazioni del tasso di cambio, diritti aeroportuali, tariffe di navigazione aerea, costo dei servizi a terra, assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.

2.5. Relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per l'anno seguente, compresi tutti i previsti cambiamenti di struttura o di attività aventi significative ripercussioni finanziarie.

▼B

2.6. Informazioni dettagliate sul finanziamento di acquisto/leasing di aeromobili; nel caso di leasing, le condizioni ed i termini del contratto.

3. Informazioni da presentare per la valutazione della persistente idoneità finanziaria dei vettori aerei abilitati

3.1. I bilanci certificati entro sei mesi dall'ultimo giorno del pertinente esercizio finanziario, salvo disposizione contraria della legislazione nazionale e, se necessario, il più recente conto d'esercizio interno.

3.2. Un bilancio programmatico, compreso il conto profitti e perdite dell'anno successivo.

3.3. Dati relativi alle entrate ed uscite passate e future per voci quali carburanti, tariffe, stipendi, manutenzione, deprezzamento, fluttuazioni del tasso di cambio, diritti aeroportuali, tariffe di navigazione aerea, costi dei servizi a terra assicurazioni, ecc. Previsioni traffico/reddito.

3.4. Relazioni sui movimenti di cassa e piani di liquidità per l'anno seguente.

▼B

ALLEGATO II

TAVOLA DI CONCORDANZA

(di cui all'articolo 27)

Regolamento (CEE) n. 2407/92	Il presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 3
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3, paragrafo 1	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 3, paragrafo 3	Articolo 3, paragrafo 1, primo comma
Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 4
Articolo 4, paragrafo 2	Articolo 4, lettera f)
Articolo 4, paragrafo 3	—
Articolo 4, paragrafo 4	Articolo 4, lettera f)
Articolo 4, paragrafo 5	Articolo 8, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 2	Articolo 5, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 5
Articolo 5, paragrafo 4	Articolo 8, paragrafo 6
Articolo 5, paragrafo 5	Articolo 9, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 6	Articolo 8, paragrafo 4
Articolo 5, paragrafo 7	Articolo 5, paragrafo 3 e articolo 8, paragrafo 8
Articolo 6	Articolo 7
Articolo 7	Articolo 11
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 4, lettera c)
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 12, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 13, paragrafi 2 e 3
Articolo 8, paragrafo 4	Articolo 12, paragrafo 2
Articolo 9	Articolo 6
Articolo 10, paragrafo 1	Articolo 13, paragrafi 2 e 3
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 13, paragrafi 2 e 3
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 1
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 8, paragrafo 3
Articolo 11, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 7

▼B

Regolamento (CEE) n. 2407/92	Il presente regolamento
Articolo 12	Articolo 9, paragrafi da 2 a 6
Articolo 13, paragrafo 1	Articolo 10, paragrafo 2
Articolo 13, paragrafo 2	Articolo 10, paragrafo 1
Articolo 13, paragrafo 3	—
Articolo 13, paragrafo 4	Articolo 10, paragrafo 3
Articolo 14	—
Articolo 15	—
Articolo 16	—
Articolo 17	—
Articolo 18, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 1
Articolo 18, paragrafo 2	Articolo 26, paragrafo 3
Articolo 19	—
ALLEGATO	ALLEGATO I

Regolamento (CEE) n. 2408/92	Il presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 2
Articolo 1, paragrafo 3	—
Articolo 1, paragrafo 4	—
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3, paragrafo 1	Articolo 15, paragrafi 1 e 2
Articolo 3, paragrafo 2	—
Articolo 3, paragrafo 3	—
Articolo 3, paragrafo 4	—
Articolo 4, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 16, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 16, paragrafo 3
Articolo 4, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 16, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 16, paragrafo 9
—	Articolo 17, paragrafo 1
—	Articolo 17, paragrafo 2
—	Articolo 17, paragrafo 4
—	Articolo 17, paragrafo 5
—	Articolo 17, paragrafo 6
Articolo 4, paragrafo 1, lettera e)	Articolo 17, paragrafo 3
Articolo 4, paragrafo 1, lettera f)	Articolo 17, paragrafo 7
Articolo 4, paragrafo 1, lettera g)	—
Articolo 4, paragrafo 1, lettera h)	Articolo 17, paragrafo 8
—	Articolo 17, paragrafo 9
—	Articolo 17, paragrafo 10
Articolo 4, paragrafo 1, lettera i)	Articolo 18, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 1, lettera j)	Articolo 16, paragrafo 7

▼B

Regolamento (CEE) n. 2408/92	Il presente regolamento
Articolo 4, paragrafo 1, lettera k)	—
Articolo 4, paragrafo 2	—
Articolo 4, paragrafo 3	Articolo 18, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 4	—
Articolo 5	—
Articolo 6, paragrafi 1 e 2	—
Articolo 7	Articolo 15, paragrafi 4 e 5
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 19, paragrafo 2
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 19, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 19, paragrafo 3
Articolo 8, paragrafo 4	—
Articolo 8, paragrafo 5	—
Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 20, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 2	Articolo 20, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 20, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 4	Articolo 20, paragrafo 3
Articolo 9, paragrafo 5	Articolo 22, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 6	Articolo 22, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 7	—
Articolo 9, paragrafo 8	—
Articolo 10	—
Articolo 11	Articolo 25
Articolo 12, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 2
Articolo 12, paragrafo 2	—
Articolo 13	—
Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 1
Articolo 14, paragrafo 2	Articolo 26, paragrafo 3
Articolo 15	—
Articolo 16	—
ALLEGATO I	—
ALLEGATO II	—
ALLEGATO III	—
—	ALLEGATO II

Regolamento (CEE) n. 2409/92	Il presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 21, paragrafo 1
Articolo 1, paragrafo 3	—
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3	—
Articolo 4	Articolo 23
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 22

▼B

Regolamento (CEE) n. 2409/92	Il presente regolamento
Articolo 5, paragrafo 2	—
Articolo 5, paragrafo 3	—
Articolo 5, paragrafo 4	—
Articolo 6	—
Articolo 7	—
Articolo 8	—
Articolo 9	—
Articolo 10, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 1
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 26, paragrafo 3
Articolo 11	—
Articolo 12	—
—	Articolo 27
—	Articolo 28