

## DIRETTIVE

## DIRETTIVA 2009/12/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'11 marzo 2009

concernente i diritti aeroportuali

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La principale funzione e attività commerciale degli aeroporti consiste nell'assicurare il compimento di tutte le operazioni relative agli aeromobili dal momento dell'atterraggio al momento del decollo, ai passeggeri e alle merci, in modo da consentire ai vettori aerei di fornire servizi di trasporto aereo. A tal fine, gli aeroporti mettono a disposizione una serie di infrastrutture e di servizi connessi all'esercizio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, il cui costo viene in genere recuperato mediante la riscossione di diritti aeroportuali. I gestori aeroportuali che forniscono infrastrutture e servizi per i quali sono riscossi diritti aeroportuali dovrebbero adoperarsi per operare secondo costi efficientati.
- (2) È necessario istituire un quadro comune che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali e le modalità della loro fissazione poiché, in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra i gestori

aeroportuali e gli utenti dell'aeroporto rischiano di non essere rispettati. Tale quadro non dovrebbe pregiudicare la possibilità per gli Stati membri di determinare se e in quale misura si può tenere conto, nel fissare i diritti aeroportuali, delle entrate risultanti dalle attività commerciali di un aeroporto.

- (3) La presente direttiva dovrebbe applicarsi agli aeroporti situati nella Comunità, di dimensioni superiori ad una soglia minima, poiché la gestione e il finanziamento degli aeroporti di piccole dimensioni non richiedono l'applicazione di un quadro normativo comunitario.
- (4) Inoltre, in uno Stato membro nel quale nessun aeroporto raggiunge la soglia minima ai fini dell'applicazione della presente direttiva, l'aeroporto con il movimento di passeggeri più elevato gode di una posizione privilegiata, quale punto di entrata in tale Stato membro, tale da rendere necessaria l'applicazione della presente direttiva allo stesso aeroporto al fine di garantire il rispetto di taluni principi essenziali nella relazione tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto, in particolare in materia di trasparenza dei diritti e di non discriminazione tra i diversi utenti dell'aeroporto.
- (5) Per promuovere la coesione territoriale, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di applicare un sistema di tariffazione comune ad una rete aeroportuale. I trasferimenti economici tra aeroporti di tali reti dovrebbero essere conformi al diritto comunitario.
- (6) Per ragioni di distribuzione del traffico gli Stati membri dovrebbero poter consentire ad un gestore aeroportuale, per gli aeroporti che servono una stessa città o conurbazione, di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente. I trasferimenti economici tra detti aeroporti dovrebbero avvenire nel rispetto del pertinente diritto comunitario.
- (7) Gli incentivi per avviare nuove rotte in modo da promuovere, tra l'altro, lo sviluppo delle regioni svantaggiate e ultraperiferiche dovrebbero essere concessi solo in conformità del diritto comunitario.

<sup>(1)</sup> GU C 10 del 15.1.2008, pag. 35.

<sup>(2)</sup> GU C 305 del 15.12.2007, pag. 11.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 15 gennaio 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 23 giugno 2008 (GU C 254 E del 7.10.2008, pag. 18) e posizione del Parlamento europeo del 23 ottobre 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del 19 febbraio 2009.

- (8) La riscossione dei diritti corrispondenti alla prestazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di assistenza a terra è già stata disciplinata, rispettivamente, dal regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea <sup>(1)</sup>, e dalla 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 <sup>(2)</sup>. I diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita ai passeggeri con disabilità e ai passeggeri a mobilità ridotta sono disciplinati dal regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo <sup>(3)</sup>.
- (9) Nel 2004 il Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (Consiglio ICAO) ha adottato politiche per la fissazione dei diritti aeroportuali che includono, tra l'altro, i principi di aderenza ai costi e di non discriminazione, nonché un meccanismo indipendente per la regolamentazione economica degli aeroporti.
- (10) Secondo il Consiglio dell'ICAO, un diritto aeroportuale è un prelievo appositamente concepito e applicato per recuperare i costi derivanti dalla messa a disposizione di infrastrutture e servizi per l'aviazione civile, mentre un'imposta è un prelievo concepito per aumentare le entrate nazionali o quelle delle amministrazioni locali che generalmente non si applica all'aviazione civile nel suo complesso oppure non è applicato tenendo conto specificatamente dei costi.
- (11) I diritti aeroportuali non dovrebbero essere discriminatori. È opportuno istituire una procedura di periodica consultazione tra i gestori aeroportuali e gli utenti dell'aeroporto offrendo la possibilità alle due parti di rivolgersi in ultima istanza ad un'autorità di vigilanza indipendente ogni qualvolta una decisione sui diritti aeroportuali o sulla modifica del sistema di tariffazione è contestata dagli utenti dell'aeroporto.
- (12) Per garantire l'imparzialità delle sue decisioni e la corretta ed efficace applicazione della presente direttiva, in ciascuno Stato membro dovrebbe essere istituita un'autorità di vigilanza indipendente. Detta autorità dovrebbe disporre di tutte le risorse necessarie in termini di personale, competenze tecniche e mezzi finanziari per l'esercizio delle proprie funzioni.
- (13) È essenziale che gli utenti dell'aeroporto ricevano periodicamente dal gestore aeroportuale le informazioni sulle modalità e sulla base di calcolo dei diritti aeroportuali. Questa trasparenza consentirebbe ai vettori aerei di essere informati sulle spese sostenute dall'aeroporto e sulla redditività degli investimenti da questo effettuati. Per consentire ai gestori aeroportuali di valutare con precisione i requisiti che dovranno soddisfare gli investimenti futuri, è opportuno che gli utenti dell'aeroporto abbiano l'obbligo di mettere a disposizione dei gestori aeroportuali, in tempo utile, tutte le loro previsioni operative, i loro progetti di sviluppo e i loro particolari suggerimenti e richieste.
- (14) I gestori aeroportuali dovrebbero informare i loro utenti in merito ai grandi progetti infrastrutturali poiché questi hanno un'incidenza significativa sul sistema o sull'ammontare dei diritti aeroportuali. La comunicazione di queste informazioni dovrebbe avere lo scopo di rendere possibile il monitoraggio dei costi delle infrastrutture e di assicurare installazioni adeguate e soddisfacenti sotto il profilo del rapporto costi-benefici nell'aeroporto in questione.
- (15) I gestori aeroportuali dovrebbero poter applicare diritti aeroportuali corrispondenti alle infrastrutture e/o al livello dei servizi messi a disposizione, in quanto i vettori aerei hanno un interesse legittimo a esigere da un gestore aeroportuale servizi commisurati al rapporto prezzo/qualità. È opportuno tuttavia che l'accesso ad un livello differenziato di infrastrutture o servizi sia aperto a tutti i vettori aerei che desiderino ricorrervi su base non discriminatoria. Quando la domanda supera l'offerta, l'accesso dovrebbe essere determinato in base a criteri obiettivi e non discriminatori la cui definizione incombe al gestore aeroportuale. Le eventuali differenziazioni dei diritti aeroportuali dovrebbero essere trasparenti, oggettive e basate su criteri chiari.
- (16) Gli utenti dell'aeroporto e i gestori aeroportuali dovrebbero poter concludere un accordo sul livello dei servizi concernente la qualità dei servizi forniti in cambio dei diritti aeroportuali. Negoziati sulla qualità del servizio fornito a fronte dei diritti pagati potrebbero essere organizzati nel quadro della consultazione periodica.
- (17) Nei vari Stati membri esistono sistemi diversi per il prefinanziamento degli investimenti degli aeroporti. Negli Stati membri in cui esiste il prefinanziamento, gli Stati membri o i gestori aeroportuali dovrebbero far riferimento alle politiche dell'ICAO e/o istituire proprie misure di salvaguardia.
- (18) La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicato il trattato, in particolare i suoi articoli da 81 a 89.
- (19) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire stabilire principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità, non può essere realizzato in maniera sufficiente dagli Stati membri, dato che sistemi di diritti aeroportuali non possono essere istituiti a livello nazionale in modo uniforme nell'insieme della Comunità, e può dunque, a causa delle sue dimensioni e dei suoi effetti, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

<sup>(1)</sup> GU L 341 del 7.12.2006, pag. 3.

<sup>(2)</sup> GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

<sup>(3)</sup> GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### Articolo 1

#### Oggetto

1. La presente direttiva stabilisce principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti della Comunità.

2. La presente direttiva si applica a tutti gli aeroporti che si trovano in un territorio soggetto al trattato e aperto al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri e all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro.

3. Gli Stati membri pubblicano un elenco degli aeroporti situati nel rispettivo territorio che rientrano nell'ambito d'applicazione della presente direttiva. Tale elenco è basato sui dati della Commissione (Eurostat) ed è aggiornato annualmente.

4. La presente direttiva non si applica ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e terminale ai sensi del regolamento (CE) n. 1794/2006, né ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato della direttiva 96/67/CE, né ai diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006.

5. La presente direttiva lascia impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di applicare, nei confronti di qualsiasi gestore aeroportuale situato nel suo territorio, misure regolamentari supplementari che non siano incompatibili con la presente direttiva o con altre disposizioni pertinenti del diritto comunitario. Dette misure possono comprendere misure di supervisione economica quali l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti, inclusi metodi di tariffazione basati sull'incentivazione o la regolamentazione dei massimali tariffari.

### Articolo 2

#### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

1) «aeroporto», qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;

2) «gestore aeroportuale», il soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti o nella rete aeroportuale interessati;

3) «utente dell'aeroporto», qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato;

4) «diritti aeroportuali», i prelievi riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci;

5) «rete aeroportuale», un gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale da uno Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale.

### Articolo 3

#### Non discriminazione

Gli Stati membri provvedono affinché i diritti aeroportuali non creino discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto, conformemente al diritto comunitario. Ciò non esclude una modulazione dei diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi motivi ambientali. I criteri utilizzati per siffatta modulazione sono pertinenti, obiettivi e trasparenti.

### Articolo 4

#### Rete aeroportuale

Gli Stati membri possono autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale a introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete.

### Articolo 5

#### Sistemi di tariffazione comuni

Dopo aver informato la Commissione e nel rispetto del diritto comunitario, gli Stati membri possono consentire a un gestore aeroportuale di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente presso gli aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, purché ciascun aeroporto rispetti gli obblighi in materia di trasparenza di cui all'articolo 7.

## Articolo 6

### Consultazione e ricorsi

1. Gli Stati membri provvedono affinché sia istituita una procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di questi diritti aeroportuali e, se del caso, alla qualità del servizio fornito. Detta consultazione ha luogo almeno una volta all'anno salvo se diversamente convenuto nell'ultima consultazione. Laddove esista un accordo pluriennale tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto, le consultazioni si svolgono secondo le modalità previste in detto accordo. Gli Stati membri conservano il diritto di chiedere consultazioni più frequenti.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, nella misura del possibile, le modifiche apportate al sistema o all'ammontare dei diritti aeroportuali siano effettuate con il consenso del gestore aeroportuale da un lato e degli utenti dell'aeroporto dall'altro. A tal fine, il gestore aeroportuale sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali al più tardi quattro mesi prima della sua entrata in vigore, motivandone le ragioni, tranne in caso di circostanze eccezionali da giustificare con gli utenti. Il gestore aeroportuale organizza consultazioni sulle modifiche proposte con gli utenti dell'aeroporto e tiene conto della posizione da questi espressa prima di prendere una decisione. Il gestore aeroportuale pubblica di norma la sua decisione o raccomandazione entro due mesi prima della sua entrata in vigore. Il gestore aeroportuale motiva la propria decisione in relazione alle posizioni espresse dagli utenti, nell'ipotesi in cui sulle modifiche proposte non sia intervenuto alcun accordo tra il gestore aeroportuale e gli utenti.

3. Gli Stati membri provvedono affinché, in caso di disaccordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali presa dal gestore aeroportuale, ciascuna delle due parti possa rivolgersi all'autorità di vigilanza indipendente di cui all'articolo 11, la quale esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali.

4. Qualora sia sottoposta all'autorità di vigilanza indipendente una modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali decisa dal gestore aeroportuale non ha efficacia sino a quando non sia stata esaminata dall'autorità di vigilanza. Quest'ultima prende, entro quattro settimane dal deferimento della questione, a meno che la decisione definitiva non possa essere presa entro lo stesso termine, una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore della modifica in questione.

5. Uno Stato membro può decidere di non applicare i paragrafi 3 e 4 in relazione alle modifiche dell'ammontare o della struttura dei diritti aeroportuali per gli aeroporti per i quali:

a) esiste una procedura obbligatoria in virtù della normativa nazionale che prevede che i diritti aeroportuali, o il loro

ammontare massimo, siano determinati o approvati dall'autorità di vigilanza indipendente; o

b) esiste una procedura obbligatoria in virtù della normativa nazionale che prevede che l'autorità di vigilanza indipendente esamini, periodicamente o in risposta a richieste da soggetti interessati, se gli aeroporti sono soggetti o meno ad un'effettiva concorrenza. Laddove giustificato sulla base di un tale esame, lo Stato membro decide che i diritti aeroportuali, o il loro ammontare massimo, deve essere determinato o approvato dall'autorità di vigilanza indipendente. Tale decisione si applica per il periodo necessario sulla base dell'esame effettuato da tale autorità.

Le procedure, le condizioni e i criteri applicati ai fini del presente paragrafo dallo Stato membro devono essere pertinenti, oggettivi, non discriminatori e trasparenti.

## Articolo 7

### Trasparenza

1. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori aeroportuali, ogniqualvolta si procede alle consultazioni di cui all'articolo 6, paragrafo 1, forniscano ad ogni utente dell'aeroporto o ai rappresentanti o alle associazioni degli utenti dell'aeroporto informazioni sui seguenti elementi, che serviranno come base per la determinazione del sistema o dell'ammontare di tutti i diritti riscossi in ciascun aeroporto dal gestore aeroportuale. Le informazioni comprendono come minimo:

a) un elenco dei vari servizi e infrastrutture forniti a corrispettivo dei diritti aeroportuali riscossi;

b) la metodologia utilizzata per il calcolo dei diritti aeroportuali;

c) la struttura globale dei costi relativamente alle infrastrutture e ai servizi ai quali i diritti aeroportuali sono connessi;

d) gli introiti dei vari diritti e il costo totale dei servizi forniti in cambio;

e) qualsiasi finanziamento erogato da autorità pubbliche delle infrastrutture e dei servizi ai quali i diritti aeroportuali si riferiscono;

f) le previsioni riguardanti la situazione dell'aeroporto per quanto attiene ai diritti, all'evoluzione del traffico, nonché agli investimenti previsti;

g) l'utilizzazione effettiva delle infrastrutture e delle installazioni aeroportuali nel corso di un periodo determinato; e

h) i risultati attesi dai grandi investimenti proposti con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto.

2. Gli Stati membri provvedono affinché gli utenti dell'aeroporto comunichino al gestore aeroportuale, prima di ogni consultazione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, informazioni riguardanti in particolare:

a) le previsioni del traffico;

b) le previsioni relative alla composizione e all'utilizzo previsto della loro flotta;

c) i loro progetti di sviluppo nell'aeroporto in questione; e

d) le loro esigenze nell'aeroporto in questione.

3. Fatta salva la legislazione nazionale, le informazioni comunicate ai sensi del presente articolo sono considerate e trattate come informazioni riservate o economicamente sensibili. Nel caso di gestori aeroportuali quotati in borsa, devono essere rispettati in particolare i regolamenti di borsa.

#### Articolo 8

##### Nuove infrastrutture

Gli Stati membri provvedono affinché il gestore aeroportuale consulti gli utenti dell'aeroporto prima che siano finalizzati piani relativi a nuovi progetti di infrastruttura.

#### Articolo 9

##### Norme di qualità

1. Per garantire il buon funzionamento di un aeroporto, gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale e ai rappresentanti o alle associazioni degli utenti dell'aeroporto nell'aeroporto considerato di procedere a negoziati allo scopo di concludere un accordo sul livello di servizio con riguardo alla qualità dei servizi prestati nell'aeroporto. Tali negoziati sulla qualità dei servizi possono essere organizzati nel quadro delle consultazioni di cui all'articolo 6, paragrafo 1.

2. Il suddetto accordo sul livello di servizio determina il livello del servizio che deve essere fornito dal gestore aeroportuale, il quale tiene conto del sistema o del livello effettivo dei diritti aeroportuali e del livello di servizio cui gli utenti dell'aeroporto hanno diritto a fronte dei diritti aeroportuali pagati.

#### Articolo 10

##### Differenziazione dei servizi

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale di variare la qualità e l'estensione di particolari servizi, terminali o parti dei terminali degli aeroporti, allo scopo di fornire servizi personalizzati ovvero un

terminale o una parte di terminale specializzato. L'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione di tali servizi e dei relativi costi o di qualsiasi altra motivazione oggettiva e trasparente. Fatto salvo l'articolo 3, i gestori aeroportuali restano liberi di fissare tali diritti aeroportuali differenziati.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire ad ogni utente dell'aeroporto che desidera utilizzare i servizi personalizzati o il terminale o la parte del terminale specializzato, di accedere a questi servizi e a questo terminale o parte di un terminale.

Qualora il numero degli utenti dell'aeroporto che desiderano avere accesso ai servizi personalizzati e/o a un terminale o parte di un terminale specializzato ecceda il numero di utenti che è possibile accogliere a causa di vincoli di capacità, l'accesso è determinato in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori. Tali criteri possono essere stabiliti dal gestore aeroportuale e gli Stati membri possono richiedere che essi siano approvati dall'autorità di vigilanza indipendente.

#### Articolo 11

##### Autorità di vigilanza indipendente

1. Gli Stati membri designano o istituiscono un'autorità di vigilanza nazionale indipendente, incaricata di assicurare la corretta applicazione delle misure adottate per conformarsi alla presente direttiva e di svolgere, come minimo, le funzioni di cui all'articolo 6. Questo organo può essere lo stesso al quale lo Stato membro ha affidato l'applicazione delle misure normative supplementari di cui all'articolo 1, paragrafo 5, compresa l'approvazione del sistema dei diritti e/o dell'ammontare di tali diritti aeroportuali, a condizione che soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 3 del presente articolo.

2. La presente direttiva non impedisce all'autorità di vigilanza indipendente di delegare, nel rispetto della legislazione nazionale, sotto il suo controllo e la sua piena responsabilità, l'attuazione della presente direttiva ad altre autorità di vigilanza indipendenti, a condizione che tale attuazione si svolga conformemente alle stesse norme.

3. Gli Stati membri garantiscono l'autonomia dell'autorità di vigilanza indipendente, provvedendo affinché questa sia giuridicamente distinta e funzionalmente indipendente da qualsiasi gestore aeroportuale e vettore aereo. Gli Stati membri che mantengono la proprietà di aeroporti, di gestori aeroportuali o di vettori aerei o che mantengono la vigilanza di gestori aeroportuali o di vettori aerei garantiscono che le funzioni inerenti alla proprietà o alla vigilanza suddetti non siano conferite all'autorità di vigilanza indipendente. Gli Stati membri provvedono affinché l'autorità di vigilanza indipendente eserciti i propri poteri in modo imparziale e trasparente.

4. Gli Stati membri notificano alla Commissione il nome e l'indirizzo dell'autorità di vigilanza indipendente, le funzioni e le competenze ad essa conferite, nonché i provvedimenti presi per garantire l'osservanza del paragrafo 3.

5. Gli Stati membri possono istituire un meccanismo di finanziamento dell'autorità di vigilanza indipendente, che può comprendere l'imposizione di diritti a carico degli utenti dell'aeroporto e dei gestori aeroportuali.

6. Gli Stati membri provvedono affinché, con riguardo ai casi di disaccordo di cui all'articolo 6, paragrafo 3, siano adottate misure al fine di:

- a) stabilire una procedura per la risoluzione delle controversie tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto;
- b) determinare le condizioni affinché una controversia possa essere sottoposta all'autorità di vigilanza indipendente. Quest'ultima, in particolare, respinge i reclami che reputa non opportunamente giustificati o adeguatamente documentati;
- c) fissare i criteri in base ai quali i casi di disaccordo sono valutati ai fini di una risoluzione.

Tali procedure, condizioni e criteri sono non discriminatori, trasparenti e obiettivi.

7. Nell'avviare un'indagine riguardo alla motivazione della modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali di cui all'articolo 6, l'autorità di vigilanza indipendente ottiene dalle parti interessate accesso alle necessarie informazioni ed è tenuta a consultarle al fine di formulare la sua decisione. Fatto salvo l'articolo 6, paragrafo 4, essa pronuncia una decisione il più rapidamente possibile, e comunque entro quattro mesi dal deferimento della questione. Questo periodo può essere prorogato di due mesi in casi eccezionali e debitamente giustificati. Le decisioni dell'autorità di vigilanza indipendente sono vincolanti, fatto salvo un controllo parlamentare o giurisdizionale a seconda della procedura prevista nei diversi Stati membri.

8. L'autorità di vigilanza indipendente pubblica ogni anno una relazione sull'attività svolta.

#### Articolo 12

##### Relazione e revisione

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 15 marzo 2013 una relazione sull'applicazione

della presente direttiva, che valuti i progressi compiuti verso il conseguimento del suo obiettivo, corredandola, se del caso, di opportune proposte per la sua revisione.

2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano all'applicazione della presente direttiva, con particolare riferimento all'acquisizione di informazioni ai fini della relazione di cui al paragrafo 1.

#### Articolo 13

##### Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 15 marzo 2011. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

#### Articolo 14

##### Entrata in vigore

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

#### Articolo 15

##### Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 11 marzo 2009.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

H.-G. PÖTTERING

Per il Consiglio

Il presidente

A. VONDRA