



# *Ministero dei Trasporti*

## *Ufficio Legislativo*

### RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nella legge 18 aprile 2005, n. 62, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alla Comunità europea "Legge comunitaria 2004".

Lo schema normativo in esame introduce nell'ordinamento nazionale la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 793 del 21 aprile 2004, del Parlamento europeo e del Consiglio, modificativo del Regolamento (CEE) n. 95/93 del 18 gennaio 1993 del Consiglio, relativo alle norme comuni per l'assegnazione delle bande orarie (slot) negli aeroporti comunitari.

Il predetto Regolamento, infatti, detta le norme che disciplinano le procedure per l'assegnazione delle bande orarie, prevedendo per gli Stati membri l'obbligo di applicare sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive nei confronti dei vettori che operano "sistematicamente e deliberatamente" servizi aerei che si discostano dalle bande orarie assegnate, con pregiudizio delle attività degli aeroporti o delle operazioni di traffico aereo.

### ILLUSTRAZIONE DELL'ARTICOLATO

1. l'articolo 1 descrive l'ambito di applicazione della disciplina sanzionatoria contenuta nello schema di provvedimento;
2. l'articolo 2 afferisce alle definizioni che, pur essendo già delineate nel Regolamento, sono state riportate, limitatamente a quelle interessate dal provvedimento, per agevolare la comprensione del testo;
3. l'articolo 3 individua nell'Enac (Ente nazionale aviazione civile) l'organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento e dell'irrogazione delle relative



# *Ministero dei Trasporti*

## *Ufficio Legislativo*

sanzioni, a norma dell'articolo 2 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'ente medesimo.

Alla lettera *a)* del predetto articolo sono, infatti, previste, tra le funzioni attribuite all'ente, quelle di regolamentazione tecnica e di attività ispettiva e sanzionatoria;

4. l'articolo 4 attiene alle violazioni ed alle connesse sanzioni.

Per la violazione individuata alla lettera *a)* dell'articolo non è stata prevista, a differenza di quelle successive, di cui alle lettere *b)*, *c)*, e *d)*, la gradualità della corrispondente sanzione, in ragione della sua stessa natura e della sua particolare gravità.

Al riguardo, si evidenzia che è ammesso il pagamento in misura ridotta delle sanzioni, ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689 e che è, altresì, previsto, a far data dal 1 gennaio 2009, l'aggiornamento dell'importo delle sanzioni in linea con l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, rilevato dall'ISTAT.

Alle sanzioni previste dallo schema di decreto legislativo vanno ad aggiungersi quelle accessorie di cui all'articolo 14 del Regolamento;

5. all'articolo 5 sono previste le cause, indipendenti dalla volontà del vettore nonché imprevedibili che possono determinare l'inosservanza delle prescrizioni del Regolamento e la conseguente non sanzionabilità del soggetto che commette la violazione;
6. l'articolo 6 attiene alle disposizioni finanziarie.

Nell'articolo è prevista la clausola d'invarianza di spesa.

Nel caso di specie, infatti, l'Enac espleta le funzioni che istituzionalmente rientrano nell'ambito delle sue competenze, che comprendono, fra le altre, le funzioni di regolamentazione tecnica, operativa, di certificazione, ispezione, autorizzazione, coordinamento e controllo attinenti al settore dell'aviazione civile, agli aeroporti, ai rapporti con organismi del settore, nazionali ed internazionali.

Le attività sopra descritte sono svolte dall'Enac in qualità di unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, a norma dell'articolo 687 del Codice della navigazione, come modificato dal decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96.



# *Ministero dei Trasporti*

## *Ufficio Legislativo*

Rientrando la materia degli slot e del monitoraggio della corretta applicazione della normativa del settore nell'ambito delle funzioni previste dall'art. 2 lettera l) dello statuto, approvato con decreto del Ministro dei trasporti del 3 giugno 1999, non possono derivare oneri aggiuntivi per la finanza pubblica, per lo svolgimento dei compiti prescritti dallo schema di provvedimento che si illustra.