



**UNIONE EUROPEA**

**IL PARLAMENTO EUROPEO**

**IL CONSIGLIO**

---

**Strasburgo, 17 aprile 2019  
(OR. en)**

**2017/0116 (COD)  
LEX 1902**

**PE-CONS 77/1/18  
REV 1**

**AVIATION 167  
CODEC 2293**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
RELATIVO ALLA TUTELA DELLA CONCORRENZA  
NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO  
E CHE ABROGA IL REGOLAMENTO (CE) N. 868/2004**

**REGOLAMENTO (UE) 2019/...**  
**DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 17 aprile 2019**

**relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo  
e che abroga il regolamento (CE) n. 868/2004**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

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

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 58.

<sup>2</sup> Posizione del Parlamento europeo del 14 marzo 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 9 aprile 2019.

considerando quanto segue:

- (1) L'aviazione svolge un ruolo fondamentale nell'economia dell'Unione e nella vita quotidiana dei suoi cittadini e rappresenta uno dei settori più fiorenti e dinamici dell'economia dell'Unione. È un fattore trainante per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e il turismo, nonché per la connettività e la mobilità sia delle imprese che dei cittadini, in particolare sul mercato interno dell'aviazione dell'Unione. Negli ultimi decenni l'incremento dei servizi di trasporto aereo ha contribuito in modo significativo a migliorare la connettività all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e ha costituito un elemento di spicco dell'economia dell'Unione.
- (2) I vettori aerei dell'Unione sono al centro di una rete mondiale che collega l'Europa al proprio interno e con il resto del mondo e dovrebbero avere la possibilità di competere con i vettori aerei dei paesi terzi in un clima di concorrenza aperta e leale. Ciò è necessario per apportare benefici ai consumatori, mantenere condizioni propizie a un elevato livello di connettività aerea dell'Unione e garantire la trasparenza, la parità di condizioni e la competitività costante dei vettori aerei dell'Unione, come pure livelli elevati di occupazione di qualità nel settore dell'aviazione dell'Unione.

- (3) In un contesto caratterizzato dall'aumento della concorrenza tra gli operatori del trasporto aereo a livello mondiale, la concorrenza leale è un principio generale indispensabile per la prestazione di servizi di trasporto aereo internazionale, riconosciuto in particolare dalla Convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale del 7 dicembre 1944 ("Convenzione di Chicago"), nel cui preambolo è sancito che i servizi internazionali di trasporti aerei siano organizzati su una base di possibilità eguali per tutti. L'articolo 44 della Convenzione di Chicago stabilisce inoltre che l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (International Civil Aviation Organization – ICAO) ha la finalità di promuovere lo sviluppo del trasporto aereo internazionale in maniera tale da garantire un'equa possibilità, per tutti gli Stati contraenti, di accedere all'esercizio delle imprese di trasporti aerei internazionali e da evitare qualsiasi discriminazione tra Stati contraenti.
- (4) Il principio della concorrenza leale è ben consolidato nell'Unione, ove le pratiche distorsive del mercato sono soggette al diritto dell'Unione, che garantisce pari opportunità e condizioni di concorrenza eque per tutti i vettori aerei, dell'Unione e di paesi terzi, che operano nell'Unione.

- (5) Tuttavia, nonostante l'impegno costante dell'Unione e di alcuni paesi terzi, i principi della concorrenza leale non sono ancora stati definiti mediante norme multilaterali specifiche, in particolare nel contesto degli accordi dell'ICAO o dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC), quali l'accordo generale sugli scambi di servizi (General Agreement on Trade in Services – GATS) e il relativo allegato sui servizi di trasporto aereo, dal cui ambito di applicazione sono stati in gran parte esclusi i servizi di trasporto aereo.
- (6) È opportuno pertanto intensificare gli sforzi nel contesto dell'ICAO e dell'OMC per sostenere attivamente l'elaborazione di norme internazionali che garantiscano condizioni di concorrenza eque tra tutti i vettori aerei.
- (7) La concorrenza leale tra vettori aerei andrebbe preferibilmente trattata nel contesto degli accordi con i paesi terzi in materia di trasporto aereo o di servizi aerei. Tuttavia, la maggior parte di tali accordi conclusi tra, da un lato, l'Unione o i suoi Stati membri o entrambi e, dall'altro, i paesi terzi non contempla a tutt'oggi norme adeguate in materia di concorrenza leale. È opportuno quindi intensificare gli sforzi per negoziare l'inclusione di clausole di concorrenza leale negli accordi vigenti e futuri con paesi terzi in materia di trasporto aereo o di servizi aerei.

- (8) La concorrenza leale tra vettori aerei può anche essere garantita mediante un'opportuna normativa dell'Unione, come ad esempio il regolamento (CEE) n. 95/93<sup>1</sup> del Consiglio e la direttiva 96/67/CE del Consiglio<sup>2</sup>. Nella misura in cui la concorrenza leale presuppone la protezione dei vettori aerei dell'Unione da talune pratiche adottate da paesi terzi o da vettori aerei di paesi terzi, tale questione è stata trattata in precedenza nel regolamento (CE) n. 868/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>3</sup>. Detto regolamento si è tuttavia rivelato inefficace per quanto riguarda la sua finalità generale di fondo, vale a dire la concorrenza leale. Ciò si è verificato, in particolare, nel caso di alcune sue disposizioni relative alla definizione delle pratiche in questione, diverse dalle sovvenzioni, e ai requisiti concernenti l'apertura e lo svolgimento delle inchieste. Il regolamento (CE) n. 868/2004 non è inoltre riuscito a garantire la complementarità con gli accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei di cui l'Unione è parte. Considerati il numero e l'importanza delle modifiche che si renderebbero necessarie per risolvere tali questioni, è opportuno sostituire il regolamento (CE) n. 868/2004 con un nuovo atto.

---

<sup>1</sup> Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Regolamento (CE) n. 868/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo alla protezione contro le sovvenzioni e le pratiche tariffarie sleali che recano pregiudizio ai vettori aerei comunitari nella prestazione di servizi di trasporto aereo da parte di paesi non membri della Comunità europea (GU L 162 del 30.4.2004, pag. 1).

- (9) La competitività del settore dell'aviazione dell'Unione dipende dalla competitività di ciascun elemento della catena del valore dell'aviazione e può essere mantenuta solo attraverso un insieme complementare di politiche. L'Unione dovrebbe avviare un dialogo costruttivo con i paesi terzi al fine di trovare una base per la concorrenza leale. A tale riguardo, si conferma la necessità di una normativa efficace, proporzionata e dissuasiva al fine di mantenere condizioni propizie a un elevato livello di connettività dell'Unione e garantire la concorrenza leale con i vettori aerei dei paesi terzi. A tale scopo, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di svolgere un'inchiesta e, ove necessario, adottare misure. È opportuno poter ricorrere a tali misure qualora pratiche che distorcono la concorrenza arrechino un pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione.
- (10) La discriminazione potrebbe comprendere situazioni in cui un vettore aereo dell'Unione sia soggetto a un trattamento differenziato senza obiettiva giustificazione, in particolare un trattamento differenziato per quanto riguarda l'accesso ai servizi di assistenza a terra e i loro prezzi, l'infrastruttura aeroportuale, i servizi di navigazione aerea, l'assegnazione delle bande orarie, le procedure amministrative, come quelle per il rilascio di visti per il personale del vettore straniero, le modalità dettagliate per la vendita e la distribuzione di servizi aerei o qualsiasi altra questione inerente all'attività commerciale, come gravose procedure doganali, o qualsiasi altra pratica sleale di natura finanziaria o operativa.

- (11) I procedimenti dovrebbero concludersi senza le misure di riparazione stabilite dal presente regolamento qualora l'adozione di tali misure sia contraria all'interesse dell'Unione, tenuto conto segnatamente delle loro ripercussioni su altri soggetti, in particolare i consumatori o le imprese dell'Unione, nonché sugli elevati livelli di connettività nell'insieme dell'Unione. Nel valutare l'interesse dell'Unione, dovrebbe essere rivolta particolare attenzione alla situazione degli Stati membri la cui connettività con il resto del mondo dipende in maniera esclusiva o significativa dal trasporto aereo e dovrebbe essere garantita la coerenza con gli altri settori d'intervento dell'Unione. I procedimenti dovrebbero concludersi senza l'imposizione di misure anche nel caso in cui le prescrizioni ad esse relative non siano, o non siano più, rispettate.
- (12) Nel determinare se l'adozione di misure di riparazione sia contro l'interesse dell'Unione, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione le osservazioni di tutte le parti interessate. Al fine di organizzare consultazioni con tutte le parti interessate e di offrire loro l'opportunità di essere sentite, nell'avviso di apertura dell'inchiesta si dovrebbero precisare i termini per la fornitura di informazioni o per le richieste di audizione. Le parti interessate dovrebbero essere a conoscenza delle condizioni di divulgazione delle informazioni da esse fornite e dovrebbero avere il diritto di rispondere alle osservazioni delle altre parti.



- (13) Affinché la Commissione possa essere adeguatamente informata sui possibili elementi che giustificano l'apertura di un'inchiesta, uno Stato membro, un vettore aereo dell'Unione o un'associazione di vettori aerei dell'Unione dovrebbe avere il diritto di presentare una denuncia, che dovrebbe essere trattata entro un termine ragionevole.
- (14) Al fine di garantire l'efficacia del presente regolamento, è fondamentale che la Commissione abbia la facoltà di aprire procedimenti sulla base di una denuncia che presenti elementi di prova prima facie di una minaccia di pregiudizio.
- (15) Durante l'inchiesta la Commissione dovrebbe esaminare le pratiche che distorcono la concorrenza nel pertinente contesto. Data la varietà delle possibili pratiche, in alcuni casi la pratica in questione e i relativi effetti potrebbero riguardare unicamente le attività di trasporto aereo sulla rotta di collegamento tra due città, mentre in altri casi potrebbero richiedere un esame che tenga conto dell'insieme della rete di trasporto aereo.
- (16) È importante garantire che l'inchiesta possa includere il maggior numero possibile di elementi pertinenti. A tal fine, la Commissione dovrebbe essere abilitata a svolgere inchieste nei paesi terzi, previo consenso dei soggetti di paesi terzi interessati e in mancanza di obiezioni di tali paesi terzi. Per la stessa ragione e allo stesso scopo, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a sostenere la Commissione al meglio delle loro capacità. La Commissione dovrebbe concludere l'inchiesta sulla scorta delle migliori prove disponibili.

- (17) Durante l'inchiesta la Commissione potrebbe valutare se la pratica che distorce la concorrenza costituisca anche una violazione di un accordo internazionale sul trasporto aereo o sui servizi aerei o di qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo di cui l'Unione è parte. In tali casi, la Commissione potrebbe ritenere che la pratica che distorce la concorrenza e che costituisce anche una violazione di un accordo internazionale sul trasporto aereo o sui servizi aerei o di qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo di cui l'Unione è parte sarebbe affrontata in maniera più adeguata mediante l'applicazione di procedure di risoluzione delle controversie stabilite da tale accordo. La Commissione dovrebbe allora essere autorizzata a sospendere l'inchiesta avviata ai sensi del presente regolamento. Qualora l'applicazione di procedure di risoluzione delle controversie stabilite dall'accordo internazionale sul trasporto aereo o sui servizi aerei o di qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo di cui l'Unione è parte non riesca a porre adeguato rimedio alla situazione, la Commissione dovrebbe avere la possibilità di riprendere l'inchiesta.

- (18) Gli accordi sui trasporti aerei e il presente regolamento dovrebbero agevolare il dialogo con i paesi terzi interessati al fine di risolvere le controversie in maniera efficace e di ripristinare la concorrenza leale. Qualora l'inchiesta condotta dalla Commissione riguardi operazioni che rientrano in un accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei o di qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo concluso con un paese terzo e di cui l'Unione non è parte, è opportuno garantire che la Commissione agisca con piena conoscenza di qualsiasi procedimento previsto o condotto dallo Stato membro interessato in forza di tale accordo e inerente alla situazione oggetto dell'inchiesta della Commissione. Gli Stati membri dovrebbero pertanto essere tenuti a informare la Commissione di conseguenza. In tal caso, tutti gli Stati membri interessati dovrebbero avere il diritto di notificare alla Commissione la loro intenzione di trattare la pratica che distorce la concorrenza esclusivamente nell'ambito delle procedure di risoluzione delle controversie previste dai loro rispettivi accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei o di qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo conclusi con un paese terzo di cui l'Unione non è parte. Se tutti gli Stati membri interessati notificano tale intenzione alla Commissione e non vengono sollevate obiezioni, la Commissione dovrebbe sospendere temporaneamente la sua inchiesta.

- (19) Se gli Stati membri interessati intendono affrontare la pratica che distorce la concorrenza esclusivamente mediante le procedure di risoluzione delle controversie applicabili a norma degli accordi sul trasporto aereo, degli accordi sui servizi aerei o di qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo che abbiano concluso con il paese terzo interessato al fine di adempiere gli obblighi derivanti da tali accordi, gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per procedere sollecitamente alle procedure di risoluzione bilaterale delle controversie e dovrebbero informarne pienamente la Commissione. Qualora la pratica che distorce la concorrenza persista e la Commissione riprenda l'inchiesta, è opportuno tener conto delle conclusioni tratte durante l'applicazione di tale accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei o di qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo al fine di garantire che la concorrenza leale sia ripristinata quanto prima.
- (20) È opportuno tener conto delle conclusioni tratte durante l'applicazione delle procedure di risoluzione delle controversie previste da un accordo internazionale sul trasporto aereo o sui servizi aerei o di qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo di cui l'Unione o uno Stato membro è parte.

- (21) Per ragioni di efficienza amministrativa e in vista di un'eventuale chiusura del procedimento senza l'imposizione di misure, è opportuno prevedere la possibilità di sospendere il procedimento nel caso in cui il paese terzo interessato o il soggetto del paese terzo interessato abbia adottato provvedimenti incisivi per eliminare la pratica in questione che distorce la concorrenza oppure il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio da essa risultanti.
- (22) Le conclusioni in materia di pregiudizio o minaccia di pregiudizio per i vettori aerei dell'Unione interessati dovrebbero rispecchiare una valutazione realistica della situazione e basarsi pertanto su tutti i fattori pertinenti, in particolare quelli riguardanti la situazione di tali vettori e la situazione generale del mercato del trasporto aereo interessato.
- (23) È necessario stabilire le condizioni alle quali il procedimento dovrebbe essere concluso, con o senza l'imposizione di misure di riparazione.
- (24) Le misure di riparazione riguardanti le pratiche che distorcono la concorrenza sono volte a compensare il pregiudizio che tali pratiche arrecano. Dette misure dovrebbero pertanto assumere la forma di obblighi finanziari o di altri provvedimenti che, rappresentando un valore pecuniario quantificabile, siano in grado di sortire il medesimo effetto. Al fine di rispettare il principio di proporzionalità, le misure, di qualunque natura esse siano, dovrebbero limitarsi a quanto necessario per compensare il pregiudizio individuato. La misura di riparazione dovrebbe tener conto del corretto funzionamento del mercato dei trasporti aerei dell'Unione e non dovrebbe comportare un indebito vantaggio a favore di un vettore aereo o gruppo di vettori aerei.

- (25) Il presente regolamento non intende imporre norme ai vettori aerei di paesi terzi, ad esempio per quanto riguarda le sovvenzioni, introducendo obblighi più restrittivi rispetto a quelli applicabili ai vettori dell'Unione.
- (26) Le situazioni esaminate in forza del presente regolamento e le loro potenziali ripercussioni sugli Stati membri potrebbero variare in funzione delle circostanze. Dovrebbe quindi essere possibile applicare misure di riparazione, a seconda del caso, a uno o più vettori aerei di paesi terzi, a un'area geografica specifica o per un periodo di tempo specifico, oppure fissare una data futura a decorrere dalla quale devono essere applicate.
- (27) Le misure di riparazione non dovrebbero consistere nella sospensione o limitazione dei diritti di traffico che sono concessi da uno Stato membro a un paese terzo.
- (28) Conformemente al medesimo principio di proporzionalità, le misure di riparazione riguardanti le pratiche che distorcono la concorrenza dovrebbero restare in vigore per il tempo e nella misura necessari in considerazione di tali pratiche e del pregiudizio da esse risultante. Qualora le circostanze lo giustificino, è pertanto opportuno prevedere un riesame.

- (29) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>.
- (30) La Commissione dovrebbe informare periodicamente il Parlamento europeo e il Consiglio in merito all'attuazione del presente regolamento mediante una relazione. Tale relazione dovrebbe includere informazioni concernenti l'applicazione delle misure di riparazione, la chiusura di inchieste senza misure di riparazione, i riesami delle misure di riparazione e la cooperazione con gli Stati membri, le parti interessate e i paesi terzi. La relazione dovrebbe essere redatta e trattata con l'opportuno livello di riservatezza.

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (31) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la protezione efficace, uguale per tutti i vettori dell'Unione e basata su criteri e procedure uniformi dal pregiudizio o dalla minaccia di pregiudizio nei confronti di uno o più vettori aerei dell'Unione a seguito di pratiche che distorcono la concorrenza adottate da paesi terzi o da soggetti di paesi terzi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (32) Poiché il presente regolamento sostituisce il regolamento (CE) n. 868/2004, è opportuno abrogare detto regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:



# CAPO I

## DISPOSIZIONI GENERALI

### *Articolo 1*

#### *Oggetto*

1. Il presente regolamento stabilisce norme per lo svolgimento di inchieste da parte della Commissione e per l'adozione di misure di riparazione relativamente alle pratiche che distorcono la concorrenza tra vettori aerei dell'Unione e vettori aerei di paesi terzi e arrecano o minacciano di arrecare pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione.
2. Il presente regolamento si applica fatte salve le disposizioni dell'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 95/93 e dell'articolo 20 della direttiva 96/67/CE.

*Articolo 2*  
*Definizioni*

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 1) "vettore aereo": un vettore aereo quale definito dal regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>;
- 2) "servizio di trasporto aereo": un volo o una serie di voli destinati al trasporto a titolo oneroso di passeggeri, di merci o di posta;
- 3) "parte interessata": qualsiasi persona fisica o giuridica o qualsiasi organismo ufficiale, avente o meno autonoma personalità giuridica, che potrebbe nutrire un interesse significativo nell'esito del procedimento, compresi, a titolo non esaustivo, i vettori aerei;
- 4) "Stato membro interessato ": qualsiasi Stato membro:
  - a) che abbia rilasciato la licenza di esercizio ai vettori aerei dell'Unione interessati ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008; o

---

<sup>1</sup> 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 (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

- b) in virtù del cui accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei o qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo con il paese terzo interessato operino i vettori aerei dell'Unione interessati;
- 5) "soggetto di un paese terzo": qualsiasi persona fisica o giuridica, con o senza fini di lucro, o qualsiasi organismo ufficiale, avente o meno autonoma personalità giuridica, sottoposto alla giurisdizione di un paese terzo, controllato o meno dal governo di un paese terzo, che partecipa direttamente o indirettamente alla prestazione di servizi di trasporto aereo o di servizi connessi o alla fornitura di infrastrutture o servizi utilizzati per fornire servizi di trasporto aereo o servizi connessi;
- 6) "pratiche che distorcono la concorrenza": pratiche discriminatorie e sovvenzioni;
- 7) "minaccia di pregiudizio": una minaccia il cui evolversi in pregiudizio è chiaramente prevedibile, molto probabile e imminente, e che può essere attribuita oltre ogni ragionevole dubbio a un'azione o una decisione di un paese terzo o di un soggetto di un paese terzo;

- 8) "pratica discriminatoria": una differenziazione di qualsiasi tipo, senza obiettiva giustificazione, riguardante la fornitura di beni o servizi, compresi i servizi pubblici, impiegati per la prestazione di servizi di trasporto aereo, o concernente il loro trattamento da parte delle autorità pubbliche competenti per tali servizi, comprese le pratiche relative alla navigazione aerea o alle infrastrutture e ai servizi aeroportuali, il carburante, i servizi di assistenza a terra, la sicurezza, i sistemi telematici di prenotazione, l'assegnazione delle bande orarie, le tariffe e l'utilizzo di altre infrastrutture o altri servizi impiegati per la prestazione di servizi di trasporto aereo;
- 9) "sovvenzione": un contributo finanziario:
- a) concesso da un governo o da un altro organismo pubblico di un paese terzo in una delle seguenti forme:
    - i) provvedimento di un governo o di un altro organismo pubblico che comporti il trasferimento diretto di fondi o il potenziale trasferimento diretto di fondi o passività (quali sovvenzioni, prestiti, iniezioni di capitale, garanzie su prestiti, compensazione delle perdite operative o compensazione degli oneri finanziari imposti dalle autorità pubbliche);
    - ii) rinuncia da parte di un governo o di un altro organismo pubblico ad entrate altrimenti dovute o mancata riscossione delle stesse (ad esempio, un trattamento fiscale preferenziale o incentivi fiscali quali i crediti d'imposta);

- iii) fornitura o acquisto di beni o servizi da parte di un governo o di un altro organismo pubblico, comprese le aziende a controllo pubblico;
  - iv) caso in cui un governo o un altro organismo pubblico effettui versamenti a un meccanismo di finanziamento o incarichi o dia ordine a un organismo privato di svolgere una o più funzioni tra quelle illustrate ai punti i), ii e iii), che di norma spetterebbero al governo, e la prassi seguita non differisca in sostanza dalle normali prassi dei governi;
- b) che conferisce un vantaggio; e
  - c) limitato, di diritto o di fatto, ad un soggetto o un'industria o a un gruppo di soggetti o industrie rientranti nell'ambito della competenza dell'autorità concedente;
- 10) "vettore aereo dell'Unione": un vettore aereo in possesso di una licenza d'esercizio valida rilasciata da uno Stato membro in conformità del regolamento (CE) n. 1008/2008;
- 11) "vettore aereo dell'Unione interessato": il vettore aereo che subisce il presunto pregiudizio o la presunta minaccia di pregiudizio ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b).

*Articolo 3*  
*Interesse dell'Unione*

1. La determinazione dell'interesse dell'Unione ai fini dell'articolo 13, paragrafo 2, lettera b), è effettuata dalla Commissione sulla base di una valutazione di tutti i vari interessi pertinenti alla specifica situazione, considerati nel loro complesso. Nel determinare l'interesse dell'Unione è data la priorità alla necessità di tutelare gli interessi dei consumatori e di mantenere un elevato livello di connettività per i passeggeri e per l'Unione. Nel contesto della catena del trasporto aereo nel suo insieme, la Commissione può tenere conto anche dei pertinenti fattori sociali. La Commissione considera anche la necessità di eliminare le pratiche che distorcono la concorrenza, di ripristinare una concorrenza effettiva e leale e di evitare ogni distorsione del mercato interno.
  
2. L'interesse dell'Unione è determinato in base a un'analisi economica effettuata dalla Commissione. La Commissione basa tale analisi sulle informazioni raccolte presso le parti interessate. Nel determinare l'interesse dell'Unione, la Commissione ricerca anche altre eventuali informazioni pertinenti che ritenga necessarie e, in particolare, tiene conto dei fattori di cui all'articolo 12, paragrafo 1. Le informazioni sono prese in considerazione unicamente se sostenute da elementi di prova effettivi che ne dimostrano la validità.

3. La determinazione dell'interesse dell'Unione ai fini dell'articolo 13, paragrafo 2, lettera b), è effettuata soltanto se tutte le parti interessate hanno avuto la possibilità di manifestarsi, comunicare le proprie osservazioni per iscritto, presentare informazioni alla Commissione o chiedere di essere sentite dalla Commissione, nel rispetto dei termini specificati all'articolo 4, paragrafo 8, lettera b). Le richieste di audizione devono precisare i motivi relativi all'interesse dell'Unione sui quali le parti desiderano essere sentite.
4. Le parti interessate di cui ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo possono chiedere di prendere conoscenza dei fatti e delle considerazioni sulla cui base è probabile siano prese le decisioni. Tali informazioni sono fornite per quanto possibile, in conformità dell'articolo 8 e fatta salva qualsiasi decisione successiva della Commissione.
5. L'analisi economica di cui al paragrafo 2 è trasmessa per informazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

**CAPO II**  
**DISPOSIZIONI COMUNI**  
**IN MATERIA DI PROCEDIMENTO**

*Articolo 4*

*Apertura del procedimento*

1. Un'inchiesta è aperta in seguito alla presentazione di una denuncia scritta da parte di uno Stato membro, di uno o più vettori aerei dell'Unione o di un'associazione di vettori aerei dell'Unione, o su iniziativa della Commissione, se sussistono elementi di prova prima facie del verificarsi di tutte le seguenti circostanze:
  - a) una pratica che distorce la concorrenza, adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo;
  - b) un pregiudizio o una minaccia di pregiudizio nei confronti di uno o più vettori aerei dell'Unione; e
  - c) un nesso di causalità tra la presunta pratica e il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio presunti.
2. Quando riceve una denuncia a norma del paragrafo 1, la Commissione ne informa tutti gli Stati membri.



3. La Commissione esamina tempestivamente l'esattezza e l'adeguatezza degli elementi di prova contenuti nella denuncia o a sua disposizione per determinare se vi sia sufficiente evidenza a giustificare l'apertura di un'inchiesta a norma del paragrafo 1.
4. La Commissione decide di non aprire un'inchiesta quando i fatti addotti nella denuncia non evidenziano un problema sistemico né si ripercuotono in misura significativa su uno o più vettori aerei dell'Unione.
5. Qualora decida di non aprire un'inchiesta, la Commissione informa il denunciante e tutti gli Stati membri di questa decisione e dei relativi motivi. Le informazioni fornite sono trasmesse anche al Parlamento europeo in conformità dell'articolo 17.
6. Ove gli elementi di prova presentati siano insufficienti ai fini del paragrafo 1, la Commissione ne informa il denunciante entro 60 giorni dalla data in cui è stata presentata la denuncia. Il denunciante dispone di 45 giorni per fornire elementi di prova supplementari. Se il denunciante non vi provvede entro tale termine, la Commissione può decidere di non aprire l'inchiesta.

7. Fatti salvi i paragrafi 4 e 6, la Commissione decide se aprire un'inchiesta in conformità del paragrafo 1 entro un termine massimo di cinque mesi dalla presentazione della denuncia.
8. Fatto salvo il paragrafo 4, se ritiene che esistano elementi di prova sufficienti a giustificare l'apertura di un'inchiesta, la Commissione procede per le seguenti fasi:
  - a) apertura del procedimento e relativa notifica agli Stati membri e al Parlamento europeo;
  - b) pubblicazione di un avviso nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea; l'avviso annuncia l'apertura dell'inchiesta, precisa l'ambito dell'inchiesta stessa, il paese terzo o il soggetto di un paese terzo che avrebbe intrapreso pratiche che distorcono la concorrenza, il presunto pregiudizio o la presunta minaccia di pregiudizio e i vettori aerei dell'Unione interessati, e indica il termine entro il quale le parti interessate possono manifestarsi, comunicare le proprie osservazioni per iscritto, presentare informazioni o chiedere di essere sentite dalla Commissione. Tale termine è di almeno 30 giorni;

- c) notifica ufficiale dell'apertura dell'inchiesta ai rappresentanti del paese terzo e del soggetto del paese terzo interessati;
  - d) comunicazione al denunciante e al comitato di cui all'articolo 16 in merito all'apertura dell'inchiesta.
9. Se viene ritirata prima dell'apertura dell'inchiesta, la denuncia è considerata come non presentata. Ciò non pregiudica il diritto della Commissione di aprire un'inchiesta di propria iniziativa a norma del paragrafo 1.

#### *Articolo 5*

#### *Inchiesta*

1. Una volta aperto il procedimento, la Commissione inizia l'inchiesta.
2. L'inchiesta è intesa a determinare se una pratica che distorce la concorrenza, adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo, abbia arrecato un pregiudizio o una minaccia di pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione interessati.

3. Se, nel corso dell'inchiesta di cui al presente articolo, paragrafo 2, la Commissione raccoglie elementi di prova atti a stabilire che una pratica possa avere un impatto negativo sulla connettività aerea di una determinata regione, di uno Stato membro o di un gruppo di Stati membri, e di conseguenza sui passeggeri, tali elementi di prova sono presi in considerazione in sede di determinazione dell'interesse dell'Unione di cui all'articolo 3.
4. La Commissione ricerca tutte le informazioni che ritenga necessarie allo svolgimento dell'inchiesta e verifica l'esattezza delle informazioni ricevute dai vettori aerei dell'Unione interessati oppure dal paese terzo, da una parte interessata o dal soggetto del paese terzo interessato, ovvero raccolte presso i medesimi.
5. Se incomplete, le informazioni fornite a norma del paragrafo 4 sono prese in considerazione purché non siano false o fuorvianti.
6. Se le informazioni o gli elementi di prova non sono ammessi, la parte che li ha forniti è immediatamente informata dei motivi e ha la possibilità di fornire ulteriori spiegazioni entro un termine specificato.

7. La Commissione può chiedere agli Stati membri interessati di sostenerla nel corso dell'inchiesta. In particolare, su richiesta della Commissione, adottano le misure necessarie per sostenerla nell'inchiesta fornendo le informazioni pertinenti e disponibili. Su richiesta della Commissione, gli Stati membri si adoperano per contribuire alle pertinenti verifiche e analisi.
8. Qualora risulti necessario, la Commissione può svolgere inchieste nel territorio di un paese terzo, a condizione che il soggetto del paese terzo interessato abbia dato il suo consenso e il governo del paese terzo sia stato ufficialmente informato e non abbia sollevato obiezioni.
9. Le parti che si sono manifestate entro i termini indicati nell'avviso di apertura vengono sentite qualora abbiano presentato una richiesta di audizione che dimostri che sono parti interessate.
10. I denuncianti, le parti interessate, gli Stati membri e i rappresentanti del paese terzo o del soggetto del paese terzo interessati possono consultare tutte le informazioni messe a disposizione della Commissione, ad eccezione dei documenti interni ad uso della Commissione e delle amministrazioni dell'Unione e degli Stati membri interessati, purché tali informazioni non siano riservate ai sensi dell'articolo 8 ed essi ne abbiano fatto richiesta scritta alla Commissione.

*Articolo 6*  
*Sospensione*

1. La Commissione può sospendere l'inchiesta se appare più opportuno affrontare la pratica che distorce la concorrenza esclusivamente nell'ambito delle procedure di risoluzione delle controversie stabilite da un accordo applicabile sul trasporto aereo o sui servizi aerei di cui l'Unione è parte o da qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo di cui l'Unione è parte. La Commissione informa gli Stati membri in merito alla sospensione dell'inchiesta.

La Commissione può riprendere l'inchiesta in uno dei seguenti casi:

- a) la procedura condotta nell'ambito dell'accordo applicabile sul trasporto aereo o sui servizi aerei o di qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo ha portato alla constatazione di una violazione commessa dall'altra parte o dalle altre parti dell'accordo che sia diventata definitiva e vincolante per tale altra parte o tali altre parti, ma non sono state adottate misure correttive prontamente o entro il termine stabilito secondo le pertinenti procedure;
- b) la pratica che distorce la concorrenza non è stata eliminata entro 12 mesi dalla data di sospensione dell'inchiesta.

2. La Commissione sospende l'inchiesta se, entro 15 giorni dalla data di notifica dell'apertura dell'inchiesta:

- a) tutti gli Stati membri interessati di cui all'articolo 2, punto 4), lettera b), l'hanno informata della loro intenzione di affrontare la pratica che distorce la concorrenza esclusivamente nell'ambito delle procedure di risoluzione delle controversie applicabili a norma degli accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei o di qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo che hanno concluso con il paese terzo interessato; e
- b) nessuno degli Stati membri interessati di cui all'articolo 2, punto 4), lettera a), ha sollevato obiezioni.

In tali casi di sospensione, si applica l'articolo 7, paragrafi 1 e 2.

3. La Commissione può riprendere l'inchiesta in uno dei seguenti casi:

- a) gli Stati membri interessati di cui all'articolo 2, punto 4), lettera b), non hanno avviato la procedura di risoluzione delle controversie a norma del pertinente accordo internazionale entro 3 mesi dalla data della notifica di cui al paragrafo 2, lettera a);

- b) gli Stati membri interessati di cui all'articolo 2, punto 4), lettera b), notificano alla Commissione che l'esito delle procedure di risoluzione delle controversie di cui al presente articolo, paragrafo 2, non è stato attuato correttamente e sollecitamente;
- c) tutti gli Stati membri interessati chiedono alla Commissione di riprendere l'inchiesta;
- d) la Commissione giunge alla conclusione che la pratica che distorce la concorrenza non è stata eliminata entro 12 mesi dalla data di notifica di cui al paragrafo 2, lettera a), da parte degli Stati membri interessati;
- e) nei casi di urgenza di cui all'articolo 11, paragrafo 3, se la pratica che distorce la concorrenza non è stata eliminata entro nove mesi dalla data di notifica di cui al presente articolo, paragrafo 2, lettera a), da parte degli Stati membri interessati di cui all'articolo 2, punto 4), lettera b); su richiesta di uno Stato membro interessato, in casi debitamente giustificati tale termine può essere prorogato al massimo di tre mesi dalla Commissione.



*Articolo 7*

*Cooperazione con gli Stati membri in relazione  
ai procedimenti concernenti i casi che rientrano nel capo III*

1. Lo Stato membro interessato informa la Commissione di tutte le riunioni pertinenti programmate nel quadro dell'accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei o di eventuali disposizioni sui servizi di trasporto aereo previste da qualsiasi altro accordo concluso con il paese terzo interessato per discutere della questione oggetto dell'inchiesta. Lo Stato membro interessato fornisce alla Commissione l'ordine del giorno e tutte le informazioni pertinenti che consentono la comprensione degli argomenti da trattare in tali riunioni.
2. Lo Stato membro interessato tiene informata la Commissione in merito allo svolgimento di qualsiasi procedura di risoluzione delle controversie prevista in un accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei o in eventuali disposizioni sui servizi di trasporto aereo previste da qualsiasi altro accordo concluso con il paese terzo interessato e, se del caso, invita la Commissione a partecipare a tali riunioni. La Commissione può richiedere ulteriori informazioni allo Stato membro interessato.

*Articolo 8*  
*Riservatezza*

1. Per motivi debitamente giustificati, la Commissione tratta come riservate le informazioni di natura riservata - comprese, ma non solo, le informazioni la cui rivelazione implicherebbe un significativo vantaggio concorrenziale per un concorrente oppure danneggerebbe gravemente la persona che ha fornito l'informazione o la persona dalla quale quest'ultima ha ottenuto l'informazione - oppure comunicate in via riservata dalle parti interessate dall'inchiesta.
  
2. Le parti interessate che forniscono informazioni riservate sono tenute a presentare un riassunto non riservato, sufficientemente particolareggiato affinché la sostanza delle informazioni presentate in via riservata possa essere adeguatamente compresa. In circostanze eccezionali le parti interessate possono segnalare l'impossibilità di riassumere le informazioni riservate. In tal caso vengono comunicati i motivi di tale impossibilità.

3. Le informazioni ricevute in applicazione del presente regolamento sono utilizzate soltanto per lo scopo per il quale sono state richieste. Il presente paragrafo non osta all'uso delle informazioni ricevute nel quadro di un'inchiesta ai fini dell'apertura di un'altra inchiesta a norma del presente regolamento.
4. La Commissione e gli Stati membri, inclusi i loro rispettivi funzionari, sono tenuti a non rivelare, salvo autorizzazione espressa di chi le ha fornite, le informazioni di carattere riservato ricevute in applicazione del presente regolamento o quelle fornite in via riservata da una parte interessata dall'inchiesta. Le informazioni scambiate tra la Commissione e gli Stati membri, oppure i documenti interni preparati dalle autorità dell'Unione o dagli Stati membri, non sono divulgati, salvo diversa esplicita disposizione del presente regolamento.
5. Quando si ritiene che una domanda intesa a ottenere un trattamento riservato non sia giustificata e quando chi ha fornito le informazioni non vuole né pubblicarle, né autorizzarne la pubblicazione in termini generici o sotto forma di riassunto, si può non tenere conto di tali informazioni.

6. Il presente articolo non osta alla divulgazione, da parte delle autorità dell'Unione, di informazioni generali e in particolare dei motivi che hanno giustificato le decisioni prese in forza del presente regolamento, né degli elementi di prova su cui si sono basate le autorità dell'Unione, qualora ciò sia necessario per illustrare detti motivi nel corso di procedimenti giudiziari. Tale divulgazione tiene conto del legittimo interesse delle parti interessate a non vedere rivelati i loro segreti d'impresa o amministrativi.
7. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie e opportune destinate a garantire la riservatezza delle informazioni relative all'applicazione del presente regolamento e a condizione che siano compatibili con le sue disposizioni.

### *Articolo 9*

#### *Base per le conclusioni in caso di omessa collaborazione*

Qualora l'accesso alle informazioni necessarie venga negato o non sia fornito entro i termini previsti dal presente regolamento oppure qualora lo svolgimento dell'inchiesta sia gravemente ostacolato, possono essere elaborate conclusioni provvisorie o definitive, affermative o negative, in base ai dati e agli elementi di prova disponibili. Se la Commissione ritiene che siano state fornite informazioni false o fuorvianti, tali informazioni non sono prese in considerazione.

## *Articolo 10*

### *Comunicazioni ai soggetti interessati*

1. La Commissione comunica al paese terzo, al soggetto del paese terzo e al vettore aereo del paese terzo interessati, nonché al denunciante, alle parti interessate, agli Stati membri e ai vettori aerei dell'Unione interessati i fatti e le considerazioni principali in base ai quali intende adottare misure di riparazione o chiudere il procedimento senza l'adozione di misure di riparazione. Tale comunicazione avviene al più tardi un mese prima che sia convocato il comitato di cui all'articolo 16, conformemente all'articolo 13, paragrafo 2, o all'articolo 14, paragrafo 1.
2. La comunicazione di cui al paragrafo 1 non pregiudica un'eventuale decisione successiva della Commissione. Laddove la Commissione intenda fondare tale decisione su fatti e considerazioni nuovi o diversi, questi sono comunicati il più rapidamente possibile.
3. Ulteriori informazioni fornite dopo la suddetta comunicazione sono prese in considerazione unicamente se pervenute entro un termine fissato dalla Commissione, per ciascun caso, in funzione dell'urgenza della questione e comunque non inferiore a 14 giorni. Può essere fissato un termine più breve ogniqualvolta debba essere effettuata un'ulteriore comunicazione finale.

## *Articolo 11*

### *Durata e sospensione del procedimento*

1. Il procedimento si conclude entro 20 mesi. Tale periodo può essere prorogato in casi debitamente giustificati. In caso di sospensione del procedimento di cui al paragrafo 4, il periodo di sospensione non è conteggiato nella durata del procedimento.
2. L'inchiesta si conclude entro 12 mesi. Tale periodo può essere prorogato in casi debitamente giustificati. In caso di sospensione dell'inchiesta ai sensi dell'articolo 6, il periodo di sospensione non è conteggiato nella durata dell'inchiesta. Qualora il periodo previsto per l'inchiesta venga prorogato, la durata della proroga è aggiunta alla durata totale del procedimento stabilita nel presente articolo, paragrafo 1.
3. In caso di urgenza, ossia nelle situazioni in cui, sulla base di prove evidenti presentate dal denunciante o dalle parti interessate, il pregiudizio nei confronti di vettori aerei dell'Unione potrebbe essere irreversibile, la durata del procedimento può essere ridotta a nove mesi.

4. La Commissione sospende il procedimento qualora il paese terzo interessato o il soggetto del paese terzo interessato abbia adottato provvedimenti incisivi per eliminare la pratica che distorce la concorrenza o il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati.
5. Nei casi di cui al paragrafo 4, la Commissione riprende il procedimento se la pratica che distorce la concorrenza, il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati non sono stati eliminati al termine di un lasso di tempo ragionevole e comunque non superiore a 6 mesi.

### **CAPO III**

## **PRATICHE CHE DISTORCONO LA CONCORRENZA**

#### *Articolo 12*

#### *Determinazione del pregiudizio o della minaccia di pregiudizio*

1. L'accertamento del pregiudizio ai fini del presente capo si basa su elementi di prova e tiene conto dei fattori pertinenti, segnatamente:
  - a) della situazione dei vettori aerei dell'Unione interessati, in particolare per quanto riguarda aspetti quali la frequenza dei servizi, l'utilizzo delle capacità, l'effetto rete, le vendite, la quota di mercato, gli utili, il rendimento del capitale, gli investimenti e l'occupazione;

- b) della situazione generale dei mercati dei servizi di trasporto aereo interessati, in particolare in termini di livello di tariffe o tasse, di capacità e frequenza dei servizi di trasporto aereo o di utilizzo della rete.
2. L'esistenza di una minaccia di pregiudizio è accertata sulla base di prove evidenti e non di semplici asserzioni, congetture o remote possibilità. L'evoluzione in pregiudizio deve essere chiaramente prevedibile, molto probabile e imminente, e attribuibile oltre ogni ragionevole dubbio a un'azione o una decisione di un paese terzo o di un soggetto di un paese terzo.
3. Per accertare l'esistenza di una minaccia di pregiudizio, si prendono in considerazione fattori quali:
- a) l'evoluzione prevedibile della situazione dei vettori aerei dell'Unione interessati, in particolare per quanto riguarda la frequenza dei servizi, l'utilizzo delle capacità, l'effetto rete, le vendite, la quota di mercato, gli utili, il rendimento del capitale, gli investimenti e l'occupazione;
  - b) l'evoluzione prevedibile della situazione generale dei mercati dei servizi di trasporto aereo potenzialmente interessati, in particolare in termini di livello di tariffe o tasse, di capacità e frequenza dei servizi di trasporto aereo o di utilizzo della rete.



Sebbene nessuno dei fattori elencati alle lettere a) e b) sia di per sé necessariamente determinante, la totalità dei fattori considerati deve consentire di concludere che è imminente un'ulteriore pratica che distorce la concorrenza dalla quale, se non venissero prese misure, deriverebbe un pregiudizio.

4. La Commissione fissa un periodo di inchiesta che comprende, a titolo non esaustivo, il periodo durante il quale si presume che il pregiudizio si sia verificato e analizza gli elementi di prova pertinenti nel corso di tale periodo.
5. Se il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati sono causati da fattori diversi dalla pratica che distorce la concorrenza, essi non sono attribuiti alla pratica in esame e non sono presi in considerazione.

### *Articolo 13*

#### *Chiusura senza misure di riparazione*

1. La Commissione chiude l'inchiesta senza che siano adottate misure di riparazione in caso di ritiro della denuncia, a meno che non prosegua l'inchiesta di sua iniziativa.

2. La Commissione adotta atti di esecuzione con cui chiude l'inchiesta condotta a norma dell'articolo 5 senza adottare misure di riparazione qualora:
- a) concluda che non è stato accertato uno dei seguenti elementi:
    - i) l'esistenza di una pratica che distorce la concorrenza, adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo;
    - ii) l'esistenza di un pregiudizio o di una minaccia di pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati;
    - iii) l'esistenza di un nesso di causalità tra il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio e la pratica in questione;
  - b) concluda che l'adozione di misure di riparazione a norma dell'articolo 14 sarebbe contraria all'interesse dell'Unione;
  - c) il paese terzo interessato o il soggetto del paese terzo interessato abbia eliminato la pratica che distorce la concorrenza; o
  - d) il paese terzo interessato o il soggetto del paese terzo interessato abbia eliminato il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

3. La decisione di chiusura dell'inchiesta a norma del paragrafo 2 è debitamente motivata ed è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

#### *Articolo 14*

##### *Misure di riparazione*

1. Fatto salvo l'articolo 13, la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano misure di riparazione per il caso in cui l'inchiesta condotta a norma dell'articolo 5 concluda che una pratica che distorce la concorrenza adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo ha arrecato un pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione interessati.

Gli atti di esecuzione che stabiliscono le misure di riparazione di cui al presente articolo, paragrafo 3, lettera a), sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Gli atti di esecuzione che stabiliscono le misure di riparazione di cui al presente articolo, paragrafo 3, lettera b), sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafi 2 e 3.

2. Fatto salvo l'articolo 13, la Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono misure di riparazione per il caso in cui l'inchiesta condotta a norma dell'articolo 5 concluda che una pratica che distorce la concorrenza adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo arreca una minaccia di pregiudizio, in conformità dell'articolo 12, paragrafi 2 e 3, ai vettori aerei dell'Unione interessati. Tali misure di riparazione non entrano in vigore prima che la minaccia di pregiudizio sia diventata un pregiudizio effettivo.

Gli atti di esecuzione che stabiliscono le misure di riparazione di cui al presente articolo, paragrafo 3, lettera a), sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Gli atti di esecuzione che stabiliscono le misure di riparazione di cui al presente articolo, paragrafo 3, lettera b), sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafi 2 e 3.

3. Le misure di riparazione di cui ai paragrafi 1 e 2 sono imposte nei confronti dei vettori aerei di paesi terzi che beneficiano della pratica che distorce la concorrenza e possono assumere la forma di:
- a) obblighi finanziari;

- b) qualsiasi misura operativa di valore equivalente o inferiore, come la sospensione di concessioni, di prestazioni dovute o di altri diritti del vettore aereo del paese terzo. È data priorità alle misure operative reciproche, a condizione che non siano contrarie all'interesse dell'Unione o incompatibili con il diritto dell'Unione o con gli obblighi internazionali.
4. Le misure di riparazione di cui ai paragrafi 1 e 2 non eccedono quanto necessario per compensare il pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati. A tal fine, tali misure di riparazione possono essere limitate a un'area geografica specifica o essere limitate nel tempo.
5. Le misure di riparazione non consistono nella sospensione o limitazione dei diritti di traffico concessi da uno Stato membro a un paese terzo a norma di un accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei o di eventuali disposizioni sui servizi di trasporto aereo previste da qualsiasi altro accordo concluso con tale paese terzo.
6. Le misure di riparazione di cui ai paragrafi 1 e 2 non inducono l'Unione o gli Stati membri interessati a violare accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei, né alcuna disposizione sui servizi di trasporto aereo prevista da un accordo commerciale o qualsiasi altro accordo concluso con il paese terzo interessato.

7. La decisione di chiusura dell'inchiesta con l'adozione delle misure di riparazione di cui ai paragrafi 1 e 2 è debitamente motivata ed è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

#### *Articolo 15*

##### *Riesame delle misure di riparazione*

1. Le misure di riparazione di cui all'articolo 14 restano in vigore per il tempo e nella misura necessari in considerazione del persistere delle pratiche che distorcono la concorrenza e del pregiudizio da esse risultante. A tal fine si applica la procedura di riesame di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo. La Commissione presenta periodicamente al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione scritta sull'efficacia e sull'impatto delle misure di riparazione.
2. Qualora le circostanze lo giustifichino, la necessità di lasciare in vigore le misure di riparazione nella loro forma iniziale può essere riesaminata su iniziativa della Commissione o del denunciante o su richiesta motivata degli Stati membri interessati, del paese terzo interessato o del soggetto del paese terzo interessato.

3. Nel corso di tale riesame, la Commissione valuta se continuano a sussistere la pratica che distorce la concorrenza, il pregiudizio, nonché il nesso di causalità tra detta pratica e il pregiudizio.
4. La Commissione adotta atti di esecuzione che, a seconda dei casi, abrogano, modificano o mantengono in vigore le misure di riparazione di cui all'articolo 14. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

## **CAPO IV**

### **DISPOSIZIONI FINALI**

#### *Articolo 16*

#### *Procedura di comitato*

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

#### *Articolo 17*

##### *Relazioni e informazioni*

1. La Commissione riferisce periodicamente al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione e all'attuazione del presente regolamento. Tenendo debitamente conto della tutela delle informazioni riservate ai sensi dell'articolo 8, la relazione include informazioni concernenti l'applicazione delle misure di riparazione, la chiusura di inchieste senza misure di riparazione, i riesami delle misure di riparazione e la cooperazione con gli Stati membri, le parti interessate e i paesi terzi.
2. Il Parlamento europeo e il Consiglio possono invitare la Commissione a presentare e illustrare eventuali questioni connesse all'applicazione del presente regolamento.



*Articolo 18*  
*Abrogazione*

Il regolamento (CE) n. 868/2004 è abrogato. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento.

*Articolo 19*  
*Entrata in vigore*

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

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

Fatto a Strasburgo,

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*