

Bruxelles, 9 giugno 2017
(OR. en)

10146/17

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0116 (COD)**

**AVIATION 85
CODEC 1023**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	8 giugno 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2017) 289 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo, che abroga il regolamento (CE) n. 868/2004

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 289 final.

All.: COM(2017) 289 final



Bruxelles, 8.6.2017
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo, che abroga il
regolamento (CE) n. 868/2004

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivi e obiettivi della proposta**

L'aviazione svolge un ruolo fondamentale nell'economia dell'Unione europea. Con circa 918 milioni di passeggeri che hanno viaggiato per via aerea nell'Unione europea e oltre 1,45 miliardi di passeggeri in partenza o in arrivo negli aeroporti dell'UE nel 2015, l'aviazione fornisce un contributo essenziale alla connettività dell'Unione sia al proprio interno, tra gli Stati membri, che con i paesi terzi nel resto del mondo. Il trasporto aereo rende possibili i collegamenti tra le persone, le aziende e le regioni e svolge un ruolo cruciale a favore dell'integrazione e della competitività nell'UE, contribuendo nel contempo alla coesione regionale e sociale dell'Unione. L'aviazione concorre altresì in maniera essenziale alla crescita economica e all'occupazione. Nel 2014 il settore ha impiegato fino a 9,3 milioni di lavoratori e ha rappresentato oltre 510 miliardi di EUR del prodotto interno lordo dell'UE. Ha inoltre contribuito al rafforzamento di altri settori dell'economia poiché, come dimostrano gli studi effettuati, ogni euro di valore aggiunto nel settore del trasporto aereo genera quasi tre euro di valore aggiunto nell'economia in generale. Analogamente, un nuovo posto di lavoro nel settore del trasporto aereo porta alla creazione di oltre tre posti di lavoro nell'economia complessiva¹.

La connettività globale dell'Unione si basa in gran parte sui servizi aerei prestati dai vettori dell'Unione, con una media di 7 milioni di voli operati ogni anno da tali vettori, da o verso aeroporti dell'Unione. Il dato per i vettori aerei di paesi terzi corrisponde a 1,3 milioni di voli all'anno². Per quanto riguarda tuttavia l'esistenza di collegamenti tra l'UE e il resto del mondo, il mercato è servito in quote quasi uguali dai vettori aerei dell'Unione (per il 49,9% dei voli e circa 239 milioni di passeggeri nel 2015) e da quelli dei paesi terzi (che, sempre nel 2015, rappresentavano il 50,1% dei voli e circa 240 milioni di passeggeri)³.

La liberalizzazione e la deregolamentazione del trasporto aereo internazionale hanno favorito una concorrenza senza precedenti nel mercato dell'Unione e su scala mondiale. Si prevede nei prossimi anni un'ulteriore intensificazione della concorrenza mondiale, con previsioni di crescita dell'aviazione internazionale di circa il 5% annuo fino al 2030⁴.

Tuttavia, in mancanza di un quadro internazionale che stabilisca le condizioni atte a disciplinare la concorrenza tra i vettori aerei⁵, le pratiche in materia di trattamento di questi ultimi possono variare da un paese all'altro e incidono sulla concorrenza. Ciò non accade nell'Unione, ove le norme dell'UE garantiscono che tutti i vettori, europei e non, godano degli

¹ Comunicazione della Commissione: "Una strategia per l'aviazione in Europa", COM(2015) 598 final del 7.12.2015.

² Fonte: orari estivi di OAG per il 2016.

³ Idem.

⁴ Comunicazione della Commissione: "La politica estera dell'UE in materia di aviazione - Affrontare le sfide future", COM(2012) 556 del 27.9.2012.

⁵ In particolare non sono state adottate norme multilaterali specifiche nell'ambito dell'ICAO, e i servizi di trasporto aereo sono stati in ampia misura esclusi dagli accordi dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) [cfr. l'accordo di Marrakech, l'allegato 1B dell'Accordo generale sugli scambi di servizi (GATS) e l'allegato sui servizi di trasporto aereo]. Il GATS si applica a misure concernenti: a) i servizi di riparazione e manutenzione di aeromobili, b) la vendita e la commercializzazione di servizi di trasporto aereo, e c) i sistemi telematici di prenotazione.

stessi diritti e delle stesse opportunità di accesso ai servizi connessi al trasporto aereo. Questa situazione potrebbe tuttavia verificarsi in taluni paesi terzi nei quali pratiche discriminatorie e sovvenzioni⁶ possono conferire indebiti vantaggi concorrenziali ai vettori aerei dei medesimi paesi terzi. La Commissione ha riconosciuto che se, *"in ultima analisi, sono i vettori dell'UE a doversi assumere la responsabilità di essere competitivi e a dover continuare ad adeguare i propri prodotti e modelli commerciali alle condizioni prevalenti di mercato (...), altrettanto importante è che la concorrenza, sia all'interno sia all'esterno dell'UE, sia basata su principi di apertura, reciprocità ed equità e non sia distorta da pratiche sleali"*⁷.

Se dovessero persistere, le pratiche sleali potrebbero portare nel lungo periodo a situazioni di posizione dominante o addirittura di monopolio nel mercato dell'aviazione, il che comporterebbe una scelta limitata, una minore connettività e prezzi più elevati per i cittadini dell'UE.

Di conseguenza, nei casi in cui la connettività e la concorrenza dell'Unione sono messe a repentaglio, l'Unione deve essere in grado di agire in modo efficace per garantire un mercato aperto e concorrenziale.

È possibile trattare la questione delle condizioni di concorrenza eque tra vettori aerei nel contesto degli accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei. Tuttavia la maggior parte di questi accordi conclusi con i paesi terzi non contempla a tutt'oggi norme corrispondenti.

Il regolamento (CE) n. 868/2004⁸ era inteso ad affrontare tali questioni mediante l'azione unilaterale dell'Unione. Tuttavia questo strumento non è mai stato applicato e alcune delle sue caratteristiche ne rendono alquanto improbabile una futura applicazione (in concreto). L'Unione è pertanto sprovvista di uno strumento efficace che garantisca eque condizioni di concorrenza tra i vettori aerei dell'Unione e i vettori aerei dei paesi terzi. In effetti, a parte i regimi di sovvenzioni, il regolamento (CE) n. 868/2004 si applica esclusivamente alle cosiddette pratiche tariffarie sleali, riscontrabili soltanto qualora un vettore di un paese terzo pratichi *"tariffe sufficientemente inferiori a quelle offerte dai vettori comunitari concorrenti da causare un pregiudizio"*, situazione difficile da dimostrare con prove concrete. Sebbene l'accertamento di *"pratiche tariffarie sleali"* richieda altresì che il vettore del paese terzo abbia beneficiato di vantaggi non commerciali, l'esistenza di tali vantaggi non è di per sé sufficiente a far scattare l'azione dell'Unione. Il regolamento (CE) n. 868/2004 non prevede inoltre nessuna procedura interna specifica dell'UE riguardo agli obblighi sanciti dagli accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei, di cui l'Unione è parte e che sono intesi a garantire condizioni di concorrenza eque, in caso di violazione dei suddetti obblighi. Infine le norme concernenti l'apertura di un'inchiesta sono piuttosto restrittive. In particolare, il legittimo diritto di presentare una denuncia presso la Commissione è limitato all'*"industria comunitaria"*, definita come *"il complesso dei vettori aerei comunitari che forniscono servizi di trasporto aereo simili o i vettori comunitari che, collettivamente considerati, rappresentano la maggioranza dell'offerta comunitaria globale di questi servizi"*. Né agli

⁶ Ciò si riferisce unicamente alle sovvenzioni selettive secondo la definizione di cui all'articolo 2, lettera h), della presente proposta di regolamento.

⁷ Comunicazione della Commissione "La politica estera dell'UE in materia di aviazione - Affrontare le sfide future".

⁸ 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).

Stati membri né ai singoli vettori aerei viene conferito il diritto di presentare denunce di propria iniziativa.

Nella sua comunicazione su una strategia per l'aviazione in Europa⁹, la Commissione ha affermato la sua intenzione di valutare l'efficacia del regolamento (CE) n. 868/2004 al fine di sottoporlo a revisione o di sostituirlo con uno strumento più efficace in grado di assicurare condizioni di concorrenza eque tra tutti i vettori e salvaguardare in tal modo i collegamenti da e verso l'Unione. La strategia per l'aviazione sottolinea inoltre l'importanza di proseguire la negoziazione di clausole di concorrenza leale negli accordi bilaterali sui trasporti aerei dell'UE e degli Stati membri e di compiere nel contempo progressi a livello multilaterale per migliorare l'efficacia di questo strumento.

L'obiettivo di rivedere o sostituire il regolamento (CE) n. 868/2004 è condiviso dal Consiglio che, nelle sue conclusioni del 20 dicembre 2012¹⁰, ha riconosciuto che *"il regolamento (CE) n. 868/2004 non è stato in grado di far fronte in modo adeguato alle caratteristiche specifiche del settore dei servizi di trasporto aereo"* e ha sostenuto *"l'intenzione della Commissione di analizzare [...] possibili opzioni per un più efficace strumento per salvaguardare la concorrenza aperta e leale e [la] sua intenzione di presentare, su tale base, una proposta di revisione o sostituzione del regolamento (CE) n. 868/2004"*.

Questa posizione è condivisa anche dal Parlamento europeo, che ha chiesto *"la revisione dell'attuale regolamento n. 868/2004 al fine di salvaguardare la concorrenza leale nelle relazioni esterne dell'UE in materia di aviazione e rafforzare la posizione competitiva del settore dell'aviazione dell'Unione, garantendo la reciprocità ed eliminando le pratiche sleali (...)"*¹¹.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente iniziativa è in linea con la comunicazione della Commissione sulla politica estera dell'Unione in materia di aviazione, ove si dichiara che *"è importante e legittimo che l'Unione europea sia in grado di agire con efficacia a livello internazionale per tutelare la competitività dei vettori aerei UE dalla concorrenza e/o dalle pratiche sleali, quale che sia la loro provenienza"*.

La presente iniziativa figura tra le azioni presentate nella comunicazione della Commissione su una strategia per l'aviazione in Europa ed è coerente con la politica dell'UE in materia di concorrenza leale.

La presente iniziativa si basa su considerazioni analoghe a quelle contenute nell'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio¹², relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, e nell'articolo 20 della direttiva 96/67/CE del Consiglio¹³, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità. Entrambe queste norme prevedono la possibilità di avviare azioni quando i paesi

⁹ Comunicazione della Commissione: "Una strategia per l'aviazione in Europa".

¹⁰ Conclusioni del Consiglio sulla politica estera dell'UE in materia di aviazione - Affrontare le sfide future, 20.12.2012.

¹¹ Risoluzione del Parlamento europeo, del 9 settembre 2015, sulla messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile [2015/2005(INI)].

¹² 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).

¹³ 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).

terzi concedono un trattamento preferenziale ai loro vettori aerei rispetto ai vettori aerei dell'Unione nell'assegnazione di bande orarie negli aeroporti o in relazione all'accesso ai mercati dei servizi di assistenza a terra o di autoassistenza.

La presente iniziativa non pregiudica la ripartizione delle competenze tra l'Unione e gli Stati membri, conformemente alla legislazione dell'Unione quale interpretata dalla Corte di giustizia europea.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La presente iniziativa è volta a garantire che il settore dell'aviazione operi in condizioni di concorrenza leale e rafforza pertanto il contributo che questo settore può fornire al conseguimento degli obiettivi prioritari della Commissione in materia di sostegno alla creazione di posti di lavoro e alla crescita sostenibile.

L'iniziativa contribuisce inoltre al consolidamento dell'influenza dell'Unione nel mondo e, in tal modo, al conseguimento degli obiettivi strategici corrispondenti, ossia il conferimento all'Unione di un ruolo più incisivo a livello mondiale e lo sviluppo di scambi più liberi, senza sacrificare gli standard europei. Detta iniziativa è in particolare coerente con l'approccio della Commissione in materia di negoziati di accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei con paesi terzi, approccio che favorisce la concorrenza leale e livelli elevati di protezione in ambito sociale e del lavoro.

La presente iniziativa è coerente con le pertinenti politiche dell'Unione, ivi comprese le politiche commerciali e di concorrenza.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La presente iniziativa si fonda sull'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tale disposizione consente l'adozione di tutte le opportune disposizioni per la navigazione aerea ed è già servita da base per l'adozione del regolamento (CE) n. 868/2004¹⁴.

- **Sussidiarietà**

La compatibilità con il principio di sussidiarietà è stata riconosciuta nel considerando 26 del regolamento (CE) n. 868/2004, nella misura in cui detto principio riguardava il dispositivo di tale regolamento.

Il nuovo elemento centrale contenuto nella proposta di regolamento consiste nella possibilità di intervenire nei casi di "violazione degli obblighi internazionali applicabili". La proposta di regolamento definisce "obblighi internazionali applicabili" gli obblighi contenuti in un accordo di cui l'Unione sia parte. I diritti nei confronti dei paesi terzi, conformemente agli accordi di cui l'Unione è parte, non possono essere esercitati separatamente dai singoli Stati membri.

¹⁴ Ex articolo 80, paragrafo 2, del TCE.

Poiché gli obiettivi perseguiti non potrebbero essere raggiunti senza un'azione a livello dell'Unione, detta azione si rivela necessaria a tal fine e fornisce un valore aggiunto rispetto alle azioni intraprese a livello nazionale.

- **Proporzionalità**

Le scelte politiche proposte non vanno al di là di quanto necessario per conseguire l'obiettivo della proposta, ossia garantire una concorrenza leale fra i vettori aerei dell'Unione e i vettori aerei dei paesi terzi, nell'interesse del mantenimento di condizioni propizie a un elevato livello di connettività dell'Unione.

Le pratiche di cui trattasi sono tutte in grado di compromettere la concorrenza leale e sono individuate come tali nei pertinenti accordi internazionali o consistono in sovvenzioni¹⁵ o pratiche discriminatorie che, per di più, possono portare all'istituzione di misure soltanto nel caso di un pregiudizio o di una minaccia di pregiudizio nei confronti dei vettori dell'Unione.

Le misure che saranno adottate nell'ambito del presente strumento sono anch'esse proporzionate. Laddove siano stati violati obblighi internazionali, le misure si limitano a quanto stabilito dall'accordo in questione e/o dal diritto internazionale pubblico.

Qualora siano istituite misure a seguito di sovvenzioni o pratiche discriminatorie arrecanti un pregiudizio o una minaccia di pregiudizio nei confronti di vettori dell'Unione, dette misure non possono andare al di là di quanto necessario per controbilanciare il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Conformemente alle norme della Commissione in materia di consultazione pubblica, i portatori di interessi sono stati invitati a partecipare, dal 29 ottobre 2013 al 21 gennaio 2014, a una consultazione pubblica online riguardante una "*proposta per migliorare la protezione dalle sovvenzioni e dalle pratiche tariffarie sleali*". La consultazione ha visto la partecipazione di venti soggetti in rappresentanza di compagnie aeree (dell'Unione e non), aeroporti e associazioni di categoria (dell'Unione e non), sindacati, Stati membri e cittadini dell'UE. Nell'interpretare i dati è opportuno prendere in considerazione la scarsa partecipazione alla consultazione pubblica, che ha nondimeno fornito un quadro della posizione di alcuni dei principali portatori di interessi.

Un'altra consultazione pubblica, tenutasi dal 19 marzo al 10 giugno 2015, ha coinvolto i portatori di interessi in vista della preparazione della strategia della Commissione per l'aviazione. La Commissione ha ricevuto 233 risposte complete al questionario e 41 documenti illustranti la posizione dei portatori di interessi, in rappresentanza di Stati membri e paesi terzi, compagnie aeree, aeroporti, società di assistenza a terra, piloti, fornitori e costruttori di aeromobili, associazioni di categoria e di lavoratori, società di consulenza, mondo accademico e cittadini.

¹⁵ Ciò si riferisce unicamente alle sovvenzioni selettive secondo la definizione di cui all'articolo 2, lettera h), della presente proposta di regolamento.

Le informazioni raccolte durante le suddette consultazioni sono state integrate da studi per i quali, anche in questo caso, sono stati consultati i portatori di interessi.

Infine la Commissione ha organizzato una serie di riunioni informali con gli Stati membri e i portatori di interessi pertinenti (dell'Unione e non).

La valutazione d'impatto contiene le sintesi delle consultazioni pubbliche effettuate.

- **Valutazione d'impatto**

La scheda di sintesi della valutazione d'impatto è disponibile al seguente indirizzo: *(to be included when published on SG website)*.

La relazione sulla valutazione d'impatto e una scheda di sintesi sono state sottoposte al comitato per il controllo normativo, che ha inizialmente emesso un parere negativo in data 8 aprile 2016, per poi emettere un parere positivo il 29 luglio 2016. La relazione è stata adattata in base alle raccomandazioni del comitato. In particolare essa attesta in maniera più circostanziata il problema da affrontare e spiega con maggiore chiarezza i motivi per cui le norme attuali non sono riuscite a risolverlo. Il problema individuato è illustrato in modo più preciso con esempi di presunte pratiche discriminatorie. Inoltre la relazione spiega meglio la compatibilità giuridica con il diritto internazionale e gli accordi con paesi terzi in materia di trasporto aereo e si concentra maggiormente sulle ripercussioni per i consumatori, oltre a valutare più dettagliatamente le conseguenze di ciascuna opzione strategica. La relazione offre altresì una migliore illustrazione dei pareri dei portatori di interessi.

Il parere positivo del comitato per il controllo normativo è disponibile all'indirizzo: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

La valutazione d'impatto esamina quattro opzioni strategiche, compreso lo scenario di base. È stata scartata un'opzione che prevedeva di combinare una revisione limitata del regolamento (CE) n. 868/2004 con l'adozione di orientamenti interpretativi.

L'opzione A (scenario di base) consiste nel mantenere il regolamento (CE) n. 868/2004, senza abrogarlo.

L'opzione B prevede da un lato l'incremento degli sforzi internazionali a livello di OMC e ICAO al fine di promuovere l'adozione di un quadro giuridico multilaterale per la concorrenza leale e, dall'altro, lo svolgimento di negoziati miranti all'inclusione di clausole estese di concorrenza leale negli accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei.

L'opzione C prevede l'abrogazione del regolamento (CE) n. 868/2004, che andrà sostituito da un nuovo regolamento esaustivo ed efficace, ispirato al regolamento sugli ostacoli agli scambi e che tenga conto delle specificità del settore dell'aviazione.

Infine l'opzione D combina le opzioni B e C e consiste quindi nella sostituzione del regolamento (CE) n. 868/2004 con un nuovo strumento e nell'incremento degli sforzi in ambito internazionale, anche per quanto riguarda la negoziazione di accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei.

L'opzione D propone un approccio integrato, considerato il più adatto ad affrontare le criticità individuate. L'inclusione dei tre elementi portanti complementari [accordi internazionali, clausole di concorrenza leale negli accordi e revisione del regolamento (CE) n. 868/2004] che si rafforzano a vicenda crea sinergie, consente di salvaguardare efficacemente la connettività dell'UE e facilita la concorrenza aperta tra tutti i vettori aerei. Per questi motivi, l'opzione D viene ritenuta la scelta strategica migliore.

Nella valutazione d'impatto si analizzano le ripercussioni economiche, sociali e ambientali dell'opzione D. Per quanto non sia possibile quantificarne con esattezza l'incidenza economica, si prevede che l'opzione D generi il beneficio economico maggiore in quanto consente all'UE di competere lealmente con i vettori aerei dei paesi terzi. Questa opzione si rivela vantaggiosa anche per gli aeroporti e i passeggeri dell'UE grazie all'incremento del traffico e all'ampliamento della scelta. In generale viene migliorata la connettività aerea europea, il che consente all'aviazione di continuare a contribuire alla crescita e all'occupazione nell'Unione e a recare beneficio ai passeggeri, alle imprese e all'economia dell'UE nel suo insieme. Relativamente agli aspetti sociali, l'opzione D dovrebbe contribuire positivamente all'occupazione diretta di lavoratori dell'UE, in particolare negli aeroporti e nei settori connessi. L'incidenza sull'occupazione indiretta dovrebbe rivelarsi ancora più positiva. Benché si possano prevedere alcuni benefici per l'ambiente derivanti dall'opzione D in termini di riduzione dell'inquinamento acustico e delle emissioni di gas a effetto serra, grazie al possibile aumento di voli diretti operati da vettori dell'UE, detti benefici sono generalmente controbilanciati da altri fattori, quali il previsto incremento del traffico aereo. L'impatto ambientale dell'opzione in questione dovrebbe pertanto essere neutro.

La presente proposta di regolamento contribuisce all'attuazione dell'opzione strategica D e, nel contempo, ne perfeziona ulteriormente gli aspetti pertinenti. Ne risultano due possibili alternative: quella della "violazione" e quella del "pregiudizio".

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'incidenza sul bilancio riguarda, da un lato, l'apertura e lo svolgimento di inchieste da parte della Commissione europea e, dall'altro, gli obblighi finanziari.

In base all'esperienza maturata con inchieste simili svolte dalla Commissione, si è valutato che le risorse necessarie corrispondono a tre o quattro funzionari a tempo pieno per ciascuna inchiesta, per due o tre inchieste all'anno. L'attuazione del presente strumento dovrebbe pertanto richiedere nove funzionari. È altresì opportuno calcolare in anticipo le spese di missione, comprese quelle legate alle inchieste in loco. Il fabbisogno di stanziamenti per le risorse umane e le spese di missione dovrebbe essere coperto dall'eventuale dotazione concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura di assegnazione annuale, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Le entrate dovrebbero provenire dalla corresponsione degli obblighi finanziari. È alquanto difficile prevedere una cifra poiché qualunque entrata dipende dalle circostanze di ogni singolo caso.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Il quadro di monitoraggio, valutazione e informazione della presente iniziativa è descritto nel capitolo 7 della relazione sulla valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta.

- **Presentazione della proposta**

Nei considerando si definisce l'obiettivo del regolamento, ossia garantire la concorrenza leale tra i vettori aerei dell'Unione e i vettori aerei dei paesi terzi al fine di mantenere condizioni propizie a un elevato livello di connettività.

Il capo I della proposta contiene disposizioni generali. Esso definisce l'ambito di applicazione del regolamento e comprende una serie di definizioni pertinenti ai fini della corretta comprensione del presente regolamento e, in particolare, delle pratiche da esso contemplate.

Il capo II contiene le norme comuni sui procedimenti, le quali disciplinano l'apertura e lo svolgimento delle inchieste. Esso stabilisce la possibilità di aprire un'inchiesta a seguito di una denuncia presentata da uno Stato membro, da un vettore aereo dell'UE o da un'associazione di vettori aerei dell'UE, o ancora su iniziativa della Commissione. Definisce le condizioni in base alle quali la Commissione può decidere di aprire un'inchiesta o di rifiutare di farlo e precisa la procedura da seguire al momento di annunciare l'apertura di un'inchiesta. Il capo II determina il diritto della Commissione di ricercare tutte le informazioni che ritiene necessarie allo svolgimento dell'indagine e a verificare l'esattezza delle informazioni ricevute o raccolte¹⁶. Esso definisce altresì le due possibili finalità dell'inchiesta: la violazione degli obblighi internazionali applicabili (l'alternativa della "violazione") o le pratiche adottate da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo che incidono sulla concorrenza e arrecano un pregiudizio o una minaccia di pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione (l'alternativa del "pregiudizio"). Il capo II stabilisce inoltre le norme in base alle quali deve essere svolta un'inchiesta e quelle che disciplinano l'accesso delle parti interessate alle informazioni relative all'inchiesta stessa. Esso contiene anche disposizioni concernenti la cooperazione con gli Stati membri, la riservatezza e la divulgazione delle informazioni.

Il capo III descrive gli atti conclusivi del procedimento relativo alla violazione degli obblighi internazionali applicabili, i quali atti possono comportare o meno l'adozione di misure di riparazione. Le misure disponibili a tale riguardo sono in particolare quelle contenute nell'atto che stabilisce gli obblighi internazionali applicabili.

Il capo IV disciplina i casi relativi alle pratiche che incidono sulla concorrenza. A tal fine, esso stabilisce in primo luogo in quali condizioni è possibile accertare l'esistenza di un pregiudizio o di una minaccia di pregiudizio e definisce altresì le condizioni in base alle quali è possibile sospendere o concludere un procedimento, con o senza l'adozione di misure di riparazione. Il capo IV prevede la possibilità di adottare misure finanziarie od operative destinate a controbilanciare il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio e stabilisce che le misure non debbano eccedere quanto necessario per tale compensazione, tenendo presente che il loro obiettivo non è punire il vettore aereo interessato del paese terzo, bensì ripristinare la concorrenza leale. Il capo IV definisce inoltre le condizioni alle quali le misure di riparazione possono essere sottoposte a revisione.

Infine il capo V contiene disposizioni concernenti la procedura di comitato, l'abrogazione del regolamento (CE) n. 868/2004 e l'entrata in vigore del presente regolamento.

¹⁶ Si intende in tal modo rimediare alla mancanza rilevata di trasparenza e di informazioni in merito alle pratiche che si presume incidano sulle condizioni di concorrenza sul mercato.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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 europeo¹⁷,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁸,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'aviazione svolge un ruolo fondamentale nell'economia dell'Unione ed è un fattore trainante per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e la mobilità. 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 in generale.
- (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 tra tutti i vettori aerei. Si contribuirebbe in tal modo a mantenere condizioni propizie a un elevato livello di connettività dell'Unione.
- (3) La concorrenza leale è un importante principio generale per la prestazione di servizi di trasporto aereo internazionale, riconosciuto in particolare dalla Convenzione sull'aviazione civile internazionale ("la Convenzione di Chicago"), nel cui preambolo

¹⁷ GU C del , pag. .

¹⁸ GU C del , pag. .

è sancito che i servizi di trasporto aereo internazionale devono basarsi sulla "*parità di opportunità*". L'articolo 44 della Convenzione di Chicago stabilisce inoltre che l'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile ("ICAO") dovrebbe avere la finalità di promuovere lo sviluppo del trasporto aereo internazionale in maniera tale da "*assicurare che ogni Stato contraente abbia un'equa possibilità di operare avioilinee internazionali*" e da "*evitare le discriminazioni fra gli Stati contraenti*".

- (4) Il principio della concorrenza leale è ben consolidato nell'Unione, ove le pratiche distorsive del mercato sono soggette al diritto vigente dell'UE, che garantisce pari opportunità e condizioni di concorrenza eque per tutti i vettori aerei, europei e non, operanti nell'Unione.
- (5) Tuttavia, nonostante l'impegno costante di alcuni paesi terzi e dell'Unione, 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"), dal cui ambito di applicazione sono stati in gran parte esclusi i servizi di trasporto aereo¹⁹.
- (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 questi 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 corrispondenti. 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 del Consiglio²⁰ e la direttiva 96/97/CE del Consiglio²¹. 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 attualmente trattata nel regolamento (CE) n. 868/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio²². Detto regolamento non si è tuttavia rivelato sufficientemente efficace per quanto riguarda la sua finalità generale di fondo, vale a dire la concorrenza leale. Ciò è dovuto in particolare ad alcune sue disposizioni relative specificamente 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 prevede inoltre nessuna procedura interna specifica dell'Unione

¹⁹ Accordo di Marrakech, allegato 1B dell'Accordo generale sugli scambi di servizi (GATS) e allegato sui servizi di trasporto aereo.

²⁰ 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).

²¹ 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).

²² 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).

riguardo agli obblighi sanciti dagli accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei, di cui l'Unione è parte e che sono destinati a garantire condizioni di concorrenza eque. 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.

- (9) Si conferma la necessità di una normativa effettiva, 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 siano violati gli obblighi derivanti da un accordo di cui l'Unione è parte o qualora pratiche che incidono sulla concorrenza arrechino o minaccino di arrecare un pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione.
- (10) Ove l'Unione sia parte di un accordo con un paese terzo in materia di trasporto aereo o servizi aerei, la violazione degli obblighi internazionali ivi contenuti dovrebbe essere trattata nel contesto di tale accordo, segnatamente mediante l'applicazione della clausola di concorrenza leale, ove prevista, e, se del caso, dei meccanismi di risoluzione delle controversie.
- (11) Affinché la Commissione possa essere adeguatamente informata sui possibili elementi che giustifichino l'apertura di un'inchiesta, uno Stato membro, un vettore dell'Unione o un'associazione di vettori aerei dell'Unione dovrebbero avere il diritto di presentare una denuncia.
- (12) È importante garantire che l'inchiesta possa includere il maggior numero possibile di elementi pertinenti. A tal fine e previo consenso del paese terzo e del soggetto del paese terzo interessato, la Commissione dovrebbe essere abilitata a svolgere inchieste nei 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.
- (13) Qualora l'inchiesta condotta dalla Commissione riguardi operazioni che rientrano in un accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei con un paese terzo e di cui l'Unione non è parte, è opportuno garantire che la Commissione agisca essendo perfettamente a conoscenza del 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.
- (14) È necessario stabilire le condizioni alle quali il procedimento dovrebbe essere concluso, con o senza l'istituzione di misure di riparazione.
- (15) Non andrebbero aperti procedimenti o, se aperti, questi dovrebbero concludersi senza le misure di riparazione stabilite dal presente regolamento, qualora l'adozione di tali misure sia contraria all'interesse dell'Unione in considerazione delle loro ripercussioni su altri soggetti, in particolare i consumatori o le imprese dell'Unione. I procedimenti dovrebbero concludersi senza l'istituzione di misure anche nel caso in cui le prescrizioni ad esse relative non sono, o non sono più, rispettate.

- (16) Laddove siano stati violati gli obblighi internazionali applicabili, le eventuali misure di riparazione devono basarsi, per loro natura, sull'atto che stabilisce tali obblighi o sulle norme e sui principi del diritto internazionale pubblico. Al fine di preservare l'integrità di tali atti, le misure in questione dovrebbero essere adottate soltanto in seguito all'espletamento delle procedure ivi previste.
- (17) 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 le circostanze generali del mercato del trasporto aereo interessato.
- (18) Per ragioni di efficienza amministrativa e in vista di un'eventuale chiusura del procedimento senza l'istituzione di misure, è opportuno prevedere la possibilità di sospendere il procedimento nel caso in cui il paese terzo o il soggetto del paese terzo interessato abbia adottato provvedimenti incisivi per eliminare la pratica in questione che incide sulla concorrenza oppure il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio risultanti.
- (19) Le misure di riparazione riguardanti le pratiche che incidono sulla concorrenza sono volte a controbilanciare il pregiudizio che tali pratiche arrecano o minacciano di arrecare. Dette misure dovrebbero pertanto assumere la forma di obblighi finanziari o di altro tipo che, rappresentando un valore pecuniario quantificabile, siano in grado di sortire il medesimo effetto. Può trattarsi di misure consistenti nella sospensione di concessioni o di altri diritti del vettore del paese terzo oppure di prestazioni da questi dovute, a condizione che ciò non comporti la violazione di un accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei concluso con il paese terzo interessato. Al fine di rispettare il principio di proporzionalità, le misure, di qualunque natura esse siano, dovrebbero limitarsi a quanto necessario per compensare il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio individuati.
- (20) Conformemente al medesimo principio, le misure di riparazione riguardanti le pratiche che incidono sulla concorrenza dovrebbero restare in vigore per il tempo e nella misura necessari, in considerazione di tali pratiche e del pregiudizio o della minaccia di pregiudizio risultanti. È pertanto opportuno prevedere un riesame qualora le circostanze lo giustifichino.
- (21) Le situazioni esaminate in forza del presente regolamento e le loro potenziali ripercussioni sugli Stati membri possono variare in funzione delle circostanze. Le misure di riparazione possono quindi applicarsi, a seconda del caso, ad uno o più Stati membri o essere limitate a un'area geografica specifica.
- (22) 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 Consiglio²³.

²³ 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).

- (23) 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, dalla violazione degli obblighi internazionali applicabili e dal pregiudizio o dalla minaccia di pregiudizio nei confronti di uno o più vettori aerei dell'Unione a seguito di pratiche che incidono sulla 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 tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (24) 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 l'adozione di misure di riparazione concernenti la violazione degli obblighi internazionali applicabili e le pratiche che incidono sulla concorrenza tra vettori aerei dell'Unione e altri vettori aerei e che arrecano o minacciano di arrecare pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione.
2. Il presente regolamento si applica fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 95/93 e all'articolo 20 della direttiva 96/67/CE.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (a) "vettore aereo", un vettore aereo quale definito dal regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴;

²⁴ 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) "servizio di trasporto aereo", un volo o una serie di voli destinati al trasporto a titolo oneroso di passeggeri, di merci e/o di posta;
- (c) "obblighi internazionali applicabili", qualsiasi obbligo sancito da un accordo internazionale sul trasporto aereo o sui servizi aerei, di cui l'Unione è parte, o qualsiasi disposizione sui servizi di trasporto aereo prevista da un accordo commerciale di cui l'Unione è parte, e che si riferisce a pratiche che possono incidere sulla concorrenza o ad altra condotta attinente alla concorrenza tra vettori aerei;
- (d) "parte interessata", qualsiasi persona fisica o giuridica o qualsiasi organismo ufficiale, avente o meno una propria personalità giuridica, che potrebbe nutrire un interesse significativo nell'esito del procedimento;
- (e) "soggetto di un paese terzo", qualsiasi persona fisica o giuridica, con o senza fini di lucro, o qualsiasi organismo ufficiale, con o senza 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 la fornitura di servizi di trasporto aereo o servizi connessi;
- (f) "pratiche che incidono sulla concorrenza", pratiche discriminatorie e sovvenzioni;
- (g) "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 servizi impiegati per la prestazione di servizi di trasporto aereo);
- (h) "sovvenzione", un contributo finanziario:
 - (i) concesso da un governo o da un altro organismo pubblico di un paese terzo in una delle seguenti forme:
 - (1) 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 pubbliche autorità);
 - (2) rinuncia da parte di un governo o di un altro organismo pubblico ad entrate altrimenti dovute o la mancata riscossione delle stesse (ad esempio, un trattamento fiscale preferenziale o incentivi fiscali quali i crediti d'imposta);

- (3) fornitura o acquisto di beni o servizi da parte di un governo o di un altro organismo pubblico, comprese le aziende a controllo pubblico;
 - (4) 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 1), 2) e 3), che di norma spetterebbero al governo, e la prassi seguita non differisca in sostanza dalle normali prassi dei governi;
- (ii) che conferisce un vantaggio;
 - (iii) 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;
- (i) "vettore aereo dell'Unione", un vettore aereo in possesso di una licenza d'esercizio valida rilasciata da uno Stato membro in conformità al regolamento (CE) n. 1008/2008.

CAPO II

DISPOSIZIONI COMUNI IN MATERIA DI PROCEDIMENTO

Articolo 3

Apertura del procedimento

1. Un'inchiesta è aperta in seguito alla presentazione di una denuncia scritta da parte di uno Stato membro, un vettore aereo dell'Unione o un'associazione di vettori aerei dell'Unione, a norma del paragrafo 2, o su iniziativa della Commissione, se appaiono sufficienti elementi di prova di uno dei seguenti casi:
 - (a) la violazione degli obblighi internazionali applicabili;
 - (b) il verificarsi concomitante delle seguenti circostanze:
 - (i) una pratica che incide sulla concorrenza, adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo;
 - (ii) il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio nei confronti di uno o più vettori aerei dell'Unione;
 - (iii) un nesso di causalità tra la presunta pratica e il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio presunti.
2. La denuncia contiene elementi di prova apparenti dell'esistenza di uno dei casi di cui al paragrafo 1.

3. La Commissione esamina, per quanto possibile, l'esattezza e l'adeguatezza degli elementi di prova contenuti nella denuncia o a sua disposizione per determinare se siano sufficienti a giustificare l'apertura di un'inchiesta a norma del paragrafo 1.
4. La Commissione può decidere di non aprire un'inchiesta quando l'adozione delle misure di cui agli articoli 10 o 13 sia contraria all'interesse dell'Unione o quando ritenga che i fatti adottati nella denuncia non evidenzino un problema sistemico né si ripercuotano in misura significativa su uno o più vettori aerei dell'Unione.
5. 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 30 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.
6. La Commissione decide in merito all'apertura di un'inchiesta in conformità al paragrafo 1 entro sei mesi dalla presentazione della denuncia.
7. Fatto salvo il paragrafo 4, se la Commissione ritiene che esistono elementi di prova sufficienti a giustificare l'apertura di un'inchiesta, essa procede per le seguenti fasi:
 - (a) apertura del procedimento;
 - (b) pubblicazione di un avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*; la comunicazione annuncia l'apertura dell'inchiesta, precisa l'ambito dell'inchiesta stessa, gli obblighi internazionali applicabili che sarebbero stati violati oppure il paese terzo o il soggetto di un paese terzo che avrebbero intrapreso pratiche che incidono sulla concorrenza, il presunto pregiudizio o la presunta minaccia di pregiudizio e i vettori aerei dell'Unione interessati, e stipula i termini entro i quali le parti interessate possono manifestarsi, comunicare le proprie osservazioni per iscritto, presentare informazioni o chiedere di essere sentite dalla Commissione;
 - (c) notificazione ufficiale dell'apertura dell'inchiesta ai rappresentanti del paese terzo e del soggetto del paese terzo interessato;
 - (d) comunicazione al denunciante e al comitato di cui all'articolo 15 in merito all'apertura dell'inchiesta.
8. Quando la denuncia viene ritirata prima dell'apertura dell'inchiesta, è considerata come non presentata. Questa disposizione lascia impregiudicato il diritto della Commissione di aprire un'inchiesta di propria iniziativa a norma del paragrafo 1.

Articolo 4

Inchiesta

1. Una volta aperto il procedimento, la Commissione inizia l'inchiesta.
2. L'inchiesta è intesa a determinare i seguenti fatti:

- (a) se siano stati violati gli obblighi internazionali applicabili;
 - (b) se una pratica che incide sulla concorrenza, adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo, abbia arrecato un pregiudizio o una minaccia di pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati.
3. La Commissione può ricercare tutte le informazioni che ritiene necessarie allo svolgimento dell'indagine e verificare l'esattezza delle informazioni ricevute o raccolte con i vettori aerei dell'Unione interessati oppure con il paese terzo o il soggetto del paese terzo interessato.
 4. La Commissione può chiedere agli Stati membri di appoggiarla nel corso dell'inchiesta e gli Stati membri prendono le disposizioni necessarie per soddisfare tali richieste. Il sostegno richiesto agli Stati membri può comprendere l'invio e l'analisi di informazioni nonché la partecipazione a verifiche, ispezioni e inchieste.
 5. Qualora risulti necessario, la Commissione può svolgere inchieste nel territorio del paese terzo interessato, a condizione che il governo del paese terzo interessato e il soggetto del paese terzo interessato, ufficialmente informati, abbiano dato il loro consenso.
 6. Le parti che si sono manifestate entro i termini stabiliti nell'avviso di apertura vengono sentite qualora abbiano presentato una richiesta di audizione e dimostrato di essere parti interessate.
 7. I denunciati, le parti interessate, gli Stati membri interessati e i rappresentanti del paese terzo o del soggetto del paese terzo interessato possono consultare tutte le informazioni messe a disposizione della Commissione ad eccezione dei documenti interni ad uso della Commissione e delle amministrazioni, purché tali informazioni non siano riservate ai sensi dell'articolo 6 e ne sia stata fatta richiesta scritta alla Commissione.

Articolo 5

Cooperazione con gli Stati membri in merito ai procedimenti concernenti i casi che rientrano nel capo IV

1. Quando la Commissione intende avviare, a norma dell'articolo 3, un procedimento relativo a servizi di trasporto aereo regolamentati da un accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei concluso tra uno o più Stati membri e un paese terzo e di cui l'Unione non è parte, essa ne informa gli Stati membri interessati.
2. Quando uno Stato membro viene informato dalla Commissione in conformità al paragrafo 1, esso comunica senza indugio alla Commissione la sua intenzione di ricorrere alle procedure che disciplinano la risoluzione delle controversie o a qualsiasi altro meccanismo pertinente stabilito nell'accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei concluso con il paese terzo interessato, allo scopo di porre rimedio alla situazione oggetto dell'inchiesta.

3. Lo Stato membro di cui al paragrafo 2 informa altresì la Commissione di tutte le riunioni attinenti programmate nel quadro dell'accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei 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.
4. Lo Stato membro interessato tiene informata la Commissione in merito allo svolgimento delle procedure di cui al paragrafo 2 e può, se del caso, invitare la Commissione a partecipare a tali procedure. La Commissione può richiedere ulteriori informazioni allo Stato membro interessato.

Articolo 6

Riservatezza

1. 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 sono trattate come tali dalle autorità per motivi debitamente giustificati.
2. Alle parti interessate che comunicano informazioni riservate viene chiesto di 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. Questa disposizione 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 funzionari, sono tenuti a non divulgare, 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 disposizione del presente regolamento.
5. Quando si ritiene che una domanda intesa ad ottenere un trattamento riservato non sia giustificata e quando colui che 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.

Articolo 7

Base per le conclusioni in caso di omessa collaborazione

Nei casi in cui l'accesso alle informazioni necessarie venga negato o non sia fornito entro i termini prescritti, oppure qualora lo svolgimento dell'inchiesta sia gravemente ostacolato, le conclusioni sono formulate in base ai dati disponibili. Se la Commissione ritiene che sono state fornite informazioni false o fuorvianti, tali informazioni sono ignorate.

Articolo 8

Comunicazioni ai soggetti interessati

1. Il paese terzo, il soggetto di un paese terzo e il vettore aereo del paese terzo interessato, nonché il denunciante e le parti interessate, sono informati dei principali fatti e considerazioni in base ai quali si 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 adito il comitato di cui all'articolo 15, conformemente all'articolo 10, paragrafi 2 e 3, all'articolo 12, paragrafo 2, o all'articolo 13, paragrafo 1.
2. La comunicazione non pregiudica un'eventuale decisione successiva della Commissione. Laddove la Commissione intenda fondare tale decisione su fatti o considerazioni nuovi o diversi, questi sono comunicati il più rapidamente possibile.
3. Le osservazioni presentate 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 dieci giorni. Può essere fissato un termine più breve ogniqualvolta debba essere effettuata un'ulteriore comunicazione finale.

Articolo 9

Durata e sospensione del procedimento

1. Il procedimento si conclude entro due anni. Tale periodo può essere prorogato in casi debitamente giustificati.
2. In caso di urgenza, ad esempio nelle situazioni in cui vi è un rischio di pregiudizio immediato e irreversibile nei confronti di vettori aerei dell'Unione, il procedimento può essere ridotto a un anno.
3. La Commissione può sospendere il procedimento qualora il paese terzo o il soggetto del paese terzo interessato abbia adottato provvedimenti incisivi per eliminare:
 - (a) nel caso di una violazione degli obblighi internazionali applicabili, tale violazione;
 - (b) nel caso di una pratica che incide sulla concorrenza, tale pratica o il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati.
4. Se la violazione degli obblighi internazionali applicabili o le pratiche che incidono sulla 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, la Commissione può riprendere il procedimento.

CAPO III

VIOLAZIONE DEGLI OBBLIGHI INTERNAZIONALI APPLICABILI

Articolo 10

Conclusione del procedimento

1. In caso di ritiro della denuncia la Commissione può chiudere l'inchiesta svolta a norma dell'articolo 4 senza adottare misure di riparazione.
2. La Commissione chiude, mediante atti di esecuzione, l'inchiesta condotta a norma dell'articolo 4 senza adottare misure di riparazione in uno dei seguenti casi:
 - (a) la Commissione conclude che gli obblighi internazionali applicabili non sono stati violati;
 - (b) la Commissione conclude che l'adozione di misure di riparazione sarebbe contraria all'interesse dell'Unione;

- (c) è stato trovato un rimedio soddisfacente tra l'Unione e il paese terzo interessato conformemente ai pertinenti meccanismi previsti dall'accordo o dall'intesa applicabile o in forza di disposizioni pertinenti del diritto internazionale pubblico.

Gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 1 sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

3. Fatte salve le pertinenti disposizioni del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e fatti salvi i paragrafi 1 e 2, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, misure di riparazione qualora l'inchiesta stabilisca che sono stati violati gli obblighi internazionali applicabili.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

4. Quando l'atto contenente gli obblighi internazionali applicabili prescrive, prima dell'adozione di un'eventuale misura, di seguire preliminarmente una procedura internazionale di consultazione o di risoluzione delle controversie, tale procedura è preventivamente espletata e qualunque decisione adottata a norma del paragrafo 3 tiene conto dei risultati della stessa.

5. Le misure di riparazione di cui al paragrafo 3 sono le misure stabilite dall'atto contenente gli obblighi internazionali applicabili o derivanti dalle norme e dai principi pertinenti di diritto internazionale pubblico.

CAPO IV

PRATICHE CHE INCIDONO SULLA CONCORRENZA

Articolo 11

Determinazione del pregiudizio

1. L'accertamento del pregiudizio ai fini del presente capo si basa su elementi di prova e tiene conto di tutti i 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, 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'accertamento di una minaccia di pregiudizio presuppone la possibilità di prevedere con chiarezza la probabile evoluzione di una determinata situazione in un pregiudizio reale. Una siffatta determinazione si basa su elementi di prova e tiene conto di tutti i fattori pertinenti, segnatamente:
 - (a) dell'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, il rendimento del capitale, gli investimenti e l'occupazione;
 - (b) dell'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.
3. La Commissione fissa un periodo di inchiesta e analizza gli elementi di prova pertinenti nel corso di tale periodo.
4. Il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio arrecati da fattori diversi dalle pratiche che incidono sulla concorrenza, ma che producono comunque conseguenze negative sui vettori aerei dell'Unione interessati, non sono riconducibili alle pratiche in esame.

Articolo 12

Chiusura del procedimento senza l'adozione di misure di riparazione

1. In caso di ritiro della denuncia, la Commissione può chiudere l'inchiesta senza adottare misure di riparazione.
2. La Commissione chiude, mediante atti di esecuzione, l'inchiesta condotta a norma dell'articolo 4 senza adottare misure di riparazione qualora:
 - (a) concluda che non è stato accertato uno dei seguenti elementi:
 - (i) l'esistenza di una pratica che incide sulla 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 13 sarebbe contraria all'interesse dell'Unione;
 - (c) il paese terzo o il soggetto del paese terzo interessato abbia eliminato la pratica che incide sulla concorrenza;

- (d) il paese terzo 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 consultiva di cui all'articolo 15, 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 13

Misure di riparazione

- 1. Fatto salvo l'articolo 12, paragrafo 1, e ad eccezione del caso di cui all'articolo 12, paragrafo 2, lettera b), la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, misure di riparazione se l'inchiesta condotta a norma dell'articolo 4 stabilisce che una pratica che incide sulla concorrenza, adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo, ha arrecato un pregiudizio o una minaccia di pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

- 2. Le misure di riparazione di cui al paragrafo 1 sono imposte nei confronti dei vettori aerei di paesi terzi che beneficiano delle pratiche che incidono sulla concorrenza e possono assumere la forma di:
 - (a) obblighi finanziari;
 - (b) una misura di valore equivalente o inferiore.
- 3. Le misure di riparazione di cui al paragrafo 1 non eccedono quanto necessario per controbilanciare il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio nei confronti del vettore aereo dell'Unione interessato. A tal fine le misure di cui al paragrafo 2, lettera b), possono essere limitate a un'area geografica specifica.
- 4. Le misure di riparazione di cui al paragrafo 1 non istruiscono l'Unione o gli Stati membri interessati affinché violino accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei né alcuna disposizione sui servizi di trasporto aereo prevista da un accordo commerciale concluso con il paese terzo interessato.
- 5. La decisione di chiusura dell'inchiesta con l'adozione delle misure di riparazione di cui al paragrafo 1 è debitamente motivata ed è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 14

Riesame delle misure di riparazione

1. Le misure di riparazione di cui all'articolo 13 rimangono in vigore per il tempo e nella misura necessari in considerazione del persistere delle pratiche che incidono sulla concorrenza e del pregiudizio o della minaccia di pregiudizio risultanti. A tal fine si applica la procedura di riesame di cui ai paragrafi 2, 3 e 4.
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 del paese terzo o del soggetto del paese terzo interessato.
3. Nel corso di tale riesame, la Commissione valuta se continuano a sussistere la pratica che incide sulla concorrenza, il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio, nonché il nesso di causalità tra detta pratica e il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio.
4. La Commissione, mediante atti di esecuzione, abroga, modifica o mantiene in vigore, a seconda dei casi, le misure di riparazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 15

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da 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 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 16

Abrogazione

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

Articolo 17

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 Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente

SCHEMA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 1.1. Titolo della proposta/iniziativa
- 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Obiettivi
- 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.6. Durata e incidenza finanziaria
- 1.7. Modalità di gestione previste

2. MISURE DI GESTIONE

- 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
 - 3.2.1. *Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese*
 - 3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*
 - 3.2.3. *Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa*
 - 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*
 - 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo, che abroga il regolamento (CE) n. 868/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio

1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB²⁵

06 - Mobilità e trasporti

1.3. Natura della proposta/iniziativa

- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione**
- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria**²⁶
- La proposta/iniziativa riguarda **la proroga di un'azione esistente**
- La proposta/iniziativa riguarda **un'azione riorientata verso una nuova azione**

1.4. Obiettivi

1.4.1. *Obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa*

Occupazione e crescita: l'iniziativa intende contribuire a rendere più competitivo il settore europeo dell'aviazione affinché generi una crescita sostenibile, crei posti di lavoro di elevato valore e stimoli l'innovazione tecnologica.

Un mercato interno più integrato e più equo con una base industriale più solida: uno spazio unico europeo dei trasporti competitivo offre a cittadini e imprese un quadro per trasporti sicuri, efficienti e di alta qualità.

L'azione dell'UE è in grado di assicurare la concorrenza leale tra i vettori dell'Unione e i vettori di paesi terzi, vale a dire parità di condizioni tra tali vettori. Si contribuisce in tal modo a mantenere condizioni propizie a un elevato livello di connettività dell'Unione.

La proposta di regolamento contribuisce infine a rafforzare il ruolo dell'UE sulla scena mondiale.

²⁵ ABM: *activity-based management* (gestione per attività) - ABB: *activity-based budgeting* (bilancio per attività).

²⁶ A norma dell'articolo 54, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

1.4.2. *Obiettivi specifici e attività ABM/ABB interessate*

Obiettivo specifico

DG MOVE obiettivo specifico 1 - uno spazio unico europeo dei trasporti efficiente, sostenibile e sicuro: migliorare la regolamentazione, garantire un livello elevato di attuazione della legislazione dell'UE nel settore dei trasporti e la concorrenza aperta e leale sia nell'UE che nelle relazioni con i principali paesi partner.

Attività ABM/ABB interessate

06 02 - Politica europea dei trasporti

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

La proposta di regolamento dovrebbe garantire eque condizioni di concorrenza tra i vettori dell'Unione e i vettori aerei dei paesi terzi, contribuendo così ad un elevato livello di connettività tra l'UE e i paesi terzi.

Per raggiungere questo obiettivo, la proposta di regolamento fissa un quadro che consente di trattare la questione delle pratiche che incidono sulla concorrenza, adottate da paesi terzi o da soggetti di paesi terzi e che arrecano un pregiudizio o una minaccia di pregiudizio ai vettori aerei dell'UE e, se del caso, di adottare misure di riparazione per compensare il pregiudizio e ripristinare condizioni di concorrenza eque.

Il regolamento prevede inoltre un quadro per l'adozione di misure in caso di (presunta) violazione degli obblighi internazionali applicabili.

Si prevede che il settore del trasporto aereo dell'UE trarrà benefici dal presente regolamento.

Si prevede inoltre che i passeggeri dell'UE beneficeranno del regolamento in quanto quest'ultimo contribuisce a mantenere un ampio accesso a servizi di trasporto aereo in tutta l'UE.

Ci si attende infine che l'intera economia dell'UE trarrà benefici dal presente regolamento attraverso il costante contributo del settore dell'aviazione al conseguimento dell'obiettivo della crescita e della creazione di posti di lavoro.

Fra le conseguenze economiche previste rientrano l'aumento del numero di passeggeri trasportati dalle compagnie aeree dell'UE e l'incremento delle entrate di tali compagnie. I benefici interesseranno anche gli aeroporti dell'UE poiché questi attireranno un numero maggiore di passeggeri.

Le conseguenze operative previste comprendono una migliore connettività nello spazio aereo europeo, determinata dalla concorrenza leale tra i vettori aerei.

1.4.4. Indicatori di risultato e di incidenza

Precisare gli indicatori che permettono di seguire l'attuazione della proposta/iniziativa.

- numero e natura delle denunce ufficiali presentate dal settore alla Commissione;
- pareri dei portatori di interessi europei circa l'applicabilità del quadro giuridico europeo.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine

Fornire uno strumento efficace che consenta di affrontare le pratiche che incidono sulla concorrenza arrecando un pregiudizio o una minaccia di pregiudizio nei

confronti dei vettori aerei dell'Unione. In tali casi le misure sono intese a controbilanciare il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio.

Fornire altresì un quadro per l'adozione di misure in caso di (presunta) violazione degli obblighi internazionali applicabili.

Tutte queste misure contribuiscono inoltre ad instaurare un elevato livello di connettività tra l'UE e i paesi terzi.

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea

La compatibilità con il principio di sussidiarietà è stata riconosciuta nel considerando 26 del regolamento (CE) n. 868/2004, nella misura in cui detto principio riguardava il dispositivo di tale regolamento.

Il nuovo elemento centrale contenuto nella proposta di regolamento consiste nella possibilità di intraprendere azioni nei casi di "violazione degli obblighi internazionali applicabili". La proposta di regolamento definisce "obblighi internazionali applicabili" gli obblighi contenuti in un accordo di cui l'Unione sia parte. I diritti nei confronti dei paesi terzi, conformemente agli accordi di cui l'Unione è parte, non possono essere esercitati separatamente dai singoli Stati membri.

Poiché gli obiettivi perseguiti non potrebbero essere raggiunti senza un'azione a livello dell'Unione, detta azione si rivela necessaria a tal fine e fornisce un valore aggiunto rispetto alle azioni intraprese a livello nazionale.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

L'obiettivo del regolamento (CE) n. 868/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio consisteva nel prevenire e contrastare le pratiche sleali, ossia le sovvenzioni e le discriminazioni, messe in atto da paesi terzi e da soggetti di paesi terzi, che incidevano negativamente sui vettori dell'UE.

Non si è tuttavia mai fatto ricorso a tale regolamento negli oltre dieci anni trascorsi dalla sua adozione, dal momento che nessun vettore dell'UE ha mai presentato una denuncia formale nonostante le numerose accuse e denunce ufficiose del settore circa le presunte pratiche sleali adottate da paesi terzi e da soggetti di paesi terzi.

Il motivo principale per cui il regolamento (CE) n. 868/2004 si è dimostrato inefficace risiede proprio nel fatto che, nella misura in cui riguarda "le pratiche tariffarie sleali", esso è concettualmente costruito sul modello degli strumenti antidumping e pertanto non è adatto alle specificità del settore del trasporto aereo.

In effetti, a parte i regimi di sovvenzioni, il regolamento (CE) n. 868/2004 si applica esclusivamente alle cosiddette pratiche tariffarie sleali, riscontrabili soltanto qualora un vettore di un paese terzo pratichi "tariffe sufficientemente inferiori a quelle offerte dai vettori comunitari concorrenti da causare un pregiudizio", situazione difficile da dimostrare con prove concrete. Sebbene l'accertamento di "pratiche tariffarie sleali" richieda altresì che il vettore del paese terzo abbia beneficiato di vantaggi non commerciali, l'esistenza di tali vantaggi non è di per sé sufficiente a far scattare l'azione dell'Unione.

Il regolamento (CE) n. 868/2004 non prevede inoltre nessuna procedura interna specifica dell'UE riguardo agli obblighi sanciti dagli accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei, di cui l'Unione è parte e che sono destinati a garantire condizioni di concorrenza eque, in caso di violazione dei suddetti obblighi.

Infine le norme concernenti l'apertura di un'inchiesta sono piuttosto restrittive. In particolare, il legittimo diritto di presentare una denuncia presso la Commissione è limitato all'"industria comunitaria", definita come "il complesso dei vettori aerei comunitari che forniscono servizi di trasporto aereo simili o i vettori comunitari che, collettivamente considerati, rappresentano la maggioranza dell'offerta comunitaria globale di questi servizi". Né agli Stati membri né ai singoli vettori aerei viene conferito di diritto il potere di presentare denunce.

1.5.4. Compatibilità ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti

La proposta di regolamento è in linea con gli obiettivi presentati nella strategia per l'aviazione e, in quanto tale, contribuisce direttamente a tali obiettivi, nell'interesse di un settore dell'aviazione dell'UE più competitivo.

1.6. Durata e incidenza finanziaria

- Proposta/iniziativa di **durata limitata**
 - Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
 - Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA
- Proposta/iniziativa di **durata illimitata**
 - Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA
 - e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Modalità di gestione previste²⁷

- Gestione diretta** a opera della Commissione
 - a opera dei suoi servizi, compreso il personale delle delegazioni dell'Unione;
 - a opera delle agenzie esecutive.
- Gestione concorrente** con gli Stati membri
- Gestione indiretta** con compiti di esecuzione del bilancio affidati:
 - a paesi terzi od organismi da questi designati;
 - a organizzazioni internazionali e rispettive agenzie (specificare);
 - alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
 - agli organismi di cui agli articoli 208 e 209 del regolamento finanziario;
 - a organismi di diritto pubblico;
 - a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui presentano sufficienti garanzie finanziarie;
 - a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che presentano sufficienti garanzie finanziarie;
 - alle persone incaricate di attuare azioni specifiche nel settore della PESC a norma del titolo V del TUE, che devono essere indicate nel pertinente atto di base.
 - *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

Osservazioni

²⁷ Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

N/P

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

Cinque anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, i servizi della Commissione sono tenuti ad effettuare una valutazione per verificare se gli obiettivi dell'iniziativa sono stati raggiunti. L'obiettivo è quello di accertare se le nuove misure abbiano instaurato condizioni di maggiore parità e contribuito a mantenere un elevato livello di connettività. Tale valutazione si baserà sui principali indicatori di progresso specificati nella sezione relativa agli "indicatori di risultato e di incidenza" e deve essere conforme alle prescrizioni della Commissione in materia di valutazione.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Rischi individuati

Sono stati individuati i seguenti rischi connessi all'attuazione del regolamento proposto:

1) Azioni di ritorsione nei confronti delle imprese dell'UE

L'adozione di misure di riparazione potrebbe portare ad azioni di ritorsione nei confronti dell'industria dell'UE (riguardanti, ad esempio, l'accesso dei vettori aerei a determinati servizi o gli acquisti di aeromobili dell'UE da parte di vettori di paesi terzi). La proposta di regolamento precisa tuttavia che la Commissione può decidere di non intervenire se le sue azioni fossero contrarie all'interesse dell'Unione. La Commissione avrà inoltre la possibilità di elaborare misure di riparazione miranti a ridurre al minimo il rischio di effetti collaterali, comprese le ritorsioni.

2) Numero di denunce inaspettato e ingestibile

L'applicazione del regolamento proposto creerà situazioni che saranno gestite dalla Commissione e comporterà quindi un aumento dei costi amministrativi (costi del lavoro, delle attrezzature e del materiale nonché spese generali). Se fosse presentato un numero inaspettatamente alto di denunce, potrebbero verificarsi una carenza di personale, difficoltà di gestione e costi aggiuntivi. La proposta di regolamento precisa tuttavia che la Commissione può decidere di non intervenire se la situazione non evidenzia un problema sistemico, né si ripercuote in misura significativa sui vettori aerei dell'Unione. La proposta di regolamento prevede inoltre la possibilità che la Commissione chieda agli Stati membri di appoggiarla nel corso dell'inchiesta.

2.2.2. Informazioni riguardanti il sistema di controllo interno istituito

- La Commissione imporrebbe misure di riparazione mediante atti di esecuzione, in conformità all'articolo 291 del TFUE.

- Il controllo degli Stati membri sarebbe disciplinato dal regolamento (UE) n. 182/2011 relativo al controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione.

- Le contromisure finanziarie nei confronti di soggetti di paesi terzi sarebbero applicate in conformità all'articolo 299 del TFUE.

2.2.3. *Stima dei costi e dei benefici dei controlli e valutazione del previsto livello di rischio di errore*

N/P

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste.

N/P

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [...] [Denominazione.....]]	Diss./Non diss. ²⁸	di paesi EFTA ²⁹	di paesi candidati ³⁰	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
	[5][06.01.01.01]	Non diss.	NO	NO	NO	NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [...] [Denominazione.....]]	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
	[...][XX.YY.YY.YY]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

²⁸ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

²⁹ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

³⁰ Paesi candidati e, se del caso, paesi potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza prevista sulle spese

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero	[...][Denominazione.....]
---	--------	---------------------------

DG: <.....>			Anno N ³¹	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
•Stanzamenti operativi										
Numero della linea di bilancio	Impegni	(1)								
	Pagamenti	(2)								
Numero della linea di bilancio	Impegni	(1a)								
	Pagamenti	(2a)								
Stanzamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici ³²										
Numero della linea di bilancio		(3)								
TOTALE degli stanziamenti per la DG <.....>	Impegni	=1+1a +3								
	Pagamenti	=2+2a +3								

³¹ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

³² Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)								
	Pagamenti	(5)								
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)								
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE <...> del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+ 6								
	Pagamenti	=5+ 6								

Se la proposta/iniziativa incide su più rubriche:

• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)								
	Pagamenti	(5)								
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)								
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 4 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	=4+ 6								
	Pagamenti	=5+ 6								

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	5	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	TOTALE
DG: MOVE					
• Risorse umane		1,242	1,242	1,242	3,726
• Altre spese amministrative		0,02	0,02	0,02	0,06
TOTALE DG MOVE	Stanziamenti	1,262	1,262	1,262	3,786

TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	1,262	1,262	1,262	3,786
--	-------------------------------------	-------	-------	-------	--------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	TOTALE
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	1,262	1,262	1,262	3,786
	Pagamenti	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			Anno N		Anno N+1		Anno N+2		Anno N+3		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						TOTALE		
	RISULTATI																		
	Tipo ³³	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ³⁴ ...																			
- Risultato																			
- Risultato																			
- Risultato																			
Totale parziale dell'obiettivo specifico 1																			
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																			
- Risultato																			
Totale parziale dell'obiettivo specifico 2																			
COSTO TOTALE																			

³³ I risultati sono i prodotti e servizi da fornire (ad esempio: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.)

³⁴ Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici..."

3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

3.2.3.1. Sintesi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	TOTALE
--	--------------	--------------	--------------	--------

RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale				
Risorse umane	1,242	1,242	1,242	3,726
Altre spese amministrative	0,02	0,02	0,02	0,02
Totale parziale della RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	1,262	1,262	1,262	3,786

Esclusa la RUBRICA 5³⁵ del quadro finanziario pluriennale				
Risorse umane				
Altre spese di natura amministrativa				
Totale parziale Esclusa la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale				

TOTALE	1,262	1,262	1,262	3,786
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese di natura amministrativa è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

³⁵ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

		Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)				
06 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)		9	9	9
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)				
XX 01 05 01 (ricerca indiretta)				
10 01 05 01 (ricerca diretta)				
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)³⁶				
XX 01 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)				
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT e JED nelle delegazioni)				
XX 01 04 aa³⁷	- in sede			
	- nelle delegazioni			
XX 01 05 02 (AC, END e INT - ricerca indiretta)				
10 01 05 02 (AC, END e INT – ricerca diretta)				
Altre linee di bilancio (specificare)				
TOTALE		9	9	9

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della Commissione, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	Ricevere ed evadere le denunce presentate alla Commissione, avviare procedimenti e condurre le inchieste, preparare atti legislativi della Commissione e gestire le richieste di informazione e le domande di riesame delle decisioni della Commissione.
Personale esterno	N/P

³⁶ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (*intérimaire*); JED = giovane esperto in delegazione (*jeune expert en délégation*).

³⁷ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.
- La proposta/iniziativa richiede una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la riprogrammazione richiesta, precisando le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede cofinanziamenti da terzi.

3.3. **Incidenza prevista sulle entrate**

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:

(iv) sulle risorse proprie

(v) sulle entrate varie

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanzamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ³⁸					Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo									

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare la linea o le linee di spesa interessata/e.

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

³⁸ Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 25% per spese di riscossione.