



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 9 de junio de 2017
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2017/0116 (COD)**

**10146/17
ADD 2**

**AVIATION 85
CODEC 1023
IA 105**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	8 de junio de 2017
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	SWD(2017) 183 final
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre la defensa de la competencia en el transporte aéreo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 868/2004

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2017) 183 final.

Adj.: SWD(2017) 183 final

Bruselas, 8.6.2017
SWD(2017) 183 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

**Propuesta de
REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
sobre la defensa de la competencia en el transporte aéreo y por el que se deroga el
Reglamento (CE) n.º 868/2004**

{COM(2017) 289 final}
{SWD(2017) 182 final}

Ficha resumen
Evaluación de impacto de la revisión del Reglamento (CE) n.º 868/2004.
A. Necesidad de actuar
¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?
La competencia creciente a nivel mundial y la falta, en la mayoría de los casos, de normas suficientes en relación con la competencia leal tanto a nivel multilateral como bilateral, han generado inquietud respecto a las presuntas prácticas discriminatorias y subvenciones selectivas procedentes de terceros países. Los instrumentos de la UE en vigor no son adecuados para investigar e impedir este tipo de prácticas.
¿Qué se pretende conseguir?
El principal objetivo de la política es garantizar una competencia leal entre compañías aéreas por medio de la protección eficaz de las compañías aéreas europeas frente a las prácticas desleales aplicadas por terceros países y entidades de terceros países.
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?
Las modificaciones del Reglamento (CE) n.º 868/2004 solo pueden realizarse a nivel de la UE. Un elemento esencial que figura en el Reglamento propuesto es la actuación en casos de incumplimiento de las obligaciones internacionales. Los Estados miembros no pueden ejercer por separado sus derechos respecto a terceros países, en virtud de acuerdos en los que es parte la Unión.
B. Soluciones
¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso de que no sea así, ¿por qué?
A) Escenario de partida: no modificar la política. B) Intensificación de los esfuerzos internacionales a nivel global destinados a lograr un marco jurídico multilateral para la competencia leal en la aviación y la inclusión de cláusulas de competencia leal ampliadas en los acuerdos de servicios aéreos. C) Cambios importantes en el régimen que figura en el Reglamento (CE) n.º 868/2004, que será sustituido por un nuevo instrumento jurídico de la UE global y eficaz. D) Sustitución del Reglamento (CE) n.º 868/2004 por un nuevo instrumento jurídico de la UE, más eficaz, combinado con mayores esfuerzos internacionales a nivel mundial e inclusión de cláusulas de competencia leal en los acuerdos de servicios aéreos (opción preferida).
¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?
El Consejo, el Parlamento Europeo, diversos transportistas de la Unión y organizaciones sindicales respaldan que se sustituya al Reglamento (CE) n.º 868/2004 por un instrumento más eficaz.
C. Repercusiones de la opción preferida
¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?
Se espera que la opción preferida D aporte las máximas repercusiones positivas. El valor añadido de la actuación combinada de la UE a todos los niveles debe beneficiar al sector del transporte aéreo de la UE por el aumento de los ingresos. Asimismo, debe contribuir al crecimiento del empleo en la Unión en todas las compañías aéreas, aeropuertos e industrias conexas de la Unión.
¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o de las principales opciones, si no existe una preferida)?
Según las estimaciones, los costes que conlleve la gestión de las denuncias y las negociaciones diplomáticas se verán contrarrestados por las repercusiones positivas en el sector aeronáutico de la UE y en la economía de la UE.
¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?
No habrá repercusiones directas positivas generales en las pymes; repercusión positiva en la competitividad de las compañías aéreas de la UE.
¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?
No.
¿Habrá otras repercusiones significativas?
A largo plazo, el mantenimiento de la competencia debe garantizar la asequibilidad y la calidad de los servicios.
¿Proporcionalidad?
La opción preferida no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos.
D. Seguimiento
¿Cuándo se revisará la política?
Se realizará una evaluación 5 años después de la entrada en vigor de las nuevas normas.