



Bruxelles, 16 maggio 2018
(OR. en)

8224/18

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

**AVIATION 65
CODEC 610**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	ST 7743/18 AVIATION 58 CODEC 483
n. doc. Comm.:	ST 10146/17 AVIATION 85 CODEC 1023
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 - Orientamento generale

1. INTRODUZIONE

L'8 giugno 2017 la Commissione ha adottato la proposta in oggetto, insieme alla comunicazione "Strategia per l'aviazione in Europa". In tale comunicazione la Commissione annunciava l'intenzione di valutare l'efficacia del regolamento (CE) n. 868/2004 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, al fine di rivederlo o sostituirlo con uno strumento più efficace che assicuri condizioni di concorrenza leale tra tutti i vettori aerei e salvaguardi in tal modo la connettività da e verso l'Unione.

2. CONTENUTO DELLA PROPOSTA

L'obiettivo principale della proposta è 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.

La proposta prevede norme comuni sul procedimento, vale a dire:

- 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");
- le condizioni in base alle quali si può determinare un pregiudizio o una minaccia di pregiudizio;
- le norme che disciplinano l'inizio e lo svolgimento dell'inchiesta;
- le condizioni in base alle quali la Commissione può decidere o rifiutare di aprire un'inchiesta;
- il diritto della Commissione di ricercare tutte le informazioni che ritiene necessarie allo svolgimento dell'inchiesta e a verificare l'esattezza delle informazioni ricevute o raccolte;
- le possibili conclusioni delle inchieste, ovvero l'adozione o meno di misure di riparazione.

3. **LAVORI NELL'AMBITO DEL PARLAMENTO EUROPEO**

Il Parlamento europeo ha chiesto la revisione del regolamento (CE) n. 868/2004 in numerose risoluzioni, in particolare le risoluzioni del 2 luglio 2013, del 9 settembre 2015, dell'11 novembre 2015 e del 16 febbraio 2017. Nella risoluzione sull'aviazione dell'11 novembre 2015 il Parlamento europeo ha sottolineato che il regolamento (CE) n. 868/2004 si è rivelato inadeguato e inefficace e ha chiesto alla Commissione di riesaminarlo. Nella sua recente risoluzione del 16 febbraio 2017 su una strategia per l'aviazione in Europa il Parlamento europeo ha accolto con favore la proposta della Commissione di rivedere il regolamento (CE) n. 868/2004 affrontando il problema delle attuali pratiche sleali, ma ha anche sottolineato che "né una tendenza inaccettabile verso il protezionismo né, da sole, misure volte a garantire una concorrenza leale possono assicurare la competitività del settore dell'aviazione nell'UE".

La proposta legislativa è stata assegnata alla commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) che ha designato Markus Pieper (PPE, Germania) come relatore. La commissione per i problemi economici e monetari ha designato Ramon Tremosa I Balcells come relatore per parere.

L'11 gennaio 2018 il relatore ha presentato alla commissione un progetto di relazione. Il progetto di relazione appoggia la proposta della Commissione ma introduce alcune modifiche volte in particolare a dare maggiore priorità alla ricerca di soluzioni a livello bilaterale, a coinvolgere maggiormente il Parlamento europeo nel processo di consultazione o a dare maggiore rilievo al criterio della connettività durante le inchieste. Il 20 febbraio i membri della commissione hanno discusso le modifiche da apportare alla relazione e il 20 marzo 2018 hanno adottato il progetto di relazione.

4. **LAVORI NELL'AMBITO DEGLI ORGANI DEL CONSIGLIO**

La Commissione ha presentato per la prima volta la nuova proposta sulla tutela della concorrenza e la relativa valutazione d'impatto al Gruppo "Trasporti aerei" il 14 giugno 2017, alla fine della presidenza maltese.

Durante la presidenza estone l'esame dettagliato della valutazione d'impatto è stato oggetto di due intere riunioni del gruppo di lavoro. Una serie di delegazioni ha condiviso la valutazione della situazione da parte della Commissione e ha sostenuto l'esito della valutazione d'impatto (AT, BE, DE, FR, NL e RO). Altre delegazioni (CZ, EL, FI, HU, IE, IT, LT, LV, MT, PL, PT, SE, SK, SI e UK), pur condividendo gli obiettivi proposti dalla Commissione, hanno espresso le loro preoccupazioni in merito alle potenziali lacune della valutazione d'impatto e hanno messo in discussione la necessità di affrontare a livello di Unione la questione della concorrenza leale.

Il 6 ottobre 2017 le seguenti delegazioni: CZ, CY, EL, HU, IE, FI, LV, MT, PL, PT e SK hanno presentato al Coreper una dichiarazione scritta comune sottolineando le loro preoccupazioni relativamente ad alcuni settori nei quali la valutazione di impatto non aveva tenuto sufficientemente in considerazione l'impatto della proposta (documento 12937/17).

Inoltre, il 9 novembre 2017 vari Stati membri hanno presentato un documento contenente quesiti rivolti al Servizio giuridico del Consiglio in merito alla proposta (WK 12682/2017). Il Servizio giuridico ha risposto oralmente ad alcuni dei suddetti quesiti durante la riunione del gruppo di lavoro del 17 novembre 2017.

Sulla base della relazione della presidenza estone sullo stato di avanzamento dei lavori, la presidenza bulgara ha continuato a lavorare intensamente su questo fascicolo e il Servizio giuridico del Consiglio ha risposto oralmente ai quesiti restanti il 18 gennaio 2018. Ciononostante, poiché il gruppo di lavoro e il Consiglio TTE del 5 dicembre 2017 avevano chiesto al Servizio giuridico del Consiglio di rispondere anche per iscritto ai loro quesiti, il 7 febbraio 2018 il Servizio giuridico del Consiglio ha presentato un contributo dedicato ai quesiti posti dalle delegazioni (documento 5990/18).

Il testo di compromesso che figura nella relazione della presidenza estone sullo stato di avanzamento dei lavori conteneva un nuovo articolo sul *campo di applicazione*, nuove definizioni di "*minaccia di pregiudizio*" e "*Stati membri interessati*", un nuovo articolo sull'"*interesse dell'Unione*", un maggiore *ruolo degli Stati membri* interessati nell'inchiesta e per tutta la durata del procedimento, una nuova formulazione dell'articolo 7 sull'"*omessa collaborazione*", un *termine* più breve per l'inchiesta della Commissione, nonché chiarimenti circa il possibile utilizzo dei *diritti di traffico quali misure di riparazione*.

Tuttavia, vi erano diverse importanti questioni che richiedevano un'ulteriore riflessione e sulle quali era necessario giungere a un compromesso. Pertanto, nel tentativo di superare le divergenze di opinione tra le delegazioni, la presidenza bulgara ha proposto un nuovo testo che contiene *esempi concreti di possibili discriminazioni* nei confronti dei vettori aerei dell'Unione nonché compromessi relativi alla *sospensione dell'inchiesta* da parte della Commissione o alla *chiusura dell'inchiesta* senza l'adozione di misure di riparazione.

Al fine di rispondere alle preoccupazioni di diversi Stati membri, in particolare per quanto riguarda gli interessi dei consumatori e gli elevati livelli di connettività nell'Unione, il considerando 15 e l'articolo 4 bis "*Interesse dell'Unione*" sono stati rafforzati in modo da includere un'analisi economica realizzata dalla Commissione sulla base di un questionario compilato dalle parti interessate, chiarendo in tal modo un importante criterio sulla base del quale la Commissione chiude l'inchiesta senza l'adozione di misure di riparazione.

Affinché la medesima procedura per la conclusione dell'inchiesta sia applicabile sia agli accordi globali sul trasporto aereo (in prosieguo "*CATA*") che agli accordi bilaterali sul trasporto aereo (in prosieguo "*BATA*"), la presidenza bulgara ha inoltre proposto la *soppressione dell'articolo 10*, applicabile specificamente a una *violazione degli obblighi internazionali* stabiliti da un CATA o da una disposizione di un accordo commerciale a livello dell'Unione. Di conseguenza, indipendentemente dal tipo di accordo nel settore del trasporto aereo, prima di proporre misure di riparazione l'inchiesta della Commissione dovrebbe confermare l'esistenza di un pregiudizio, di una pratica che distorce la concorrenza e del nesso di causalità tra di essi.

Per quanto riguarda *l'ambito di applicazione del regolamento*, alcune delegazioni ritengono che la nuova formulazione dell'articolo 1, paragrafi 2 bis e 2 ter, pur rappresentando un'aggiunta positiva alla proposta della Commissione, sia troppo ampia e propongono di limitarla alle rotte di collegamento tra due città o a un mercato di collegamento tra due città. Sostengono che non possono esistere pratiche di concorrenza sleale se non vi è in primo luogo concorrenza diretta tra vettori aerei, sia su rotte dirette che indirette (con scali intermedi). Altre delegazioni ritengono che la proposta sia troppo restrittiva. Sottolineano che dovrebbe essere possibile indagare su tutte le pratiche sleali, indipendentemente dal loro legame con una rotta specifica, in quanto possono esistere pratiche con un effetto rete. Inoltre, evidenziano anche che limitare l'ambito di applicazione ai mercati di collegamento tra due città significherebbe tornare all'ambito di applicazione dell'attuale regolamento (CE) n. 868/2004 (articolo 3, lettera d)), che è una delle ragioni per cui il regolamento non ha potuto essere applicato nella pratica.

A titolo di compromesso, la presidenza propone un nuovo considerando 9 bis che chiarisce che la Commissione dovrà adeguare *l'ambito della sua inchiesta* al contesto pertinente: una rotta di collegamento tra due città o un'intera rete, a seconda dei casi. Inoltre, l'articolo 3, paragrafo 1, punto iii), stabilisce che un'inchiesta può essere avviata solo quando sia stato stabilito un nesso di causalità tra la presunta pratica sleale e il pregiudizio, sulla base della concorrenza esistente nel mercato pertinente.

Al termine della riunione del Gruppo "Trasporti aerei" del 30 aprile 2018, le principali questioni in sospeso erano le seguenti:

1. La sospensione dell'inchiesta

Fin dall'inizio, subito dopo l'adozione della proposta della Commissione, una delle principali preoccupazioni di diversi Stati membri è stato il possibile conflitto tra l'inchiesta della Commissione e gli accordi bilaterali sui trasporti aerei degli Stati membri. Questo gruppo di Stati membri sostiene fermamente che gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a tentare di trovare una soluzione alle pratiche sleali sulla base dei meccanismi di risoluzione delle controversie previsti nei loro accordi bilaterali sui trasporti aerei e che la Commissione dovrebbe avviare un'inchiesta solo quando tali meccanismi vengono esauriti senza risultati.

Tuttavia, altri Stati membri hanno un'opinione diversa. Secondo il loro parere, confermato dal servizio giuridico del Consiglio nel suo contributo, l'inchiesta e la risoluzione bilaterale delle controversie sono due procedimenti distinti che hanno luogo nell'ambito di ordinamenti giuridici distinti e pertanto, da un punto di vista giuridico, non vi è nulla che impedisca lo svolgimento parallelo di detti procedimenti. Inoltre, al fine di garantire la coerenza a livello dell'Unione da un punto di vista politico, il considerando 13 spiega che la Commissione deve essere pienamente informata in merito ai negoziati bilaterali degli Stati membri, in modo da avere la possibilità di tenerne conto e garantire la coerenza tra i due procedimenti.

In conclusione, mentre alcuni Stati membri sono preoccupati per le procedure parallele e per gli effetti che l'inchiesta può avere sulle loro relazioni bilaterali con il paese terzo interessato e sulla connettività, altri ritengono che la Commissione debba essere autorizzata ad avviare l'inchiesta al fine di rafforzare la posizione e l'influenza dell'Unione sui vettori aerei interessati dei paesi terzi. Per colmare il divario tra queste opinioni divergenti, la presidenza propone un compromesso all'articolo 4, paragrafo 2 bis, che prevede che l'inchiesta possa essere sospesa per 12 mesi su richiesta di tutti gli Stati membri interessati, al fine di offrire loro la possibilità di cercare soluzioni esclusivamente su base bilaterale.

Alcuni Stati membri propongono di eliminare il suddetto termine di 12 mesi e di allineare la sospensione dell'inchiesta al termine previsto dalla procedura di risoluzione delle controversie stabilita dall'accordo bilaterale in questione. Tuttavia, poiché molti accordi bilaterali sui trasporti aerei non contengono termini, per garantire la certezza del diritto il testo di compromesso della presidenza propone di mantenere la sospensione di dodici mesi.

Varie delegazioni ritengono inoltre che lo Stato membro che ha sottoscritto l'accordo bilaterale in questione debba avere il diritto di bloccare l'inchiesta di propria iniziativa, in quanto gli altri Stati membri - pur potendo subire gli effetti dalla pratica sleale - non dovrebbero avere il diritto di sovrapporsi agli obblighi internazionali dello Stato membro che ha concluso l'accordo bilaterale con il paese terzo interessato. Altri Stati membri non concordano con questo veto unilaterale per diversi motivi:

- a) da un punto di vista giuridico, nulla impedisce a uno Stato membro di proseguire i negoziati a livello bilaterale parallelamente alle inchieste della Commissione;
- b) gli Stati membri godono di pari diritti e alcuni di essi potrebbero subire gli effetti della pratica sleale in misura addirittura maggiore rispetto allo Stato membro che ha concluso l'accordo bilaterale in questione;
- c) il regolamento prevede diverse garanzie che assicurano la coerenza tra i negoziati bilaterali degli Stati membri e l'inchiesta della Commissione, nonché il coinvolgimento degli Stati membri nell'adozione di eventuali misure di riparazione al termine dell'inchiesta.

Di conseguenza, il testo della presidenza bulgara propone di mantenere il compromesso di cui all'articolo 4, paragrafo 2 bis, che consente la sospensione dell'inchiesta della Commissione per dodici mesi su richiesta di *tutti* gli Stati membri interessati, al fine di dare innanzitutto agli Stati membri la possibilità di negoziare esclusivamente con il paese terzo interessato su base bilaterale.

2. Minaccia di pregiudizio

Diversi Stati membri si oppongono alla proposta della Commissione per quanto riguarda la definizione di "*minaccia di pregiudizio*". Sostengono che il concetto di "*minaccia di pregiudizio*" sia troppo ampio, difficile da definire e crei incertezza giuridica e pertanto chiedono di eliminarlo dall'intera proposta. Esprimono inoltre perplessità sul modo in cui questo concetto può essere applicato nella pratica e sul fatto che in altri ambiti, in passato, sia stato utilizzato a fini protezionistici.

Altre delegazioni hanno un'opinione opposta, sottolineando che in caso di soppressione della "*minaccia di pregiudizio*" la proposta sarebbe gravemente indebolita. A loro parere, vi sono situazioni in cui è certa l'imposizione di una misura protezionistica contro vettori aerei dell'Unione e in cui l'entrata in vigore di tali misure è solo una questione di tempo; in tali situazioni, affermano, un'inchiesta sarebbe pienamente giustificata anche se non si è ancora verificato un pregiudizio. Attendere che la minaccia si concretizzi in un effettivo pregiudizio in luogo di avviare un'inchiesta anticipata potrebbe causare un danno irreversibile, che si potrebbe altrimenti evitare. Inoltre, tali delegazioni sottolineano che il concetto di "*minaccia di pregiudizio*" è già ben consolidato ed è stato ampiamente utilizzato in altri settori d'intervento (quali il commercio e la concorrenza), sia a livello dell'Unione che nella legislazione di diversi Stati membri.

Sottolineano altresì che il testo di compromesso della presidenza propone che la minaccia di pregiudizio sia *motivata* e basata su prove evidenti, scongiurando in tal modo il rischio di un uso improprio.

Al fine di rispondere alle preoccupazioni di cui sopra, la presidenza estone aveva introdotto nell'articolo 1 un nuovo paragrafo 1 bis in cui si proponeva che le misure di riparazione potessero essere imposte solo sulla base di un pregiudizio effettivo nei confronti dei vettori aerei dell'Unione. Inoltre, le inchieste potevano essere avviate sulla base di una denuncia, ma le misure di riparazione potevano essere proposte solo in caso di effettiva sussistenza di un pregiudizio.

Sebbene accolto con favore dalle delegazioni, il testo di compromesso proposto nella relazione della presidenza estone sullo stato di avanzamento dei lavori non ha risolto le loro preoccupazioni. Il gruppo di delegazioni che chiede la soppressione della *minaccia di pregiudizio* ha continuato a sostenere che l'aviazione non è un settore d'intervento di competenza esclusiva dell'Unione, come il commercio, e che le differenti situazioni degli Stati membri complicano ulteriormente ed enormemente le potenziali conseguenze di un'inchiesta. Per tale motivo, le stesse delegazioni hanno insistito sull'opportunità di stabilire un livello di prova elevato e limiti definiti prima di avviare un'inchiesta e sul fatto che il concetto di *minaccia di pregiudizio* non garantisca tali presupposti.

Pertanto, il testo di compromesso presentato dalla presidenza bulgara prima della riunione del Coreper del 4 maggio proponeva la soppressione della "minaccia di pregiudizio" nell'ambito del pacchetto di compromesso globale per un orientamento generale sulla proposta.

3. Ruolo e partecipazione degli Stati membri durante le varie fasi dell'inchiesta

La proposta della Commissione prevede atti di esecuzione adottati dalla Commissione per l'adozione e il riesame delle misure di riparazione. Tenuto conto delle già menzionate potenziali conseguenze sulla connettività regionale o sulle relazioni generali con i paesi terzi interessati, diversi Stati membri hanno sottolineato l'importanza di esercitare il controllo dell'adozione e del riesame delle misure di riparazione. Per tali motivi, essi insistono sull'opportunità di adottare misure di riparazione tramite una decisione del Consiglio. È tuttavia opportuno ricordare che, conformemente all'articolo 291 TFUE, le decisioni del Consiglio possono essere adottate soltanto in casi debitamente giustificati, e devono essere spiegate nei dettagli in un considerando.

Per gli stessi motivi, alcune di queste delegazioni propongono inoltre che l'apertura di un'inchiesta debba avvenire mediante la comitatologia (procedura di esame), al fine di garantire la partecipazione degli Stati membri alla decisione di avvio dell'inchiesta.

D'altra parte, altri Stati membri si oppongono a tali idee. Essi ritengono che il testo di compromesso della presidenza preveda garanzie sufficienti per far fronte alle suddette preoccupazioni. Gli Stati membri saranno informati dell'esistenza di denunce. La Commissione verificherà la loro attendibilità, nonché se l'inchiesta sia giustificata e controllerà inoltre se l'apertura dell'inchiesta non sia contraria all'interesse dell'Unione. Se la Commissione avvia un'inchiesta, gli Stati membri avranno la possibilità di chiedere la sospensione dell'inchiesta per un certo tempo, affinché sia data loro la possibilità di cercare di trovare una soluzione alla pratica discriminatoria tramite un'azione bilaterale.

Pertanto, queste delegazioni sostengono che l'adozione di una decisione del Consiglio complicherebbe solo le procedure e può persino lasciare gli Stati membri vulnerabili alle pressioni politiche provenienti dai paesi terzi interessati. Inoltre, per quanto riguarda l'adozione, la revisione o l'abrogazione delle misure di riparazione - poiché a tale riguardo la proposta della Commissione prevede un atto di esecuzione - la procedura d'esame già garantisce la partecipazione diretta degli Stati membri.

A titolo di compromesso, la presidenza bulgara propone di mantenere l'adozione di misure di riparazione tramite un atto di esecuzione della Commissione nel caso di obblighi finanziari, e tramite una decisione del Consiglio nel caso di qualsiasi misura di riparazione di natura operativa. Inoltre, i diritti di traffico sono esplicitamente esclusi quali possibili misure di riparazione.

Il testo di compromesso proposto dalla presidenza bulgara è stato discusso nella riunione del Coreper del 4 maggio 2018 e ha incontrato un ampio sostegno da parte degli Stati membri. La grande maggioranza delle delegazioni ha preso la parola per esprimere apprezzamento per i considerevoli progressi compiuti sul fascicolo e per sottolineare il delicato equilibrio del compromesso proposto che, sebbene non interamente soddisfacente per tutte le delegazioni, cerca di conciliare gli interessi divergenti degli Stati membri in un'unica posizione comune del Consiglio. Pertanto il Coreper ha approvato il testo del progetto di orientamento generale proposto dalla presidenza bulgara.

La Commissione si riserva di prendere posizione sull'intera proposta di compromesso in attesa dei negoziati con il Parlamento europeo.

DK, MT e UK hanno formulato una riserva d'esame parlamentare sulla proposta.

5. CONCLUSIONI

Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio, nella sessione del 7 giugno 2018, a esaminare il testo che figura nell'allegato della presente relazione e ad adottare un orientamento generale sulla proposta.

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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

- (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 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 aereo³.

³ Accordo di Marrakech, allegato 1B dell'Accordo generale sugli scambi di servizi (GATS) e allegato sui servizi di trasporto aereo.

- (6) È opportuno pertanto intensificare gli sforzi nel contesto dell'ICAO e dell'OMC per sostenere attivamente l'elaborazione di norme internazionali che garantiscano condizioni di concorrenza eque tra tutti i vettori aerei.
- (7) La concorrenza leale tra vettori aerei andrebbe preferibilmente trattata nel contesto degli accordi con i paesi terzi in materia di trasporto aereo o di servizi aerei. Tuttavia la maggior parte di 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. 95/93⁴ del Consiglio e la direttiva 96/97/CE del Consiglio⁵. 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 Consiglio⁶. 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 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.

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ 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).

- (8 bis) La discriminazione può comprendere situazioni in cui un vettore aereo dell'Unione è soggetto a un trattamento diverso senza obiettiva giustificazione, in particolare per quanto riguarda i prezzi e l'accesso ai servizi di assistenza a terra, l'infrastruttura aeroportuale, i servizi di navigazione aerea, l'assegnazione delle bande orarie, le procedure amministrative, come il rilascio di visti per il personale del vettore straniero, le modalità per la vendita e la distribuzione di servizi aerei o qualsiasi altra questione inerente all'attività commerciale, come gravose procedure doganali.
- (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 distorcono la concorrenza arrechino un pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione.
- (9 bis) Durante l'inchiesta la Commissione dovrebbe esaminare la pratica che distorce la concorrenza nel pertinente contesto. Data la varietà delle possibili pratiche, in alcuni casi la pratica in questione e i relativi effetti possono riguardare unicamente le attività di trasporto aereo sulla rotta di collegamento tra due città, mentre in altri casi possono richiedere un esame che tenga conto dell'insieme della rete di trasporto aereo.
- (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 dall'Unione, 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 giustificano 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. In tal caso, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di chiedere alla Commissione di sospendere la sua inchiesta e di trattare la pratica che distorce la concorrenza esclusivamente mediante i meccanismi di risoluzione delle controversie previsti dagli accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei con un paese terzo di cui l'Unione non è parte.
- (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 tenuto conto in particolare delle loro ripercussioni su altri soggetti, in particolare i consumatori o le imprese dell'Unione, e sugli elevati livelli di connettività nell'insieme dell'Unione. Nel valutare l'interesse dell'Unione, particolare attenzione dovrebbe essere rivolta alla situazione degli Stati membri che si basano in maniera esclusiva o significativa sul trasporto aereo per la loro connettività con il resto del mondo e dovrebbe essere garantita la coerenza con gli altri settori d'intervento 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) [...].
- (17) Le conclusioni in materia 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 distorce la concorrenza oppure il pregiudizio risultante.
- (19) Le misure di riparazione riguardanti le pratiche che distorcono la concorrenza sono volte a controbilanciare il pregiudizio che tali pratiche arrecano. 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. Al fine di rispettare il principio di proporzionalità, le misure, di qualunque natura esse siano, dovrebbero limitarsi a quanto necessario per compensare il pregiudizio individuato.

(19 bis) Il settore dell'aviazione resta basato in larga misura su accordi bilaterali sul trasporto aereo tra gli Stati membri e i paesi terzi, con cui le due parti si concedono reciprocamente diritti di traffico. Finora, l'Unione non ha esercitato la competenza concorrente in materia di diritti di traffico aereo e, laddove l'Unione e gli Stati membri hanno concluso un accordo globale sul trasporto aereo con un paese terzo, gli Stati membri possono concedere ulteriori diritti di traffico a livello bilaterale oltre quanto previsto dall'accordo. L'adozione di misure di riparazione potrebbe incidere sui principi delle relazioni bilaterali in materia di trasporto aereo tra gli Stati membri e i paesi terzi, in particolare nei casi in cui non esiste un accordo globale sul trasporto aereo. Il conferimento di competenze di esecuzione al Consiglio in questo settore sensibile dovrebbe garantire un maggiore coinvolgimento degli Stati membri nell'adozione di misure di riparazione operative e permettere che siano presi pienamente in considerazione gli eventuali effetti negativi sulle relazioni bilaterali con i paesi terzi a livello degli Stati membri. Inoltre, la connettività aerea e la disponibilità di rotte sono essenzialmente un bene pubblico, ed esiste un solido legame tra connettività e risultati economici in termini di crescita e occupazione. In quanto tale, la connettività è direttamente legata agli interessi nazionali vitali degli Stati membri e ai risultati economici delle economie locali e nazionali. L'eventuale diminuzione della connettività aerea suscettibile di risultare dall'adozione di misure di riparazione operative nei confronti degli operatori aerei di paesi terzi in caso di concorrenza sleale potrebbe avere [...] un impatto sul contesto economico generale a livello regionale e nazionale e sulle opportunità economiche per le industrie e le imprese locali, nonché per i consumatori e i cittadini. Ciò vale soprattutto per le regioni e gli Stati membri meno ben collegati, o nei casi in cui i collegamenti con le altre regioni e gli altri Stati membri dipendono in larga misura dal trasporto aereo. Il conferimento di poteri di esecuzione al Consiglio per l'adozione di misure di riparazione operative dovrebbe garantire un maggiore coinvolgimento degli Stati membri nell'adozione di misure di riparazione e consentire che ne sia preso pienamente in considerazione l'impatto a livello locale e nazionale.

- (20) Conformemente al medesimo principio, le misure di riparazione riguardanti le pratiche che distorcono la concorrenza dovrebbero restare in vigore per il tempo e nella misura necessari, in considerazione di tali pratiche e del pregiudizio risultante. È pertanto opportuno prevedere un riesame qualora le circostanze lo giustificino.
- (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 Consiglio⁷.
- (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, dal pregiudizio nei confronti di uno o più vettori aerei dell'Unione a seguito di pratiche che distorcono la concorrenza adottate da paesi terzi o da soggetti di paesi terzi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire 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:

⁷ 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).

CAPO I
DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce norme per lo svolgimento di inchieste da parte della Commissione relativamente alle pratiche che distorcono la concorrenza tra i vettori aerei dell'Unione e i vettori aerei di paesi terzi e che arrecano pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione.

- 1 bis. Il presente regolamento stabilisce norme per l'adozione di misure di riparazione da parte del Consiglio qualora pratiche che distorcono la concorrenza tra vettori aerei dell'Unione e vettori aerei di paesi terzi abbiano arrecato pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione.

2. [...]

- 2 bis. 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 Consiglio⁸;

⁸ 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) [...];
- 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 distorcono la 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.

i bis) "Stato membro interessato",

- a) lo Stato membro che ha rilasciato la licenza di esercizio al vettore aereo o ai vettori aerei interessati dell'Unione ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008;
- b) [...];
- c) lo Stato membro in virtù del cui accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei o qualsiasi altro accordo contenente disposizioni sui servizi di trasporto aereo con il paese terzo interessato operano il vettore aereo o i vettori aerei dell'Unione interessati;
- d) [...].

i ter) "vettore aereo dell'Unione interessato", il vettore aereo che subisce il presunto pregiudizio ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, punto ii).

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, o su iniziativa della Commissione, se appaiono sufficienti elementi di prova del verificarsi concomitante delle seguenti circostanze:
 - i) una pratica che distorce la concorrenza, adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo;
 - ii) il pregiudizio nei confronti di uno o più vettori aerei dell'Unione;
 - iii) un nesso di causalità tra la presunta pratica e il pregiudizio presunto.
2. [...]
- 2 bis. Quando riceve una denuncia a norma del paragrafo 1, la Commissione ne informa tutti gli Stati membri.
3. La Commissione esamina 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 decide di non procedere all'apertura di un'inchiesta quando l'adozione delle misure di cui all'articolo 13 sia contraria all'interesse dell'Unione o quando ritenga che i fatti addotti 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 un periodo massimo di sei mesi dalla presentazione della denuncia.
- 6 bis. La Commissione informa il denunciante e tutti gli Stati membri qualora decida di non aprire l'inchiesta e comunica i motivi di tale decisione.
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 e notifica agli Stati membri;
 - b) pubblicazione di un avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*; la comunicazione annuncia l'apertura dell'inchiesta, precisa l'ambito dell'inchiesta stessa, il paese terzo o il soggetto di un paese terzo che avrebbero intrapreso pratiche che distorcono la concorrenza, il presunto 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 se una pratica che distorce la concorrenza, adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo, abbia arrecato un pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione interessati.
- 2.0 La Commissione sospende l'inchiesta se decide di affrontare la pratica che distorce la concorrenza esclusivamente nell'ambito della procedura per la risoluzione delle controversie applicabile agli accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei di cui l'Unione è parte, o a qualsiasi altro accordo che contiene disposizioni sui servizi di trasporto aereo di cui l'Unione è parte. La Commissione informa gli Stati membri in merito alla sospensione dell'inchiesta. La Commissione riprende l'inchiesta in uno dei seguenti casi:
- a) l'esito della procedura di risoluzione delle controversie di cui al presente paragrafo era a favore dell'Unione e non è stato attuato correttamente e sollecitamente dal paese terzo;
 - b) la procedura di risoluzione delle controversie non è stata avviata entro tre mesi dalla data della notifica di cui al paragrafo 2.0;
 - c) la Commissione giunge alla conclusione che la pratica che distorce la concorrenza non è stata eliminata entro 12 mesi a decorrere dalla data di sospensione dell'inchiesta.

2 bis. La Commissione sospende l'inchiesta se tutti gli Stati membri interessati l'hanno informata, entro 15 giorni lavorativi dalla data di notifica dell'apertura dell'inchiesta, della loro intenzione di affrontare la pratica che distorce la concorrenza esclusivamente nell'ambito della procedura per la risoluzione delle controversie applicabile agli accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei o a qualsiasi altro accordo che contiene disposizioni sui servizi di trasporto aereo che essi hanno concluso con il paese terzo interessato.

La Commissione riprende l'inchiesta in uno dei seguenti casi:

- a) lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati notifica(no) alla Commissione che l'esito della procedura di risoluzione delle controversie di cui al paragrafo 2 bis non è stato attuato correttamente e sollecitamente;
 - b) lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati non ha(nno) avviato la procedura di risoluzione delle controversie entro un termine di tre mesi a decorrere dalla data della notifica di cui al paragrafo 2 bis.
 - c) lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati chiede/chiedono alla Commissione di riprendere l'inchiesta;
 - d) la Commissione giunge alla conclusione che la pratica che distorce la concorrenza non è stata eliminata entro 12 mesi a decorrere dalla data di notifica da parte dello Stato membro interessato o degli Stati membri interessati di cui al paragrafo 2 bis.
3. La Commissione ricerca tutte le informazioni che ritiene necessarie allo svolgimento dell'inchiesta e verifica 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 allo Stato membro interessato o agli Stati membri interessati di appoggiarla nel corso dell'inchiesta. Su richiesta, gli Stati membri interessati adottano le misure necessarie per sostenere la Commissione nell'inchiesta fornendo le informazioni pertinenti e disponibili.
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 denuncianti, le parti interessate, gli Stati membri e i rappresentanti del paese terzo o del soggetto del paese terzo interessati possono consultare tutte le informazioni messe a disposizione della Commissione ad eccezione dei documenti interni ad uso della Commissione e delle amministrazioni dell'Unione e dello Stato membro interessato o degli Stati membri interessati, purché tali informazioni non siano riservate ai sensi dell'articolo 6 e ne sia stata fatta richiesta scritta alla Commissione.
- 7 bis. La Commissione chiude l'inchiesta senza adottare misure di riparazione a norma dell'articolo 12, qualora giunga alla conclusione che la pratica che distorce la concorrenza è stata eliminata.

Interesse dell'Unione

1. Per determinare se l'interesse dell'Unione richieda o meno un intervento ci si fonda su una valutazione di tutti i vari interessi pertinenti alla specifica situazione e considerati nel loro complesso, dando priorità agli interessi dei consumatori e alla connettività. Nell'ambito di tale valutazione, viene presa in particolare considerazione la necessità di eliminare le pratiche che distorcono la concorrenza.
2. L'interesse dell'Unione è valutato dalla Commissione sulla base di un questionario inviato alle parti interessate e di un'analisi economica effettuata dalla Commissione. La valutazione tiene conto in particolare dei fattori di cui all'articolo 11, paragrafo 1. L'esame a norma del presente articolo in applicazione dell'articolo [...] 12 è effettuato soltanto nel caso in cui le parti interessate hanno avuto la possibilità di comunicare le loro osservazioni a norma dell'articolo 4, paragrafo 6.
3. Per determinare l'interesse dell'Unione, la Commissione esamina le informazioni fornite dalle parti interessate che si sono manifestate, hanno comunicato le loro osservazioni per iscritto sulla base del questionario di cui al paragrafo 2, hanno presentato informazioni o hanno chiesto di essere sentite dalla Commissione conformemente all'articolo 3, paragrafo 7, lettera b).
4. Le parti interessate di cui al paragrafo 3 possono chiedere di prendere conoscenza del fatto e delle considerazioni sulla cui base è probabile siano prese le decisioni. Tali informazioni vengono fornite per quanto possibile e in conformità dell'articolo 6, e fatta salva qualsiasi decisione successiva della Commissione.
5. Le informazioni sono prese in considerazione unicamente se sostenute da elementi di prova effettivi che ne dimostrano la validità.
6. L'analisi economica di cui al paragrafo 2 è trasmessa al Consiglio per informazione.

Articolo 5

Cooperazione con gli Stati membri

1. [...]
2. Quando lo Stato membro interessato intende ricorrere a procedure che disciplinano la risoluzione delle controversie stabilite in un accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei concluso con il paese terzo interessato e non ha notificato alla Commissione la sua intenzione di ricorrere a esse esclusivamente in conformità dell'articolo 4, paragrafo 2 bis, tale Stato membro comunica senza indugio la propria intenzione alla Commissione.
3. Lo Stato membro interessato 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 o di eventuali disposizioni sui servizi di trasporto aereo previste da qualsiasi altro accordo 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 a 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.
- 6 bis. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire l'adeguata riservatezza delle informazioni pertinenti all'applicazione del presente regolamento.

Articolo 7

Omessa collaborazione

1. Qualora una parte interessata, un paese terzo o un soggetto del paese terzo interessato rifiuti l'accesso alle informazioni necessarie o non le comunichi entro i termini previsti dal presente regolamento, oppure ostacoli gravemente l'inchiesta, possono essere elaborate conclusioni provvisorie o definitive, affermative o negative, in base ai dati disponibili.

Qualora si accerti che una parte interessata, un paese terzo o un soggetto di un paese terzo abbiano fornito informazioni false o ingannevoli, tali informazioni non sono prese in considerazione.

2. Qualora le informazioni presentate da una parte interessata, da un paese terzo o da un soggetto del paese terzo interessato non siano perfettamente conformi alle condizioni richieste, esse non sono tuttavia trascurate, a condizione che le eventuali carenze non siano tali da provocare eccessive difficoltà per l'elaborazione di conclusioni sufficientemente precise e che le informazioni siano state presentate correttamente a tempo debito e siano verificabili, e che la parte interessata abbia agito con la massima diligenza.

3. Se le informazioni o gli elementi di prova non sono ammessi, la parte che li ha forniti viene immediatamente informata del motivo e ha la possibilità di fornire ulteriori spiegazioni entro il termine specificato. Se le spiegazioni non sono considerate soddisfacenti, i motivi che hanno giustificato il rifiuto degli elementi di prova o delle informazioni vengono resi noti e indicati nelle conclusioni pubblicate.
4. [...]

Articolo 8

Pubblicità

1. Il paese terzo, il soggetto del paese terzo e il vettore aereo del paese terzo interessati, nonché il denunciante, le parti interessate, gli Stati membri e i vettori aerei dell'Unione interessati 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 convocato il comitato di cui all'articolo 15, conformemente all'articolo 12, paragrafo 2 o all'articolo 13, paragrafo 1, o un mese prima che la Commissione trasmetta al Consiglio la proposta di cui all'articolo 13, paragrafo 1 bis.
2. La comunicazione non pregiudica un'eventuale decisione successiva della Commissione. Laddove la Commissione intenda fondare tale decisione su fatti o argomenti nuovi o diversi, questi sono comunicati il più rapidamente possibile.
3. Ulteriori informazioni fornite dopo la suddetta comunicazione sono prese in considerazione unicamente se pervenute entro un termine fissato dalla Commissione, per ciascun caso, in funzione dell'urgenza della questione e comunque non inferiore a 14 giorni. Può essere fissato un termine più breve ogniqualvolta debba essere effettuata un'ulteriore comunicazione finale.

Articolo 9

Durata e sospensione del procedimento

1. [...].

1 bis. Il procedimento si conclude entro un massimo di 18 mesi. Il periodo necessario per il procedimento può essere prorogato in casi debitamente giustificati. In caso di sospensione dell'inchiesta ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 2.0 e 2 bis, il periodo di sospensione è escluso della durata del procedimento.

2. [...]

3. La Commissione sospende il procedimento qualora il paese terzo o il soggetto del paese terzo interessato abbia adottato provvedimenti incisivi per eliminare [...]

a) [...];

b) la pratica che distorce la concorrenza o il pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati.

4. Se la pratica che distorce la concorrenza o il 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

[...]

CAPO IV
PRATICHE CHE DISTORCONO LA 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 dei fattori pertinenti, segnatamente:
 - a) della situazione dei vettori aerei dell'Unione interessati, in particolare per quanto riguarda aspetti quali la frequenza dei servizi, l'utilizzo delle capacità, l'effetto rete, le vendite, la quota di mercato, 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.

Se il pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati è causato da fattori diversi dalle pratiche che distorcono la concorrenza, essi non sono attribuiti alle pratiche in esame e non sono presi in considerazione.

2. [...]

3. La Commissione fissa un periodo di inchiesta durante il quale si presume che il pregiudizio si sia verificato e analizza gli elementi di prova pertinenti nel corso di tale periodo.
4. [...]

Articolo 12

Chiusura del procedimento senza l'adozione di misure di riparazione

1. A meno che prosegua l'inchiesta di sua iniziativa, la Commissione chiude l'inchiesta senza che siano adottate misure di riparazione in caso di ritiro della denuncia.
2. La Commissione chiude, mediante atti di esecuzione, l'inchiesta condotta a norma dell'articolo 4 senza che siano adottate misure di riparazione qualora:
 - a) concluda che non è stato accertato uno dei seguenti elementi:
 - i) l'esistenza di una pratica che distorce la concorrenza, adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo;
 - ii) l'esistenza di un pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati;
 - iii) l'esistenza di un nesso di causalità tra il 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 distorce la concorrenza;
 - d) il paese terzo o il soggetto del paese terzo interessato abbia eliminato il pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame 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, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, le misure di riparazione di cui al paragrafo 2, lettera a), se l'inchiesta condotta a norma dell'articolo 4 stabilisce che una pratica che distorce la concorrenza, adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo, ha arrecato un pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione interessati.

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

- 1 bis. Fatto salvo l'articolo 12, sulla base di una proposta della Commissione il Consiglio adotta, mediante atti di esecuzione, le misure di riparazione operative di cui al paragrafo 2, lettera b), se l'inchiesta condotta a norma dell'articolo 4 stabilisce che una pratica che distorce la concorrenza, adottata da un paese terzo o da un soggetto di un paese terzo, ha arrecato un pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione interessati.

- 1 ter. Le misure di riparazione di cui ai paragrafi 1 e 1 bis non inducono l'Unione o gli Stati membri interessati a violare accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei, né alcuna disposizione sui servizi di trasporto aereo prevista da un accordo commerciale concluso con il paese terzo interessato.

2. Le misure di riparazione di cui ai paragrafi 1 e 1 bis sono imposte nei confronti dei vettori aerei di paesi terzi che beneficiano delle pratiche che distorcono la concorrenza e possono assumere la forma di:
- a) obblighi finanziari;
 - b) qualsiasi misura operativa di valore equivalente o inferiore, come la sospensione di concessioni, di prestazioni dovute o di altri diritti del vettore aereo del paese terzo.

3. Le misure di riparazione di cui ai paragrafi 1 e 1 bis non eccedono quanto necessario per controbilanciare il pregiudizio nei confronti dei vettori aerei dell'Unione interessati.
- 3 ter. Le misure di riparazione non comportano la sospensione o la limitazione dei diritti di traffico concessi da uno Stato membro a un paese terzo nell'ambito di un accordo sul trasporto aereo o sui servizi aerei o di eventuali disposizioni sui servizi di trasporto aereo previste da qualsiasi altro accordo concluso con il paese terzo interessato.
4. [...]
5. La decisione di chiusura dell'inchiesta con l'adozione delle misure di riparazione di cui ai paragrafi 1 e 1 bis 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 distorcono la concorrenza e del pregiudizio risultante. A tal fine si applica la procedura di riesame di cui ai paragrafi 2, 3 e 4. La Commissione trasmette periodicamente al Consiglio una relazione scritta sull'efficacia e l'impatto delle misure di riparazione.
2. Qualora le circostanze lo giustifichino, la necessità di lasciare in vigore le misure di riparazione nella loro forma iniziale può essere riesaminata su iniziativa della Commissione o del denunciante o su richiesta motivata dello Stato membro o degli Stati membri interessati, 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 distorce la concorrenza, il pregiudizio, nonché il nesso di causalità tra detta pratica e il pregiudizio.

4. La Commissione, mediante atti di esecuzione, abroga, modifica o mantiene in vigore, a seconda dei casi, le misure di riparazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2 bis. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

4 bis. Sulla base di una proposta della Commissione, il Consiglio, mediante atti di esecuzione, abroga, modifica o mantiene in vigore, a seconda dei casi, le misure di riparazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2 ter.

CAPO V
DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 15

Procedura di comitato

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

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*