



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 9 giugno 2017
(OR. en)

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

**10146/17
ADD 2**

**AVIATION 85
CODEC 1023
IA 105**

NOTA DI TRASMISSIONE

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.:	SWD(2017) 183 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento 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 SWD(2017) 183 final.

All.: SWD(2017) 183 final

Bruxelles, 8.6.2017
SWD(2017) 183 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

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**

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

Scheda di sintesi
Valutazione d'impatto sulla revisione del regolamento (CE) n. 868/2004.
A. Necessità di intervento
Qual è il problema e perché si pone al livello dell'UE?
La concorrenza più agguerrita a livello mondiale e l'assenza, nella maggior parte dei casi, di norme sufficienti sulla concorrenza leale a livello multilaterale e bilaterale hanno suscitato preoccupazioni in merito a presunte pratiche discriminatorie e sovvenzioni selettive ad opera di paesi terzi. Gli attuali strumenti dell'UE non sono adatti allo svolgimento di inchieste e alla prevenzione di tali pratiche.
Quali sono gli obiettivi da conseguire?
Il principale obiettivo strategico è assicurare la concorrenza leale tra vettori aerei, proteggendo i vettori aerei europei dalle pratiche sleali di paesi terzi e di soggetti di paesi terzi.
Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE (sussidiarietà)?
Le modifiche del regolamento (CE) n. 868/2004 possono essere decise soltanto al livello dell'UE. Un nuovo elemento centrale contenuto nella proposta di regolamento è costituito dall'assunzione di provvedimenti nei casi di "violazione degli obblighi internazionali applicabili". I diritti nei confronti dei paesi terzi, nell'ambito degli accordi di cui l'Unione è parte, non possono essere esercitati separatamente dai singoli Stati membri.
B. Soluzioni
Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? È stata preferita un'opzione? In caso negativo, perché?
A) Scenario di base: status quo. B) Sforzi internazionali più incisivi a livello globale, a favore di un quadro giuridico multilaterale per garantire condizioni eque di concorrenza nell'aviazione; inclusione di clausole di concorrenza leale negli accordi sui servizi aerei (ASA). C) Cambiamenti importanti al regime istituito dal regolamento (CE) n. 868/2004, che verrebbe sostituito da un nuovo strumento giuridico dell'UE, completo ed efficace. D) Sostituzione del regolamento (CE) n. 868/2004 con un nuovo e più efficace strumento giuridico dell'UE e, nel contempo, sforzi internazionali più incisivi a livello globale e inclusione di clausole di concorrenza leale negli ASA (opzione prescelta).
Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?
Il Consiglio, il Parlamento europeo, diversi vettori aerei dell'Unione e varie organizzazioni sindacali sono favorevoli alla sostituzione del regolamento (CE) n. 868/2004 con uno strumento più efficace.
C. Impatto dell'opzione prescelta
Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?
Secondo le previsioni, l'opzione D dovrebbe produrre i maggiori effetti positivi. Il valore aggiunto di un'azione dell'UE a tutti i livelli dovrebbe andare a beneficio del settore del trasporto aereo dell'UE mediante l'aumento delle entrate e contribuire inoltre alla crescita dell'occupazione per i vettori aerei, gli aeroporti e le industrie connesse dell'UE.
Quali sono i costi dell'opzione prescelta (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?
I costi inerenti al trattamento delle denunce e ai negoziati diplomatici dovrebbero essere compensati dagli effetti positivi sul settore dell'aviazione e sull'economia dell'UE.
Quali sono gli effetti sulle PMI e sulla competitività?
In generale, nessun effetto diretto significativo per le PMI; effetti positivi sulla competitività delle compagnie aeree dell'UE.
L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?
No.
Sono previsti altri effetti significativi?
Nel lungo periodo, la salvaguardia della concorrenza dovrebbe garantire servizi aerei a costi contenuti e di qualità.
Proporzionalità
L'opzione prescelta non va al di là di quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi strategici.
D. Fasi successive
Quando saranno riesaminate le misure proposte?
Sarà effettuata una valutazione cinque anni dopo l'entrata in vigore delle nuove norme.