

- (6) È opportuno pertanto intensificare gli sforzi nel contesto dell'ICAO e dell'OMC per sostenere attivamente l'elaborazione di norme internazionali che garantiscano condizioni di concorrenza eque tra tutti i vettori aerei.
- (7) La concorrenza leale tra vettori aerei andrebbe preferibilmente trattata nel contesto degli accordi con i paesi terzi in materia di trasporto aereo o di servizi aerei. Tuttavia, la maggior parte di tali accordi conclusi tra, da un lato, l'Unione o i suoi Stati membri o entrambi e, dall'altro, i paesi terzi non contempla a tutt'oggi norme adeguate in materia di concorrenza leale. È opportuno quindi intensificare gli sforzi per negoziare l'inclusione di clausole di concorrenza leale negli accordi vigenti e futuri con paesi terzi in materia di trasporto aereo o di servizi aerei.
- (8) La concorrenza leale tra vettori aerei può anche essere garantita mediante un'opportuna normativa dell'Unione, come ad esempio il regolamento (CEE) n. 95/93 ⁽³⁾ del Consiglio e la direttiva 96/67/CE del Consiglio ⁽⁴⁾. Nella misura in cui la concorrenza leale presuppone la protezione dei vettori aerei dell'Unione da talune pratiche adottate da paesi terzi o da vettori aerei di paesi terzi, tale questione è stata trattata in precedenza nel regolamento (CE) n. 868/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾. Detto regolamento si è tuttavia rivelato inefficace per quanto riguarda la sua finalità generale di fondo, vale a dire la concorrenza leale. Ciò si è verificato, in particolare, nel caso di alcune sue disposizioni relative alla definizione delle pratiche in questione, diverse dalle sovvenzioni, e ai requisiti concernenti l'apertura e lo svolgimento delle inchieste. Il regolamento (CE) n. 868/2004 non è inoltre riuscito a garantire la complementarità con gli accordi sul trasporto aereo o sui servizi aerei di cui l'Unione è parte. Considerati il numero e l'importanza delle modifiche che si renderebbero necessarie per risolvere tali questioni, è opportuno sostituire il regolamento (CE) n. 868/2004 con un nuovo atto.
- (9) La competitività del settore dell'aviazione dell'Unione dipende dalla competitività di ciascun elemento della catena del valore dell'aviazione e può essere mantenuta solo attraverso un insieme complementare di politiche. L'Unione dovrebbe avviare un dialogo costruttivo con i paesi terzi al fine di trovare una base per la concorrenza leale. A tale riguardo, si conferma la necessità di una normativa efficace, proporzionata e dissuasiva al fine di mantenere condizioni propizie a un elevato livello di connettività dell'Unione e garantire la concorrenza leale con i vettori aerei dei paesi terzi. A tale scopo, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di svolgere un'inchiesta e, ove necessario, adottare misure. È opportuno poter ricorrere a tali misure qualora pratiche che distorcono la concorrenza arrechino un pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione.
- (10) La discriminazione potrebbe comprendere situazioni in cui un vettore aereo dell'Unione sia soggetto a un trattamento differenziato senza obiettiva giustificazione, in particolare un trattamento differenziato per quanto riguarda l'accesso ai servizi di assistenza a terra e i loro prezzi, l'infrastruttura aeroportuale, i servizi di navigazione aerea, l'assegnazione delle bande orarie, le procedure amministrative, come quelle per il rilascio di visti per il personale del vettore straniero, le modalità dettagliate per la vendita e la distribuzione di servizi aerei o qualsiasi altra questione inerente all'attività commerciale, come gravose procedure doganali, o qualsiasi altra pratica sleale di natura finanziaria o operativa.
- (11) I procedimenti dovrebbero concludersi senza le misure di riparazione stabilite dal presente regolamento qualora l'adozione di tali misure sia contraria all'interesse dell'Unione, tenuto conto segnatamente delle loro ripercussioni su altri soggetti, in particolare i consumatori o le imprese dell'Unione, nonché sugli elevati livelli di connettività nell'insieme dell'Unione. Nel valutare l'interesse dell'Unione, dovrebbe essere rivolta particolare attenzione alla situazione degli Stati membri la cui connettività con il resto del mondo dipende in maniera esclusiva o significativa dal trasporto aereo e dovrebbe essere garantita la coerenza con gli altri settori d'intervento dell'Unione. I procedimenti dovrebbero concludersi senza l'imposizione di misure anche nel caso in cui le prescrizioni ad esse relative non siano, o non siano più, rispettate.
- (12) Nel determinare se l'adozione di misure di riparazione sia contro l'interesse dell'Unione, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione le osservazioni di tutte le parti interessate. Al fine di organizzare consultazioni con tutte le parti interessate e di offrire loro l'opportunità di essere sentite, nell'avviso di apertura dell'inchiesta si dovrebbero precisare i termini per la fornitura di informazioni o per le richieste di audizione. Le parti interessate dovrebbero essere a conoscenza delle condizioni di divulgazione delle informazioni da esse fornite e dovrebbero avere il diritto di rispondere alle osservazioni delle altre parti.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

