

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

10146/17

Expediente interinstitucional:
2017/0116 (COD)

AVIATION 85
CODEC 1023

PROPUESTA

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.:	COM(2017) 289 final
Asunto:	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 – COM(2017) 289 final.

Adj.: COM(2017) 289 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 8.6.2017
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

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**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Motivación y objetivos de la propuesta

La aviación desempeña un papel fundamental en la economía de la Unión Europea. De acuerdo con las cifras de 2015, en que cerca de 918 millones de pasajeros viajaron en avión en la Unión Europea y más de 1 450 millones de pasajeros despegaron o aterrizaron en los aeropuertos de la UE, la aviación supone una aportación vital a la conectividad de la Unión, tanto internamente, entre los Estados miembros, como entre estos y los países del resto del mundo. El transporte aéreo conecta a las personas, las empresas y las regiones y desempeña un papel crucial en la integración y la competitividad. También contribuye a la cohesión regional y social de la Unión. Asimismo, la aviación es una contribución esencial para el crecimiento económico y el empleo. En 2014, el sector avaló el empleo de casi 9,3 millones de personas y aportó más de 510 000 millones de euros en el producto interior bruto de la UE. También reforzó otros sectores de la economía, ya que los estudios han demostrado que un euro de valor añadido en el sector del transporte aéreo genera casi tres euros de valor añadido en la economía global. Análogamente, un nuevo puesto de trabajo en el sector del transporte aéreo genera más de tres empleos en otros sectores de la economía en general¹.

La conectividad global de la Unión se debe en gran medida a los servicios aéreos realizados por las compañías aéreas de la Unión, que operan una media de 7 millones de vuelos anuales con origen o destino en los aeropuertos de la Unión. La cifra correspondiente a las compañías aéreas de terceros países asciende a 1,3 millones de vuelos anuales². No obstante, por lo que respecta a las conexiones entre la UE y el resto de mundo, los servicios aéreos están repartidos en cuotas de mercado prácticamente iguales entre las compañías aéreas de la UE (el 49,9 % de los vuelos y cerca de 239 millones de viajeros transportados en 2015) y las compañías aéreas de terceros países (el 50,1 % de los vuelos y cerca de 240 millones de viajeros transportados en 2015)³.

La liberalización y la desregulación del transporte aéreo internacional han fomentado una competencia sin precedentes dentro del mercado de la Unión y a nivel mundial. Cabe prever que la competencia mundial se intensifique aún más en los próximos años con un crecimiento previsto de la aviación internacional de en torno a un 5 % anual hasta 2030⁴.

Con todo, a falta de un marco internacional que establezca las condiciones que han de regular la competencia entre compañías aéreas⁵, las prácticas relativas al tratamiento de las

¹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Una estrategia de aviación para Europa, COM(2015)598 final de 7.12.2015.

² Fuente: Programas de verano de la OAG para el año 2016.

³ Ídem.

⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Política exterior de aviación de la UE: responder a desafíos futuros, COM(2012)556 de 27.9.2012.

⁵ En particular, no han surgido en el seno de la OACI normas multilaterales específicas, y los servicios de transporte aéreo han estado generalmente excluidos de los acuerdos de la Organización Mundial del Comercio (OMC) (véase el Acuerdo de Marrakech, anexo 1B del Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (GATS)), anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo. El GATS sí es aplicable a las medidas

compañías aéreas pueden diferir de un país a otro y afectar a la competencia. Esto no sucede dentro de la Unión, donde las normas de la UE garantizan que todas las aerolíneas, europeas y no europeas, tienen los mismos derechos y las mismas oportunidades de acceder a los servicios relacionados con el transporte aéreo. No obstante, esto puede suceder en determinados terceros países en los que las prácticas discriminatorias y las subvenciones⁶ pueden ofrecer ventajas desleales desde el punto de vista de la competencia a las compañías aéreas de esos terceros países. La Comisión ha reconocido que, aunque las compañías aéreas son las responsables en última instancia de su propia competitividad y deben continuar adaptando sus productos y modelos comerciales a las condiciones imperantes en el mercado, es igualmente importante que la competencia, tanto dentro de la UE como en el exterior, esté basada en apertura, reciprocidad y equidad y no se vea distorsionada por prácticas desleales⁷.

No cabe duda de que, si se permite que subsistan, las prácticas desleales podrían desembocar a largo plazo en situaciones dominantes o incluso monopolísticas en el mercado de la aviación, lo que supondría una reducción de las opciones, una menor conectividad y unos precios más elevados para los ciudadanos de la UE.

Por consiguiente, cuando la conectividad y la competencia de la Unión se vean en peligro, la Unión ha de ser capaz de actuar con eficacia para garantizar un mercado abierto y competitivo.

En el marco de los acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos se pueden plantear las condiciones de competencia equitativas entre las compañías aéreas. Sin embargo, la mayoría de los acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos celebrados con terceros países hasta ahora no tienen disposiciones sobre normas correspondientes.

El objetivo que perseguía el Reglamento (CE) n.º 868/2004⁸ era resolver estas cuestiones mediante una actuación unilateral de la Unión. No obstante, dicho instrumento no se ha aplicado nunca y algunas de sus características hacen que muy probablemente tampoco se vaya a aplicar (de manera concreta) jamás. Así pues, la Unión se encuentra carente de un instrumento eficaz que garantice que la competencia entre las compañías aéreas de la Unión y las de terceros países es leal. Porque, excepción hecha de las subvenciones, el Reglamento (CE) n.º 868/2004 solo es aplicable a las llamadas «prácticas tarifarias desleales». Solo se considera que existen tales prácticas cuando una compañía aérea de un tercer país cobra *«tarifas suficientemente inferiores a las que ofrecen sus competidoras comunitarias como para perjudicar a estas»*, y para demostrarlo es difícil encontrar pruebas. Aunque para detectar las «prácticas tarifarias desleales» también es necesario que la compañía aérea del tercer país haya obtenido una ventaja no comercial, la mera existencia de una ventaja de este tipo no es suficiente para que la Unión pueda iniciar su actuación. Por otra parte, el Reglamento (CE) n.º 868/2004 no dispone ningún procedimiento interno específico de la UE respecto de las obligaciones recogidas en acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos en los que la UE es parte, y cuya finalidad sea garantizar la competencia leal, en concreto en

que afectan: a) servicios de reparación y mantenimiento de aeronaves; b) venta y comercialización de servicios de transporte aéreo; y c) sistemas informatizados de reserva.

⁶ Esto solamente hace referencia a las subvenciones que son selectivas, conforme a la definición del artículo 2, letra h), de la presente propuesta de Reglamento.

⁷ Comunicación de la Comisión: Política exterior de aviación de la UE: responder a desafíos futuros.

⁸ Reglamento (CE) n.º 868/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativo a la protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales, que causan perjuicios a las compañías aéreas comunitarias, en la prestación de servicios de transporte aéreo desde los países no miembros de la Comunidad Europea (DO L 162 de 30.4.2004, p. 1).

los casos en que dichas obligaciones se hayan incumplido. Por último, las normas relativas a la apertura de una investigación son bastante restrictivas. En particular, el propio derecho a presentar una denuncia ante la Comisión está limitado al «sector comunitario», definido como *«la totalidad de las compañías aéreas comunitarias que presten servicios aéreos idénticos o aquellas de este grupo de compañías cuya parte constituya conjuntamente una proporción importante de la prestación comunitaria total de estos servicios»*. Ni a los Estados miembros ni a las compañías aéreas individualmente se les confiere la condición de denunciantes por derecho propio.

En su Comunicación titulada «Una estrategia de aviación para Europa»⁹, la Comisión anunció su intención de evaluar la eficacia del Reglamento (CE) n.º 868/2004 con el fin de revisarlo o sustituirlo con un instrumento más eficaz que garantizaría unas condiciones de competencia equitativas entre todas las compañías aéreas, salvaguardando así la conectividad hacia y desde la Unión. La Estrategia de Aviación subraya además la importancia de proseguir la negociación de cláusulas de competencia leal en los acuerdos de aviación bilaterales de la UE y de los Estados miembros y de avanzar paralelamente a nivel multilateral para mejorar la eficacia de dicho instrumento.

El Consejo, que coincide con el objetivo de revisar o sustituir el Reglamento (CE) n.º 868/2004, reconoció en sus Conclusiones de 20 de diciembre de 2012¹⁰ que *«el Reglamento (CE) n.º 868/2004, [...] no ha tenido como resultado abordar adecuadamente las características específicas del sector de los servicios de aviación»*, y apoyó *«la intención de la Comisión de analizar, previa consulta del sector y de los Estados miembros, posibles opciones relativas a un instrumento más eficaz que proteja una competencia abierta y leal, así como su intención de presentar, partiendo de esta base, una propuesta de revisión o sustitución del Reglamento (CE) n.º 868/2004.»*.

Este planteamiento también es compartido por el Parlamento Europeo, que instó a *«la revisión del Reglamento (CE) n.º 868/2004 a fin de salvaguardar la competencia leal en las relaciones exteriores de la Unión en el ámbito de la aviación y de reforzar la posición competitiva de la industria de la aviación de la Unión, [...], garantizar la reciprocidad y eliminar las prácticas desleales [...]»*¹¹.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente iniciativa es coherente con la Comunicación de la Comisión sobre «Política exterior de aviación de la UE», en la que se afirma que: *«[...] es importante y, a la vez, legítimo que la UE tenga la posibilidad de actuar efectivamente a nivel internacional para salvaguardar la competitividad de las compañías aéreas de la Unión contra una competencia o unas prácticas desleales, procedan de donde procedan»*.

La presente iniciativa figura entre las acciones presentadas en la Comunicación de la Comisión titulada «Una estrategia de aviación para Europa» y es coherente con la política de la UE en materia de competencia leal.

⁹ Comunicación de la Comisión: «Una estrategia de aviación para Europa».

¹⁰ Conclusiones de la 3213ª sesión del Consejo de Transportes, Telecomunicaciones y Energía sobre la Comunicación de la Comisión sobre «Política exterior de aviación de la UE: responder a desafíos futuros».

¹¹ Resolución del Parlamento Europeo, de 9 de septiembre de 2015, sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible (2015/2005(INI)).

La presente iniciativa se fundamenta en consideraciones semejantes a las del artículo 12 del Reglamento (CEE) n.º 95/93, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios¹², y a las del artículo 20 de la Directiva 96/67/CE del Consejo, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad¹³. Estas dos normativas establecen que se podrán tomar medidas cuando los terceros países concedan un trato preferente a sus compañías aéreas frente a las compañías aéreas de la Unión en lo que se refiere a la asignación de franjas horarias o al acceso a los mercados de asistencia en tierra o de autoasistencia.

La presente iniciativa se entiende sin perjuicio de la división de competencias entre la Unión y los Estados miembros, de conformidad con el Derecho de la Unión, tal como es interpretado por el Tribunal de Justicia.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La presente iniciativa tiene como finalidad garantizar que la aviación se desarrolla en condiciones de competencia leal y por lo tanto se une a la contribución de dicho sector en favor del cumplimiento de los objetivos prioritarios de la Comisión en lo tocante al apoyo a la creación de puestos de trabajo y al crecimiento sostenible.

La iniciativa contribuye asimismo a reforzar la influencia de la Unión en el mundo y de esta forma al cumplimiento de los objetivos estratégicos correspondientes, en particular el de que la Unión sea un actor mundial y desarrolle un comercio más libre sin sacrificar las normas de Europa. Es coherente, sobre todo, con el enfoque de la Comisión en relación con las negociaciones en materia de acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos con terceros países, favoreciendo la competencia leal, así como altos niveles de protección laboral y social.

La presente iniciativa es coherente con las pertinentes políticas de la Unión, entre otras la política comercial y la política de competencia.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la presente iniciativa es el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Dicha disposición permite la adopción de todas las disposiciones adecuadas para el transporte aéreo y ya sirvió de base para la adopción del Reglamento (CE) n.º 868/2004¹⁴.

- **Subsidiariedad**

La compatibilidad con el principio de subsidiariedad fue reconocida en el considerando n.º 26 del Reglamento (CE) n.º 868/2004, en la medida en que afectaba a los términos de dicho Reglamento.

El nuevo elemento esencial que figura en la propuesta de Reglamento es la actuación en caso de «incumplimiento de las obligaciones internacionales aplicables». La propuesta de

¹² Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

¹³ Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

¹⁴ Antiguo artículo 80, apartado 2, del TCE.

Reglamento define las «obligaciones internacionales aplicables» como las obligaciones contenidas en un acuerdo en el que es parte la Unión. Los derechos frente a terceros países, en virtud de los acuerdos en los que la Unión es parte, no pueden ser ejercidos individualmente por cada uno de los Estados miembros.

Como los objetivos perseguidos no pueden alcanzarse sin actuación a nivel de la Unión, dicha actuación es necesaria a tal efecto y ofrece un valor añadido frente a las actuaciones a nivel nacional.

- **Proporcionalidad**

Las opciones políticas que se proponen no van más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo de la propuesta, es decir, garantizar una competencia leal entre las compañías aéreas de la Unión y las compañías aéreas de terceros países, en aras de mantener unas condiciones propicias para un alto nivel de conectividad en la Unión.

Las prácticas que nos ocupan son todas ellas susceptibles de socavar la competencia leal. Estas prácticas figuran identificadas como tales en los acuerdos internacionales pertinentes o bien consisten en subvenciones¹⁵, o en discriminación que, además, puede dar lugar a la imposición de medidas sólo en caso de perjuicio o amenaza de perjuicio a las compañías aéreas de la Unión.

Las medidas que se vayan a adoptar en virtud de este instrumento son también proporcionadas. Cuando se hayan incumplido obligaciones internacionales, las medidas se limitan a lo que esté dispuesto en virtud del acuerdo en cuestión o del Derecho internacional público.

Cuando las medidas se hayan impuesto en razón de subvenciones o discriminación que causen un perjuicio o amenaza de perjuicio a las compañías aéreas de la Unión, no podrán exceder lo necesario para contrarrestar dicho perjuicio o amenaza de perjuicio.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Consultas con las partes interesadas**

De conformidad con las normas de la Comisión sobre las consultas públicas, las partes interesadas fueron consultadas a través de una consulta pública en línea sobre una «*propuesta de protección mejorada contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales*», desde el 29 de octubre de 2013 hasta el 21 de enero de 2014. En la consulta pública participaron veinte entidades, en representación de compañías aéreas (de la Unión y de fuera de ella), aeropuertos y asociaciones del sector aeronáutico (de la Unión y de fuera), sindicatos de la UE, Estados miembros y ciudadanos. La limitada respuesta a la consulta pública debe ser tenida en cuenta a la hora de interpretar los datos. No obstante, se obtuvo una imagen general de la posición de diversas partes interesadas fundamentales.

¹⁵ Esto solamente se refiere a subvenciones que son selectivas, conforme a la definición del artículo 2, letra h), de la presente propuesta de Reglamento.

Además de eso, en el marco de la consulta pública se consultó a las partes interesadas acerca de la elaboración de la Estrategia de Aviación de la Comisión, que se realizó entre el 19 de marzo y el 10 de junio de 2015. La Comisión recibió 233 respuestas al cuestionario completo y 41 documentos de posición de las partes interesadas, que representaban a Estados miembros y terceros países, compañías aéreas, aeropuertos, empresas de asistencia en tierra, pilotos, suministradores y fabricantes de aeronaves, asociaciones de la industria y de los trabajadores, consultoras, universidades y ciudadanos.

La información obtenida en la consulta a las partes interesadas se complementó mediante estudios para los que también se consultó a las partes interesadas.

Por último, la Comisión celebró una serie de reuniones informales con los Estados miembros y con partes interesadas relevantes (de la Unión y de fuera de ella).

La evaluación de impacto incluye resúmenes de las consultas públicas que se realizaron.

- **Evaluación de impacto**

La ficha resumen de la evaluación de impacto puede consultarse en: *(pendiente de ser incluida cuando se publique en el sitio web de la SG)*.

Se enviaron al Comité de Control Reglamentario el informe de evaluación de impacto y una ficha resumen. Inicialmente, el 8 de abril de 2016, el Comité emitió un dictamen negativo, seguido de un dictamen positivo el 26 de julio de 2016. El informe se adaptó para tener en cuenta las recomendaciones del Comité. En particular, el informe define mejor el problema que ha de ser resuelto y explica con mayor claridad las razones por las que las normas en vigor no lo pueden solucionar. El problema señalado se apoya en ejemplos de presuntas prácticas discriminatorias. El informe explica mejor, asimismo, la compatibilidad jurídica con el derecho internacional y los acuerdos de transporte aéreo con terceros países. Además, incide también en las consecuencias para los consumidores y evalúa más adecuadamente los impactos de cada una de las opciones. Por otra parte, el informe presenta de forma más clara los puntos de vista de las partes interesadas.

El dictamen favorable del Comité de Control Reglamentario puede consultarse aquí: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

La evaluación de impacto examina cuatro opciones, incluida la hipótesis de referencia. Se ha descartado una opción que combinaba una revisión limitada del Reglamento (CE) n.º 868/2004 y la adopción de directrices interpretativas.

La opción A (hipótesis de referencia) consiste en mantener el Reglamento (CE) n.º 868/2004 sin derogarlo.

La opción B combina el incremento de los esfuerzos internacionales a nivel de la OMC y de la OACI con objeto de fomentar la adopción de un marco jurídico multilateral para la competencia leal, así como de negociaciones destinadas a la inclusión de cláusulas de competencia leal ampliadas en los acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos.

La opción C contempla la derogación del Reglamento (CE) n.º 868/2004 y su sustitución por un nuevo Reglamento completo y eficaz, inspirado por el Reglamento sobre obstáculos al comercio, que tenga en cuenta las características específicas del sector de la aviación.

Por último, la opción D combina las opciones B y C, y por lo tanto consiste tanto en la sustitución del Reglamento (CE) n.º 868/2004 por un nuevo instrumento como en la

intensificación de los esfuerzos en el ámbito internacional, entre otras cosas en lo relativo a la negociación de acuerdos de transporte aéreo y de servicios de transporte aéreo.

La opción D ofrece un enfoque integrado, que se considera el más apropiado para resolver los problemas detectados. La inclusión de tres pilares complementarios (el elemento internacional, las cláusulas de competencia leal en los acuerdos y la revisión del Reglamento (CE) n.º 868/2004) que se refuerzan entre sí crea sinergias, permite salvaguardar de forma eficaz la conectividad de la UE y ofrece respaldo a una competencia abierta entre todas las compañías aéreas. Por estas razones la opción D se ha considerado la mejor opción.

Las repercusiones económicas, sociales y medioambientales de la opción D se analizan en la evaluación de impacto. Aunque no es posible cuantificar con precisión su impacto económico, cabe esperar que la opción D aporte el máximo beneficio económico, ya que permite a las compañías aéreas de UE competir de forma equitativa con las de terceros países. Esta opción beneficia también a los aeropuertos y pasajeros de la UE gracias al mayor tráfico y a las mayores posibilidades de elección. De forma global, se mejora la conectividad europea por vía aérea, y en consecuencia se permite a la aviación seguir contribuyendo al crecimiento y al empleo, ofreciendo un verdadero beneficio a los pasajeros, las empresas y la economía de la UE en su conjunto. Por lo que respecta a los aspectos sociales, se prevé que la opción D contribuirá positivamente al empleo directo de trabajadores de la UE, en particular en aeropuertos y sectores asociados. Cabe prever que el impacto sobre el empleo indirecto sea todavía más beneficioso. Si bien se esperan algunos beneficios ambientales de la opción D en términos de reducción de la contaminación acústica y de las emisiones de gases de efecto invernadero favorecida por un posible aumento de los vuelos directos operados por compañías aéreas de la UE, en general dichas ventajas se verán contrarrestadas por otros factores como el previsible crecimiento del tráfico aéreo en el futuro. Por lo tanto, se prevé que el impacto medioambiental de la opción será igual a cero.

La presente propuesta de Reglamento contribuye a la aplicación de la opción D al mismo tiempo que perfecciona sus aspectos relevantes. Este perfeccionamiento conduce al desarrollo de dos vías posibles: la vía que denominaremos del «incumplimiento» y la vía denominada del «perjuicio».

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Las repercusiones presupuestarias se refieren al inicio y al desarrollo de las investigaciones llevadas a cabo por la Comisión Europea y a las obligaciones financieras.

Atendiendo a la experiencia con tipos de investigaciones semejantes realizadas por la Comisión, se ha evaluado los recursos que serían necesarios, que serían entre tres y cuatro funcionarios a tiempo completo por investigación, para entre dos y tres investigaciones anuales. Así pues, se calcula que este instrumento necesitará nueve funcionarios para su implementación. Debe contarse también con los gastos de las misiones, incluidas las investigaciones *in situ*. Se estima que los créditos necesarios para recursos humanos y gastos de misión se cubrirán mediante créditos que podrían asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de las restricciones presupuestarias.

Se espera que se generen ingresos a través del pago de obligaciones financieras. La cuantificación es muy difícil ya que cualquier ingreso depende de las circunstancias de cada caso individual.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

El marco de seguimiento, evaluación e información para la presente iniciativa se describe en el capítulo 7 del informe de evaluación de impacto que se adjunta.

- **Presentación de la propuesta**

Los considerandos establecen el objetivo del Reglamento, es decir, garantizar una competencia leal entre las compañías aéreas de la Unión y las compañías aéreas de terceros países, con vistas a mantener unas condiciones propicias para un alto nivel de conectividad en la Unión.

El capítulo I de la propuesta incluye las disposiciones generales. Este capítulo establece el ámbito de aplicación del Reglamento e incluye una serie de definiciones que resultan pertinentes a fin de entender correctamente el Reglamento, en particular las prácticas a que se refiere el presente Reglamento.

El capítulo II contiene las normas comunes en materia de procedimiento. Dichas normas regulan el inicio y el desarrollo de la investigación. En él se establece que una investigación puede abrirse a partir de una denuncia de un Estado miembro, de una compañía aérea de la UE o de una asociación de compañías aéreas de la UE, o por iniciativa propia de la Comisión, y se establecen las condiciones con arreglo a las cuales la Comisión puede decidir abrir una investigación o negarse a ello, al tiempo que se especifica el procedimiento que debe seguirse cuando se anuncia la apertura de una investigación. Este capítulo determina el derecho de la Comisión a solicitar toda la información que considere necesaria para realizar la investigación y para verificar la exactitud de la información que haya recibido o recabado¹⁶. También define los dos posibles caminos de la investigación, relativos bien al incumplimiento de las obligaciones internacionales aplicables (la denominada vía del «incumplimiento»), o bien a las prácticas adoptadas por un tercer país o entidad de un tercer país que afecten a la competencia y perjudiquen o amenacen con perjudicar a las compañías aéreas de la Unión (la denominada vía del «perjuicio»). Además, este capítulo establece las normas de acuerdo con las cuales debe realizarse una investigación y aquellas en virtud de las cuales las partes interesadas pueden acceder a la información relativa a la investigación. También incluye disposiciones relativas a la cooperación con los Estados miembros, la confidencialidad y la divulgación de la información.

El capítulo III describe los actos mediante los cuales se concluyen los procedimientos relativos al incumplimiento de las obligaciones internacionales aplicables, es decir, con o sin la adopción de medidas correctoras. Las medidas disponibles al efecto son en particular las contempladas en el acto en el que constan las obligaciones internacionales aplicables.

El capítulo IV rige los casos relativos a las prácticas que afectan a la competencia. A tal fin, establece en primer lugar las condiciones en las cuales se puede constatar la existencia del perjuicio o amenaza de perjuicio. También establece las condiciones según las cuales los procedimientos pueden suspenderse o concluirse, con o sin la adopción de medidas correctoras. Contempla la posibilidad de adoptar medidas financieras u operativas destinadas a contrarrestar el perjuicio o amenaza de perjuicio y exige que las medidas no excedan de lo

¹⁶ Su objetivo es intentar resolver una falta detectada de transparencia e información sobre las prácticas que presuntamente repercuten en las condiciones de la competencia en el mercado.

necesario para dicha compensación, teniendo presente que el objetivo de las mismas no consiste en sancionar a la compañía del tercer país afectada, sino en restablecer la competencia leal. Este capítulo define también las condiciones en las que se podrán reconsiderar las medidas correctoras.

Por último, el capítulo V incluye disposiciones relativas a la comitología, a la derogación del Reglamento (CE) n.º 868/2004 y a la entrada en vigor del presente Reglamento.

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**

(Texto pertinente a efectos delEEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁸,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La aviación desempeña un papel vital en la economía de la Unión, donde representa un factor decisivo para el impulso del crecimiento económico, el empleo, el comercio y la movilidad. En las últimas décadas, el crecimiento de los servicios de transporte aéreo ha contribuido de forma significativa a mejorar la conectividad en el seno de la Unión y con los terceros países y ha sido un importante motor para la economía de la Unión en general.
- (2) Las compañías aéreas de la Unión constituyen el núcleo de una red global que conecta Europa tanto a nivel interno como con el resto del mundo. Es necesario permitirles que compitan con las compañías aéreas de terceros países en un entorno de competencia abierta y leal entre todas las compañías aéreas. Ello contribuiría a mantener las condiciones propicias para un alto nivel de conectividad de la Unión.
- (3) La competencia leal es un principio general importante en la explotación de servicios de transporte aéreo internacionales. Dicho principio está especialmente reconocido por

¹⁷ DO C , , p. .

¹⁸ DO C , , p. .

el Convenio sobre Aviación Civil Internacional («Convenio de Chicago») cuyo preámbulo reconoce la necesidad de que *«los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades»*. El artículo 44 del Convenio de Chicago dispone también que la Organización de Aviación Civil Internacional («OACI») tendrá como fin fomentar el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para asegurar *«que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional»* y para *«evitar discriminación entre Estados contratantes»*.

- (4) El principio de la competencia leal está bien establecido en el seno de la Unión, donde las prácticas distorsionadoras del mercado están sujetas a la legislación vigente de la Unión, que garantiza la igualdad de oportunidades y condiciones de competencia leal para todas compañías aéreas, tanto europeas como no europeas, que operan en la Unión.
- (5) Con todo, a pesar de los esfuerzos continuados realizados por algunos terceros países y por la Unión, los principios de la competencia leal todavía no han sido definidos a través de normas multilaterales específicas, ni en el marco de los acuerdos de la OACI ni en el de los de la Organización Mundial del Comercio («OMC»), de cuyo ámbito de aplicación han quedado excluidos en general los servicios de transporte aéreo¹⁹.
- (6) Por consiguiente, es necesario intensificar los esfuerzos en el contexto de la OACI y de la OMC para apoyar activamente la elaboración de normas internacionales que garanticen unas condiciones de competencia equitativas entre todas las compañías de transporte aéreo.
- (7) La competencia leal entre compañías aéreas debe abordarse preferentemente en el marco de los acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos con terceros países. Sin embargo, la mayoría de los acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos celebrados entre la Unión o sus Estados miembros o entre ambos, por una parte, y terceros países por la otra, no contemplan hasta la fecha las normas pertinentes. En consecuencia, es preciso intensificar los esfuerzos para negociar la inclusión de cláusulas de competencia leal en los acuerdos, existentes y futuros, en materia de transporte aéreo o servicios de transporte celebrados con terceros países.
- (8) La competencia leal entre compañías aéreas también puede garantizarse mediante una legislación de la Unión adecuada, como el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo²⁰ y la Directiva 96/97/CE del Consejo²¹. En la medida en que la competencia leal supone la protección de las compañías aéreas de la Unión frente a determinadas prácticas adoptadas por terceros países o por compañías aéreas de terceros países, esta cuestión está actualmente tratada en el Reglamento (CE) n.º 868/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo²². Sin embargo, el Reglamento (CE) n.º 868/2004 ha

¹⁹ Acuerdo de Marrakech, anexo 1B del Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (GATS), anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo.

²⁰ Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

²¹ Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

²² Reglamento (CE) n.º 868/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativo a la protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales, que causan perjuicios a las compañías aéreas comunitarias, en la prestación de servicios de transporte aéreo desde los países no miembros de la Comunidad Europea (DO L 162 de 30.4.2004, p. 1).

demostrado no ser suficientemente eficaz en lo que respecta a su objetivo general subyacente de la competencia leal. Esto se debe, sobre todo, a que determinadas normas suyas se refieren en particular a la definición de las prácticas en cuestión, además de las subvenciones, y a los requisitos relativos al inicio y desarrollo de las investigaciones. Por otra parte, el Reglamento (CE) n.º 868/2004 no dispone un procedimiento interno específico de la Unión respecto de las obligaciones recogidas en los acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos en los que la Unión es parte, y destinado a garantizar la competencia leal. Dada la cantidad y la importancia de las enmiendas que serían necesarias para resolver dichas cuestiones, procede sustituir el Reglamento (CE) n.º 868/2004 por un nuevo acto.

- (9) Sigue siendo necesaria una legislación eficaz, proporcionada y disuasoria con el fin de mantener las condiciones propicias para un alto nivel de conectividad en la Unión y para garantizar una competencia leal con las compañías aéreas de terceros países. A tal fin, debe facultarse a la Comisión para realizar investigaciones y tomar medidas en caso necesario. Dichas medidas deben estar disponibles bien cuando se incumplan las obligaciones derivadas de un acuerdo en el que la Unión sea parte, o bien cuando determinadas prácticas que afecten a la competencia causen o amenacen con causar perjuicio a las compañías aéreas de la Unión.
- (10) Cuando la Unión sea parte de un acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos con un tercer país, el incumplimiento de las obligaciones internacionales en él consagradas deberá ser tratado en el marco de dicho acuerdo, en particular mediante la aplicación de la cláusula de competencia leal cuando exista, y, si procede, la solución de diferencias.
- (11) Con el fin de que la Comisión pueda estar adecuadamente informada de los posibles elementos que justifiquen el inicio de una investigación, cualquier Estado miembro, compañía aérea de la Unión o asociación de compañías aéreas de la Unión tendrá derecho a presentar una denuncia.
- (12) Es importante asegurarse de que la investigación pueda ampliarse todo posible en lo relativo a los elementos pertinentes. A tal fin, y con el consentimiento del tercer país y de la entidad del tercer país de que se trate, la Comisión debe estar facultada para llevar a cabo investigaciones en terceros países. Por las mismas razones y para los mismos fines, los Estados miembros deben estar obligados a apoyar a la Comisión con el máximo de su capacidad. La Comisión debe concluir la investigación sobre la base de las mejores pruebas disponibles.
- (13) Cuando la investigación llevada a cabo por la Comisión afecte a operaciones cubiertas por un acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos con un tercer país en el cual la Unión no sea parte, debe garantizarse que la Comisión actúa con pleno conocimiento de cualquier procedimiento previsto o llevado a cabo por el Estado miembro en cuestión en virtud de dicho acuerdo y referido a la situación objeto de la investigación de la Comisión. Por lo tanto, los Estados miembros deben estar obligados a informar a la Comisión en consecuencia.
- (14) Es necesario establecer las condiciones en las que un procedimiento debe concluirse, con o sin la imposición de medidas correctoras.

- (15) Los procedimientos no deben iniciarse, o deben concluirse sin medidas correctoras en virtud del presente Reglamento, cuando la adopción de estas últimas vaya a ir en detrimento del interés de la Unión, habida cuenta de su impacto sobre otras personas, en particular los consumidores o empresas de la Unión. Los procedimientos también deben concluirse sin medidas cuando los criterios para dichas medidas no se cumplan o hayan dejado de cumplirse.
- (16) Cuando se hayan incumplido las obligaciones internacionales aplicables, cualquier medida correctora, por naturaleza, debe tener como base el acto que incluía dichas obligaciones o normas y principios de derecho internacional público. Con el fin de preservar la integridad de dichos actos, cualquier medida de este tipo solo debe adoptarse tras la realización de los procedimientos estipulados en él.
- (17) Las conclusiones respecto del perjuicio o de la amenaza de perjuicio a la compañía o compañías aéreas afectadas de la Unión deben reflejar una evaluación realista de la situación y deben estar basadas, por lo tanto, en todos los factores pertinentes, en particular en referencia a la situación de dicha compañía o compañías y a la situación general del mercado del transporte aéreo afectado.
- (18) Por motivos de eficiencia administrativa y en vista de una posible conclusión sin adopción de medidas, debe ser posible suspender el procedimiento si el tercer país o la entidad del tercer país afectado ha tomado medidas decisivas para eliminar la práctica en cuestión que afecta a la competencia o el perjuicio o amenaza de perjuicio consiguientes.
- (19) Las medidas correctoras en relación con las prácticas que afectan a la competencia tienen como objetivo contrarrestar el perjuicio provocado o susceptible de ser provocado por dichas prácticas. Por consiguiente, deben adoptar la forma de obligaciones financieras o de otras medidas que, por representar un valor monetario mensurable, puedan lograr el mismo efecto. Puede tratarse, entre otras cosas, de medidas consistentes en la suspensión de concesiones, de servicios debidos o de otros derechos de la compañía aérea del tercer país, siempre y cuando esto no dé lugar a una violación de un acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos celebrado con el tercer país afectado. Con objeto de atenerse al principio de proporcionalidad, las medidas de cualquier tipo deben limitarse a lo necesario para contrarrestar el perjuicio o la amenaza de perjuicio señalados.
- (20) De acuerdo con el mismo principio, las medidas correctoras referentes a prácticas que afectan a la competencia deben seguir en vigor solamente el tiempo y en la medida en que sea necesario a la luz de dichas prácticas y del perjuicio o amenaza de perjuicio de ellas derivados. Por consiguiente, debe contemplarse su reconsideración cuando las circunstancias lo hagan necesario.
- (21) Las situaciones investigadas en virtud del presente Reglamento y su impacto potencial en los Estados miembros pueden diferir en función de las circunstancias. Por tanto, pueden aplicarse medidas correctoras, según el caso, a uno o varios Estados miembros o estar limitadas a una zona geográfica específica.
- (22) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Estas competencias deben

ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²³.

- (23) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la protección eficaz, igual para todas las compañías aéreas de la Unión y basada en criterios y procedimientos uniformes, contra el incumplimiento de las obligaciones internacionales aplicables y contra los perjuicios o amenazas de perjuicios causados a una o varias compañías aéreas de la Unión por prácticas que afectan a la competencia, adoptadas por terceros países o por entidades de terceros países, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, pero puede lograrse mejor a escala de la Unión, la Unión podrá adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (24) Dado que el presente Reglamento sustituye al Reglamento (CE) n.º 868/2004, este último ha de ser, en consecuencia, derogado.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece normas sobre la realización de investigaciones por parte de la Comisión y sobre la adopción de medidas correctoras, en relación con el incumplimiento de obligaciones internacionales aplicables y de prácticas que afectan a la competencia entre compañías aéreas de la Unión y otras compañías aéreas y que causen o puedan causar perjuicio a las compañías aéreas de la Unión.
2. El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (CEE) n.º 95/93 y del artículo 20 de la Directiva 96/67/CE.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

²³ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- a) «compañía aérea», una compañía aérea conforme a la definición del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴;
- b) «servicio de transporte aéreo», un vuelo o una serie de vuelos para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o del pago de un alquiler;
- c) «obligaciones internacionales aplicables», cualquier obligación recogida en un acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos internacional en el que la Unión sea parte o cualquier disposición sobre servicios de transporte aéreo incluida en un acuerdo comercial en el que la Unión sea parte, y que se refiera a prácticas que pueden afectar a la competencia u otra conducta pertinente para la competencia entre compañías aéreas;
- d) «parte interesada», cualquier persona física, cualquier persona jurídica o cualquier organismo oficial, con o sin personalidad jurídica propia, que pueda tener un interés significativo en el resultado del procedimiento;
- e) «entidad de un tercer país», cualquier persona física o cualquier persona jurídica, con o sin fines de lucro, o cualquier organismo oficial, con o sin personalidad jurídica, que está bajo la jurisdicción de un tercer país, controlado o no por el gobierno de un tercer país, y que interviene de forma directa o indirecta en la prestación de servicios de transporte aéreo o servicios conexos o en el suministro de infraestructura o servicios utilizados en la prestación de servicios de transporte aéreo o servicios conexos;
- f) «prácticas que afectan a la competencia», la discriminación y las subvenciones;
- g) «discriminación», la diferenciación de cualquier tipo sin justificación objetiva respecto al suministro de mercancías o servicios, incluidos los servicios públicos, empleada para la explotación de servicios de transporte aéreo, o respecto a su trato por parte de las autoridades públicas competentes para dichos servicios (incluidas las prácticas relativas a la navegación aérea o a las instalaciones y servicios aeroportuarios, el combustible, la asistencia en tierra, la seguridad, los sistemas informatizados de reserva, la asignación de franjas horarias, las tasas, y el uso de otras instalaciones o servicios empleados para la explotación de servicios de transporte aéreo);
- h) «subvención», una participación financiera:
 - i) concedida por un gobierno u otro organismo público de un tercer país en cualquiera de las formas siguientes:
 - 1) una práctica de un gobierno u otro organismo público que implique una transferencia directa de fondos, posibles transferencias directas de fondos u obligaciones (como subvenciones, préstamos, aportaciones de capital, garantías de préstamos, compensación de pérdidas por

²⁴

Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

explotación, o compensación de las cargas impuestas por los poderes públicos);

- 2) ingresos de un gobierno u otro organismo público que en otro caso se percibirían, y que se condonan o no se recaudan (como trato fiscal preferente o incentivos fiscales como los créditos fiscales);
 - 3) un gobierno u otro organismo público, incluidas las empresas de control público, aporta bienes o servicios, o adquiere bienes o servicios;
 - 4) un gobierno u otro organismo público realiza pagos a un mecanismo de financiación o encomienda u ordena que ejecute a una entidad privada una o varias de las funciones contempladas en los puntos 1, 2 y 3, que normalmente incumbirían al gobierno, y en la práctica no difiere, en ningún sentido real, de las prácticas normalmente seguidas por los gobiernos;
- ii) que otorga un beneficio;
 - iii) limitada, de hecho o de derecho, a una entidad o sector o un grupo de entidades o sectores dentro de la jurisdicción del organismo que las conceda;
- i) «compañía aérea de la Unión», toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

CAPÍTULO II

DISPOSICIONES COMUNES RELATIVAS AL PROCEDIMIENTO

Artículo 3

Apertura del procedimiento

1. Se abrirá la investigación tras la presentación de una denuncia escrita por un Estado miembro, una compañía aérea de la Unión o una asociación de compañías aéreas de la Unión, de conformidad con el apartado 2, o bien a instancia de la Comisión, cuando existan pruebas suficientes para justificar la presunción de:
 - a) un incumplimiento de las obligaciones internacionales aplicables;
 - b) la existencia de todas las circunstancias siguientes:
 - i) una práctica, adoptada por un tercer país o entidad de un tercer país, que afecte a la competencia;

- ii) un perjuicio o amenaza de perjuicio causado a una o varias compañías aéreas de la Unión;
 - iii) un nexo causal entre la supuesta práctica y el supuesto perjuicio o amenaza de perjuicio.
- 2. La denuncia debe incluir pruebas suficientes para justificar la presunción de uno de los casos contemplados en el apartado 1.
- 3. La Comisión, en la medida de lo posible, valorará los elementos de prueba que se aporten en la denuncia o puestos a disposición de la Comisión, así como su pertinencia, con el fin de determinar si existen elementos suficientes para iniciar una investigación de conformidad con el apartado 1.
- 4. La Comisión puede decidir no iniciar una investigación cuando la adopción de medidas de conformidad con los artículos 10 o 13 vaya a ir en detrimento del interés de la Unión o cuando la Comisión considere que los hechos alegados en la denuncia no plantean un problema sistémico ni tampoco tienen un impacto significativo en una o varias compañías aéreas de la Unión.
- 5. Cuando los elementos de prueba presentados sean insuficientes a los efectos del apartado 1, la Comisión lo notificará al denunciante en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presentación de la denuncia. El denunciante contará con 30 días para proporcionar elementos de prueba adicionales. Cuando el denunciante no presente más pruebas dentro de dicho plazo, la Comisión puede decidir no iniciar la investigación.
- 6. La Comisión tomará la decisión de iniciar una investigación de conformidad con el apartado 1 en un plazo de 6 meses a partir de la fecha de presentación de la denuncia.
- 7. Con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4, cuando la Comisión considere que los elementos de prueba presentados son suficientes para iniciar una investigación, la Comisión tomará las siguientes medidas:
 - a) abrirá el procedimiento;
 - b) publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*; el anuncio deberá indicar la apertura de la investigación y su alcance, las obligaciones internacionales aplicables que se han incumplido presuntamente o el tercer país o entidad de un tercer país presuntamente implicados en prácticas que afectan a la competencia y el presunto perjuicio o amenaza de perjuicio, la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas, y deberá establecer el plazo para que las partes interesadas se den a conocer, presenten sus argumentos por escrito, aporten información o puedan solicitar una comparecencia ante la Comisión;
 - c) lo notificará oficialmente a los representantes del tercer país y de la entidad del tercer país afectado por la apertura de la investigación;
 - d) informará al denunciante y al comité previsto en el artículo 15 de la apertura de la investigación.

8. Cuando denuncia sea retirada antes de la apertura de la investigación, se considerará que la denuncia no ha sido presentada. Esto se entiende sin perjuicio del derecho de la Comisión a iniciar una investigación por propia iniciativa con arreglo al apartado 1.

Artículo 4

Investigación

1. Tras la apertura del procedimiento, la Comisión iniciará una investigación.
2. El fin de la investigación será determinar cualquiera de los siguientes elementos:
 - a) si se han incumplido las obligaciones internacionales aplicables;
 - b) si una práctica que afecta a la competencia, adoptada por un tercer país o una entidad de un tercer país, ha causado un perjuicio o amenaza de perjuicio a la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas.
3. La Comisión podrá solicitar toda la información que juzgue necesaria para realizar la investigación y podrá comprobar la exactitud de la información recibida o recabada con la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas, o con el tercer país o entidad de un tercer país afectados.
4. La Comisión podrá solicitar a los Estados miembros que la apoyen en la investigación y los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para responder a dicha solicitud. El apoyo solicitado a los Estados miembros podrá cubrir el suministro y análisis de la información así como una contribución a los controles, inspecciones e investigaciones.
5. Si se considera necesario, la Comisión podrá realizar investigaciones en el territorio del tercer país afectado, a condición de que el gobierno del tercer país afectado y la entidad del tercer país afectada hayan sido notificados oficialmente y hayan dado su consentimiento.
6. Las partes que se hayan dado a conocer dentro de los plazos fijados en el anuncio de apertura del procedimiento serán oídas siempre que hayan presentado, dentro del plazo oportuno, una solicitud de audiencia que muestre que son una parte interesada.
7. Los denunciantes, las partes interesadas, el Estado o Estados miembros afectados y los representantes del tercer país o de la entidad del tercer país afectados podrán consultar toda la información a disposición de la Comisión, a excepción de los documentos internos que sean para uso de la Comisión y de las administraciones, siempre que dicha información no sea confidencial con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6 y previa petición por escrito a la Comisión.

Artículo 5

Cooperación con los Estados miembros en relación con los procedimientos pertinentes para los casos correspondientes al capítulo IV

1. Cuando la Comisión se proponga abrir un procedimiento de conformidad con el artículo 3 y cuando los servicios de transporte aéreo afectados estén regulados por un acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos celebrado entre uno o varios Estados miembros y un tercer país, acuerdo en el cual la Unión no sea parte, la Comisión informará al Estado o Estados miembros afectados.
2. Cuando un Estado miembro reciba la información de la Comisión conforme a lo establecido en el apartado 1, dicho Estado miembro informará a la Comisión sin dilación de su intención de recurrir a los procedimientos de solución de diferencias o a cualquier otro procedimiento pertinente contemplado en el acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos con el tercer país afectado, con vistas a resolver la situación cubierta por la investigación.
3. El Estado miembro a que se hace referencia en el apartado 2 informará también a la Comisión de todas las reuniones pertinentes programadas en el marco del acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos con el tercer país afectado para debatir las cuestiones objeto de la investigación. El Estado miembro en cuestión transmitirá a la Comisión el orden del día y toda información pertinente que permita comprender las cuestiones que van a tratarse en las reuniones.
4. El Estado miembro en cuestión mantendrá a la Comisión informada del desarrollo de cualquier procedimiento contemplado en el apartado 2 y, si procede, podrá invitar a la Comisión a asistir a dichos procedimientos. A este respecto, la Comisión podrá pedir más información al Estado miembro en cuestión.

Artículo 6

Confidencialidad

1. Toda información de naturaleza confidencial, incluida, aunque no solo, la información cuya divulgación significaría una ventaja sensible para un competidor o tendría un efecto claramente desfavorable para la persona que proporcione la información o para el tercero del que la hubiera recibido o que las partes faciliten con carácter confidencial en el marco de una investigación será, previa justificación suficiente al respecto, tratada como tal por la Comisión.
2. Las partes interesadas que faciliten información confidencial estarán obligadas a suministrar resúmenes no confidenciales de la misma. Tales resúmenes serán lo suficientemente detallados para permitir una comprensión razonable del contenido sustancial de la información facilitada con carácter confidencial. En circunstancias

excepcionales, las partes interesadas podrán indicar que la información confidencial no puede ser resumida. En tales circunstancias, expondrán las razones por las que no es posible resumirla.

3. La información recibida en aplicación del presente Reglamento únicamente podrá utilizarse para el fin para el que fue solicitada. La presente disposición no impedirá la utilización de la información recibida en el contexto de una investigación a efectos de la apertura de otra investigación con arreglo al presente Reglamento.
4. La Comisión y los Estados miembros, así como sus funcionarios respectivos, no divulgarán, sin la autorización expresa de la parte que la haya facilitado, ninguna información de carácter confidencial que hayan recibido en aplicación del presente Reglamento o les haya sido facilitada confidencialmente por una de las partes durante una investigación. El intercambio de información entre la Comisión y los Estados miembros, o cualquier documento interno preparado por las autoridades de la Unión o los Estados miembros, no serán divulgados excepto en los casos específicamente previstos en el presente Reglamento.
5. Cuando resulte que una solicitud de tratamiento confidencial no esté justificada o quien haya facilitado la información no desee hacerla pública ni autorizar su divulgación en términos generales o en forma resumida, dicha información podrá no ser tenida en cuenta.
6. El presente artículo no obstará a la divulgación, por parte de las autoridades de la Unión, de informaciones generales y, en particular, de la divulgación de los motivos en que se fundamenten las decisiones adoptadas en virtud del presente Reglamento, ni a la divulgación de elementos de prueba en los que las autoridades de la Unión se apoyen, en la medida en que sea necesario, para justificar dichos motivos en el curso de un procedimiento judicial. Tal divulgación deberá tener en cuenta el legítimo interés de las partes interesadas en no ver revelados sus secretos comerciales o gubernamentales.

Artículo 7

Base de las conclusiones en caso de no cooperación

Cuando se niegue el acceso a la información necesaria o no se facilite en los plazos establecidos o bien se obstaculice de forma significativa la investigación, podrán formularse conclusiones basándose en los datos disponibles. Si la Comisión comprueba que se ha proporcionado información falsa o engañosa, se hará caso omiso de dicha información.

Artículo 8

Divulgación de la información

1. El tercer país, la entidad del tercer país y la compañía aérea de un tercer país afectados, así como el denunciante y las partes interesadas, recibirán comunicación de los principales hechos y consideraciones sobre la base de los cuales se van a adoptar medidas correctoras, o dar por concluido el procedimiento sin adoptar medidas correctoras, a más tardar un mes antes de que se realice la consulta al comité a que se refiere el artículo 15 de conformidad con el artículo 10, apartados 2 y 3, el artículo 12, apartado 2, o el artículo 13, apartado 1.
2. La divulgación de esta información no prejuzgará las decisiones ulteriores que la Comisión pueda adoptar. Cuando la Comisión quiera basar una de estas decisiones en hechos o consideraciones diferentes o adicionales, estos deberán ser divulgados lo más rápidamente posible.
3. Las observaciones hechas después de haber sido divulgada la información solo podrán tomarse en consideración cuando se hayan recibido en el plazo que la Comisión fije en cada caso, teniendo debidamente en cuenta la urgencia del asunto; dicho plazo no podrá ser inferior a diez días. Podrá fijarse un plazo más breve cuando deba hacerse una divulgación final complementaria.

Artículo 9

Duración del procedimiento y suspensión

1. El procedimiento deberá concluirse en un plazo de dos años. Dicho plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados.
2. En caso de urgencia, como en situaciones en las que existe un riesgo de perjuicio inmediato e irreversible a la compañía o compañías aéreas de la Unión, el procedimiento podrá reducirse a un año.
3. La Comisión podrá suspender el procedimiento si el tercer país o la entidad del tercer afectados ha tomado medidas decisivas para eliminar:
 - a) en caso de incumplimiento de una obligación internacional aplicable, dicho incumplimiento;
 - b) en caso de prácticas que afectan a la competencia, bien dicha práctica o bien el perjuicio o la amenaza de perjuicio a la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas.
4. Si el incumplimiento de las obligaciones internacionales aplicables o la práctica que afecta a la competencia, el perjuicio o la amenaza de perjuicio a la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas no ha sido eliminado después de un periodo de tiempo razonable, la Comisión podrá reanudar el procedimiento.

CAPÍTULO III

INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES INTERNACIONALES APLICABLES

Artículo 10

Terminación del procedimiento

1. Cuando la denuncia sea retirada, la Comisión podrá dar por concluida la investigación realizada con arreglo al artículo 4 sin adoptar medidas correctoras.
2. La Comisión, mediante actos de ejecución, dará por concluida la investigación realizada con arreglo al artículo 4 sin adoptar medidas correctoras en cualquiera de los siguientes casos:
 - a) la Comisión concluye que las obligaciones internacionales aplicables no han sido incumplidas;
 - b) la Comisión concluye que la adopción de medidas correctoras iría en contra del interés de la Unión;
 - c) se ha obtenido una reparación satisfactoria entre la Unión y el tercer país afectado de conformidad con los mecanismos pertinentes previstos al efecto en el acuerdo o las disposiciones aplicables o en virtud del derecho internacional público.

Los actos de ejecución a los que se refiere el párrafo primero se adoptarán de acuerdo con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 15, apartado 2.

3. Sin perjuicio de las disposiciones pertinentes del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y a reserva de lo dispuesto en los apartados 1 y 2, la Comisión, mediante actos de ejecución, adoptará medidas correctoras si la investigación determina que las obligaciones internacionales aplicables han sido incumplidas.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 15, apartado 2.

4. Cuando el acto que contiene las obligaciones internacionales aplicables imponga, antes de la adopción de cualquier medida, la realización previa de un procedimiento internacional de consulta o de resolución de litigios, cualquier decisión adoptada de conformidad con el apartado 3 se tomará una vez concluido dicho procedimiento y tendrá en cuenta sus resultados.
5. Las medidas correctoras a que se refiere el apartado 3 serán las medidas previstas por el acto que contiene las obligaciones internacionales aplicables o estarán contempladas en virtud de las pertinentes normas y principios del derecho internacional público.

CAPÍTULO IV

PRÁCTICAS QUE AFECTAN A LA COMPETENCIA

Artículo 11

Determinación del perjuicio

1. A los efectos del presente capítulo, una conclusión de perjuicio se basará en elementos de prueba y tendrá en cuenta todos los factores pertinentes, en particular:
 - a) La situación de la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas, en particular en cuanto a aspectos tales como la frecuencia de los servicios, la utilización de la capacidad, el efecto de red, las ventas, la cuota de mercado, los beneficios, el rendimiento del capital, la inversión y el empleo;
 - b) la situación general del mercado o mercados de los servicios de transporte aéreos afectados, en particular en cuanto al nivel de las tarifas o tasas, la capacidad y la frecuencia de los servicios de transporte aéreo o el uso de la red.
2. Una conclusión de amenaza de perjuicio requiere que sea claramente previsible que una situación concreta es susceptible de transformarse en un perjuicio real. Cualquier determinación en este sentido se basará en elementos de prueba y tendrá en cuenta todos los factores pertinentes, en particular:
 - a) la evolución previsible de la situación de la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas, en particular en cuanto a la frecuencia de los servicios, la utilización de la capacidad, el efecto de red, las ventas, la cuota de mercado, los beneficios, el rendimiento del capital, la inversión y el empleo;
 - b) la evolución previsible de la situación general del mercado o mercados de los servicios de transporte aéreos potencialmente afectados, en particular en cuanto al nivel de las tarifas o tasas, la capacidad y la frecuencia de los servicios de transporte aéreo o el uso de la red.
3. La Comisión seleccionará un periodo de investigación y analizará las pruebas pertinentes a lo largo de dicho período.
4. El perjuicio o amenaza de perjuicio causado por factores distintos de la práctica que afecta a la competencia y que también afectan negativamente a la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas no se atribuirán a las prácticas que se están examinando.

Artículo 12

Conclusión del procedimiento sin medidas correctoras

1. La Comisión podrá dar por concluida la investigación sin adoptar medidas correctoras cuando la denuncia sea retirada.
2. La Comisión, mediante actos de ejecución, dará por concluida la investigación realizada con arreglo al artículo 4 sin adoptar medidas correctoras cuando:
 - a) la Comisión concluya que no se ha demostrado cualquiera de los siguientes elementos:
 - i) la existencia de una práctica, adoptada por un tercer país o entidad de un tercer país, que afecte a la competencia;
 - ii) la existencia de un perjuicio o amenaza de perjuicio a la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas;
 - iii) la existencia de un nexo causal entre el perjuicio o amenaza de perjuicio y la práctica considerada;
 - b) la Comisión concluye que la adopción de medidas correctoras con arreglo al artículo 13 iría en contra del interés de la Unión;
 - c) el tercer país o la entidad del tercer país afectados ha eliminado las prácticas que afectan a la competencia;
 - d) el tercer país o la entidad del tercer país afectados ha eliminado el perjuicio o la amenaza de perjuicio a la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas.Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 15, apartado 2.
3. La decisión de dar por concluida la investigación de conformidad con el apartado 2 irá acompañada de un documento exponiendo las razones para ello y será publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 13

Medidas correctoras

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, apartado 1, y excepto en el caso a que se refiere el artículo 12, apartado 2, letra b), la Comisión, mediante actos de ejecución, adoptará medidas correctoras si la investigación realizada con arreglo al artículo 4 determina que una práctica que afecte a la competencia, adoptada por un tercer país o una entidad de un tercer país, ha provocado un perjuicio o amenaza de perjuicio a la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 15, apartado 2.

2. Las medidas correctoras a que se refiere el apartado 1 se impondrán a la compañía o compañías aéreas de terceros países que se benefician de las prácticas que afectan a la competencia y podrán tomar la forma de uno de los siguientes elementos:
 - a) obligaciones financieras;
 - b) cualquier medida de igual o menor valor.
3. Las medidas correctoras a que se refiere el apartado 1 no excederán de lo necesario para contrarrestar el perjuicio o la amenaza de perjuicio a la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas. A tal efecto, las medidas a que se refiere la letra b) del apartado 2 podrán limitarse a una zona geográfica específica.
4. Las medidas correctoras a que se refiere el apartado 1 no instarán a la Unión o al Estado o Estados miembros afectados a violar los acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos ni ninguna disposición relativa servicios de transporte aéreo que figure en un acuerdo comercial celebrado con el tercer país de que se trate.
5. La decisión de concluir la investigación con la adopción de las medidas correctoras a que se refiere el apartado 1 irá acompañada de un documento exponiendo las razones para ello y será publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 14

Reconsideración de las medidas correctoras

1. Las medidas correctoras a que se hace referencia en el artículo 13 seguirán en vigor solamente el tiempo y en la medida en que ello sea necesario a la luz de la persistencia de la práctica que afecta a la competencia y al perjuicio o amenaza de perjuicio de ellas derivados. A tal fin, se aplicará el procedimiento de reconsideración establecido en los apartados 2, 3 y 4.
2. Cuando sea necesario, podrá reconsiderarse la necesidad de mantener las medidas correctoras en su forma inicial, bien a instancia de la Comisión o del denunciante o previa petición motivada del tercer país o de la entidad del tercer país en cuestión.
3. En el transcurso de su examen, la Comisión evaluará la persistencia de la práctica que afecta a la competencia, del perjuicio o amenaza de perjuicio y del nexo causal entre la práctica y el perjuicio o amenaza de perjuicio.
4. La Comisión, mediante actos de ejecución, derogará, modificará o mantendrá, según convenga, las medidas correctoras. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 15, apartado 2.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 15

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 16

Derogación

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 868/2004. Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento.

Artículo 17

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas,

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa
- 1.2. Ámbitos políticos afectados en la estructura GPA/PPA
- 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa
- 1.4. Objetivos
- 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa
- 1.6. Duración e incidencia financiera
- 1.7. Modos de gestión previstos

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

- 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes
- 2.2. Sistema de gestión y de control
- 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 3.1. Rúbricas del marco financiero plurianual y líneas presupuestarias de gastos afectadas
- 3.2. Incidencia estimada en los gastos
 - 3.2.1 *Resumen de la incidencia estimada en los gastos*
 - 3.2.2 *Incidencia estimada en los créditos de operaciones*
 - 3.2.3 *Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo*
 - 3.2.4 *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*
 - 3.2.5 *Contribución de terceros*
- 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

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 del Parlamento Europeo y del Consejo.

1.2. Ámbitos políticos afectados en la estructura GPA/PPA²⁵

06 – Movilidad y Transporte

1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

- ☐ La propuesta/iniciativa se refiere a **una nueva acción**
- ☐ La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria**²⁶
- ☐ La propuesta/iniciativa se refiere a **la prolongación de una acción existente**
- ☒ La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción reorientada hacia una nueva acción**

1.4. Objetivos

1.4.1. *Objetivos estratégicos plurianuales de la Comisión contemplados por la propuesta/iniciativa*

Empleo y crecimiento: La iniciativa pretende contribuir a un sector europeo de la aviación competitivo que genere puestos de trabajo de alto valor e impulse la innovación tecnológica.

Un mercado interior más justo y más profundo, con una base industrial fortalecida: un espacio único europeo de transporte de carácter competitivo para ofrecer a los ciudadanos y las empresas un marco de transporte seguro, eficaz y de alta calidad.

La actuación de la UE permite garantizar una competencia leal entre compañías aéreas de la Unión y compañías aéreas de terceros países, es decir, condiciones equitativas entre ellas, lo que contribuye a unas condiciones propicias para un alto nivel de conectividad.

Por último, la propuesta de Reglamento contribuye a reforzar el papel de la UE como actor a escala mundial.

²⁵ GPA: gestión por actividades; PPA: presupuestación por actividades.

²⁶ En virtud del artículo 54, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

1.4.2. *Objetivos específicos y actividades GPA/PPA afectadas*

Objetivo específico

DG MOVE Objetivo específico n.º 1: Un espacio único europeo de transporte eficaz, sostenible, seguro y protegido: Mejora la reglamentación, garantiza un elevado nivel de aplicación de la legislación de la UE en el ámbito del transporte y una competencia abierta y leal tanto en la UE como en las relaciones con los principales países socios.

Actividades GPA/PPA afectadas

06 02 Política europea de transporte

1.4.3. Resultados e incidencia esperados

Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios/la población destinataria.

Se espera que la propuesta de Reglamento garantice una competencia leal entre las compañías aéreas de la Unión y las compañías aéreas de terceros países, que contribuya a un alto nivel de conectividad entre la Unión y los terceros países.

Para alcanzar este objetivo, la propuesta de Reglamento establece un marco dentro del cual se abordan las prácticas que afectan a la competencia, adoptadas por terceros países y entidades de terceros países, y que provocan perjuicios o amenazas de perjuicios a las compañías aéreas de la UE, y se adoptan las medidas correctoras pertinentes para compensar el perjuicio y restablecer la competencia leal.

El Reglamento también constituye un marco para la adopción de medidas cuando se hayan incumplido (presuntamente) obligaciones internacionales aplicables.

Cabe prever que el sector de las compañías aéreas de la UE se beneficiará de dicho Reglamento.

También se esperan beneficios para los pasajeros de la UE, ya que el Reglamento contribuye a mantener un amplio acceso a los servicios de transporte aéreo en toda la UE.

Por último, se calcula que la economía de la UE en general se beneficiará del presente Reglamento gracias a la aportación continua del sector de la aviación al objetivo de los puestos de trabajo y el crecimiento.

Las consecuencias económicas previstas son entre otras el incremento del número de viajeros transportados por compañías aéreas de la UE y de los ingresos de las compañías aéreas de la UE. Los aeropuertos de la UE también se beneficiarán puesto que recibirán un mayor número de pasajeros.

Las consecuencias operativas previstas incluyen una mejor conectividad en el espacio aéreo europeo, impulsado por la competencia leal entre las compañías aéreas.

1.4.4. Indicadores de resultados e incidencia

Especifíquense los indicadores que permiten realizar el seguimiento de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

- número y tipo de denuncias oficiales del sector a la Comisión;
- opiniones de los interesados europeos acerca de la aplicabilidad del marco jurídico europeo.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidades que deben satisfacerse a corto o largo plazo

Constituir un instrumento efectivo que permita abordar las prácticas que afectan a la competencia provocando perjuicios o amenazas de perjuicio a las compañías aéreas de la Unión. En tales casos, la finalidad de las medidas es contrarrestar dicho perjuicio o amenaza de perjuicio.

Constituir un marco para la adopción de medidas cuando se han incumplido (presuntamente) obligaciones internacionales aplicables.

Todas las medidas de ese tipo también contribuyen a un alto nivel de conectividad entre la Unión y los terceros países.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión Europea

La compatibilidad con el principio de subsidiariedad fue reconocida en el considerando número 26 del Reglamento (CE) n.º 868/2004, puesto que se refería a condiciones previstas en dicho Reglamento.

El nuevo elemento central contenido en la propuesta de Reglamento es la actuación en caso de «incumplimiento de las obligaciones internacionales aplicables». La propuesta de Reglamento define las «obligaciones internacionales aplicables» como las obligaciones contenidas en un acuerdo del que es parte la Unión. Los derechos frente a terceros países, en virtud de los acuerdos de los que la Unión es parte, no pueden ser ejercidos por separado por cada uno de los Estados miembros.

Como los objetivos perseguidos no pueden alcanzarse sin actuación a nivel de la Unión, dicha actuación es necesaria a tal efecto y ofrece un valor añadido comparado con las actuaciones a nivel nacional.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

El objetivo del Reglamento (CE) n.º 868/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo era evitar y contrarrestar las prácticas desleales, es decir, las subvenciones y la discriminación aplicadas por terceros países y entidades de terceros países, que afectaban negativamente a las compañías aéreas de la UE.

Sin embargo, durante los más de diez años transcurridos desde su adopción, el Reglamento nunca ha sido utilizado, ya que ninguna compañía aérea de la UE ha presentado jamás una denuncia formal, a pesar de que ha habido muchas acusaciones y quejas informales en el sector acerca de las prácticas desleales presuntamente adoptadas por terceros países y entidades de terceros países.

La principal razón por la cual el Reglamento (CE) n.º 868/2004 ha demostrado ser ineficaz es el hecho de que, en lo que se refiere a las «prácticas tarifarias desleales», ha sido concebido según el modelo de instrumentos utilizados para luchar contra el *dumping* de productos y por consiguiente no está adaptado a las características específicas del sector del transporte aéreo.

En efecto, aparte de las subvenciones, el Reglamento (CE) n.º 868/2004 solo es aplicable a las llamadas «prácticas tarifarias desleales». Estas solo se considera que existen cuando una compañía aérea de un tercer país cobra *«tarifas suficientemente inferiores a las que ofrecen sus competidoras comunitarias como para perjudicar a estas»*, para lo cual es difícil encontrar pruebas. Aunque para concluir que existen «prácticas tarifarias desleales» también es necesario que la compañía aérea del tercer país haya recibido una ventaja no comercial, la existencia de esta ventaja no basta por sí sola para que la Unión pueda comenzar a actuar.

Además, el Reglamento (CE) n.º 868/2004 no contempla un procedimiento interno específico de la UE respecto de las obligaciones recogidas en los acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos en los que la UE es parte, y cuya finalidad es garantizar la competencia leal, aplicable cuando dichas obligaciones se hayan incumplido.

Por último, las normas relativas a la apertura de una investigación son bastante restrictivas. Más concretamente, el propio derecho de presentar una denuncia ante la Comisión está restringido al «sector comunitario», definido como «la totalidad de las compañías aéreas comunitarias que presten servicios aéreos idénticos o aquellas de este grupo de compañías cuya parte constituya conjuntamente una proporción importante de la prestación comunitaria total de estos servicios». Ni a los Estados miembros ni a las compañías aéreas individualmente se les concede el rango de denunciantes por derecho propio.

1.5.4. *Coherencia y posibles sinergias con otros instrumentos pertinentes*

La propuesta de Reglamento está en consonancia con los objetivos presentados en la Estrategia de Aviación y como tal contribuye directamente a la consecución de estos objetivos, en aras de un sector de la aviación de la UE más competitivo.

1.6. Duración e incidencia financiera

☐ Propuesta/iniciativa de **duración limitada**

– ☐ Propuesta/iniciativa en vigor desde [el] [DD.MM]AAAA hasta [el] [DD.MM]AAAA

– ☐ Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA

☒ Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**

– Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA

– y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)²⁷

☒ **Gestión directa** a cargo de la Comisión

– ☒ por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;

– ☐ por las agencias ejecutivas

☐ **Gestión compartida** con los Estados miembros

☐ **Gestión indirecta** mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

– ☐ terceros países o los organismos que estos hayan designado;

– ☐ organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);

– ☐ el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

– ☐ los organismos a que se hace referencia en los artículos 208 y 209 del Reglamento Financiero;

– ☐ organismos de Derecho público;

– ☐ organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;

– ☐ organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;

– ☐ personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

– *Si se indica más de un modo de gestión, facilitense los detalles en el recuadro de observaciones.*

²⁷

Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

Observaciones

No aplicable.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especifíquense la frecuencia y las condiciones.

Está previsto que los servicios de la Comisión realicen una evaluación para verificar si se han alcanzado los objetivos de la iniciativa, cinco años después de la entrada en vigor del Reglamento. El objetivo es verificar si las nuevas medidas han creado unas condiciones más equitativas y si han contribuido a mantener un alto nivel de conectividad. Dicha evaluación se efectuará sobre la base de los indicadores básicos de progreso especificados en la sección relativa a «*Indicadores de resultados e incidencia*». Debe estar en consonancia con los requisitos de la Comisión sobre evaluación.

2.2. Sistema de gestión y de control

2.2.1. Riesgos identificados

Se han señalado los siguientes riesgos relacionados con la aplicación de la propuesta de Reglamento:

1) Actos de represalia dirigidos contra empresas de la UE

La adopción de medidas correctoras puede dar lugar a medidas de represalia hacia la industria de la UE (por ejemplo, en cuanto al acceso de las compañías aéreas a los servicios o a las adquisiciones de aeronaves de la UE por parte de compañías aéreas de terceros países). Sin embargo, la propuesta de Reglamento especifica que la Comisión puede decidir no adoptar medidas si ello puede ir en contra del interés de la Unión. La Comisión también tendrá la posibilidad de diseñar medidas correctoras con el fin de minimizar los efectos secundarios, entre otros las represalias.

2) Número de denuncias inesperado e inmanejable

Garantizar el cumplimiento del Reglamento propuesto conducirá a la Comisión a tratar una serie de asuntos y por consiguiente a un incremento de los costes administrativos (costes salariales, costes de equipos y materiales, así como gastos generales). Si se recibe un número inesperadamente alto de denuncias, podría producirse escasez de personal, dificultades de gestión y costes adicionales. Sin embargo, el Reglamento propuesto especifica que la Comisión puede decidir no actuar si el asunto no plantea un problema sistémico ni tampoco tiene un impacto significativo en las compañías aéreas de la Unión. Por otra parte, el Reglamento propuesto prevé la posibilidad de que la Comisión solicite a los Estados miembros que la apoyen en la investigación.

2.2.2. Información relativa al sistema de control interno establecido

- La Comisión impondría medidas correctoras mediante actos de ejecución, de conformidad con el artículo 291 del TFUE.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">- El control de los Estados miembros estaría regulado por el Reglamento (UE) n.º 182/2011, sobre el control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión.- Las contramedidas financieras dirigidas a entidades del tercer país se aplicarían de conformidad con el artículo 299 del TFUE. |
|--|

2.2.3. *Estimación de los costes y beneficios de los controles y evaluación del nivel de riesgo de error esperado*

No aplicable.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas.

No aplicable.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbricas del marco financiero plurianual y líneas presupuestarias de gastos afectadas

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de rúbricas del marco financiero plurianual y líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número [...] [Rúbrica.....]	CD/CND ²⁸	de países AELC ²⁹	de países candidatos ³⁰	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
	[5][06.01.01.01]	CND	NO	NO	NO	NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de rúbricas del marco financiero plurianual y líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número [...] [Rúbrica.....]	CD/CND.	de países AELC	de países candidatos	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
	[...][XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

²⁸ CD = Créditos disociados / CND = Créditos no disociados.

²⁹ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

³⁰ Países candidatos y, cuando proceda, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia estimada en los gastos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	Número	[...][Rúbrica.....]
---	--------	---------------------

DG: <.....>			Año N ³¹	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
•Créditos de operaciones										
Número de línea presupuestaria	Compromisos	(1)								
	Pagos	(2)								
Número de línea presupuestaria	Compromisos	(1 a)								
	Pagos	(2 a)								
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos ³²										
Número de línea presupuestaria		(3)								
TOTAL de los créditos para la DG <.....>	Compromisos	= 1+1 a +3								
	Pagos	= 2+2 a +3 +3								

³¹ El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

³² Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

•TOTAL créditos de operaciones	Compromisos	(4)								
	Pagos	(5)								
•TOTAL de créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)								
TOTAL de los créditos Para la RÚBRICA <...> del marco financiero plurianual	Compromisos	=4+ 6								
	Pagos	=5+ 6								

Si la propuesta/iniciativa afecta a más de una rúbrica:

•TOTAL créditos de operaciones	Compromisos	(4)								
	Pagos	(5)								
•TOTAL de créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)								
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 4 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	=4+ 6								
	Pagos	=5+ 6								

Rúbrica del marco financiero plurianual	5	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2018	Año 2019	Año 2020	TOTAL
DG: MOVE					
• Recursos humanos		1,242	1,242	1,242	3,726
• Otros gastos administrativos		0,02	0,02	0,02	0,06
TOTAL DG MOVE	Créditos	1,262	1,262	1,262	3,786

TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = total de los pagos)	1,262	1,262	1,262	3,786
--	---	-------	-------	-------	--------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2018	Año 2019	Año 2020	TOTAL
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 5 del marco financiero plurianual	Compromisos	1,262	1,262	1,262	3,786
	Pagos	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de operaciones

- ☒ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones
- ☐ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados ↓			Año N		Año N+1		Año N+2		Año N+3		Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)						TOTAL	
	RESULTADOS																	
	Tipo ³³	Coste medio	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ³⁴ ...																		
- Resultado																		
- Resultado																		
- Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2...																		
- Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 2																		

³³ Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carretera construidos, etc.).

³⁴ Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...».

COSTE TOTAL																
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

3.2.3.1. Resumen

- ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos.
- ☒ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2018	Año 2019	Año 2020	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	-------

RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual				
Recursos humanos	1,242	1,242	1,242	3,726
Otros gastos administrativos	0,02	0,02	0,02	0,02
Subtotal para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	1,262	1,262	1,262	3,786

Al margen de la RÚBRICA 5³⁵ del marco financiero plurianual				
Recursos humanos				
Otros gastos de carácter administrativo				
Subtotal al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual				

TOTAL	1,262	1,262	1,262	3,786
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos ya asignados a la gestión de la acción o reorganizado internamente en la Comisión, completados en su caso por cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de las restricciones presupuestarias.

³⁵

Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

3.2.3.2. Estimación de las necesidades en recursos humanos

- ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- ☒ La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

	Año 2018	Año 2019	Año 2020
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)			
06 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)	9	9	9
XX 01 01 02 (Delegaciones)			
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)			
10 01 05 01 (Investigación directa)			
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: EJC)³⁶			
XX 01 02 01 (AC, ENCS, INT de la dotación global)			
XX 01 02 02 (AC, AL, ENCS, INT y JED en las Delegaciones)			
XX 01 04 yy ³⁷	- en la sede		
	- en las Delegaciones		
XX01 05 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)			
10 01 05 02 (AC, INT, ENCS; investigación directa)			
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)			
TOTAL	9	9	9

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades de recursos humanos serán cubiertas por el personal ya destinado a la gestión de la acción o reorganizado internamente en la Comisión, completado en su caso por cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de las restricciones presupuestarias.

Descripción de las tareas que se han de efectuar:

Funcionarios y agentes temporales	Recibir y tramitar denuncias destinadas a la Comisión, iniciar procedimientos y realizar investigaciones, preparar actos jurídicos de la Comisión, tramitar solicitudes de información y tramitar solicitudes de revisión de las decisiones de la Comisión.
Personal externo	No aplicable.

³⁶ AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JED = joven experto en delegación.

³⁷ Sublímite para personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

- ☒ La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.
- ☐ La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual.

Explíquese la reprogramación requerida, precisando las líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

- ☐ La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual.

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.5. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros.

3.3. **Incidencia estimada en los ingresos**

- ☐ La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- ☒ La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - iv) ☒ en los recursos propios
 - v) ☐ en los ingresos diversos

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingreso:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ³⁸						
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
Artículo...								

En el caso de los ingresos diversos «asignados», especifíquese la línea o líneas presupuestarias de gasto en las que repercutan.

Especifíquese el método de cálculo de la incidencia en los ingresos.

³⁸ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 25 % de los gastos de recaudación.