

A.I.DI.NA.T.

Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei Trasporti



In collaborazione con



Convegno

I NUOVI ORIZZONTI DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE AEREA

*Unfair Practices: la nuova
proposta europea*

Dott.ssa Valentina Corona
Università di Cagliari

Roma, 19 - 20 ottobre 2017

I INTRODUZIONE

Il contesto

L'unificazione del mercato del trasporto aereo (art. 101-109 TFUE) evita distorsioni della concorrenza ma solo
DAL PUNTO DI VISTA INTERNO

Due esigenze

```
graph LR; A[Due esigenze] --> B[Pacchetto di aiuti USA alle compagnie dopo 11 settembre 2001]; A --> C[Crescita smisurata delle Compagnie del Golfo: EMIRATES, QATAR AIRWAYS, ETIHAD AIRWAYS]
```

Pacchetto di aiuti USA alle compagnie dopo 11 settembre 2001

Crescita smisurata delle Compagnie del Golfo: EMIRATES, QATAR AIRWAYS, ETIHAD AIRWAYS

REAZIONE COMMISSIONE EUROPEA
REG. 868/2004 (falsariga reg. 4057/86 per il settore
marittimo)

*PROTEZIONE CONTRO LE SOVVENZIONI E LE PRATICHE TARIFFARIE
SLEALI CHE RECANO PREGIUDIZIO AI VETTORI AEREI COMUNITARI
NELLA PRESTAZIONE DI SERVIZI DI TRASPORTO AEREO DA PARTE DI
PAESI NON MEMBRI DELLA COMUNITÀ EUROPEA*

SOVVENZIONI

PRATICHE TARIFFARIE
SLEALI

SOVVENZIONI

3 REQUISITI

OGGETTIVO

**Contributo
finanziario**

SOGGETTIVO

**Governo o ente
pubblico
+
Soggetto specifico**

COMMERCIALE

**Deve essere
stato
conferito**

CONCORRENZA SLEALE

Infracomunitaria Art. 107-108 TFUE

Effettiva distorsione o pericolo
di distorsione in termini di
competizione

Inchiesta Commissione per
valutazione quantitativa

Principio dell'investitore in
un'economia di mercato

Extracomunitaria Reg. 868/04

Beneficio:

- trasferimento fondi/prestiti/capitale
 - presa in carico di passivi
 - rinuncia a entrate pubbliche
- VANTAGGIO NON COMMERCIALE

Il vantaggio non commerciale va
riferito all'origine o ai suoi
effetti? Il monopolio?

Non costituiscono sovvenzioni

Regime fiscale

Costo del lavoro

Tasse aeroportuali

Investimenti nella flotta e negli Hub

Localizzazione Hub in rotte dinamiche e ripercussioni su tecnologie costruttive

Protezione dell'ambiente/Rumore

Concorrenza Low cost carriers

Pratica tariffaria

La tariffa deve essere sufficientemente inferiore e causare pregiudizio anche POTENZIALE ai concorrenti

Lista esemplificativa di parametri per la comparazione

Non rileva l'eventuale beneficio per i consumatori

Si considera l'impatto su tutta l'industria aeronautica

Procedimento

DENUNCIA IN NOME DELL'INDUSTRIA AERONAUTICA COMUNITARIA

PROVE SUFFICIENTI + PREGIUDIZIO + NESSO CAUSALE

APERTURA PROCEDIMENTO DA PARTE DELLA COMMISSIONE
EXTREMA RATIO

CHIUSURA ENTRO 9 MESI SALVO PROROGA

MISURE (\leq all'importo totale delle sovvenzioni o \leq alla differenza tra
la tariffa sleale e quella del vettore comunitario)

Le criticità

- Onere della prova su dati inaccessibili
- Assenza di chiarezza nelle definizioni come **BENEFICIO – VANTAGGIO NON COMMERCIALE – PRATICA TARIFFARIA SUFFICIENTEMENTE INFERIORE**
- Il pregiudizio rileva solo se riferito a tutta l'industria aeronautica UE
- Approccio unilaterale non considera i rapporti bi-multilaterali
- Scarso ruolo ICAO

IL REGOLAMENTO NON È MAI STATO APPLICATO

La proposta di modifica

Interviene su più fronti

*Revisione
totale del
regolamento
868/2004*

*ICAO garante
della fair
competition
internazionale*

*Rinegoziazione
pacchetti di
accordi*

*TUTELA DELLA CONCORRENZA MA SEMPRE EXTREMA RATIO
Prevalgono eventuali strumenti più agili e rapidi a livello di
singolo Stato membro*

ASPETTI CHIAVE

Oggetto: PRATICA CHE INCIDE SULLA CONCORRENZA
Sparisce la pratica tariffaria sleale

Legittimazione attiva

Norme procedurali: **sufficienti elementi di prova +
pregiudizio + nesso causale**

Poteri alla Commissione per indagini col consenso del Paese terzo

Clausola di correttezza accordi
bilaterali

Misure di bilanciamento: sospensione diritti di traffico

Comportamenti sanzionabili

Pratica che incide sulla concorrenza:

- a) sovvenzioni;
- b) pratiche discriminatorie

Violazione obblighi internazionali

PREVALENZA di interesse contrario dell'UE come:

- a) Protezione dei consumatori
- b) La situazione generale del mercato dei trasporto aereo
- c) Misure di ritorsione

Ciascuna compagnia è responsabile della propria competitività

Persistenti criticità

Schema norme antidumping per le merci → non è adatto al settore aeronautico

La prevalenza di interessi superiori è il *vulnus* del regolamento specie se si considera l'interesse dei consumatori
PRATICA DISCRIMINATORIA → TARIFFA BASSA → CONVENIENZA PER IL
CONSUMATORE

Estremamente difficile individuare i servizi aerei da comparare
Es. Charles de Gaulle o Orly

Mancanza di strumenti per accedere a informazioni finanziarie

Soluzioni

Accordo multilaterale con poteri specifici dell'ICAO

Concessione di diritti di traffico solo in caso di effettiva esibizione di dati finanziari (USA e Australia)

Effettiva applicazione delle sanzioni

A.I.DI.NA.T.

Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei Trasporti



In collaborazione con



GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Roma, 19 - 20 ottobre 2017