



A8-0125/2018

28.3.2018

*****I**

INFORME

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 del Parlamento Europeo y del Consejo.
(COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente de opinión: Markus Pieper

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas

Las supresiones se señalan en *cursiva y negrita* en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en *cursiva y negrita* en ambas columnas. El texto nuevo se señala en *cursiva y negrita* en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado

Las partes de texto nuevas se indican en *cursiva y negrita*. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en *cursiva y negrita* y suprimiendo o tachando el texto sustituido.

Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

ÍNDICE

Página:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	41
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y MONETARIOS.....	42
PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	60
VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	61

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

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 del Parlamento Europeo y del Consejo.

(COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2017)0289),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 100, apartado 2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C8-0183/2017),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 17 de enero de 2018¹,
 - Previa consulta al Comité de las Regiones,
 - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios (A8-0125/2018),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 1

Texto de la Comisión

(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

Enmienda

(1) La aviación desempeña un papel vital en la economía de la Unión y ***en la vida cotidiana de los ciudadanos de la Unión, al ser uno de los sectores con más***

¹

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.

rendimiento y más dinámicos de la economía europea, donde representa un factor decisivo para el impulso del crecimiento económico, el empleo, el comercio y *el turismo, así como la conectividad* y la movilidad *para empresas y ciudadanos por igual, en particular en el interior de las regiones de la Unión y entre ellas*. 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.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) El sector europeo de la aviación equivale a alrededor de dos millones de empleos directos y se espera que la aviación internacional crezca alrededor de un 5 % anual hasta 2030.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 ter) Es fundamental que la Unión proteja de manera eficaz a los diferentes sectores de su economía y a sus trabajadores frente a cualquier práctica de competencia desleal procedente de terceros países.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 2

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(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. Esto ***es necesario para*** mantener las condiciones propicias para un alto nivel de conectividad de la Unión y ***asegurar la transparencia, la igualdad de condiciones y la competitividad permanente de sus compañías aéreas, así como unos niveles elevados de empleo en la industria europea.***

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) Europa representa un espacio de más de 500 millones de pasajeros potenciales para las compañías de terceros países. Debe tenerse en cuenta el incremento potencial de este tráfico cuando se negocien acuerdos de aviación globales con el resto del mundo en nombre de la Unión.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

Enmienda

(3) La competencia leal es un principio general **importante** en la explotación de servicios de transporte aéreo internacionales. Dicho principio está especialmente reconocido por 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».

(3) **En un contexto de intensificación de la competencia entre agentes del transporte aéreo a escala mundial**, la competencia leal es un principio general **indispensable** en la explotación de servicios de transporte aéreo internacionales. Dicho principio está especialmente reconocido por 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».

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 bis) La apertura de los mercados y la conectividad están claramente vinculados, ya que las distorsiones de la competencia generan cambios en los flujos de tráfico. Las compañías aéreas de terceros países quieren y necesitan acceder a aeropuertos situados en todos los Estados miembros debido al mercado potencial de 500 millones de pasajeros que el continente europeo representa para ellas.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 5

Texto de la Comisión

(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.

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

Enmienda

(5) Con todo, a pesar de los esfuerzos continuados realizados por **la Unión y** algunos terceros países, 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.

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

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 bis) A la luz de la notificación del Reino Unido al Consejo Europeo, de 29 de marzo de 2017, por la que comunicaba su intención de retirarse de la Unión Europea de conformidad con el artículo 50 del Tratado de la Unión Europea, la Comisión debe realizar una evaluación exhaustiva de las consecuencias de dicha retirada sobre el transporte aéreo entre la Unión o sus Estados miembros y el Reino Unido, a fin de lograr el menor nivel posible de perturbaciones en los servicios de transporte aéreo para las compañías aéreas basadas en la Unión y para los consumidores.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 7

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(7) La competencia leal entre compañías aéreas debe abordarse ***ante todo*** 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 ***sin demora*** 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.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 bis) Los acuerdos aéreos y el presente Reglamento deben ser complementarios y facilitar el diálogo con los terceros países afectados a fin de resolver eficazmente las diferencias y restablecer la competencia leal. Cuando los acuerdos bilaterales de transporte aéreo o de servicio aéreo con terceros países contengan cláusulas de competencia leal o disposiciones similares, agotar los procedimientos de solución de diferencias previstos en dichos acuerdos internacionales no debe ser una condición previa para la apertura

de un procedimiento como el previsto en el presente Reglamento y no debe afectar al derecho de la Comisión a iniciar una investigación a fin de asegurar la complementariedad entre el presente Reglamento y los acuerdos bilaterales.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 7 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 ter) Siempre que ello sea necesario por motivos de eficacia, proporcionalidad y disuasión o cuando se haya establecido sobre la base de los datos disponibles que existe una amenaza de perjuicio y asimismo cuando esté en curso una investigación compleja, debe existir la posibilidad de adoptar medidas provisionales antes de que se concluya el procedimiento.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 7 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 quater) Acoge con satisfacción la iniciativa de negociar acuerdos de transporte aéreo a nivel de la Unión y acuerdos bilaterales de seguridad en la aviación con terceros países que representan mercados estratégicos y emergentes (tales como China, Japón, la ASEAN, Turquía, Qatar, los Emiratos Árabes Unidos, Armenia, México, Baréin, Kuwait, Omán y Arabia Saudí), e insta a unas negociaciones constructivas. No obstante, todas las partes deben aplicar correctamente y observar los nuevos

acuerdos, y deben incluir una cláusula de competencia leal sobre la base de las normas internacionales (OACI, OIT). Se invita a la Comisión y al Consejo a que, respetando el artículo 218 del TFUE, impliquen plenamente al Parlamento en todas las fases de las negociaciones.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) La competencia leal entre compañías aéreas también puede garantizarse mediante una legislación de la Unión adecuada, como el Reglamento (CEE) n.º 95/93²⁰ del Consejo 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 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

Enmienda

(8) La competencia leal entre compañías aéreas también puede garantizarse mediante una legislación de la Unión adecuada, como el Reglamento (CEE) n.º 95/93²⁰ del Consejo 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 demostrado ser *ineficaz* 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

cuestiones, procede sustituir el Reglamento (CE) n.º 868/2004 por un nuevo acto.

(CE) n.º 868/2004 por un nuevo acto.

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).

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).

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).

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).

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 9

Texto de la Comisión

(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

Enmienda

(9) ***La competitividad del sector de la aviación de la Unión depende de la competitividad de todas las partes de la cadena de valor de la aviación y solamente podrá mantenerse mediante un conjunto complementario de políticas. La Unión debe entablar un diálogo constructivo con terceros países para hallar una base para una competencia leal.*** Sigue siendo necesaria ***a este respecto*** 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

causar perjuicio a las compañías aéreas de la Unión.

aéreas de terceros países, ***preservando así los empleos en las compañías aéreas de la Unión***. A tal fin, debe facultarse ***efectivamente*** a la Comisión para realizar investigaciones y tomar medidas ***provisionales o definitivas*** 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 ***distorsionen*** la competencia causen o amenacen con causar perjuicio a las compañías aéreas de la Unión.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(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, ***que deberá tramitarse en un tiempo razonable para no generar pérdidas a las compañías de transporte aéreo europeas***.

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) En el interés de la eficacia de la normativa y por analogía con los otros instrumentos de defensa comercial de la Unión, es esencial que la Comisión pueda iniciar procedimientos a partir de una denuncia que presente indicios

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Considerando 12

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(12) Es importante asegurarse de que la investigación pueda ampliarse todo posible en lo relativo a los elementos pertinentes. A tal fin, y **en colaboración con el** tercer país y 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 **tras recabar toda la información necesaria de las partes interesadas relevantes**, sobre la base de las mejores pruebas disponibles.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento Considerando 13

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(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 **sobre la base de criterios de competencia leal**. Por lo tanto, los Estados miembros deben estar obligados a informar

a la Comisión en consecuencia.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento Considerando 15

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(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 *partes, incluidos* los consumidores, empresas o *empleados del sector de la aviación* de la Unión. *En este contexto, y en particular cuando se considere la posibilidad de aplicar medidas correctoras, debe ser prioritario el mantenimiento de un alto nivel de conectividad de la Unión.* Los procedimientos también deben concluirse sin medidas cuando los criterios para dichas medidas no se cumplan o hayan dejado de cumplirse.

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Considerando 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(15 bis) Al determinar si el interés de la Unión exige la adopción de medidas, la Comisión debe tener en cuenta las opiniones de todas las partes interesadas. A fin de organizar tales consultas con todas las partes interesadas y de brindarles la oportunidad de ser oídas, se deben especificar en el anuncio de apertura de la investigación los plazos

fijados para proporcionar información o para solicitar audiencia. Las partes interesadas deben conocer las condiciones de divulgación de la información que proporcionan y tener derecho a responder a los comentarios de las otras partes.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Considerando 17

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(17) *Al determinar si se debe iniciar un procedimiento en virtud del presente Reglamento, las conclusiones respecto de una amenaza de perjuicio y el perjuicio que ya se haya ocasionado* 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, *en consonancia con la práctica habitual y la aplicación de instrumentos destinados a garantizar la competencia leal, que también permiten prever y contrarrestar los perjuicios o amenazas de perjuicio claramente previsibles en caso de que una práctica distorsione la competencia leal y de la cual existan pruebas suficientes.*

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento Considerando 18

Texto de la Comisión

(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

Enmienda

(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.

tercer país o la entidad del tercer país afectado ha tomado medidas decisivas para eliminar la práctica en cuestión que **distorsiona** la competencia o el perjuicio o amenaza de perjuicio consiguientes.

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento Considerando 19

Texto de la Comisión

(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.**

Enmienda

(19) Las medidas correctoras en relación con las prácticas que **distorsionan** 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.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento Considerando 21

Texto de la Comisión

(21) Las situaciones investigadas en virtud del presente Reglamento y su impacto potencial en los Estados miembros pueden diferir en función de las

Enmienda

(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.

circunstancias. Por tanto, pueden aplicarse medidas correctoras, según el caso, a uno o varios Estados miembros, **que pueden** estar limitadas a una zona geográfica específica **o a un periodo determinado, o aplicarse a partir de una fecha posterior cuando se pueda determinar el momento preciso en que la amenaza de perjuicio se convertiría en un perjuicio real.**

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento Considerando 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 bis) La Comisión debe presentar anualmente un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento. Este informe debe incluir información sobre la aplicación de medidas correctoras, la conclusión de investigaciones sin medidas correctoras, las investigaciones en curso, las reconsideraciones efectuadas y la cooperación con Estados miembros, partes interesadas y terceros países. Asimismo, este informe debe tratarse con el grado de confidencialidad adecuado.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento Considerando 23

Texto de la Comisión

Enmienda

(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

(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.

de la Unión por prácticas que *distorsionan* 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. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos *ni tampoco pretende imponer normas a las compañías aéreas de terceros países, por ejemplo en materia de subvenciones, introduciendo obligaciones más restrictivas que las que se aplican a las compañías aéreas de la Unión.*

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento Considerando 23 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(23 bis) *La Comisión debe proponer el refuerzo de las normas, criterios y medidas sobre competencia leal en la Unión, no solo en el sector del transporte aéreo dentro de la Unión, sino también en el sector del transporte intermodal.*

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento Artículo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 1

Artículo 1

Objeto

Objeto y *ámbito de aplicación*

1. El presente Reglamento establece normas sobre la realización de investigaciones por parte de la Comisión y

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.

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

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;

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

sobre la adopción de medidas correctoras, en relación con el incumplimiento de obligaciones internacionales aplicables y de prácticas que **distorsionan** 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.

Enmienda

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, **incluyendo, entre otras, las compañías aéreas;**

Enmienda

d bis) «Estado miembro afectado», un Estado:

i) que expide la licencia de explotación para compañías aéreas europeas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008;

ii) en virtud de cuyos acuerdos de transporte aéreo o acuerdos comerciales con disposiciones para el sector del transporte aéreo operan las compañías aéreas europeas;

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – letra e

Texto de la Comisión

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;

Enmienda

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, ***incluidas las empresas conjuntas y las alianzas compuestas exclusivamente por compañías aéreas de terceros países;***

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – letra f bis) (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

f bis) «amenaza de perjuicio», un perjuicio inminente o previsible en un futuro próximo con una probabilidad próxima a la certeza;

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – letra f ter) (nueva)

f ter) «medidas correctoras provisionales», cualquier medida de carácter temporal contra una compañía aérea de un tercer país que sea proporcional a la amenaza, tenga como única finalidad evitar perjuicios irreversibles, sea adoptada por la Comisión al inicio del procedimiento sobre la base de los datos disponibles y vaya a derogarse a más tardar al término de la investigación;

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – letra h – inciso i – punto 3

Texto de la Comisión

(3) un gobierno u otro organismo público, incluidas las empresas de control público, aporta bienes o servicios, o adquiere bienes o servicios;

Enmienda

(3) un gobierno u otro organismo público, incluidas las empresas de control público, aporta bienes o servicios **distintos de infraestructura general**, o adquiere bienes o servicios;

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 2 bis

1. Cuando se determine el interés de la Unión deberá concederse prioridad a la necesidad de restablecer la competencia efectiva y leal, la necesidad de garantizar la transparencia, la necesidad de evitar distorsiones en el mercado interior, la necesidad de evitar que se vea socavada la situación socioeconómica de los Estados miembros y la necesidad de mantener un alto nivel de conectividad para los

pasajeros y la Unión.

2. La Comisión determinará caso por caso si el interés de la Unión exige la adopción de medidas sobre la base de una apreciación conjunta de los diferentes intereses en juego, incluida una evaluación socioeconómica. Solamente se procederá a ello cuando se haya dado a todas las partes la oportunidad de presentar sus puntos dentro de un plazo determinado, de conformidad con el apartado 3. Esta oportunidad podrá utilizarse o no. La determinación del interés de la Unión se entenderá sin perjuicio del derecho de la Comisión a iniciar una investigación de conformidad con el artículo 3. Cuando la Comisión, basándose en toda la información presentada, concluya claramente que no redunda en interés de la Unión aplicar medidas correctoras, no se aplicarán.

3. A fin de proporcionar una base firme sobre la que la Comisión pueda tener en cuenta todas las opiniones, los denunciantes y las partes interesadas podrán, dentro de los plazos especificados en el anuncio de apertura de la investigación, darse a conocer y aportar información a la Comisión. Para garantizar la transparencia de la consulta, se facilitará esta información, o un resumen apropiado de la misma, a las demás partes mencionadas en el presente artículo, que podrán manifestarse al respecto.

4. Cuando se determine el interés de la Unión, las partes que hayan actuado de conformidad con el apartado 3 podrán solicitar ser oídas. Se responderá favorablemente a estas solicitudes cuando especifiquen las razones particulares que, desde el punto de vista del interés de la Unión, hacen aconsejable que las partes sean oídas. Además, las partes podrán presentar comentarios sobre la aplicación de cualquier medida correctora y otras

partes podrán manifestarse respecto a estos comentarios.

5. La Comisión examinará la información facilitada, atendiendo en particular a la medida en que es representativa, y comunicará los resultados de su examen al Parlamento y al Consejo, de conformidad con el artículo 15 bis (nuevo) y con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 1

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

1. Se abrirá la investigación tras la presentación de una denuncia escrita por un Estado miembro, una **o varias compañías aéreas** 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 **sólidas** suficientes para justificar la presunción de **algún elemento de la siguiente lista exhaustiva**:

- 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 **distorsione** 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.

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 3

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

3. La Comisión valorará los elementos de prueba que se aporten en la denuncia o puestos a disposición de la Comisión **a su debido tiempo**, así como su pertinencia, con el fin de determinar si existen elementos suficientes para iniciar una investigación de conformidad con el apartado 1.

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 4

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

4. La Comisión puede decidir no iniciar una investigación cuando 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 **y no están documentados**.

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. *La decisión de no iniciar una investigación de conformidad con el apartado 4 estará debidamente justificada mediante una exposición de motivos. Esta decisión se publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea. El Parlamento Europeo podrá pedir a la Comisión que aporte más justificaciones de su decisión. El denunciante podrá interponer un recurso contra la decisión en un plazo de 60 días a partir de su publicación.*

Enmienda41

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 5

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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 **60** 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.

Enmienda42

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. La Comisión **tomará la decisión de** iniciar una investigación de conformidad con el apartado 1 en un plazo de **6** meses a

Enmienda

6. **Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 4 y 5,** la Comisión **decidirá** iniciar una investigación de conformidad

partir de la fecha de presentación de la denuncia.

con el apartado 1 en un plazo de **4** meses a partir de la fecha de presentación de la denuncia.

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 7

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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 *distorsionan* 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; ***dicho plazo no podrá ser inferior a 30 días;***
- 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.

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

b) si una práctica que **distorsiona** 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.

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 2 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) Considerando que ello podría tener un impacto negativo sobre la conectividad aérea de una región en particular, de un Estado miembro o de un grupo de Estados miembros, o de la Zona Europea Común de Aviación establecida en virtud del Acuerdo Multilateral sobre la creación de una Zona Europea Común de Aviación^{1 bis}, y por ende sobre los consumidores;

A los efectos de la letra b bis), el impacto de la conectividad aérea de la Unión se examinará desde el punto de vista del interés de la Unión antes de que se tome la decisión de adoptar medidas correctoras de conformidad con el artículo 13;

^{1 bis} DO L 285 de 16.10.2006, p. 3.

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 3

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

3. La Comisión **solicitará** toda la información que juzgue necesaria para realizar la investigación y **comprobará** 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.

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 5

Texto de la Comisión

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**.

Enmienda

5. Si se considera necesario, la Comisión podrá realizar investigaciones en el territorio del tercer país afectado **o en el de otro tercer país**, a condición de que el gobierno del tercer país afectado y la entidad del tercer país afectada hayan sido notificados oficialmente.

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

Cuando se niegue el acceso a la información necesaria o no se facilite en los plazos establecidos, **cuando un tercer país afectado no haya concedido acceso a**

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.

su territorio para realizar las investigaciones o bien se obstaculice por otros medios de forma significativa la investigación, *la Comisión podría adoptar medidas correctoras provisionales* basándose en los datos disponibles y *en los elementos de prueba aportados de conformidad con el artículo 3*. Si la Comisión comprueba que se ha proporcionado información falsa o engañosa, se hará caso omiso de dicha información.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento Artículo 9

Texto de la Comisión

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:

Enmienda

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.

1 bis. La investigación deberá concluirse en un plazo de doce meses. 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 *seis meses o, como último recurso, la Comisión podrá adoptar medidas correctoras provisionales para evitar o contrarrestar dicho perjuicio*.

3. La Comisión *suspenderá* 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.

- a) en caso de incumplimiento de una obligación internacional aplicable, dicho incumplimiento;
- b) en caso de prácticas que **distorsionan** 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 **distorsiona** 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 **pero no superior a seis meses** y en cualquier caso no superior a seis meses, la Comisión **reanudará** el procedimiento.

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento Artículo 10

Texto de la Comisión

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

Enmienda

Artículo 10

Terminación del procedimiento

1. Cuando la denuncia sea retirada, la Comisión **considerará la posibilidad de tomar la decisión de** 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.

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, ***después de informar al Parlamento Europeo y a las partes interesadas pertinentes.***

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, ***después de informar al Parlamento,*** 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.

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 2 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Todos los factores considerados deberán conducir a la conclusión de que la evolución previsible de la situación es inminente y que, a menos que se emprendan medidas de protección, se ocasionará un perjuicio real.

En el caso de que la situación objeto de examen se transforme en un perjuicio real antes de que concluya el procedimiento, la Comisión procederá conforme al apartado 1 y tendrá en cuenta las últimas pruebas a su disposición.

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. La Comisión podrá dar por concluida la investigación sin adoptar medidas correctoras cuando la denuncia sea retirada.

1. **Solamente** la Comisión podrá dar por concluida la investigación sin adoptar medidas correctoras cuando la denuncia sea retirada. **Las compañías aéreas de la Unión tienen derecho a interponer recurso contra la decisión de la Comisión de dar por concluida la investigación. Tal recurso deberá presentarse en un plazo de 30 días a partir de la notificación de la decisión de la Comisión de concluir la investigación.**

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 2 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

La Comisión, *mediante* actos *de ejecución*, *dará* por concluida la investigación realizada con arreglo al artículo 4 sin adoptar medidas correctoras cuando:

La Comisión *estará facultada para adoptar* actos *delegados con arreglo al artículo [15 bis (nuevo)] dando* por concluida la investigación realizada con arreglo al artículo 4 sin adoptar medidas correctoras cuando:

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

suprimido

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 3

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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. ***La Comisión justificará asimismo su decisión ante las comisiones competentes del Parlamento Europeo.***

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 13

Texto de la Comisión

Artículo 13

Enmienda

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.

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

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 **por las que se establecerán** medidas correctoras si la investigación realizada con arreglo al artículo 4 determina que una práctica que **distorsione** 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 **distorsionen** la competencia y podrán tomar la forma de uno de los siguientes elementos:

- a) obligaciones financieras;
- b) cualquier medida **operativa** 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 **a la compañía o compañías aéreas de la Unión afectadas o evitar que** la amenaza de perjuicio **se transforme en un perjuicio real para** 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 **o a un periodo de tiempo determinado**.

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.

con el tercer país de que se trate.

4 bis. *Las medidas correctoras a que se refiere el apartado 1 deberán tener en cuenta el buen funcionamiento del mercado del transporte aéreo de la Unión y no conceder una ventaja indebida a cualquier compañía aérea o grupo de compañías aéreas.*

4 ter. *Las medidas correctoras a que se refiere el apartado 1 podrán ser provisionales y podrán adoptarse, cuando sea necesario, si la investigación establece, sobre la base de los datos disponibles, que existe una amenaza de perjuicio y asimismo si está en curso una investigación compleja que aún no ha concluido o se ha dado por concluida.*

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*.

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*.

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 1

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

1. Las medidas correctoras a que se hace referencia en el artículo 13 *estarán* en vigor solamente el tiempo y en la medida en que ello sea necesario a la luz de la persistencia de la práctica que *distorsiona* la competencia y al perjuicio o amenaza de perjuicio de ella derivados. A tal fin, se aplicará el procedimiento de reconsideración establecido en los apartados 2, 3 y 4.

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento
Artículo 14 – apartado 2

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

2. Cuando sea necesario, podrá reconsiderarse la necesidad de mantener las medidas correctoras en su forma inicial, bien a instancia de la Comisión, **del Estado miembro afectado** o del denunciante, o previa petición motivada del tercer país o de la entidad del tercer país en cuestión.

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento
Artículo 14 – apartado 4

Texto de la Comisión

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.**

Enmienda

4. La Comisión **estará facultada para adoptar** actos **delegados con arreglo al artículo [15 bis (nuevo)] para derogar, modificar o mantener**, según convenga, las medidas correctoras. **Cuando adopte dichos actos delegados, la Comisión tendrá en cuenta los intereses de la Unión.**

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento
Artículo 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 15 bis

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 12 y el artículo 14, apartado 4, se otorgan a la Comisión por un período de ... años a

partir del ... [fecha de entrada en vigor del acto legislativo de base o cualquier otra fecha fijada por los colegisladores]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de ... años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 12 y el artículo 14, apartado 4, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 12 y del artículo 14, apartado 4, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de [dos meses] desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará [dos meses] a iniciativa del Parlamento

Enmienda 61

**Propuesta de Reglamento
Artículo 15 ter (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 15 ter

- 1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, caso por caso y respetando debidamente la protección de la información confidencial con arreglo al artículo 6, un informe, acompañado de una declaración, sobre la aplicación y ejecución del presente Reglamento. Cuando proceda, el informe incluirá información sobre la aplicación de medidas correctoras, la conclusión de investigaciones sin medidas correctoras, las investigaciones en curso, las reconsideraciones efectuadas y la cooperación con Estados miembros, partes interesadas y terceros países.**
- 2. El Parlamento Europeo, en el plazo de un mes desde la presentación del informe por la Comisión, podrá invitarla a una reunión ad hoc de la comisión competente del Parlamento para que exponga y explique todos los puntos relativos a la aplicación del presente Reglamento.**
- 3. La Comisión publicará el informe a más tardar seis meses después de su presentación al Parlamento Europeo y al Consejo.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Propuesta de la Comisión

La propuesta de la Comisión pretende subsanar las deficiencias del actual marco jurídico fijado por el Reglamento (CE) n.º 868/2004. La actual legislación se pensó para defender a las compañías aéreas de la Unión frente a las prácticas desleales de países terceros, especialmente en ausencia de un marco internacional que establezca las condiciones reguladoras de la competencia entre compañías aéreas. No obstante, nunca se adaptó a su objetivo, por lo que tampoco nunca llegó a utilizarse, pese a la necesidad de un mecanismo efectivo de defensa frente a la competencia desleal en la aviación. La Comisión señala con toda razón que la normativa de la Unión garantiza que todas las aerolíneas, europeas y no europeas, disfruten de los mismos derechos y las mismas oportunidades de acceder a los servicios relacionados con el transporte aéreo. No obstante, este no es siempre el caso fuera de Europa, donde las prácticas discriminatorias y las subvenciones pueden otorgar ventajas competitivas injustas a las aerolíneas de los países terceros en cuestión.

Posición del ponente

El ponente celebra y respalda la propuesta, entendiéndola como una importante mejora del Reglamento 868/2004, y coincide con sus objetivos y con los medios para alcanzarlos. Con todo, desea puntualizar que las medidas correctoras que pudieran ponerse en marcha en virtud de un mecanismo de defensa eficaz deberían utilizarse en caso de afectación de un Estado miembro o de agotamiento de los procedimientos bilaterales existentes. Así las cosas, el presente informe introduce únicamente aquellos cambios que destacan la necesidad de priorizar las soluciones bilaterales y de implicar a todos los actores relevantes, incluidos el Parlamento y el Consejo como legisladores europeos, en el proceso de consultas. El ponente considera también importante focalizar más la atención en la conectividad aérea como criterio en la investigación y, a efectos del presente Reglamento, precisar la noción de «intereses de la Unión», a la hora de decidir si aplicar o no las medidas correctoras en caso de detección de prácticas desleales de alguna compañía de un país tercero.

23.2.2018

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y MONETARIOS

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la 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 (COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

Ponente: Ramon Tremosa i Balcells

ENMIENDAS

La Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 1

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(1) La aviación desempeña un papel vital en la economía de la Unión **y en la vida cotidiana de los ciudadanos de la Unión**, donde representa un factor decisivo para el impulso del crecimiento económico, el empleo, el comercio, **así como la conectividad** y la movilidad, **tanto para las empresas como para los ciudadanos**. 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

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) El sector europeo de la aviación equivale a alrededor de dos millones de empleos directos y, hasta 2030, se espera que la aviación internacional crezca alrededor de un 5 % anual.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 ter) Resulta imperativo que la Unión proteja de manera eficaz a los diferentes sectores de su economía y a sus trabajadores frente a cualquier práctica de competencia desleal procedente de terceros países.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 2

Texto de la Comisión

Enmienda

(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

(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, ***equitativa*** y leal entre todas las compañías aéreas, ***teniendo en cuenta las cuestiones de regulación, tales como las condiciones***

de la Unión.

laborales y la protección medioambiental. Ello contribuiría a proteger el empleo y la competitividad de las compañías aéreas de la Unión y a mantener las condiciones propicias para un alto nivel de conectividad de la Unión.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) Europa representa un espacio de más de 500 millones de pasajeros potenciales para las compañías de terceros países. Este incremento potencial del tráfico ha de tenerse en cuenta cuando se negocien acuerdos de aviación globales con el resto del mundo en nombre de la Unión.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 bis) La apertura de los mercados y la conectividad están claramente vinculados, ya que una distorsión de la competencia genera un cambio en los flujos de tráfico. Las compañías aéreas de terceros países quieren y necesitan acceder a aeropuertos situados en todos los Estados miembros debido al mercado potencial de 500 millones de pasajeros que el continente europeo representa para ellas.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 bis) A la luz de la notificación del Reino Unido al Consejo Europeo, de 29 de marzo de 2017, por la que notificaba su intención de retirarse de la Unión Europea de conformidad con el artículo 50 del Tratado de la Unión Europea, la Comisión Europea debe realizar una evaluación exhaustiva de las consecuencias de dicha retirada sobre el transporte aéreo entre la Unión o sus miembros y el Reino Unido, a fin de lograr el menor nivel posible de perturbaciones en los servicios de transporte aéreo para las compañías aéreas basadas en la Unión y para los consumidores.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 bis) La transparencia financiera en las cláusulas de competencia leal es un elemento esencial a la hora de garantizar la igualdad de condiciones para las compañías de la Unión y de terceros países. Además, la plena transparencia es clave para confirmar o descartar los presuntos subsidios concedidos a una compañía aérea.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 8

Texto de la Comisión

Enmienda

(8) La competencia leal entre compañías aéreas también puede garantizarse mediante una legislación de la Unión adecuada, como el Reglamento

(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 Consejo 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 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.

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

(CEE) n.º 95/93 del Consejo 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 demostrado ser **completamente ineficaz** 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.

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).

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).

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(8 bis) Con el fin de salvaguardar la competencia leal en las relaciones exteriores de la Unión en el ámbito de la aviación y asegurar la reciprocidad y la eliminación de las prácticas desleales, incluidas las presuntas subvenciones y ayudas estatales concedidas a compañías aéreas de determinados terceros países que podrían provocar distorsiones en el mercado, es necesario que las cláusulas de competencia leal exijan la plena transparencia financiera. Esa transparencia es necesaria para que la Comisión pueda alcanzar una respuesta positiva o negativa sobre las supuestas subvenciones.

Justificación

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.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 9

Texto de la Comisión

(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.

Enmienda

(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, ***preservando así los empleos en las compañías aéreas de la Unión***. 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.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento
Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) Cuando los servicios aéreos de que se trate estén amparados por un acuerdo bilateral de servicios aéreos de un Estado miembro con un tercer país, es importante que la Comisión esté en condiciones de abrir investigaciones y, en caso necesario, adoptar medidas correctoras antes de agotar el mecanismo de solución de diferencias recogido en el acuerdo bilateral de servicios aéreos del Estado miembro con el tercer país. En interés de la eficacia de la normativa, la Comisión puede iniciar tales investigaciones y adoptar dichas medidas correctoras con independencia de que el Estado miembro en cuestión pretenda abordar la práctica que afecta a la competencia en el marco de su acuerdo

bilateral de servicios aéreos con el tercer país.

Justificación

La finalidad de esta disposición es evitar casos en los que los Estados miembros, de forma deliberada o involuntariamente, impidan que la Unión actúe, al retrasar considerablemente el mecanismo de solución de diferencias en el marco de su acuerdo bilateral de servicios aéreos. Esta situación daría lugar a una continuación de las prácticas que afectan a la competencia y a un agravamiento inevitable del perjuicio a la compañía aérea de la Unión.

Enmienda 13

**Propuesta de Reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) En el interés de una reglamentación eficaz y por analogía con los otros instrumentos de defensa comercial de la Unión, es esencial que la Comisión pueda iniciar procedimientos a partir de una denuncia que presente indicios razonables de una amenaza de perjuicio.

Justificación

El concepto de amenaza de perjuicio es fundamental para este tipo de instrumento de defensa comercial. El presente Reglamento debe permitir la incoación de un procedimiento cuando haya elementos que indiquen que un tercer país o una entidad de un tercer país está obligando u obligará a cumplir prácticas que supondrían inevitablemente un perjuicio a una compañía aérea de la Unión.

Enmienda 14

**Propuesta de Reglamento
Considerando 15**

Texto de la Comisión

Enmienda

(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

(15) Los procedimientos deberían poder 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,

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.

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.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

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:

Enmienda

1. Se abrirá la investigación tras la presentación de una denuncia escrita por un Estado miembro, **el Parlamento Europeo**, una compañía aérea de la Unión o una asociación de compañías aéreas de la Unión, de conformidad con el apartado 2, **una asociación de consumidores nacional**, o bien a instancia de la Comisión, cuando existan **indicaciones razonables y objetivas** de:

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La denuncia debe incluir **pruebas suficientes para justificar la presunción** de uno de los casos contemplados en el apartado 1.

Enmienda

2. La denuncia debe incluir **indicaciones razonables y objetivas** de uno de los casos contemplados en el apartado 1.

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. La Comisión puede decidir no iniciar una investigación cuando la

Enmienda

(No afecta a la versión española.)

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.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 5

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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 **30** 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.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 6

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

6. La Comisión tomará la decisión de iniciar una investigación de conformidad con el apartado 1 en un plazo de **3** meses a partir de la fecha de presentación de la denuncia.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

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, ***o si un comportamiento irregular de restricción de la competencia ha tenido un impacto negativo sobre el mercado interior.***

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 5

Texto de la Comisión

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.***

Enmienda

5. Si se considera necesario, la Comisión podrá realizar investigaciones en el territorio del tercer país afectado ***o de otro tercer país,*** a condición de que el gobierno del tercer país afectado y la entidad del tercer país afectada hayan sido notificados oficialmente.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 7

Texto de la Comisión

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

Enmienda

7. Los denunciantes, las partes interesadas, el Estado o Estados miembros afectados, ***las comisiones competentes del Parlamento Europeo*** 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

arreglo a lo dispuesto en el artículo 6 y previa petición por escrito a la Comisión.

información no sea confidencial con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6 y previa petición por escrito a la Comisión.

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 1

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

Cuando se niegue el acceso a la información necesaria o no se facilite en los plazos establecidos, ***cuando un tercer país afectado no haya proporcionado acceso a su territorio para realizar las investigaciones*** 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.

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. El procedimiento deberá concluirse en un plazo de ***dos años***. Dicho plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados.

Enmienda

1. El procedimiento deberá concluirse en un plazo de ***dieciocho meses tras el comienzo de una investigación***. Dicho plazo podrá prorrogarse ***dentro de un plazo establecido*** en casos debidamente justificados.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. En caso de urgencia, como en

Enmienda

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**.

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 **periodo máximo de seis meses**.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 3 – parte introductoria

Texto de la Comisión

3. **La** Comisión podrá suspender el procedimiento si el tercer país o la entidad del tercer afectados ha tomado medidas decisivas para eliminar:

Enmienda

3. **Solamente la** Comisión podrá, **con derecho de apelación para las partes perjudicadas**, suspender el procedimiento si el tercer país o la entidad del tercer afectados ha tomado medidas decisivas para eliminar:

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Las compañías aéreas de la Unión tienen derecho a promover apelación contra una decisión de la Comisión que suspenda el procedimiento. Tal recurso deberá presentarse en un plazo de 20 días a partir de la notificación de la decisión de la Comisión de suspender el procedimiento.

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 4

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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.

afectadas no ha sido eliminado después de un periodo de tiempo razonable, la Comisión *reanudará* el procedimiento.

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 2 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

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:

Enmienda

La Comisión *está legitimada para adoptar* actos *delegados*, de *conformidad con el artículo [A] con el objetivo de modificar el presente Reglamento*, *dando* por concluida la investigación realizada con arreglo al artículo 4 sin adoptar medidas correctoras en cualquiera de los siguientes casos:

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

suprimido

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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 *protección*

empleo;

ambiental, la inversión y el empleo;

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

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;

Enmienda

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 **protección ambiental, la inversión y el empleo;**

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento Artículo 12 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. **La** Comisión podrá dar por concluida la investigación sin adoptar medidas correctoras cuando la denuncia sea retirada.

Enmienda

1. **Solamente la** Comisión podrá dar por concluida la investigación sin adoptar medidas correctoras cuando la denuncia sea retirada. **Las compañías aéreas de la Unión tienen derecho a promover apelación contra una decisión de la Comisión que concluya la investigación. Tal recurso deberá presentarse en un plazo de 30 días a partir de la notificación de la decisión de la Comisión de concluir la investigación.**

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento Artículo 12 – apartado 2 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

La Comisión, **mediante** actos de **ejecución**,

Enmienda

La Comisión **está legitimada para adoptar**

dará por concluida la investigación realizada con arreglo al artículo 4 sin adoptar medidas correctoras cuando:

actos *delegados*, de *conformidad con el artículo [A] con el objetivo de modificar este Reglamento*, dando por concluida la investigación realizada con arreglo al artículo 4 sin adoptar medidas correctoras cuando:

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 2 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) la Comisión concluye que la adopción de medidas correctoras con arreglo al artículo 13 iría en contra del interés de la Unión;

Enmienda

b) la Comisión, *tras consultar al Parlamento Europeo*, concluye que la adopción de medidas correctoras con arreglo al artículo 13 iría en contra del interés de la Unión. *La Comisión evaluará el interés de la Unión tras haber consultado a todas las partes interesadas pertinentes, incluidas las compañías aéreas* de la Unión;

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

suprimido

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Defensa de la competencia en el transporte aéreo	
Referencias	COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD)	
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 15.6.2017	
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	ECON 15.6.2017	
Ponente de opinión Fecha de designación	Ramon Tremosa i Balcells 5.10.2017	
Examen en comisión	4.12.2017	24.1.2018
Fecha de aprobación	21.2.2018	
Resultado de la votación final	+: 50	–: 4
	0: 0	
Miembros presentes en la votación final	Burkhard Balz, Hugues Bayet, Udo Bullmann, Esther de Lange, Markus Ferber, Jonás Fernández, Sven Giegold, Neena Gill, Roberto Gualtieri, Brian Hayes, Gunnar Hökmark, Danuta Maria Hübner, Cătălin Sorin Ivan, Petr Ježek, Wolf Klinz, Georgios Kyrtzos, Werner Langen, Sander Loones, Olle Ludvigsson, Ivana Maletić, Gabriel Mato, Costas Mavrides, Alex Mayer, Bernard Monot, Luděk Niedermayer, Stanisław Ożóg, Sirpa Pietikäinen, Dariusz Rosati, Pirkko Ruohonen-Lerner, Anne Sander, Alfred Sant, Martin Schirdewan, Molly Scott Cato, Pedro Silva Pereira, Peter Simon, Theodor Dumitru Stolojan, Kay Swinburne, Paul Tang, Ramon Tremosa i Balcells, Ernest Urtsun, Marco Valli, Miguel Viegas, Jakob von Weizsäcker	
Suplentes presentes en la votación final	Matt Carthy, Bas Eickhout, Ramón Jáuregui Atondo, Alain Lamassoure, Paloma López Bermejo, Thomas Mann, Luigi Morgano, Laurențiu Rebegea, Joachim Starbatty, Lieve Wierinck	
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Alberto Cirio	

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

50	+
ALDE	Petr Ježek, Wolf Klinz, Ramon Tremosa i Balcells, Lieve Wierinck
ECR	Sander Loones, Stanisław Ożóg, Pirkko Ruohonen-Lerner, Joachim Starbatty, Kay Swinburne
EFDD	Marco Valli
ENF	Bernard Monot, Laurențiu Rebeca
PPE	Burkhard Balz, Alberto Cirio, Markus Ferber, Brian Hayes, Gunnar Hökmark, Danuta Maria Hübner, Georgios Kyrtos, Alain Lamassoure, Werner Langen, Ivana Maletić, Thomas Mann, Gabriel Mato, Luděk Niedermayer, Sirpa Pietikäinen, Dariusz Rosati, Anne Sander, Theodor Dumitru Stolojan, Esther de Lange
S&D	Hugues Bayet, Udo Bullmann, Jonás Fernández, Neena Gill, Roberto Gualtieri, Cătălin Sorin Ivan, Ramón Jáuregui Atondo, Olle Ludvigsson, Costas Mavrides, Alex Mayer, Luigi Morgano, Alfred Sant, Pedro Silva Pereira, Peter Simon, Paul Tang, Jakob von Weizsäcker
Verts/ALE	Bas Eickhout, Sven Giegold, Molly Scott Cato, Ernest Urtasun

4	-
GUE/ NGL	Matt Carthy, Paloma López Bermejo, Martin Schirdewan, Miguel Viegas

0	0

Explicación de los signos utilizados:

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

Título	Defensa de la competencia en el transporte aéreo	
Referencias	COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD)	
Fecha de la presentación al PE	7.6.2017	
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 15.6.2017	
Comisiones competentes para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	ECON 15.6.2017	ITRE 15.6.2017
Opinión(es) no emitida(s) Fecha de la decisión	ITRE 21.6.2017	
Ponentes Fecha de designación	Markus Pieper 30.6.2017	
Examen en comisión	11.1.2018	20.2.2018
Fecha de aprobación	20.3.2018	
Resultado de la votación final	+: 28 –: 9 0: 2	
Miembros presentes en la votación final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska	
Suplentes presentes en la votación final	Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, João Pimenta Lopes, Matthijs van Miltenburg	
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Gilles Lebreton	
Fecha de presentación	28.3.2018	

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

28	+
ALDE	Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Peter van Dalen
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Gilles Lebreton, Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke, Claudia Țapardel

9	-
ECR	Jacqueline Foster, Roberts Zile, Kosma Złotowski
EFDD	Peter Lundgren, Jill Seymour
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

2	0
ECR	Mark Demesmaeker
GUE/NGL	Merja Kyllönen

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones