



Document de ședință

A8-0125/2018

28.3.2018

*****I**

RAPORT

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al
Consiliului privind protecția concurenței în domeniul transportului aerian și de
abrogare a Regulamentului (CE) nr. 868/2004
(COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Markus Pieper

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
- *** Procedura de aprobare
- ***I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- ***II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- ***III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

Amendamente la un proiect de act

Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane

Textul eliminat este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din stânga. Textul înlocuit este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în ambele coloane. Textul nou este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din dreapta.

În primul și în al doilea rând din antetul fiecărui amendament se identifică fragmentul vizat din proiectul de act supus examinării. În cazul în care un amendament vizează un act existent care urmează să fie modificat prin proiectul de act, antetul conține două rânduri suplimentare în care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția din acesta vizată de modificare.

Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat

Părțile de text noi sunt evidențiate prin caractere *cursive aldine*. Părțile de text eliminate sunt indicate prin simbolul ■ sau sunt tăiate. Înlocuirile sunt semnalate prin evidențierea cu caractere *cursive aldine* a textului nou și prin eliminarea sau tăierea textului înlocuit.

Fac excepție de la regulă și nu se evidențiază modificările de natură strict tehnică efectuate de serviciile competente în vederea elaborării textului final.

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPUNERE DE MOTIVE	41
AVIZ AL COMISIEI PENTRU AFACERI ECONOMICE ȘI MONETARE	42
PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE	60
VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	61

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind protecția concurenței în domeniul transportului aerian și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 868/2004 (COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2017)0289),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C8-0183/2017),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 17 ianuarie 2018¹,
 - după consultarea Comitetului Regiunilor,
 - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru afaceri economice și monetare (A8-0125/2018),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;
 3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

¹

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(1) Sectorul aviației joacă un rol esențial în economia Uniunii. Acesta este o puternică forță motrice pentru creșterea economică, ocuparea forței de muncă, comerț și mobilitate. De-a lungul ultimelor decenii, dezvoltarea serviciilor de transport aerian a contribuit în mod semnificativ la îmbunătățirea conectivității în interiorul Uniunii și cu țările terțe și a fost un factor important pentru economia Uniunii în general.

Amendamentul

(1) Sectorul aviației joacă un rol esențial în economia Uniunii **și în cotidianul cetățenilor europeni, fiind unul dintre sectoarele cele mai performante și mai dinamice ale economiei europene.** Acesta este o puternică forță motrice pentru creșterea economică, ocuparea forței de muncă, comerț și **turism, precum și pentru conectare și mobilitate, în special în teritoriile Uniunii și între acestea.** De-a lungul ultimelor decenii, dezvoltarea serviciilor de transport aerian a contribuit în mod semnificativ la îmbunătățirea conectivității în interiorul Uniunii și cu țările terțe și a fost un factor important pentru economia Uniunii în general.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Sectorul transportului aerian european implică aproximativ 2 milioane de locuri de muncă directe, iar până în 2030 se preconizează o creștere la nivel internațional a transportului aerian de aproximativ 5 % pe an.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1b) Este absolut necesar ca Uniunea să își protejeze eficient diferitele sectoare

ale economiei și lucrătorii împotriva oricărei practici de concurență neloială provenind din țări terțe.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Transportatorii aerieni din Uniune se află în centrul unei rețele globale care asigură conectarea Europei atât la nivel intern, cât și cu restul lumii. Aceștia ar trebui să aibă posibilitatea de a concura cu transportatorii aerieni din țări terțe într-un mediu caracterizat de o concurență deschisă și loială **între toți transportatorii aerieni**. Acest lucru **va contribui la** menținerea unor condiții care asigură un nivel ridicat de conectivitate a Uniunii.

Amendamentul

(2) Transportatorii aerieni din Uniune se află în centrul unei rețele globale care asigură conectarea Europei atât la nivel intern, cât și cu restul lumii. Aceștia ar trebui să aibă posibilitatea de a concura cu transportatorii aerieni din țări terțe într-un mediu caracterizat de o concurență deschisă și loială. Acest lucru **este necesar pentru** menținerea unor condiții care asigură un nivel ridicat de conectivitate a Uniunii **și pentru a asigura transparența, un mediu echitabil și competitivitatea continuă a transportatorilor aerieni din Uniune, precum și un nivel ridicat de ocupare a forței de muncă cu locuri de muncă de calitate în industria europeană.**

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Europa reprezintă o piață de peste 500 de milioane de potențiali pasageri pentru transportatorii aerieni din țările terțe. Acest lucru ar trebui avut în vedere atunci când se negociază în numele Uniunii acorduri cuprinzătoare în domeniul aviației cu restul lumii.

Amendamentul 6

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Concurența loială este un principiu general **important** al operării serviciilor de transport aerian internațional. Acest principiu este în special recunoscut prin Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), al cărei preambul recunoaște necesitatea ca serviciile de transport aerian internațional să se bazeze pe „egalitatea de șanse”. Articolul 44 din Convenția de la Chicago prevede, de asemenea, că Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) ar trebui să aibă ca scop promovarea dezvoltării transportului aerian internațional, astfel încât „să asigure că fiecare stat contractant are o posibilitate echitabilă să exploateze companii de transport aerian internațional” și „să evite discriminarea între statele contractante”.

Amendamentul

(3) Concurența loială este un principiu general **indispensabil** al operării serviciilor de transport aerian internațional, **în contextul unei concurențe sportive, la nivel mondial, între actorii din domeniul transportului aerian**. Acest principiu este în special recunoscut prin Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), al cărei preambul recunoaște necesitatea ca serviciile de transport aerian internațional să se bazeze pe „egalitatea de șanse”. Articolul 44 din Convenția de la Chicago prevede, de asemenea, că Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) ar trebui să aibă ca scop promovarea dezvoltării transportului aerian internațional, astfel încât „să asigure că fiecare stat contractant are o posibilitate echitabilă să exploateze companii de transport aerian internațional” și „să evite discriminarea între statele contractante”.

Amendamentul 7

Propunere de regulament
Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Deschiderea piețelor și traficul aerian sunt în mod clar corelate, deoarece denaturarea concurenței duce la o reorientare a fluxurilor de trafic. Transportatorii din țări terțe doresc și au nevoie să obțină acces la aeroporturile din toate statele membre, dată fiind piața potențială de 500 de milioane de pasageri pe care continentul european o reprezintă.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Cu toate acestea, în pofida eforturilor continue ale **unor țări terțe** și ale **Uniunii**, principiile concurenței loiale nu au fost încă definite prin intermediul unor norme multilaterale specifice, în special în contextul OACI sau al acordurilor Organizației Mondiale a Comerțului („OMC”), din al căror domeniu de aplicare serviciile de transport aerian au fost, în mare parte, excluse¹⁹.

¹⁹Acordul de la Marrakesh, anexa 1B - Acordul General privind Comerțul cu Servicii (GATS), anexa privind serviciile de transport aerian.

Amendamentul

(5) Cu toate acestea, în pofida eforturilor continue ale **Uniunii** și ale **unor țări terțe**, principiile concurenței loiale nu au fost încă definite prin intermediul unor norme multilaterale specifice, în special în contextul OACI sau al acordurilor Organizației Mondiale a Comerțului („OMC”), din al căror domeniu de aplicare serviciile de transport aerian au fost, în mare parte, excluse.

¹⁹Acordul de la Marrakesh, anexa 1B - Acordul General privind Comerțul cu Servicii (GATS), anexa privind serviciile de transport aerian.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Având în vedere că, la 29 martie 2017, Regatul Unit a notificat Consiliului European intenția sa de a se retrage din Uniunea Europeană în conformitate cu articolul 50 din TUE, Comisia Europeană ar trebui să efectueze o evaluare amănunțită a consecințelor acestei retrageri asupra transportului aerian dintre Uniune sau statele sale membre și Regatul Unit, cu scopul de a limita cât mai mult posibil perturbarea serviciilor de transport aerian pentru transportatorii aeriieni cu sediul în UE și pentru consumatori.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Concurența loială între transportatorii aerieni ar trebui abordată, de preferință, în contextul acordurilor privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate cu țări terțe. Cu toate acestea, cele mai multe acorduri privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate între Uniunea Europeană sau statele sale membre, sau ambele, pe de o parte, și țări terțe, pe de altă parte, nu prevăd, în acest moment, norme în acest sens. Prin urmare, ar trebui intensificate eforturile pentru a negocia includerea unor clauze de concurență loială în acordurile actuale sau viitoare privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate cu țări terțe.

Amendamentul

(7) Concurența loială între transportatorii aerieni ar trebui abordată, de preferință, **îndeosebi** în contextul acordurilor privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate cu țări terțe. Cu toate acestea, cele mai multe acorduri privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate între Uniunea Europeană sau statele sale membre, sau ambele, pe de o parte, și țări terțe, pe de altă parte, nu prevăd, în acest moment, norme în acest sens. Prin urmare, ar trebui intensificate, **fără întârziere**, eforturile pentru a negocia includerea unor clauze de concurență loială în acordurile actuale sau viitoare privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate cu țări terțe.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Acordurile privind transportul aerian și prezentul regulament ar trebui să fie complementare și să faciliteze dialogul cu țara terță în cauză pentru a soluționa în mod eficient litigiile și pentru a restabili concurența loială. În cazul în care tratatele bilaterale privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate cu țări terțe cuprind clauze de concurență loială sau dispoziții similare, epuizarea procedurilor de soluționare a diferendelor prevăzute în astfel de acorduri internaționale nu ar trebui să fie

o condiție prealabilă pentru deschiderea unei proceduri în temeiul prezentului regulament și nu ar trebui să aducă atingere dreptului Comisiei de a iniția o anchetă cu scopul de a asigura complementaritatea între prezentul regulament și acordurile bilaterale.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 7 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7b) Atunci când este necesar, din motive efective, proporționale și disuasive sau atunci când se determină, pe baza datelor disponibile, că există un risc de prejudiciu sau că acesta s-a produs deja și, de asemenea, în cazul unei anchete complexe în curs, ar trebui să fie posibilă adoptarea de măsuri reparatorii provizorii înainte de încheierea procedurii.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 7 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7 c) Inițiativa de a negocia acorduri privind transportul aerian la nivelul Uniunii și acorduri bilaterale privind siguranța aviației cu țări terțe care reprezintă piețe emergente și strategice (cum ar fi China, Japonia, ASEAN, Turcia, Qatar, EAU, Armenia, Mexic, Bahrain, Kuweit, Oman și Arabia Saudită) este binevenită și sunt încurajate negocierile constructive. Noile acorduri ar trebui să fie puse în aplicare și executate în mod corect de toate părțile și trebuie să includă o clauză de concurență loială pe

baza standardelor internaționale (de exemplu cele instituite de OACI și OIM). Comisia și Consiliul, în temeiul respectării articolului 218 din TFUE, sunt invitate să implice pe deplin Parlamentul European în toate etapele negocierilor.

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Concurența loială între transportatorii aerieni poate fi asigurată și prin acte legislative adecvate ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului²⁰ și Directiva 96/97/CE a Consiliului²¹. În măsura în care concurența loială presupune protecția transportatorilor aerieni din Uniune în raport cu anumite practici adoptate de țări terțe sau de transportatori din țări terțe, această chestiune este abordată în prezent în Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului²². Cu toate acestea, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 s-a dovedit a **nu fi suficient de eficace** în ceea ce privește obiectivul său general, și anume concurența loială. Acest lucru se datorează în special anumitor norme din cuprinsul său referitoare la definiția practicilor vizate, altele decât subvențiile, precum și cerințelor privind inițierea și desfășurarea anchetelor. În plus, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 nu prevede o procedură internă specifică a Uniunii în ceea ce privește obligațiile prevăzute în acordurile privind transportul aerian sau serviciile aeriene la care Uniunea este parte, care sunt destinate să asigure concurența loială. Având în vedere numărul și importanța modificărilor care ar fi necesare pentru a aborda aceste aspecte, este necesar să se înlocuiască Regulamentul (CE) nr. 868/2004 cu un nou

Amendamentul

(8) Concurența loială între transportatorii aerieni poate fi asigurată și prin acte legislative adecvate ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului²⁰ și Directiva 96/97/CE a Consiliului²¹. În măsura în care concurența loială presupune protecția transportatorilor aerieni din Uniune în raport cu anumite practici adoptate de țări terțe sau de transportatori din țări terțe, această chestiune este abordată în prezent în Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului²². Cu toate acestea, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 s-a dovedit a fi **ineficient** în ceea ce privește obiectivul său general, și anume concurența loială. Acest lucru se datorează în special anumitor norme din cuprinsul său referitoare la definiția practicilor vizate, altele decât subvențiile, precum și cerințelor privind inițierea și desfășurarea anchetelor. În plus, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 nu prevede o procedură internă specifică a Uniunii în ceea ce privește obligațiile prevăzute în acordurile privind transportul aerian sau serviciile aeriene la care Uniunea este parte, care sunt destinate să asigure concurența loială. Având în vedere numărul și importanța modificărilor care ar fi necesare pentru a aborda aceste aspecte, este necesar să se înlocuiască Regulamentul (CE) nr. 868/2004 cu un nou act.

act.

²⁰ Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

²¹ Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

²² Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind protecția împotriva subvenționării și practicilor tarifare neloiale ale țărilor nemembre, care cauzează prejudicii operatorilor de transport aerian comunitari prin furnizarea de servicii aeriene similare (JO L 162, 30.4.2004, p. 1).

²⁰ Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

²¹ Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

²² Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind protecția împotriva subvenționării și practicilor tarifare neloiale ale țărilor nemembre, care cauzează prejudicii operatorilor de transport aerian comunitari prin furnizarea de servicii aeriene similare (JO L 162, 30.4.2004, p. 1).

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) **Pentru** menținerea unor condiții care favorizează un nivel ridicat de conectivitate a Uniunii și asigurarea concurenței loiale cu transportatorii aerieni din țări terțe, este necesară o legislație eficace, proporțională și disuasivă. În acest scop, Comisiei ar trebui să i se confere competența de a efectua o anchetă și de a lua măsuri atunci când este necesar. Aceste măsuri ar trebui să fie disponibile atunci când sunt încălcate obligațiile pertinente prevăzute într-un acord la care Uniunea este parte sau când practicile care **afectează** concurența cauzează sau amenință să cauzeze prejudicii transportatorilor aerieni din Uniune.

Amendamentul

(9) **Competitivitatea sectorului aviației din Uniune depinde de competitivitatea fiecărei componente din lanțul valoric al sectorului aviației și poate fi menținută doar printr-un set complementar de politici. Uniunea ar trebui să intre într-un dialog constructiv cu țările terțe pentru a găsi o bază pentru concurență loială.** **Pentru** menținerea unor condiții care favorizează un nivel ridicat de conectivitate a Uniunii și asigurarea concurenței loiale cu transportatorii aerieni din țări terțe, este necesară **în acest sens** o legislație eficace, proporțională și disuasivă, **care să asigure, astfel, menținerea locurilor de muncă în cadrul companiilor aeriene din Uniune.** În acest scop, Comisiei ar trebui să i se

confere competența *efectivă* de a efectua o anchetă și de a lua măsuri *provizorii sau definitive* atunci când este necesar. Aceste măsuri ar trebui să fie disponibile atunci când sunt încălcate obligațiile pertinente prevăzute într-un acord la care Uniunea este parte sau când practicile care *denaturează* concurența cauzează sau amenință să cauzeze prejudicii transportatorilor aerieni din Uniune.

Amendamentul 16

Propunere de regulament

Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Pentru a permite Comisiei să fie informată în mod corespunzător cu privire la posibilele elemente care justifică deschiderea unei anchete, orice stat membru, transportator din Uniune sau asociație de transportatori aerieni din Uniune ar trebui să aibă dreptul de a înainta o plângere.

Amendamentul

(11) Pentru a permite Comisiei să fie informată în mod corespunzător cu privire la posibilele elemente care justifică deschiderea unei anchete, orice stat membru, transportator din Uniune sau asociație de transportatori aerieni din Uniune ar trebui să aibă dreptul de a înainta o plângere, *care ar trebui soluționată într-un timp rezonabil, pentru a nu genera pierderi companiilor de transport europene.*

Amendamentul 17

Propunere de regulament

Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Pentru a asigura eficacitatea reglementării și prin analogie cu celelalte instrumente de protecție comercială, este esențial ca procedurile să poată fi lansate de Comisie pe baza unei plângeri care prezintă dovezi prima facie de risc de prejudiciu.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Este important să se asigure faptul că ancheta se poate extinde la un număr cât mai mare de elemente pertinente. În acest scop **și sub rezerva acordului țării terțe și a entității** din țara terță în cauză, Comisia ar trebui să fie abilitată să efectueze anchete în țări terțe. Din aceleași motive și în același scop, statele membre ar trebui să fie obligate să sprijine Comisia în măsura posibilităților. Comisia ar trebui să încheie ancheta pe baza celor mai bune probe disponibile.

Amendamentul

(12) Este important să se asigure faptul că ancheta se poate extinde la un număr cât mai mare de elemente pertinente. În acest scop, **în cooperare cu țara terță și entitatea** din țara terță în cauză, Comisia ar trebui să fie abilitată să efectueze anchete în țări terțe. Din aceleași motive și în același scop, statele membre ar trebui să fie obligate să sprijine Comisia în măsura posibilităților. Comisia ar trebui să încheie ancheta **după culegerea tuturor informațiilor necesare din partea părților interesate relevante și** pe baza celor mai bune probe disponibile.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) În cazul în care ancheta efectuată de Comisie se referă la operațiuni care fac obiectul unui acord privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiat cu o țară terță la care Uniunea nu este parte, Comisia ar trebui să aibă cunoștință deplină de orice proceduri avute în vedere sau desfășurate de statul membru în cauză în temeiul acordului respectiv și referitoare la situația care face obiectul anchetei Comisiei. Prin urmare, statele membre ar trebui să fie obligate să informeze Comisia în consecință.

Amendamentul

(13) În cazul în care ancheta efectuată de Comisie se referă la operațiuni care fac obiectul unui acord privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiat cu o țară terță la care Uniunea nu este parte, Comisia ar trebui să aibă cunoștință deplină de orice proceduri avute în vedere sau desfășurate de statul membru în cauză în temeiul acordului respectiv și referitoare la situația care face obiectul anchetei Comisiei, **pe baza criteriilor de concurență loială**. Prin urmare, statele membre ar trebui să fie obligate să informeze Comisia în consecință.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Procedurile nu ar trebui inițiate sau ar trebui să se încheie fără instituirea de măsuri reparatorii în temeiul prezentului regulament atunci când adoptarea unor astfel de măsuri ar fi contrară interesului Uniunii, având în vedere impactul lor asupra altor *persoane, în special* asupra consumatorilor sau a *întreprinderilor* din Uniune. De asemenea, procedurile ar trebui să se încheie fără instituirea de măsuri atunci când cerințele aferente acestor măsuri nu sunt sau nu mai sunt îndeplinite.

Amendamentul

(15) Procedurile nu ar trebui inițiate sau ar trebui să se încheie fără instituirea de măsuri reparatorii în temeiul prezentului regulament atunci când adoptarea unor astfel de măsuri ar fi contrară interesului Uniunii, având în vedere impactul lor asupra altor *părți, inclusiv* asupra consumatorilor, a *întreprinderilor* sau a *angajaților din sectorul aviatic* din Uniune. ***În acest context și în special atunci când se iau în considerare măsuri reparatorii, menținerea unui nivel ridicat de conectivitate în Uniune ar trebui să fie o prioritate.*** De asemenea, procedurile ar trebui să se încheie fără instituirea de măsuri atunci când cerințele aferente acestor măsuri nu sunt sau nu mai sunt îndeplinite.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15a) Pentru a determina dacă este sau nu în interesul Uniunii să fie luate măsuri, Comisia ar trebui să țină seama de poziția tuturor părților interesate. Pentru a organiza consultări cu toate părțile interesate și pentru a le da posibilitatea să se facă auzite, termenele pentru furnizarea de informații sau pentru solicitarea unei audieri ar trebui specificate în avizul de deschidere a anchetei. Părțile interesate ar trebui să aibă cunoștință de condițiile de publicare a informațiilor pe care le furnizează și ar

trebui să aibă dreptul de a răspunde comentariilor celorlalte părți.

Amendamentul 22

Propunere de regulament

Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) **Constatările** referitoare la prejudiciu **sau** la **pericolul de** prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză ar trebui să reflecte o evaluare realistă a situației și, prin urmare, ar trebui să se bazeze pe toți factorii relevanți, în special pe cei referitori la situația transportatorului sau a transportatorilor respectivi și la situația generală a pieței transportului aerian afectate.

Amendamentul

(17) **Pentru a se determina dacă procedurile ar trebui inițiate în temeiul prezentului regulament, constatările referitoare la un pericol de prejudiciu și la un prejudiciu care s-a materializat deja** pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză ar trebui să reflecte o evaluare realistă a situației și, prin urmare, ar trebui să se bazeze pe toți factorii relevanți, în special pe cei referitori la situația transportatorului sau a transportatorilor respectivi și la situația generală a pieței transportului aerian afectate, **în acord cu practica curentă și cu aplicarea instrumentelor menite să asigure o concurență loială, permițând, de asemenea, prevenirea și compensarea prejudiciului care este în mod clar previzibil și a pericolului de prejudiciu în cazul unei practici care denaturează concurența loială și față de care există dovezi prima facie.**

Amendamentul 23

Propunere de regulament

Considerentul 18

Textul propus de Comisie

(18) Din motive de eficiență administrativă și având în vedere o posibilă încheiere a procedurii fără instituirea de măsuri, ar trebui să fie posibilă suspendarea procedurii în cazul în care țara terță sau entitatea din țara terță în cauză a luat măsuri decisive pentru a elimina

Amendamentul

(18) Din motive de eficiență administrativă și având în vedere o posibilă încheiere a procedurii fără instituirea de măsuri, ar trebui să fie posibilă suspendarea procedurii în cazul în care țara terță sau entitatea din țara terță în cauză a luat măsuri decisive pentru a elimina

practica ce **afectează** concurența sau prejudiciul sau pericolul de prejudiciu care decurge din respectiva practică.

practica ce **denaturează** concurența sau prejudiciul sau pericolul de prejudiciu care decurge din respectiva practică.

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 19

Textul propus de Comisie

(19) Măsurile reparatorii în ceea ce privește practicile care **afectează** concurența vizează compensarea prejudiciului care apare sau riscă să apară ca urmare a practicilor respective. Prin urmare, acestea ar trebui să ia forma unor taxe financiare sau a altor măsuri care, reprezentând o valoare pecuniară măsurabilă, pot să atingă același scop. Aceste măsuri pot consta în suspendarea concesiunilor, a serviciilor datorate sau a altor drepturi ale transportatorului aerian dintr-o țară terță, cu condiția ca o astfel de măsură să nu conducă la o încălcare a unui acord privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiat cu țara terță în cauză. ***Pentru a respecta principiul proporționalității, măsurile ar trebui să se limiteze la ceea ce este necesar pentru eliminarea prejudiciului sau a pericolului de prejudiciu identificat.***

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 21

Textul propus de Comisie

(21) Situațiile anchetate în temeiul prezentului regulament și impactul potențial al acestora asupra statelor membre pot fi diferite, în funcție de împrejurări. Prin urmare, măsurile reparatorii se pot aplica, după caz, unuia sau mai multor state membre ***sau*** pot fi

Amendamentul

(19) Măsurile reparatorii în ceea ce privește practicile care **denaturează** concurența vizează compensarea prejudiciului care apare sau riscă să apară ca urmare a practicilor respective. Prin urmare, acestea ar trebui să ia forma unor taxe financiare sau a altor măsuri care, reprezentând o valoare pecuniară măsurabilă, pot să atingă același scop. Aceste măsuri pot consta în suspendarea concesiunilor, a serviciilor datorate sau a altor drepturi ale transportatorului aerian dintr-o țară terță, cu condiția ca o astfel de măsură să nu conducă la o încălcare a unui acord privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiat cu țara terță în cauză.

Amendamentul

(21) Situațiile anchetate în temeiul prezentului regulament și impactul potențial al acestora asupra statelor membre pot fi diferite, în funcție de împrejurări. Prin urmare, măsurile reparatorii se pot aplica, după caz, unuia sau mai multor state membre, pot fi

limitate la o zonă geografică specifică.

limitate la o zonă geografică specifică, *pot fi limitate în timp sau se poate stabili aplicarea acestora de la o dată ulterioară atunci când se poate determina momentul precis în care pericolul de prejudiciu s-ar transforma într-un prejudiciu real.*

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(22a) Comisia ar trebui să informeze anual Parlamentul European și Consiliul cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament. Acest raport ar trebui să includă informații privind aplicarea măsurilor reparatorii, încheierea anchetelor fără măsuri reparatorii, anchete în curs, reexaminări și cooperarea cu statele membre, părțile interesate și țările terțe. Raportul ar trebui să beneficieze de un nivel adecvat de confidențialitate.

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 23

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume o protecție eficientă, egală pentru toți transportatorii aerieni din Uniune și bazată pe criterii și proceduri uniforme, împotriva încălcării obligațiilor internaționale aplicabile și împotriva unui prejudiciu sau a unui pericol de prejudiciu pentru unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune din cauza unor practici care *afectează* concurența, adoptate de țări terțe sau de entități din țări terțe, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și poate fi realizat mai bine

(23) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume o protecție eficientă, egală pentru toți transportatorii aerieni din Uniune și bazată pe criterii și proceduri uniforme, împotriva încălcării obligațiilor internaționale aplicabile și împotriva unui prejudiciu sau a unui pericol de prejudiciu pentru unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune din cauza unor practici care *denaturează* concurența, adoptate de țări terțe sau de entități din țări terțe, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și poate fi realizat mai bine

la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea **Europeană**. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la același articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.

la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la același articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective; ***totodată, prezentul regulament nu are ca scop impunerea unor standarde pentru transportatorii aerieni din țări terțe, de exemplu în ceea ce privește subvențiile prin introducerea unor obligații mai restrictive decât cele aplicabile transportatorilor aerieni din Uniune.***

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 23 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23a) Comisia ar trebui să propună consolidarea normelor, a criteriilor și a măsurilor privind concurența loială în Uniune, nu numai în sectorul transportului aerian intern al Uniunii, ci și în sectorul transportului intermodal.

Amendamentul 29

Propunere de regulament Articolul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 1

Articolul 1

Obiect

Obiect și domeniu de aplicare

1. Prezentul regulament stabilește norme cu privire la desfășurarea anchetelor de către Comisie și la adoptarea de măsuri reparatorii, legate de încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile și de practicile care ***afectează*** concurența dintre transportatorii aerieni din Uniune și alți

1. Prezentul regulament stabilește norme cu privire la desfășurarea anchetelor de către Comisie și la adoptarea de măsuri reparatorii, legate de încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile și de practicile care ***denaturează*** concurența dintre transportatorii aerieni din Uniune și alți

transportatori aerieni și care provoacă sau care riscă să provoace un prejudiciu transportatorilor aerieni din Uniune.

2. Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere articolului 12 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 și articolului 20 din Directiva 96/67/CE.

transportatori aerieni și care provoacă sau care riscă să provoace un prejudiciu transportatorilor aerieni din Uniune.

2. Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere articolului 12 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 și articolului 20 din Directiva 96/67/CE.

Amendamentul 30

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) „persoană interesată” înseamnă orice persoană fizică sau juridică sau orice organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie, care poate avea un interes semnificativ în legătură cu rezultatul procedurii;

Amendamentul

(d) „persoană interesată” înseamnă orice persoană fizică sau juridică sau orice organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie, care poate avea un interes semnificativ în legătură cu rezultatul procedurii, ***inclusiv transportatorii aerieni și alții;***

Amendamentul 31

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) „stat membru în cauză” înseamnă un stat:

(i) care eliberează licențe de operare pentru transportatorii aerieni europeni în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008;

(ii) care dispune de acorduri în domeniul aviației sau acorduri comerciale care conțin dispoziții de reglementare a aviației pe baza cărora operează transportatorii aerieni europeni;

Amendamentul 32

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) „entitate dintr-o țară terță” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie, care se află sub jurisdicția unei țări terțe, controlată sau nu de guvernul unei țări terțe și care este implicată direct sau indirect în servicii de transport aerian sau servicii conexe sau în asigurarea infrastructurii sau a serviciilor utilizate pentru a furniza servicii de transport aerian sau servicii conexe;

Amendamentul

(e) „entitate dintr-o țară terță” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice organism oficial, cu sau fără personalitate juridică proprie, care se află sub jurisdicția unei țări terțe, controlată sau nu de guvernul unei țări terțe și care este implicată direct sau indirect în servicii de transport aerian sau servicii conexe sau în asigurarea infrastructurii sau a serviciilor utilizate pentru a furniza servicii de transport aerian sau servicii conexe, ***inclusiv întreprinderi comune și alianțe formate exclusiv din transportatori aerieni din țări terțe;***

Amendamentul 33

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – litera fa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(fa) „pericol de prejudiciu” înseamnă un prejudiciu care este iminent sau previzibil în viitorul apropiat cu o probabilitate la limita certitudinii;

Amendamentul 34

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – litera fb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(fb) „măsuri reparatorii provizorii” sunt măsuri de natură temporară împotriva unui transportator aerian dintr-o țară terță, care sunt proporționale cu pericolul de prejudiciu, care au unicul scop de a împiedica un prejudiciu ireversibil, sunt adoptate de către Comisie la începutul procedurii pe baza faptelor disponibile, și care urmează să fie abrogate cel târziu la data încheierii unei anchete;

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – litera h – punctul i – subpunctul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3) furnizarea de bunuri sau servicii sau achiziționarea de bunuri sau servicii de către un guvern sau o altă organizație publică, inclusiv întreprinderi controlate de stat;

(3) furnizarea de bunuri sau servicii, **altele decât infrastructura generală**, sau achiziționarea de bunuri sau servicii de către un guvern sau o altă organizație publică, inclusiv întreprinderi controlate de stat;

Amendamentul 36

Propunere de regulament

Articolul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 2a

1. În determinarea interesului Uniunii se acordă prioritate nevoii de a restabili o concurență eficientă și echitabilă, necesității de a asigura transparența, de a evita orice denaturare a pieței interne, de a evita compromiterea situației socioeconomice din statele membre și de a menține un nivel ridicat al

conectivității pentru pasageri și Uniune.

2. Intervenția în folosul Uniunii este hotărâtă de către Comisie de la caz la caz, pe baza unei aprecieri a tuturor intereselor considerate în ansamblu, inclusiv o evaluare socioeconomică. Hotărârea se ia doar după ce toate părțile au avut posibilitatea să își facă cunoscut punctul de vedere, într-un termen stabilit, în conformitate cu alineatul (3). Părțile se pot prevala sau nu de această posibilitate. Determinarea interesului Uniunii se face fără a aduce atingere dreptului Comisiei de a iniția o anchetă în conformitate cu articolul 3. Atunci când, pe baza tuturor informațiilor prezentate, Comisia conchide în mod clar că nu este în interesul Uniunii să se aplice măsuri reparatorii, acestea nu se aplică.

3. Pentru a dispune de o bază fiabilă care să permită Comisiei să țină seama de toate punctele de vedere, reclamantii și părțile interesate pot, în termenele stabilite în avizul de deschidere a anchetei, să se prezinte și să furnizeze informații Comisiei. În vederea asigurării transparenței procedurii de consultare, astfel de informații sau un rezumat al acestora se comunică celorlalte părți numite la prezentul articol, care au dreptul de a răspunde acestor informații.

4. În determinarea interesului Uniunii, părțile care au acționat în conformitate cu alineatul (3) pot cere să fie audiate. Aceste cereri sunt acceptate dacă sunt prezentate motivele audierii și dacă motivele țin de interesul Uniunii. În plus, părțile pot prezenta observații privind aplicarea oricăror măsuri reparatorii, celelalte părți având dreptul de a răspunde acestor observații.

5. Comisia examinează informațiile furnizate și, în special, măsura în care acestea sunt reprezentative, și transmite rezultatele examinării sale Parlamentului European și Consiliului, în conformitate

Amendamentul 37

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. O anchetă se deschide în urma unei plângeri scrise depuse de un stat membru, de **un transportator aerian** din Uniune sau de o asociație de transportatori aerieni din Uniune în conformitate cu alineatul (2) sau la inițiativa Comisiei, în cazul în care există dovezi prima facie privind oricare **dintre următoarele:**

- (a) încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile;
- (b) **existența** tuturor următoarelor circumstanțe:
 - (i) o practică ce **afectează** concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță;
 - (ii) un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu pentru unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune;
 - (iii) o legătura de cauzalitate între presupusa practică și presupusul prejudiciu sau pericol de prejudiciu.

Amendamentul

1. O anchetă se deschide în urma unei plângeri scrise depuse de un stat membru, de **unul sau de mai mulți transportatori aerieni** din Uniune sau de o asociație de transportatori aerieni din Uniune în conformitate cu alineatul (2) sau la inițiativa Comisiei, în cazul în care există dovezi prima facie **clare** privind oricare **elemente ale următoarei liste exhaustive:**

- (a) încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile;
- (b) **existența** tuturor următoarelor circumstanțe:
 - (i) o practică ce **denaturează** concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță;
 - (ii) un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu pentru unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune;
 - (iii) o legătura de cauzalitate între presupusa practică și presupusul prejudiciu sau pericol de prejudiciu.

Amendamentul 38

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Comisia examinează, în **măsura posibilului**, exactitatea și caracterul adecvat al elementelor furnizate în plângere sau aflate la dispoziția Comisiei, pentru a stabili dacă există elemente de probă suficiente pentru a justifica deschiderea unei anchete în conformitate cu alineatul (1).

Amendamentul

3. Comisia examinează în ***timp util și în integralitate*** exactitatea și caracterul adecvat al elementelor furnizate în plângere sau aflate la dispoziția Comisiei, pentru a stabili dacă există elemente de probă suficiente pentru a justifica deschiderea unei anchete în conformitate cu alineatul (1).

Amendamentul 39

**Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 4**

Textul propus de Comisie

4. Comisia poate decide să nu deschidă o anchetă atunci când ***adoptarea de măsuri în conformitate cu articolul 10 sau 13 ar fi contrară interesului Uniunii sau atunci când consideră că*** faptele prezentate în plângere nu ridică o problemă sistemică, nici nu au un impact semnificativ asupra unuia sau mai multor transportatori aerieni din Uniune.

Amendamentul

4. Comisia poate decide să nu deschidă o anchetă atunci când faptele prezentate în plângere nu ridică o problemă sistemică, nici nu au un impact semnificativ asupra unuia sau mai multor transportatori aerieni din Uniune ***și nu sunt dovedite***.

Amendamentul 40

**Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 4 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Decizia de a nu iniția o anchetă în conformitate cu alineatul (4) trebuie să fie motivată corespunzător printr-o expunere de motive. Această decizie se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Parlamentul European poate solicita Comisiei motive suplimentare. Decizia poate fi contestată în termen de 60 de zile de la data publicării sale.

Amendamentul 41

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Atunci când probele prezentate sunt insuficiente în scopul alineatului (1), Comisia informează reclamantul în acest sens în termen de 60 de zile de la data la care a fost înaintată plângerea. Reclamantului i se acordă un termen de **30** de zile pentru a furniza elemente de probă suplimentare. În cazul în care reclamantul nu reușește să le furnizeze în termenul menționat, Comisia poate decide să nu deschidă o anchetă.

Amendamentul

5. Atunci când probele prezentate sunt insuficiente în scopul alineatului (1), Comisia informează reclamantul în acest sens în termen de 60 de zile de la data la care a fost înaintată plângerea. Reclamantului i se acordă un termen de **60** de zile pentru a furniza elemente de probă suplimentare. În cazul în care reclamantul nu reușește să le furnizeze în termenul menționat, Comisia poate decide să nu deschidă o anchetă.

Amendamentul 42

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. **Comisia** decide cu privire la deschiderea unei anchete în conformitate cu alineatul (1) în termen de **6** luni de la data depunerii plângerii.

Amendamentul

6. **Cu condiția respectării alineatelor (4) și (5), Comisia** decide cu privire la deschiderea unei anchete în conformitate cu alineatul (1) în termen de **patru** luni de la data depunerii plângerii.

Amendamentul 43

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. Sub rezerva dispozițiilor de la alineatul (4), în cazul în care consideră că există suficiente elemente de probă pentru a justifica deschiderea unei anchete, Comisia ia următoarele măsuri:

- (a) deschide procedura;
- (b) publică un aviz în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene; avizul semnalează deschiderea anchetei, indică domeniul care face obiectul acesteia, obligațiile internaționale aplicabile care se presupune că au fost încălcate sau țara terță sau entitatea dintr-o țară terță care se presupune că a fost implicată în practici care **afectează** concurența și presupusul prejudiciu sau pericol de prejudiciu, transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune afectați și termenul în care părțile interesate se pot manifesta, își pot prezenta punctul de vedere în scris, pot transmite informații sau pot solicita să fie audiate de către Comisie.
- (c) notifică în mod oficial deschiderea anchetei reprezentanților țării terțe și entității din țara terță în cauză;
- (d) informează reclamantul și comitetul prevăzut la articolul 15 cu privire la deschiderea anchetei.

Amendamentul

7. Sub rezerva dispozițiilor de la alineatul (4), în cazul în care consideră că există suficiente elemente de probă pentru a justifica deschiderea unei anchete, Comisia ia următoarele măsuri:

- (a) deschide procedura;
- (b) publică un aviz în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene; avizul semnalează deschiderea anchetei, indică domeniul care face obiectul acesteia, obligațiile internaționale aplicabile care se presupune că au fost încălcate sau țara terță sau entitatea dintr-o țară terță care se presupune că a fost implicată în practici care **denaturează** concurența și presupusul prejudiciu sau pericol de prejudiciu, transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune afectați și termenul în care părțile interesate se pot manifesta, își pot prezenta punctul de vedere în scris, pot transmite informații sau pot solicita să fie audiate de către Comisie. ***Această perioadă nu este mai mică de 30 de zile.***
- (c) notifică în mod oficial deschiderea anchetei reprezentanților țării terțe și entității din țara terță în cauză;
- (d) informează reclamantul și comitetul prevăzut la articolul 15 cu privire la deschiderea anchetei.

Amendamentul 44

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) dacă o practică ce **afectează** concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță, a cauzat un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu

Amendamentul

(b) dacă o practică ce **denaturează** concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță, a cauzat un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu

pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză.

pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză.

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) dacă acest lucru poate avea un impact negativ asupra legăturilor aeriene cu o anumită regiune, cu un stat membru sau cu o grupare de state membre sau asupra spațiului aerian comun european instituit prin Acordul de înființare a spațiului aerian comun european^{1a}, așadar asupra consumatorilor ;

în sensul literei (ba), impactul asupra legăturilor aeriene ale Uniunii sunt examinate în contextul interesul Uniunii înaintea deciziei de a adopta măsuri reparatorii în conformitate cu articolul 13;

^{1a} JO L 285, 16.10.2016, p. 3.

Amendamentul 46

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Comisia **poate solicita** orice informații pe care le consideră necesare pentru a efectua ancheta și **poate verifica** exactitatea informațiilor primite sau colectate de la transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză sau de la țara terță sau entitatea dintr-o țară terță în cauză.

3. Comisia **solicită** orice informații pe care le consideră necesare pentru a efectua ancheta și **verifică** exactitatea informațiilor primite sau colectate de la transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză sau de la țara terță sau entitatea dintr-o țară terță în cauză.

Amendamentul 47

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Dacă se consideră necesar, Comisia poate desfășura anchete pe teritoriul țării terțe în cauză, cu condiția ca guvernul țării terțe în cauză și entitatea din țara terță în cauză să fi fost **notificate** oficial **și să își fi dat consimțământul**.

Amendamentul

5. Dacă se consideră necesar, Comisia poate desfășura anchete pe teritoriul țării terțe în cauză **sau pe teritoriul altei țări terțe**, cu condiția ca guvernul țării terțe în cauză și entitatea din țara terță în cauză să fi fost **înștiințate** oficial.

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În cazurile în care accesul la informațiile necesare este refuzat sau nu este furnizat în termenul prevăzut sau în care ancheta este împiedicată într-o manieră semnificativă, **constatările sunt formulate** pe baza datelor disponibile. În cazul în care Comisia constată că au fost furnizate informații false sau înșelătoare, aceste informații nu sunt luate în considerare.

Amendamentul

În cazurile în care accesul la informațiile necesare este refuzat sau nu este furnizat în termenul prevăzut sau în care **o țară terță în cauză nu a acordat accesul pe teritoriul său în vederea efectuării anchetei sau dacă** ancheta este împiedicată într-o manieră semnificativă, **Comisia poate lua măsuri reparatorii provizorii** pe baza datelor disponibile **și a dovezilor prevăzute la articolul 3**. În cazul în care Comisia constată că au fost furnizate informații false sau înșelătoare, aceste informații nu sunt luate în considerare.

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 9

Articolul 9

Articolul 9

Durata procedurii și suspendarea

Durata procedurii și suspendarea

1. Procedura se încheie în termen de doi ani. Această perioadă poate fi prelungită în cazuri bine justificate.

1. Procedura se încheie în termen de doi ani. Această perioadă poate fi prelungită în cazuri bine justificate.

2. În caz de urgență, de exemplu în situațiile în care există un risc de prejudiciu imediat și ireversibil pentru unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune, procedura poate fi redusă la **un an**.

1 a. Procedura se încheie în termen de 12 luni. Această perioadă poate fi prelungită în cazuri bine justificate.

2. În caz de urgență, de exemplu în situațiile în care există un risc de prejudiciu imediat și ireversibil pentru unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune, procedura poate fi redusă la **șase luni sau, ca măsură de ultimă instanță, Comisia poate adopta măsuri reparatorii provizorii pentru a preveni sau pentru a compensa prejudiciul în cauză.**

3. Comisia **poate suspenda** procedura în cazul în care țara terță sau entitatea din țara terță în cauză a luat măsuri decisive pentru a elimina, după caz:

3. Comisia **suspendă** procedura în cazul în care țara terță sau entitatea din țara terță în cauză a luat măsuri decisive pentru a elimina, după caz:

(a) în cazul încălcării unor obligații internaționale aplicabile, respectiva încălcare;

(a) în cazul încălcării unor obligații internaționale aplicabile, respectiva încălcare;

(b) **în** cazul unei practici care **afectează** concurența, respectiva practică sau prejudiciul sau pericolul de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză.

(b) **în** cazul unei practici care **denaturează** concurența, respectiva practică sau prejudiciul sau pericolul de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză.

4. În cazul în care încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile sau practica ce **afectează** concurența, prejudiciul sau pericolul de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză nu a fost eliminat(ă) după o perioadă de timp rezonabilă, Comisia **poate relua** procedura.

4. În cazul în care încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile sau practica ce **denaturează** concurența, prejudiciul sau pericolul de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză nu a fost eliminat(ă) după o perioadă de timp rezonabilă, **dar nu mai lungă de șase luni**, Comisia **reia** procedura.

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 10

Textul propus de Comisie

Articolul 10

Încheierea procedurii

1. În cazul în care plângerea este retrasă, Comisia **poate** încheia ancheta efectuată în conformitate cu articolul 4 fără a adopta măsuri reparatorii.

2. Comisia încheie ancheta desfășurată în temeiul articolului 4 fără a adopta măsuri reparatorii, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în oricare dintre următoarele cazuri:

(a) Comisia concluzionează că obligațiile internaționale aplicabile nu au fost încălcate;

(b) Comisia concluzionează că adoptarea unor măsuri reparatorii ar fi contrară interesului Uniunii;

(c) **a** fost găsită o soluție satisfăcătoare de către Uniune și țara terță în cauză, în conformitate cu mecanismele prevăzute în acordul sau înțelegerea aplicabilă sau în temeiul dreptului internațional public aplicabil. Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

3. Fără a aduce atingere dispozițiilor pertinente ale Tratatului privind funcționarea Uniunii **Europene** și sub rezerva alineatelor (1) și (2), Comisia adoptă măsuri reparatorii, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în cazul în care ancheta stabilește că obligațiile

Amendamentul

Articolul 10

Încheierea procedurii

1. În cazul în care plângerea este retrasă, Comisia **evaluează decizia de a** încheia ancheta efectuată în conformitate cu articolul 4 fără a adopta măsuri reparatorii.

2. Comisia încheie ancheta desfășurată în temeiul articolului 4 fără a adopta măsuri reparatorii, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în oricare dintre următoarele cazuri:

(a) Comisia concluzionează că obligațiile internaționale aplicabile nu au fost încălcate;

(b) Comisia concluzionează că adoptarea unor măsuri reparatorii ar fi contrară interesului Uniunii;

(c) **a** fost găsită o soluție satisfăcătoare de către Uniune și țara terță în cauză, în conformitate cu mecanismele prevăzute în acordul sau înțelegerea aplicabilă sau în temeiul dreptului internațional public aplicabil. Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2), **după informarea Parlamentului European și a părților interesate relevante.**

3. Fără a aduce atingere dispozițiilor pertinente ale Tratatului privind funcționarea Uniunii și sub rezerva alineatelor (1) și (2), Comisia adoptă, **cu informarea Parlamentului**, măsuri reparatorii, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în cazul în care ancheta

internaționale aplicabile au fost încălcate.

Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

4. În cazul în care actul care conține obligațiile internaționale aplicabile prevede că, înainte de adoptarea oricărei măsuri, trebuie desfășurată o procedură internațională de consultare sau de soluționare a litigiilor, se desfășoară întâi respectiva procedură și orice decizie adoptată în conformitate cu alineatul (3) trebuie să țină seama de rezultatele acesteia.

5. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (3) sunt măsurile prevăzute de actul care conține obligațiile internaționale aplicabile sau măsurile disponibile în conformitate cu normele și principiile pertinente ale dreptului internațional public.

stabilește că obligațiile internaționale aplicabile au fost încălcate. Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

4. În cazul în care actul care conține obligațiile internaționale aplicabile prevede că, înainte de adoptarea oricărei măsuri, trebuie desfășurată o procedură internațională de consultare sau de soluționare a litigiilor, se desfășoară întâi respectiva procedură și orice decizie adoptată în conformitate cu alineatul (3) trebuie să țină seama de rezultatele acesteia.

5. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (3) sunt măsurile prevăzute de actul care conține obligațiile internaționale aplicabile sau măsurile disponibile în conformitate cu normele și principiile pertinente ale dreptului internațional public.

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Totalitatea factorilor luați în considerare trebuie să conducă la concluzia că evoluția previzibilă este iminentă și că, în absența unor măsuri de protecție, va apărea un prejudiciu real.

În cazul în care situația care face obiectul analizei se transformă într-un prejudiciu real înainte de încheierea procedurii, Comisia procedează în conformitate cu alineatul (1) și ia în considerare cele mai noi dovezi de care dispune.

Amendamentul 52

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. **Comisia** poate pune capăt anchetei fără a adopta măsuri reparatorii în cazul în care plângerea este retrasă.

Amendamentul

1. **Doar Comisia** poate pune capăt anchetei fără a adopta măsuri reparatorii în cazul în care plângerea este retrasă.
Transportatorii din Uniune au dreptul să conteste o decizie a Comisiei de finalizare a investigației. Contestația se introduce în termen de 30 de zile de la notificarea deciziei Comisiei de a pune capăt anchetei.

Amendamentul 53

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 2 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Comisia **încheie ancheta efectuată** în conformitate cu articolul 4 **fără a adopta măsuri reparatorii, prin intermediul unor acte de punere în aplicare**, în cazul în care:

Amendamentul

Comisia **este împuternicită să adopte**, în conformitate cu articolul 15a (nou)], **acte delegate, încheind ancheta desfășurată în temeiul articolului 4 fără a adopta măsuri reparatorii**, în cazul în care:

Amendamentul 54

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 55

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Decizia de încheiere a anchetei în conformitate cu alineatul (2) este însoțită de o motivare și se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Amendamentul

3. Decizia de încheiere a anchetei în conformitate cu alineatul (2) este însoțită de o motivare și se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. ***De asemenea, Comisia își justifică decizia în fața comisiilor competente ale Parlamentului European.***

Amendamentul 56

**Propunere de regulament
Articolul 13**

Textul propus de Comisie

Articolul 13

Măsuri reparatorii

1. Fără a aduce atingere articolului 12 alineatul (1) și cu excepția cazurilor menționate la articolul 12 alineatul (2) litera (b), Comisia adoptă ***măsuri reparatorii, prin intermediul unor*** acte de punere în aplicare, în cazul în care ancheta efectuată în conformitate cu articolul 4 stabilește că o practică ce ***afectează*** concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță, a cauzat un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

2. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (1) sunt impuse transportatorului aerian sau transportatorilor aerieni din țara terță care beneficiază de practica ce ***afectează*** concurența și pot lua următoarele forme:

- (a) taxe financiare;
- (b) orice măsură de valoare echivalentă

Amendamentul

Articolul 13

Măsuri reparatorii

1. Fără a aduce atingere articolului 12 alineatul (1) și cu excepția cazurilor menționate la articolul 12 alineatul (2) litera (b), Comisia adoptă acte de punere în aplicare ***a măsurilor reparatorii***, în cazul în care ancheta efectuată în conformitate cu articolul 4 stabilește că o practică ce ***denaturează*** concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță, a cauzat un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

2. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (1) sunt impuse transportatorului aerian sau transportatorilor aerieni din țara terță care beneficiază de practica ce ***denaturează*** concurența și pot lua următoarele forme:

- (a) taxe financiare;
- (b) orice măsură ***operațională*** de

sau mai mică.

3. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (1) nu **trebuie să depășească** ceea ce este necesar pentru a compensa prejudiciul sau pericolul de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză. În acest scop, măsurile menționate la alineatul (2) litera (b) pot fi limitate la o anumită zonă geografică.

4. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (1) nu trebuie să aibă ca rezultat încălcarea de către Uniune sau de către statul membru sau statele membre în cauză a acordurilor privind transportul aerian sau serviciile aeriene sau a oricărei dispoziții privind serviciile de transport aerian incluse într-un acord comercial încheiat cu țara terță în cauză.

5. Decizia de încheiere a anchetei cu adoptarea unor măsuri reparatorii menționate la alineatul (1) este însoțită de o motivare și se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

valoare echivalentă sau mai mică.

3. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (1) nu **depășesc** ceea ce este necesar pentru a compensa prejudiciul **cauzat transportatorului aerian** sau **transportatorilor aerieni în cauză sau pentru a preveni ca** pericolul de prejudiciu **să se transforme într-un prejudiciu real** pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză. În acest scop, măsurile menționate la alineatul (2) litera (b) pot fi limitate la o anumită zonă geografică **și pot fi limitate în timp**.

4. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (1) nu trebuie să aibă ca rezultat încălcarea de către Uniune sau de către statul membru sau statele membre în cauză a acordurilor privind transportul aerian sau serviciile aeriene sau a oricărei dispoziții privind serviciile de transport aerian incluse într-un acord comercial încheiat cu țara terță în cauză.

4a. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (1) țin seama de buna funcționare a pieței transportului aerian din Uniune și nu are ca rezultat oferirea de avantaje necuvenite pentru niciun transportator aerian sau grup de transportatori aerieni.

4b. Măsurile reparatorii menționate la alineatul (1) pot avea caracter provizoriu și pot fi adoptate, în cazul în care este necesar, atunci când investigația constată, pe baza datelor disponibile, că există o amenințare de prejudiciu și, de asemenea, în cazul unei anchete în desfășurare complexe care nu a fost încă încheiată sau finalizată.

5. Decizia de încheiere a anchetei cu adoptarea unor măsuri reparatorii menționate la alineatul (1) este însoțită de o motivare și se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Amendamentul 57

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Măsurile reparatorii menționate la articolul 13 **rămân** în vigoare numai atât timp și în măsura în care este necesar, în funcție de persistența practicii care **afectează** concurența și de prejudiciul sau pericolul de prejudiciu care decurge din această practică. În acest scop, se aplică procedura de reexaminare prevăzută la alineatele (2), (3) și (4).

Amendamentul

1. Măsurile reparatorii menționate la articolul 13 **sunt** în vigoare numai atât timp și în măsura în care este necesar, în funcție de persistența practicii care **denaturează** concurența și de prejudiciul sau pericolul de prejudiciu care decurge din această practică. În acest scop, se aplică procedura de reexaminare prevăzută la alineatele (2), (3) și (4).

Amendamentul 58

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. În cazul în care circumstanțele justifică acest lucru, necesitatea menținerii măsurilor reparatorii în forma lor inițială poate fi reexaminată la inițiativa Comisiei sau a reclamantului sau în urma unei cereri motivate a țării terțe sau a entității din țara terță în cauză.

Amendamentul

2. În cazul în care circumstanțele justifică acest lucru, necesitatea menținerii măsurilor reparatorii în forma lor inițială poate fi reexaminată la inițiativa Comisiei, **a statului membru în cauză** sau a reclamantului sau în urma unei cereri motivate a țării terțe sau a entității din țara terță în cauză.

Amendamentul 59

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. **Prin intermediul unor acte de punere în aplicare, Comisia abrogă, modifică sau menține, după caz, măsurile reparatorii. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).**

Amendamentul

4. **Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul [15a (nou)], acte delegate pentru a abroga, modifica sau menține măsuri reparatorii, după cum se impune. Atunci când adoptă aceste acte delegate, Comisia ține seama de interesul Uniunii.**

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 15a

Exercitarea delegării

- 1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.**
- 2. Competența de a adopta acte delegate prevăzută la articolul 12 și la articolul 14 alineatul (4) se conferă Comisiei pentru o perioadă de ... ani, începând cu ... [data intrării în vigoare a actului legislativ de bază sau o altă dată stabilită de colegiuitorii]. Comisia redactează un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de ... ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.**
- 3. Delegarea de competențe menționată la articolul 12 și la articolul 14 alineatul (4) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.**
- 4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în**

Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 12 și al articolului 14 alineatul (4) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Termenul în cauză se prelungește cu [două luni] la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Amendamentul 61

Propunere de regulament Articolul 15 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 15b

1. Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, de la caz la caz, un raport însoțit de o declarație cu privire la aplicarea prezentului regulament, respectând obligațiile privind protecția informațiilor confidențiale în sensul articolului 6. Dacă este cazul, raportul include informații cu privire la aplicarea măsurilor reparatorii, încheierea anchetelor fără măsuri reparatorii, anchete în curs, reexaminări și cooperarea cu statele membre, părțile interesate și țările terțe.

2. În termen de o lună de la prezentarea raportului de către Comisie, Parlamentul European poate să invite Comisia la o reuniune ad-hoc a comisiei

sale competente pentru a explica orice aspecte legate de punerea în aplicare a prezentului regulament.

3. Comisia dă publicității raportul la cel târziu șase luni de la prezentarea acestuia Parlamentului European și Consiliului.

EXPUNERE DE MOTIVE

Propunerea Comisiei

Propunerea Comisiei are ca scop eliminarea lacunelor cadrului juridic existent stabilit în Regulamentul (CE) 868/2004. Legislația în vigoare a fost destinată să protejeze transportatorii aerieni din Uniune împotriva practicilor neloiale ale unor țări terțe, în special în absența unui cadru internațional care să fixeze condițiile de reglementare a concurenței între transportatorii aerieni. Totuși, aceasta nu a fost adecvată scopului pentru care a fost creată și, prin urmare, nu a fost utilizată niciodată, chiar dacă este nevoie de un mecanism eficace de protecție împotriva concurenței neloiale în sectorul aviației. Comisia subliniază, pe bună dreptate, că UE asigură pentru toți transportatorii din Europa și din afara Europei aceleași drepturi și posibilități de acces la serviciile conexe transportului aerian, însă acest lucru nu se întâmplă întotdeauna în afara Europei, unde practicile și subvențiile discriminatorii pot oferi avantaje concurențiale neloiale transportatorilor aerieni din țările terțe respective.

Poziția raportorului

Raportorul salută și sprijină propunerea, care constituie o îmbunătățire importantă a Regulamentului 868/2004, și este de acord cu obiectivele sale și mijloacele de atingere a acestora. Raportorul ar dori să sublinieze totuși că ar trebui folosite măsurile reparatorii care ar putea fi declanșate ca urmare a unui mecanism de apărare ce funcționează bine în cazul în care mai mult de un stat membru este afectat sau sunt epuizate procedurile bilaterale existente. În consecință, prezentul raport introduce doar acele modificări care subliniază necesitatea de a acorda prioritate soluțiilor bilaterale și de a implica în procesul de consultare toate părțile interesate relevante, inclusiv Parlamentul European și Consiliul, în calitate de legiuitori europeni. De asemenea, raportorul consideră că este important să se pună mai mult accent pe rolul conectivității aeriene drept criteriu în cadrul anchetelor și, în sensul prezentului regulament, să se definească noțiunea de interes al Uniunii atunci când se decide aplicarea sau nu a măsurilor reparatorii în cazul în care sunt descoperite practici neloiale ale unui transportator dintr-o țară terță.

23.2.2018

AVIZ AL COMISIEI PENTRU AFACERI ECONOMICE ȘI MONETARE

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind protecția concurenței în domeniul transportului aerian și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 868/2004 (COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

Raportor pentru aviz: Ramon Tremosa i Balcells

AMENDAMENTE

Comisia pentru afaceri economice și monetare recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(1) Sectorul aviației joacă un rol esențial în economia Uniunii. Acesta este o puternică forță motrice pentru creșterea economică, ocuparea forței de muncă, comerț și mobilitate. De-a lungul ultimelor decenii, dezvoltarea serviciilor de transport aerian a contribuit în mod semnificativ la îmbunătățirea conectivității în interiorul Uniunii și cu țările terțe și a fost un factor important pentru economia Uniunii în general.

Amendamentul

(1) Sectorul aviației joacă un rol esențial în economia Uniunii **și în viața de zi cu zi a cetățenilor Uniunii**. Acesta este o puternică forță motrice pentru creșterea economică, ocuparea forței de muncă, comerț, **precum și pentru conectivitate și mobilitate atât pentru întreprinderi, cât și pentru cetățeni**. De-a lungul ultimelor decenii, dezvoltarea serviciilor de transport aerian a contribuit în mod semnificativ la îmbunătățirea conectivității în interiorul Uniunii și cu țările terțe și a fost un factor important pentru economia Uniunii în

general.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Sectorul transportului aerian european implică aproximativ 2 milioane de locuri de muncă directe, iar până în 2030 se preconizează o creștere la nivel internațional a transportului aerian de aproximativ 5 % pe an.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1b) Este absolut necesar ca Uniunea să își protejeze eficient diferitele sectoare ale economiei și lucrătorii împotriva oricărei practici de concurență neloială din partea țărilor terțe.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Transportatorii aerieni din Uniune se află în centrul unei rețele globale care asigură conectarea Europei atât la nivel intern, cât și cu restul lumii. Aceștia ar trebui să aibă posibilitatea de a concura cu transportatorii aerieni din țări terțe într-un mediu caracterizat de o concurență deschisă și loială între toți transportatorii aerieni. Acest lucru va contribui la menținerea unor condiții care asigură un

(2) Transportatorii aerieni din Uniune se află în centrul unei rețele globale care asigură conectarea Europei atât la nivel intern, cât și cu restul lumii. Aceștia ar trebui să aibă posibilitatea de a concura cu transportatorii aerieni din țări terțe într-un mediu caracterizat de o concurență deschisă, **egală** și loială între toți transportatorii aerieni, **luând în considerare aspecte legate de**

nivel ridicat de conectivitate a Uniunii.

reglementare, cum sunt condițiile de muncă și protecția mediului. Acest lucru va contribui *la protejarea locurilor de muncă și a competitivității companiilor aeriene europene și* la menținerea unor condiții care asigură un nivel ridicat de conectivitate a Uniunii.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Europa reprezintă o piață de peste 500 de milioane de potențiali pasageri pentru transportatorii aerieni din țările terțe. Acest lucru ar trebui avut în vedere atunci când se negociază în numele Uniunii acorduri cuprinzătoare în domeniul aviației cu restul lumii.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Deschiderea piețelor și traficul aerian sunt în mod clar corelate, deoarece denaturarea concurenței duce la o reorientare a fluxurilor de trafic. Transportatorii din țări terțe doresc și au nevoie să obțină acces la aeroporturile din toate statele membre, dată fiind piața potențială de 500 de milioane de pasageri pe care continentul european o reprezintă.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Având în vedere că, la 29 martie 2017, Regatul Unit a notificat Consiliului European intenția sa de a se retrage din Uniunea Europeană în conformitate cu articolul 50 din TUE, Comisia Europeană ar trebui să efectueze o evaluare amănunțită a consecințelor acestei retrageri asupra transportului aerian dintre Uniune sau statele sale membre și Regatul Unit, cu scopul de a limita cât mai mult posibil perturbarea serviciilor de transport aerian pentru transportatorii aerieni cu sediul în UE și pentru consumatori.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Transparența financiară, ce trebuie prevăzută în clauza privind concurența loială este un element esențial pentru garantarea unor condiții de concurență echitabile pentru transportatorii din Uniune și din țările terțe. În plus, transparența totală este esențială pentru a confirma sau infirma subvențiile acordate unei companii aeriene.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8) Concurența loială între transportatorii aerieni poate fi asigurată și prin acte legislative adecvate ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului²⁰ și Directiva 96/97/CE a

(8) Concurența loială între transportatorii aerieni poate fi asigurată și prin acte legislative adecvate ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului²⁰ și Directiva 96/97/CE a

Consiliului²¹. În măsura în care concurența loială presupune protecția transportatorilor aerieni din Uniune în raport cu anumite practici adoptate de țări terțe sau de transportatori din țări terțe, această chestiune este abordată în prezent în Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului²². Cu toate acestea, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 s-a dovedit a **nu fi suficient de eficace** în ceea ce privește obiectivul său general, și anume concurența loială. Acest lucru se datorează în special anumitor norme din cuprinsul său referitoare la definiția practicilor vizate, altele decât subvențiile, precum și cerințelor privind inițierea și desfășurarea anchetelor. În plus, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 nu prevede o procedură internă specifică a Uniunii în ceea ce privește obligațiile prevăzute în acordurile privind transportul aerian sau serviciile aeriene la care Uniunea este parte, care sunt destinate să asigure concurența loială. Având în vedere numărul și importanța modificărilor care ar fi necesare pentru a aborda aceste aspecte, este necesar să se înlocuiască Regulamentul (CE) nr. 868/2004 cu un nou act.

²⁰ Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

²¹ Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

²² Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind protecția împotriva subvenționării și practicilor tarifare neloiale ale țărilor nemembre, care cauzează prejudicii operatorilor de transport aerian comunitari prin furnizarea

Consiliului²¹. În măsura în care concurența loială presupune protecția transportatorilor aerieni din Uniune în raport cu anumite practici adoptate de țări terțe sau de transportatori din țări terțe, această chestiune este abordată în prezent în Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului²². Cu toate acestea, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 s-a dovedit a fi **total ineficient** în ceea ce privește obiectivul său general, și anume concurența loială. Acest lucru se datorează în special anumitor norme din cuprinsul său referitoare la definiția practicilor vizate, altele decât subvențiile, precum și cerințelor privind inițierea și desfășurarea anchetelor. În plus, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 nu prevede o procedură internă specifică a Uniunii în ceea ce privește obligațiile prevăzute în acordurile privind transportul aerian sau serviciile aeriene la care Uniunea este parte, care sunt destinate să asigure concurența loială. Având în vedere numărul și importanța modificărilor care ar fi necesare pentru a aborda aceste aspecte, este necesar să se înlocuiască Regulamentul (CE) nr. 868/2004 cu un nou act.

²⁰ Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

²¹ Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

²² Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind protecția împotriva subvenționării și practicilor tarifare neloiale ale țărilor nemembre, care cauzează prejudicii operatorilor de transport aerian comunitari prin furnizarea

de servicii aeriene similare (JO L 162, 30.4.2004, p. 1).

de servicii aeriene similare (JO L 162, 30.4.2004, p. 1).

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8a) Pentru a asigura concurența loială în relațiile externe în domeniul aviației ale Uniunii, precum și reciprocitatea și eliminarea practicilor neloiale, cum ar fi subvențiile și ajutoarele de stat acordate companiilor aeriene din anumite țări terțe, cu efect de denaturare asupra pieței, este necesar ca clauzele de concurență loială să prevadă o deplină transparență financiară. Aceasta este necesară pentru a permite Comisiei să ia o decizie pozitivă sau negativă cu privire la acuzațiile privind acordarea de subvenții.

Justificare

Pentru menținerea unor condiții care favorizează un nivel ridicat de conectivitate a Uniunii și asigurarea concurenței loiale cu transportatorii aerieni din țări terțe, este necesară o legislație eficientă, proporțională și disuasivă. În acest scop, Comisiei ar trebui să i se confere competența de a efectua o anchetă și de a lua măsuri atunci când este necesar. Aceste măsuri ar trebui să fie disponibile atunci când sunt încălcate obligațiile pertinente prevăzute într-un acord la care Uniunea este parte sau când practicile care afectează concurența cauzează sau amenință să cauzeze prejudicii transportatorilor aerieni din Uniune.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9) Pentru menținerea unor condiții care favorizează un nivel ridicat de conectivitate a Uniunii și asigurarea concurenței loiale cu transportatorii aerieni din țări terțe, este necesară o legislație eficientă, proporțională și disuasivă. În acest

(9) Pentru menținerea unor condiții care favorizează un nivel ridicat de conectivitate a Uniunii și asigurarea concurenței loiale cu transportatorii aerieni din țări terțe, este necesară o legislație eficientă, proporțională și disuasivă, **care să**

scop, Comisiei ar trebui să i se confere competența de a efectua o anchetă și de a lua măsuri atunci când este necesar. Aceste măsuri ar trebui să fie disponibile atunci când sunt încălcate obligațiile pertinente prevăzute într-un acord la care Uniunea este parte sau când practicile care afectează concurența cauzează sau amenință să cauzeze prejudicii transportatorilor aerieni din Uniune.

asigure, astfel, menținerea locurilor de muncă în cadrul companiilor aeriene din Uniune. În acest scop, Comisiei ar trebui să i se confere competența de a efectua o anchetă și de a lua măsuri atunci când este necesar. Aceste măsuri ar trebui să fie disponibile atunci când sunt încălcate obligațiile pertinente prevăzute într-un acord la care Uniunea este parte sau când practicile care afectează concurența cauzează sau amenință să cauzeze prejudicii transportatorilor aerieni din Uniune.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10a) În cazul în care serviciile de transport aerian în cauză sunt reglementate de un acord bilateral privind serviciile aeriene încheiat de un stat membru cu o țară terță, este important ca Comisia să fie în măsură să deschidă anchete și, dacă este necesar, să adopte măsuri reparatorii, înainte de recurgerea la mecanismul de soluționare a disputelor conținut în respectivul acord. Pentru a asigura eficacitatea reglementării, Comisia poate iniția astfel de anchete și adopta astfel de măsuri reparatorii, indiferent dacă statul membru în cauză intenționează să abordeze practica ce afectează concurența în cadrul acordului bilateral privind serviciile aeriene încheiat cu țara terță.

Justificare

Scopul acestei dispoziții este de a evita situațiile în care statele membre ar împiedica Uniunea să acționeze, în mod intenționat sau neintenționat, prin întârzierea considerabilă a activării mecanismului de soluționare a litigiilor în temeiul acordului bilateral privind serviciile aeriene. Acest fapt ar permite continuarea practicilor care afectează concurența și ar agrava în mod inevitabil prejudiciul suferit de transportatorii aerieni din Uniune.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Pentru a asigura eficacitatea reglementării și prin analogie cu celelalte instrumente de protecție comercială, este esențial ca procedurile să poată fi lansate de Comisie pe baza unei plângeri care prezintă dovezi prima facie de risc de prejudiciu.

Justificare

Noțiunea de risc de prejudiciu este elementul central al acestui tip de instrument de protecție comercială. Prezentul regulament trebuie să permită inițierea procedurilor în cazul în care există elemente care indică faptul că o țară terță sau o entitate dintr-o țară terță recurge la practici (sau are în vedere să o facă) care ar duce în mod inevitabil la un prejudiciu pentru un transportator aerian din Uniune.

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15) **Procedurile nu ar** trebui **inițiate sau ar trebui** să se încheie fără instituirea de măsuri reparatorii în temeiul prezentului regulament atunci când adoptarea unor astfel de măsuri ar fi contrară interesului Uniunii, având în vedere impactul lor asupra altor persoane, în special asupra consumatorilor sau a întreprinderilor din Uniune. De asemenea, procedurile ar trebui să se încheie fără instituirea de măsuri atunci când cerințele aferente acestor măsuri nu sunt sau nu mai sunt îndeplinite.

(15) **Ar** trebui **să fie posibil ca procedurile** să se încheie fără instituirea de măsuri reparatorii în temeiul prezentului regulament atunci când adoptarea unor astfel de măsuri ar fi contrară interesului Uniunii, având în vedere impactul lor asupra altor persoane, în special asupra consumatorilor sau a întreprinderilor din Uniune. De asemenea, procedurile ar trebui să se încheie fără instituirea de măsuri atunci când cerințele aferente acestor măsuri nu sunt sau nu mai sunt îndeplinite.

Amendamentul 15

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

1. O anchetă se deschide în urma unei plângeri scrise depuse de un stat membru, de un transportator aerian din Uniune sau de o asociație de transportatori aerieni din Uniune în conformitate cu alineatul (2) sau la inițiativa Comisiei, în cazul în care există **dovezi prima facie** privind oricare dintre următoarele:

Amendamentul

1. O anchetă se deschide în urma unei plângeri scrise depuse de un stat membru, de **Parlamentul European**, de un transportator aerian din Uniune sau de o asociație de transportatori aerieni din Uniune în conformitate cu alineatul (2), **de o organizație națională de protecție a consumatorilor** sau la inițiativa Comisiei, în cazul în care există **indicații rezonabile și factuale** privind oricare dintre următoarele:

Amendamentul 16

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Plângerea trebuie să conțină **elemente de probă prima facie** cu privire la existența unuia dintre cazurile menționate la alineatul (1).

Amendamentul

2. Plângerea trebuie să conțină **indicații rezonabile și factuale** cu privire la existența unuia dintre cazurile menționate la alineatul (1).

Amendamentul 17

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Comisia poate decide să nu deschidă o anchetă atunci când **adoptarea de măsuri în conformitate cu articolul 10 sau 13 ar fi contrară interesului Uniunii sau atunci când** consideră că faptele prezentate în plângere nu ridică o problemă sistemică, nici nu au un impact semnificativ asupra unuia sau mai multor transportatori aerieni din Uniune.

Amendamentul

4. Comisia poate decide să nu deschidă o anchetă atunci când consideră că faptele prezentate în plângere nu ridică o problemă sistemică, nici nu au un impact semnificativ asupra unuia sau mai multor transportatori aerieni din Uniune.

Amendamentul 18

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Atunci când probele prezentate sunt insuficiente în scopul alineatului (1), Comisia informează reclamantul în acest sens în termen de **60** de zile de la data la care a fost înaintată plângerea. Reclamantului i se acordă un termen de 30 de zile pentru a furniza elemente de probă suplimentare. În cazul în care reclamantul nu reușește să le furnizeze în termenul menționat, Comisia poate decide să nu deschidă o anchetă.

Amendamentul 19

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. Comisia decide cu privire la deschiderea unei anchete în conformitate cu alineatul (1) în termen de **6** luni de la data depunerii plângerii.

Amendamentul 20

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) dacă o practică ce afectează concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță, a cauzat un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză.

Amendamentul

5. Atunci când probele prezentate sunt insuficiente în scopul alineatului (1), Comisia informează reclamantul în acest sens în termen de **30** de zile de la data la care a fost înaintată plângerea. Reclamantului i se acordă un termen de 30 de zile pentru a furniza elemente de probă suplimentare. În cazul în care reclamantul nu reușește să le furnizeze în termenul menționat, Comisia poate decide să nu deschidă o anchetă.

Amendamentul

6. Comisia decide cu privire la deschiderea unei anchete în conformitate cu alineatul (1) în termen de **trei** luni de la data depunerii plângerii.

Amendamentul

(b) dacă o practică ce afectează concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță, a cauzat un prejudiciu sau un pericol de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză **sau dacă un comportament neregulamentar care restricționează concurența a avut un impact negativ asupra pieței interne.**

Amendamentul 21

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Dacă se consideră necesar, Comisia poate desfășura anchete pe teritoriul țării terțe în cauză, cu condiția ca guvernul țării terțe în cauză și entitatea din țara terță în cauză să fi fost **notificate** oficial **și să își fi dat consimțământul**.

Amendamentul

5. Dacă se consideră necesar, Comisia poate desfășura anchete pe teritoriul țării terțe în cauză **sau pe teritoriul altei țări terțe**, cu condiția ca guvernul țării terțe în cauză și entitatea din țara terță în cauză să fi fost **înștiințate** oficial.

Amendamentul 22

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. Reclamanții, părțile interesate, statul sau statele membre în cauză și reprezentanții țării terțe sau ai entității din țara terță în cauză pot consulta toate informațiile puse la dispoziția Comisiei, cu excepția documentelor interne pentru uzul Comisiei și al administrațiilor, cu condiția ca aceste informații să nu fie confidențiale în sensul articolului 6 și cu condiția ca părțile respective să fi adresat o cerere scrisă Comisiei.

Amendamentul

7. Reclamanții, părțile interesate, statul sau statele membre în cauză, **comisiile competente din cadrul Parlamentului European** și reprezentanții țării terțe sau ai entității din țara terță în cauză pot consulta toate informațiile puse la dispoziția Comisiei, cu excepția documentelor interne pentru uzul Comisiei și al administrațiilor, cu condiția ca aceste informații să nu fie confidențiale în sensul articolului 6 și cu condiția ca părțile respective să fi adresat o cerere scrisă Comisiei.

Amendamentul 23

Propunere de regulament

Articolul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În cazurile în care accesul la informațiile necesare este refuzat sau nu este furnizat în termenul prevăzut sau în care ancheta este împiedicată într-o manieră semnificativă,

Amendamentul

În cazurile în care accesul la informațiile necesare este refuzat sau nu este furnizat în termenul prevăzut, **atunci când o țară terță în cauză a refuzat accesul pe teritoriul său**

constatările sunt formulate pe baza datelor disponibile. În cazul în care Comisia constată că au fost furnizate informații false sau înșelătoare, aceste informații nu sunt luate în considerare.

în vederea efectuării investigațiilor, sau în *cazurile* care ancheta este împiedicată într-o manieră semnificativă, constatările sunt formulate pe baza datelor disponibile. În cazul în care Comisia constată că au fost furnizate informații false sau înșelătoare, aceste informații nu sunt luate în considerare.

Amendamentul 24

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Procedura se încheie în termen de *doi ani*. Această perioadă poate fi prelungită în cazuri bine justificate.

Amendamentul

1. Procedura se încheie în termen de **18 luni de la deschiderea anchetei**. Această perioadă poate fi prelungită **într-un interval de timp stabilit**, în cazuri bine justificate.

Amendamentul 25

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. În caz de urgență, de exemplu în situațiile în care există un risc de prejudiciu imediat și ireversibil pentru unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune, procedura poate fi redusă la **un an**.

Amendamentul

2. În caz de urgență, de exemplu în situațiile în care există un risc de prejudiciu imediat și ireversibil pentru unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune, procedura poate fi redusă la **o perioadă maximă de șase luni**.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

3. **Comisia** poate suspenda procedura în cazul în care țara terță sau entitatea din țara terță în cauză a luat măsuri decisive

Amendamentul

3. **Doar Comisia** poate suspenda procedura, **părțile prejudiciate având dreptul la o cale de atac**, în cazul în care țara terță sau entitatea din țara terță în

pentru a elimina, după caz:

cauză a luat măsuri decisive pentru a elimina, după caz:

Amendamentul 27

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Transportatorii din Uniune au dreptul să conteste o decizie a Comisiei de suspendare a procedurii. Contestația se introduce în termen de 20 de zile de la notificarea deciziei Comisiei de suspendare a procedurii.

Amendamentul 28

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4. În cazul în care încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile sau practica ce afectează concurența, prejudiciul sau pericolul de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză nu a fost eliminat(ă) după o perioadă de timp rezonabilă, Comisia **poate relua** procedura.

4. În cazul în care încălcarea obligațiilor internaționale aplicabile sau practica ce afectează concurența, prejudiciul sau pericolul de prejudiciu pentru transportatorul aerian sau transportatorii aerieni din Uniune în cauză nu a fost eliminat(ă) după o perioadă de timp rezonabilă, Comisia **reia** procedura.

Amendamentul 29

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Comisia **încheie ancheta desfășurată în temeiul articolului 4 fără a adopta măsuri reparatorii, prin intermediul unor acte de punere în aplicare**, în oricare dintre următoarele cazuri:

Comisia **este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul [A], acte delegate pentru a modifica prezentul regulament, încheind ancheta desfășurată în temeiul articolului 4 fără a adopta măsuri reparatorii**, în oricare dintre

următoarele cazuri:

Amendamentul 30

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 31

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) situația transportatorului aerian sau a transportatorilor aerieni din Uniune în cauză, în special în ceea ce privește aspecte precum frecvența serviciilor, gradul de utilizare a capacității, efectul de rețea, vânzările, cota de piață, profiturile, rentabilitatea capitalurilor, investițiile și ocuparea forței de muncă;

Amendamentul

(a) situația transportatorului aerian sau a transportatorilor aerieni din Uniune în cauză, în special în ceea ce privește aspecte precum frecvența serviciilor, gradul de utilizare a capacității, efectul de rețea, vânzările, cota de piață, profiturile, rentabilitatea capitalurilor, **protecția mediului**, investițiile și ocuparea forței de muncă;

Amendamentul 32

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) evoluția previzibilă a situației transportatorului aerian sau a transportatorilor aerieni din Uniune în cauză, în special în ceea ce privește frecvența serviciilor, gradul de utilizare a capacității, efectul de rețea, vânzările, cota de piață, profiturile, rentabilitatea

Amendamentul

(a) evoluția previzibilă a situației transportatorului aerian sau a transportatorilor aerieni din Uniune în cauză, în special în ceea ce privește frecvența serviciilor, gradul de utilizare a capacității, efectul de rețea, vânzările, cota de piață, profiturile, rentabilitatea

capitalurilor, investițiile și ocuparea forței de muncă;

capitalurilor, **protecția mediului**, investițiile și ocuparea forței de muncă;

Amendamentul 33

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. **Comisia** poate pune capăt anchetei fără a adopta măsuri reparatorii în cazul în care plângerea este retrasă.

Amendamentul

1. **Doar Comisia** poate pune capăt anchetei fără a adopta măsuri reparatorii în cazul în care plângerea este retrasă.
Transportatorii din Uniune au dreptul să conteste o decizie a Comisiei de finalizare a investigației. Contestația se introduce în termen de 30 de zile de la notificarea deciziei Comisiei de a pune capăt anchetei.

Amendamentul 34

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 2 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Comisia **încheie ancheta efectuată** în conformitate cu articolul 4 **fără a adopta măsuri reparatorii, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în cazul în care:**

Amendamentul

Comisia **este împuternicită să adopte**, în conformitate cu articolul [A], **acte delegate pentru a modifica prezentul regulament, încheind ancheta desfășurată în temeiul articolului 4 fără a adopta măsuri reparatorii, în oricare dintre următoarele cazuri:**

Amendamentul 35

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) Comisia concluzionează că adoptarea unor măsuri reparatorii în conformitate cu articolul 13 ar fi contrară

Amendamentul

(b) Comisia, **după consultarea cu Parlamentul European**, concluzionează că adoptarea unor măsuri reparatorii în conformitate cu articolul 13 ar fi contrară

interesului Uniunii;

interesului Uniunii; *interesul Uniunii este analizat de Comisie după consultarea tuturor părților interesate relevante, printre care și companiile aeriene din Uniune;*

Amendamentul 36

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

eliminat

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Protecția concurenței în domeniul transportului aerian	
Referințe	COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD)	
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 15.6.2017	
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ECON 15.6.2017	
Raportor pentru aviz: Data numirii	Ramon Tremosa i Balcells 5.10.2017	
Examinare în comisie	4.12.2017	24.1.2018
Data adoptării	21.2.2018	
Rezultatul votului final	+: 50 -: 4 0: 0	
Membri titulari prezenți la votul 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 Kyrtos, 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 Urtasun, Marco Valli, Miguel Viegas, Jakob von Weizsäcker	
Membri supleanți prezenți la votul final	Matt Carthy, Bas Eickhout, Ramón Jáuregui Atondo, Alain Lamassoure, Paloma López Bermejo, Thomas Mann, Luigi Morgano, Laurențiu Rebegea, Joachim Starbatty, Lieve Wierinck	
Membri supleanți [articolul 200 alineatul (2)] prezenți la votul final	Alberto Cirio	

**VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL
ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ**

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
----------	----------

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri

PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE

Titlu	Protecția concurenței în domeniul transportului aerian	
Referințe	COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD)	
Data prezentării la PE	7.6.2017	
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 15.6.2017	
Comisii sesizate pentru aviz Data anunțului în plen	ECON 15.6.2017	ITRE 15.6.2017
Avize care nu au fost emise Data deciziei	ITRE 21.6.2017	
Raportori Data numirii	Markus Pieper 30.6.2017	
Examinare în comisie	11.1.2018	20.2.2018
Data adoptării	20.3.2018	
Rezultatul votului final	+: 28 –: 9 0: 2	
Membri titulari prezenți la votul 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	
Membri supleanți prezenți la votul final	Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, João Pimenta Lopes, Matthijs van Miltenburg	
Membri supleanți [articolul 200 alineatul (2)] prezenți la votul final	Gilles Lebreton	
Data depunerii	28.3.2018	

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ

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

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri