



**2017/0116(COD)**

23.2.2018

## **OPINIA**

Komisji Gospodarczej i Monetarnej

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym, uchylającego rozporządzenie (WE) nr 868/2004  
(COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Ramon Tremosa i Balcells

PA\_Legam

## POPRAWKI

Komisja Gospodarcza i Monetarna zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

(1) Transport lotniczy odgrywa pierwszoplanową rolę w gospodarce Unii. Stanowi on istotną siłę napędową wzrostu gospodarczego, zatrudnienia, **handlu** i mobilności. W ciągu ostatnich dziesięcioleci rozwój usług transportu lotniczego w znacznej mierze przyczynił się do ulepszenia sieci połączeń w obrębie Unii i z państwami trzecimi oraz stanowił istotny czynnik rozwoju całej gospodarki Unii.

*Poprawka*

(1) Transport lotniczy odgrywa pierwszoplanową rolę w gospodarce Unii **i w życiu codziennym jej obywateli**. Stanowi on istotną siłę napędową wzrostu gospodarczego, zatrudnienia **i handlu, a także zapewnia przedsiębiorstwom i obywatelom łączność i mobilność**. W ciągu ostatnich dziesięcioleci rozwój usług transportu lotniczego w znacznej mierze przyczynił się do ulepszenia sieci połączeń w obrębie Unii i z państwami trzecimi oraz stanowił istotny czynnik rozwoju całej gospodarki Unii.

### Poprawka 2

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(1a) Europejski sektor transportu lotniczego zapewnia bezpośrednio około 2 mln miejsc pracy, a spodziewany wzrost w sektorze lotnictwa międzynarodowego do 2030 r. wynosi około 5 % rocznie.**

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 1 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1b) Unia powinna w pierwszej kolejności skutecznie chronić różne sektory swej gospodarki, a także swych pracowników, przed wszelkimi przejawami nieuczciwej konkurencji ze strony państw trzecich.***

#### **Poprawka 4**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(2) Unijni przewoźnicy lotniczy stanowią trzon globalnej sieci łączącej Europę wewnątrz i z resztą świata. Powinni oni mieć możliwość konkurowania z przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich na zasadach otwartej i uczciwej konkurencji między wszystkimi przewoźnikami lotniczymi. Przyczyniłoby się to do utrzymania warunków sprzyjających zapewnieniu rozbudowanej sieci połączeń lotniczych Unii.

(2) Unijni przewoźnicy lotniczy stanowią trzon globalnej sieci łączącej Europę wewnątrz i z resztą świata. Powinni oni mieć możliwość konkurowania z przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich na zasadach otwartej, ***równej*** i uczciwej konkurencji między wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, ***przy uwzględnieniu takich kwestii regulacyjnych jak warunki pracy czy ochrona środowiska.*** Przyczyniłoby się to ***do ochrony miejsc pracy i konkurencyjności unijnych przewoźników lotniczych, a także*** do utrzymania warunków sprzyjających zapewnieniu rozbudowanej sieci połączeń lotniczych Unii.

#### **Poprawka 5**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(2a) Dla przewoźników lotniczych z państw trzecich Europa to ponad 500 mln potencjalnych pasażerów. Należy mieć na względzie ewentualne zwiększenie ruchu przy negocjowaniu w imieniu Unii kompleksowych umów o komunikacji***

*lotniczej z resztą świata.*

## **Poprawka 6**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 3 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(3a) Otwarcie rynków i sieci połączeń są ze sobą wyraźnie powiązane, ponieważ zakłócenie konkurencji prowadzi do zmiany przepływów ruchu. Przewoźnicy lotniczy z państw trzecich chcą i potrzebują dostępu do portów lotniczych we wszystkich państwach członkowskich, ponieważ z ich perspektywy kontynent europejski to potencjalnie 500 mln nowych pasażerów.**

## **Poprawka 7**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 6 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(6a) W związku ze złożeniem w dniu 29 marca 2017 r. przez Zjednoczone Królestwo na ręce członków Rady Europejskiej notyfikacji o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 TUE, Komisja Europejska powinna przeprowadzić dokładną ocenę wpływu tego wystąpienia na transport między Unią lub jej państwami członkowskimi a Zjednoczonym Królestwem z myślą o zminimalizowaniu zakłóceń w usługach transportu lotniczego, jakie mogłyby dotknąć przewoźników lotniczych z siedzibą w Unii oraz konsumentów.**

## **Poprawka 8**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 7 a (nowy)**

**(7a) Przejrzystość finansowa w klauzuli dotyczącej uczciwej konkurencji stanowi zasadniczy element gwarantujący równe warunki działania przewoźnikom lotniczym z Unii i państw trzecich. Ponadto pełna przejrzystość ma zasadnicze znaczenie dla potwierdzenia lub oddalenia ewentualnych zarzutów o dotacje przyznawane liniom lotniczym.**

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

(8) Uczciwą konkurencję między przewoźnikami lotniczymi można również zapewnić za pomocą odpowiednich przepisów unijnych, takich jak rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93<sup>20</sup> oraz dyrektywa Rady 96/97/WE<sup>21</sup>. W zakresie, w jakim zapewnienie uczciwej konkurencji oznacza ochronę unijnych przewoźników lotniczych przed określonymi praktykami stosowanymi przez państwa trzecie lub przewoźników z państw trzecich, jest ono obecnie regulowane rozporządzeniem (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>22</sup>. Rozporządzenie (WE) nr 868/2004 okazało się jednak **niewystarczająco skuteczne**, jeśli chodzi o osiągnięcie przyświecającego mu ogólnego celu, **jakim jest zapewnienie** uczciwej konkurencji. Przyczyną tego są w szczególności niektóre jego przepisy, a konkretnie te dotyczące definicji wspomnianych praktyk (poza subsydiowaniem) oraz wymogów w zakresie wszczynania i prowadzenia dochodzeń. Ponadto w rozporządzeniu (WE) nr 868/2004 nie przewidziano żadnej szczególnej unijnej procedury wewnętrznej w odniesieniu do zobowiązań zawartych w umowach o transporcie lotniczym lub

(8) Uczciwą konkurencję między przewoźnikami lotniczymi można również zapewnić za pomocą odpowiednich przepisów unijnych, takich jak rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93<sup>20</sup> oraz dyrektywa Rady 96/97/WE<sup>21</sup>. W zakresie, w jakim zapewnienie uczciwej konkurencji oznacza ochronę unijnych przewoźników lotniczych przed określonymi praktykami stosowanymi przez państwa trzecie lub przewoźników z państw trzecich, jest ono obecnie regulowane rozporządzeniem (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>22</sup>. Rozporządzenie (WE) nr 868/2004 okazało się jednak **całkowicie nieskuteczne**, jeśli chodzi o osiągnięcie przyświecającego mu ogólnego celu **zapewnienia** uczciwej konkurencji. Przyczyną tego są w szczególności niektóre jego przepisy, a konkretnie te dotyczące definicji wspomnianych praktyk (poza subsydiowaniem) oraz wymogów w zakresie wszczynania i prowadzenia dochodzeń. Ponadto w rozporządzeniu (WE) nr 868/2004 nie przewidziano żadnej szczególnej unijnej procedury wewnętrznej w odniesieniu do zobowiązań zawartych w umowach o transporcie lotniczym lub

umowach o komunikacji lotniczej, których stroną jest Unia, i mających na celu zapewnienie uczciwej konkurencji. Ze względu na liczbę i istotność zmian, które byłyby konieczne do zwiększenia skuteczności istniejących przepisów, należy zastąpić rozporządzenie (WE) nr 868/2004 nowym aktem prawnym.

---

<sup>20</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

<sup>21</sup> Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

<sup>22</sup> Rozporządzenie (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. dotyczące ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi powodującymi uszczerbek dla przewoźników lotniczych Wspólnoty w świadczeniu usług lotniczych z krajów nienależących do Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 162 z 30.4.2004, s. 1).

umowach o komunikacji lotniczej, których stroną jest Unia, i mających na celu zapewnienie uczciwej konkurencji. Ze względu na liczbę i istotność zmian, które byłyby konieczne do zwiększenia skuteczności istniejących przepisów, należy zastąpić rozporządzenie (WE) nr 868/2004 nowym aktem prawnym.

---

<sup>20</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

<sup>21</sup> Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

<sup>22</sup> Rozporządzenie (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. dotyczące ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi powodującymi uszczerbek dla przewoźników lotniczych Wspólnoty w świadczeniu usług lotniczych z krajów nienależących do Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 162 z 30.4.2004, s. 1).

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(8a) Aby zagwarantować uczciwą konkurencję w zewnętrznych stosunkach w dziedzinie lotnictwa w Unii oraz zapewnić wzajemność i wyeliminowanie nieuczciwych praktyk, w tym domniemanych dotacji i pomocy państwa dla linii lotniczych z niektórymi państwami trzecimi, które mogłyby doprowadzić do***

***zakłóceń na rynku, niezbędne jest uzyskanie pełnej przejrzystości finansowej dzięki klauzulom o uczciwej konkurencji. Taka przejrzystość jest konieczna, aby umożliwić Komisji potwierdzenie lub odrzucenie zarzutów dotyczących rzekomych dotacji.***

#### *Uzasadnienie*

*Skuteczne, proporcjonalne i odstraszające przepisy są niezbędne do utrzymania warunków sprzyjających zapewnieniu rozbudowanej sieci połączeń lotniczych w Unii oraz zapewnienia uczciwej konkurencji z przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich. W tym celu Komisji należy powierzyć uprawnienia do prowadzenia dochodzeń oraz do zastosowania w razie konieczności niezbędnych środków. Ich zastosowanie powinno być możliwe w przypadku, gdy naruszone zostały odpowiednie zobowiązania wynikające z umowy, której stroną jest Unia, lub w przypadku, gdy praktyki mające wpływ na konkurencję powodują lub mogą powodować szkodę dla unijnych przewoźników lotniczych.*

#### **Poprawka 11**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(9) Skuteczne, proporcjonalne i odstraszające przepisy są niezbędne do utrzymania warunków sprzyjających zapewnieniu rozbudowanej sieci połączeń lotniczych w Unii oraz zapewnieniu uczciwej konkurencji z przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich. W tym celu Komisji należy powierzyć uprawnienia do prowadzenia dochodzeń oraz do zastosowania w razie konieczności niezbędnych środków. Ich zastosowanie powinno być możliwe w przypadku, gdy naruszone zostały odpowiednie zobowiązania wynikające z umowy, której stroną jest Unia, lub w przypadku, gdy praktyki mające wpływ na konkurencję powodują lub mogą powodować szkodę dla unijnych przewoźników lotniczych.

*Poprawka*

(9) Skuteczne, proporcjonalne i odstraszające przepisy są niezbędne do utrzymania warunków sprzyjających zapewnieniu rozbudowanej sieci połączeń lotniczych w Unii oraz zapewnieniu uczciwej konkurencji z przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich, ***przy jednoczesnym zachowaniu miejsc pracy u unijnych przewoźników lotniczych.*** W tym celu Komisji należy powierzyć uprawnienia do prowadzenia dochodzeń oraz do zastosowania w razie konieczności niezbędnych środków. Ich zastosowanie powinno być możliwe w przypadku, gdy naruszone zostały odpowiednie zobowiązania wynikające z umowy, której stroną jest Unia, lub w przypadku, gdy praktyki mające wpływ na konkurencję powodują lub mogą powodować szkodę dla unijnych przewoźników lotniczych.



## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(10a) W przypadku gdy świadczenie danych usług lotniczych jest przedmiotem umowy dwustronnej o usługi lotnicze między państwem członkowskim a państwem trzecim, ważne jest, aby Komisja mogła wszcząć dochodzenie i, w razie konieczności, przyjąć środki kompensacyjne przed wyczerpaniem środków w ramach mechanizmu rozstrzygania sporów przewidzianego w ww. umowie dwustronnej. W interesie skutecznej regulacji Komisja może wszcząć takie dochodzenie i przyjąć takie środki kompensacyjne bez względu na to, czy dane państwo członkowskie zamierza rozwiązać kwestię praktyki naruszającej konkurencję na mocy umowy dwustronnej o usługi lotnicze zawartej z państwem trzecim.***

#### *Uzasadnienie*

*Celem tego przepisu jest uniknięcie sytuacji, w której państwa członkowskie w sposób niezamierzony lub celowo uniemożliwiłyby działanie Unii, opóźniając zastosowanie mechanizmu rozstrzygania sporów w ramach dwustronnej umowy o usługi lotnicze. Doprowadziłoby to do kontynuacji praktyk zakłócających konkurencję i nieuchronnego zwiększenia szkody po stronie unijnego przewoźnika lotniczego.*

## Poprawka 13

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(11a) W interesie skutecznej regulacji i analogicznie do innych unijnych instrumentów ochrony handlu istotne jest, aby Komisja mogła wszcząć dochodzenie na podstawie skargi określającej dowody***

***prima facie na to, że istnieje ryzyko wystąpienia szkody.***

#### Uzasadnienie

*Pojęcie ryzyka wystąpienia szkody jest centralnym elementem tego rodzaju instrumentu ochrony handlu. Rozporządzenie musi umożliwiać wszczęcie dochodzenia, gdy istnieją elementy wskazujące na to, że państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego stosuje lub będzie forsowało praktyki, które w nieunikniony sposób powodowałyby szkody dla unijnego przewoźnika lotniczego.*

#### Poprawka 14

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15

*Tekst proponowany przez Komisję*

(15) ***Nie należy wszczynać postępowania na podstawie*** niniejszego rozporządzenia,  ***bądź też należy je zakończyć*** bez przyjęcia środków kompensacyjnych, jeżeli przyjęcie takich środków byłoby sprzeczne z interesem Unii, przy uwzględnieniu ich wpływu na inne podmioty, a w szczególności konsumentów lub przedsiębiorstwa w Unii. Postępowanie należy również zakończyć bez przyjęcia środków kompensacyjnych, jeżeli wymogi dotyczące przyjęcia tych środków nie są spełnione lub przestały być spełniane.

*Poprawka*

(15) ***Na mocy*** niniejszego rozporządzenia ***postępowanie można zakończyć*** bez przyjęcia środków kompensacyjnych, jeżeli przyjęcie takich środków byłoby sprzeczne z interesem Unii, przy uwzględnieniu ich wpływu na inne podmioty, a w szczególności konsumentów lub przedsiębiorstwa w Unii. Postępowanie należy również zakończyć bez przyjęcia środków kompensacyjnych, jeżeli wymogi dotyczące przyjęcia tych środków nie są spełnione lub przestały być spełniane.

#### Poprawka 15

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Dochodzenie wszczyna się po otrzymaniu pisemnej skargi wniesionej przez państwo członkowskie, unijnego przewoźnika lotniczego lub grupę unijnych przewoźników lotniczych zgodnie z ust. 2 lub z własnej inicjatywy Komisji, jeżeli ***istnieje dowód prima facie dotyczący:***

*Poprawka*

1. Dochodzenie wszczyna się po otrzymaniu pisemnej skargi wniesionej przez państwo członkowskie, ***Parlament Europejski***, unijnego przewoźnika lotniczego lub grupę unijnych przewoźników lotniczych zgodnie z ust. 2, ***przez krajową organizację konsumentów*** lub z własnej inicjatywy Komisji, jeżeli

*istnieją rozsądne i poparte faktami  
ustalenia dotyczące:*

## **Poprawka 16**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Wniesiona skarga musi zawierać **dowód prima facie zaistnienia jednej z** sytuacji, o których mowa w ust. 1.

*Poprawka*

2. Wniesiona skarga musi zawierać **rozsądne i poparte faktami ustalenia, że zaistniała jedna z** sytuacji, o których mowa w ust. 1.

## **Poprawka 17**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Komisja może podjąć decyzję o niewszczygnięciu dochodzenia, jeżeli **przyjęcie środków zgodnie z art. 10 lub 13 byłoby sprzeczne z interesem Unii lub w przypadku gdy Komisja** uzna, że fakty przedstawione w skardze nie mają charakteru systemowego ani nie mają znaczącego wpływu na unijny przewoźnik lotniczy lub na większą ich liczbę.

*Poprawka*

4. Komisja może podjąć decyzję o niewszczygnięciu dochodzenia, jeżeli uzna, że fakty przedstawione w skardze nie mają charakteru systemowego ani nie mają znaczącego wpływu na unijny przewoźnik lotniczy lub na większą ich liczbę.

## **Poprawka 18**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. Jeżeli przedstawiony dowód jest niewystarczający do celów ust. 1, Komisja informuje skarżącego o tym fakcie w terminie **60** dni od daty złożenia skargi. Skarżący dysponuje terminem 30 dni na przedstawienie dodatkowych dowodów.

*Poprawka*

5. Jeżeli przedstawiony dowód jest niewystarczający do celów ust. 1, Komisja informuje skarżącego o tym fakcie w terminie **30** dni od daty złożenia skargi. Skarżący dysponuje terminem 30 dni na przedstawienie dodatkowych dowodów.

Jeżeli skarżący nie dokona tego w tym terminie, Komisja może podjąć decyzję o niewszczygnięciu dochodzenia.

Jeżeli skarżący nie dokona tego w tym terminie, Komisja może podjąć decyzję o niewszczygnięciu dochodzenia.

### Poprawka 19

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

6. Komisja podejmuje decyzję o wszczęciu dochodzenia zgodnie z ust. 1 w terminie **6** miesięcy od złożenia skargi.

*Poprawka*

6. Komisja podejmuje decyzję o wszczęciu dochodzenia zgodnie z ust. 1 w terminie **trzech** miesięcy od złożenia skargi.

### Poprawka 20

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) powstania szkody lub ryzyka szkody dla danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych w wyniku praktyki mającej wpływ na konkurencję przyjętej przez państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego.

*Poprawka*

b) powstania szkody lub ryzyka szkody dla danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych w wyniku praktyki mającej wpływ na konkurencję przyjętej przez państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego ***bądź w przypadku gdy nieprawidłowe zachowanie ograniczające konkurencję wywarło negatywny wpływ na rynek wewnętrzny.***

### Poprawka 21

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. W sytuacjach, w których wydaje się to konieczne, Komisja może prowadzić dochodzenie na terytorium danego państwa trzeciego, pod warunkiem że rząd danego państwa trzeciego oraz dany podmiot z państwa trzeciego zostały oficjalnie

*Poprawka*

5. W sytuacjach, w których wydaje się to konieczne, Komisja może prowadzić dochodzenie na terytorium danego ***lub innego*** państwa trzeciego, pod warunkiem że rząd danego państwa trzeciego oraz dany podmiot z państwa trzeciego zostały

powiadomione *i wyraziły swoją zgodę*.

oficjalnie powiadomione.

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

7. Skarżący, zainteresowane strony, dane państwo lub państwa członkowskie oraz przedstawiciele danego państwa trzeciego lub podmiotu z państwa trzeciego mają możliwość wglądu do wszystkich informacji dostępnych Komisji, z wyjątkiem dokumentów wewnętrznych na użytek Komisji i administracji, pod warunkiem że informacje te nie mają charakteru poufnego w rozumieniu art. 6 i pod warunkiem złożenia w tym względzie pisemnego wniosku do Komisji.

*Poprawka*

7. Skarżący, zainteresowane strony, dane państwo lub państwa członkowskie, **właściwe komisje Parlamentu Europejskiego** oraz przedstawiciele danego państwa trzeciego lub podmiotu z państwa trzeciego mają możliwość wglądu do wszystkich informacji dostępnych Komisji, z wyjątkiem dokumentów wewnętrznych na użytek Komisji i administracji, pod warunkiem że informacje te nie mają charakteru poufnego w rozumieniu art. 6 i pod warunkiem złożenia w tym względzie pisemnego wniosku do Komisji.

## Poprawka 23

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

W przypadkach, w których odmówiono dostępu do niezbędnych informacji lub nie udzielono go we właściwym terminie, albo gdy prowadzenie dochodzenia jest znacznie utrudnione, ustaleń dokonuje się na podstawie dostępnych faktów. Jeżeli Komisja stwierdzi, że przekazano nieprawdziwe lub wprowadzające w błąd informacje, informacje te nie są brane pod uwagę.

*Poprawka*

W przypadkach, w których odmówiono dostępu do niezbędnych informacji lub nie udzielono go we właściwym terminie, **gdy dane państwo trzecie nie zapewniło dostępu do swego terytorium w celu przeprowadzenia dochodzenia** albo gdy prowadzenie dochodzenia jest znacznie utrudnione, ustaleń dokonuje się na podstawie dostępnych faktów. Jeżeli Komisja stwierdzi, że przekazano nieprawdziwe lub wprowadzające w błąd informacje, informacje te nie są brane pod uwagę.

## Poprawka 24

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Postępowanie zostaje zakończone w ciągu *dwóch lat*. W należycie uzasadnionych przypadkach okres ten może zostać przedłużony.

*Poprawka*

1. Postępowanie zostaje zakończone w ciągu *18 miesięcy od wszczęcia dochodzenia*. W należycie uzasadnionych przypadkach okres ten może zostać przedłużony *w ustalonym terminie*.

## Poprawka 25

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. W sprawach pilnych, takich jak sytuacje, w których istnieje ryzyko bezpośredniej i nieodwracalnej szkody dla unijnego przewoźnika lotniczego lub unijnych przewoźników lotniczych, postępowanie może zostać skrócone do *jednego roku*.

*Poprawka*

2. W sprawach pilnych, takich jak sytuacje, w których istnieje ryzyko bezpośredniej i nieodwracalnej szkody dla unijnego przewoźnika lotniczego lub unijnych przewoźników lotniczych, postępowanie może zostać skrócone do *maksymalnego okresu sześciu miesięcy*.

## Poprawka 26

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. *Komisja* może zawiesić postępowanie w przypadku, gdy dane państwo trzecie lub dany podmiot z państwa trzeciego poczynił konkretne kroki w celu wyeliminowania, stosownie do sytuacji:

*Poprawka*

3. *Z zastrzeżeniem prawa poszkodowanych do odwołania Komisja* może zawiesić postępowanie w przypadku, gdy dane państwo trzecie lub dany podmiot z państwa trzeciego poczyniły konkretne kroki w celu wyeliminowania, stosownie do sytuacji:

## Poprawka 27

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3a. Przewoźnikom unijnym przysługuje prawo odwołania od decyzji Komisji o zawieszeniu postępowania. Takie odwołanie należy wnieść w terminie 20 dni od dnia powiadomienia o decyzji Komisji o zawieszeniu postępowania.**

## Poprawka 28

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

4. Jeżeli naruszenie obowiązujących zobowiązań międzynarodowych lub praktyka mająca wpływ na konkurencję, szkoda lub ryzyko szkody dla danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych nie zostały wyeliminowane w rozsądnym terminie, Komisja **może wznowić** postępowanie.

4. Jeżeli naruszenie obowiązujących zobowiązań międzynarodowych lub praktyka mająca wpływ na konkurencję, szkoda lub ryzyko szkody dla danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych nie zostały wyeliminowane w rozsądnym terminie, Komisja **wznawia** postępowanie.

## Poprawka 29

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit 1 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Komisja, w **drodze aktów wykonawczych, zamyka dochodzenie prowadzone** na podstawie art. 4 bez przyjęcia środków kompensacyjnych w każdym z poniższych przypadków:

Komisja **jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych na mocy art. [A] w celu zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze zamknięcia dochodzenia prowadzonego** na podstawie art. 4 bez przyjęcia środków kompensacyjnych w każdym z poniższych przypadków:

## Poprawka 30

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Akty wykonawcze, o których mowa w akapicie pierwszym, przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 2.*

*Poprawka*

*skreśla się*

## Poprawka 31

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) sytuację danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych, zwłaszcza pod względem takich aspektów jak częstotliwość świadczenia usług, wykorzystanie możliwości przewozowych, efekty sieciowe, przychody ze sprzedaży, udział w rynku, zyski, zwrot z kapitału, inwestycje i zatrudnienie;

*Poprawka*

a) sytuację danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych, zwłaszcza pod względem takich aspektów jak częstotliwość świadczenia usług, wykorzystanie możliwości przewozowych, efekty sieciowe, przychody ze sprzedaży, udział w rynku, zyski, zwrot z kapitału, **ochrona środowiska**, inwestycje i zatrudnienie;

## Poprawka 32

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) przewidywalną zmianę sytuacji danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych, zwłaszcza pod względem częstotliwości świadczenia usług, wykorzystania możliwości przewozowych, efektów sieciowych, przychodów ze sprzedaży, udziału w rynku, zysków, zwrotu z kapitału, inwestycji i

*Poprawka*

a) przewidywalną zmianę sytuacji danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych, zwłaszcza pod względem częstotliwości świadczenia usług, wykorzystania możliwości przewozowych, efektów sieciowych, przychodów ze sprzedaży, udziału w rynku, zysków, zwrotu z kapitału, **ochrony środowiska**,



zatrudnienia;

inwestycji i zatrudnienia;

### Poprawka 33

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. W przypadku wycofania skargi Komisja może zakończyć dochodzenie bez przyjęcia środków kompensacyjnych.

*Poprawka*

1. W przypadku wycofania skargi **jedynie** Komisja może zakończyć dochodzenie bez przyjęcia środków kompensacyjnych. **Przewoźnikom unijnym przysługuje prawo odwołania od decyzji Komisji o zakończeniu dochodzenia. Takie odwołanie należy wnieść w terminie 30 dni od dnia powiadomienia o decyzji Komisji o zakończeniu dochodzenia.**

### Poprawka 34

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2 – akapit 1 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

Komisja, **w drodze** aktów wykonawczych, **zamyka dochodzenie prowadzone zgodnie** z art. 4 bez przyjęcia środków kompensacyjnych, w przypadku gdy:

*Poprawka*

Komisja **jest uprawniona do przyjęcia** aktów **delegowanych na mocy art. [A] w celu zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze zamknięcia dochodzenia prowadzonego na podstawie** art. 4 bez przyjęcia środków kompensacyjnych w przypadku gdy:

### Poprawka 35

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2 – akapit 1 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) **Komisja** stwierdza, że przyjęcie środków kompensacyjnych zgodnie z art. 13 byłoby sprzeczne z interesem Unii;

*Poprawka*

b) **po zasięgnięciu opinii Parlamentu Europejskiego Komisja** stwierdza, że przyjęcie środków kompensacyjnych zgodnie z art. 13 byłoby sprzeczne z interesem Unii; **Komisja ocenia interes**

*Unii po przeprowadzeniu konsultacji ze  
wszystkimi właściwymi zainteresowanymi  
stronami, w tym z unijnymi liniami  
lotniczymi;*

**Poprawka 36**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 12 – ustęp 2 – akapit 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie  
z procedurą doradczą, o której mowa  
w art. 15 ust. 2.*

*skreśla się*

## PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

<b>Tytuł</b>	Ochrona konkurencji w transporcie lotniczym	
<b>Odsyłacze</b>	COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD)	
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 15.6.2017	
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ECON 15.6.2017	
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Ramon Tremosa i Balcells 5.10.2017	
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	4.12.2017	24.1.2018
<b>Data przyjęcia</b>	21.2.2018	
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 50 -: 4 0: 0	
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	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 Urtsun, Marco Valli, Miguel Viegas, Jakob von Weizsäcker	
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Matt Carthy, Bas Eickhout, Ramón Jáuregui Atondo, Alain Lamassoure, Paloma López Bermejo, Thomas Mann, Luigi Morgano, Laurențiu Rebegea, Joachim Starbatty, Lieve Wierinck	
<b>Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego</b>	Alberto Cirio	

## GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIDAWCZEJ

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
---	---

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się