



**2017/0116(COD)**

23.2.2018

## **YTTRANDE**

från utskottet för ekonomi och valutafrågor

till utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om skydd av konkurrensen inom luftfarten, och om upphävande av förordning (EG) nr 868/2004  
(COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

Föredragande av yttrande: Ramon Tremosa i Balcells

PA\_Legam

## ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för ekonomi och valutafrågor uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott beakta följande ändringsförslag:

### Ändringsförslag 1

#### Förslag till förordning

##### Skäl 1

###### *Kommissionens förslag*

(1) Luftfarten spelar en avgörande roll för EU:s ekonomi. Det är en stark drivkraft för ekonomisk tillväxt, sysselsättning, handel och rörlighet. Under de senaste decennierna har tillväxten av lufttransporttjänster i hög grad bidragit till att förbättra förbindelser inom unionen och med tredjeländer och har varit en betydande drivkraft för EU:s ekonomi i stort.

###### *Ändringsförslag*

(1) Luftfarten spelar en avgörande roll för EU:s ekonomi **och unionsmedborgarnas vardag**. Det är en stark drivkraft för ekonomisk tillväxt, sysselsättning **och** handel **samt, förbindelser** och rörlighet **för såväl företag som medborgare**. Under de senaste decennierna har tillväxten av lufttransporttjänster i hög grad bidragit till att förbättra förbindelser inom unionen och med tredjeländer och har varit en betydande drivkraft för EU:s ekonomi i stort.

### Ändringsförslag 2

#### Förslag till förordning

##### Skäl 1a (nytt)

###### *Kommissionens förslag*

###### *Ändringsförslag*

**(1a) Den europeiska lufttransportbranschen står för ca 2 miljoner direkta arbetstillfällen och de internationella lufttransporterna förväntas öka med omkring 5 % per år fram till 2030.**

### Ändringsförslag 3

#### Förslag till förordning

##### Skäl 1b (nytt)

**(1b) Unionen bör ovillkorligen se till att dess olika ekonomiska sektorer och dess arbetstagare får ett effektivt skydd mot alla former av illojal konkurrens från tredjeländer.**

#### Ändringsförslag 4

##### Förslag till förordning Skäl 2

*Kommissionens förslag*

(2) EU-lufttrafikföretag står i centrum för ett globalt nätverk som kopplar ihop länder i Europa och med resten av världen. De bör ges möjlighet att konkurrera med tredjeländers lufttrafikföretag i en miljö med öppen och rättvis konkurrens mellan alla lufttrafikföretag. Detta skulle bidra till att upprätthålla villkor som gynnar framväxten av ett högt antal EU-förbindelser.

*Ändringsförslag*

(2) EU-lufttrafikföretag står i centrum för ett globalt nätverk som kopplar ihop länder i Europa och med resten av världen. De bör ges möjlighet att konkurrera med tredjeländers lufttrafikföretag i en miljö med öppen, **jämställd** och rättvis konkurrens mellan alla lufttrafikföretag **med hänsyn tagen till regleringsfrågor såsom arbetsvillkor och miljöskydd**. Detta skulle bidra **till att skydda sysselsättningen och de europeiska lufttrafikföretagens konkurrenskraft liksom** till att upprätthålla villkor som gynnar framväxten av ett högt antal EU-förbindelser.

#### Ändringsförslag 5

##### Förslag till förordning Skäl 2a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(2a) Europa har över 500 miljoner potentiella passagerare för lufttrafikföretag från tredjeländer. Denna potential att öka trafiken bör tas i åtanke när heltäckande lufttrafikavtal tecknas med resten av världen på unionens vägnar.**

## Ändringsförslag 6

### Förslag till förordning Skäl 3a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(3a)** *Det finns en tydlig koppling mellan öppnandet av marknader och anslutningar, eftersom en snedvridning av konkurrensen leder till förändrade trafikflöden. Lufttrafikföretag från tredjeländer vill ha, och behöver, tillgång till flygplatser i alla medlemsstater, tack vare den potentiella marknad med 500 miljoner passagerare som den europeiska kontinenten erbjuder dem.*

## Ändringsförslag 7

### Förslag till förordning Skäl 6a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(6a)** *I ljuset av Förenade kungarikets meddelande till Europeiska rådet av den 29 mars 2017 om landets avsikt att utträda ur Europeiska unionen i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen, bör kommissionen göra en grundlig bedömning av följderna av detta utträde för lufttransporterna mellan unionen eller dess medlemsstater och Förenade kungariket, i syfte att i största möjliga utsträckning begränsa störningarna i lufttransporttjänsterna för lufttrafikföretag som är etablerade i unionen och för konsumenterna.*

## Ändringsförslag 8

### Förslag till förordning Skäl 7a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(7a)** *Finansiell transparens i klausulen*

***om rättvis konkurrens är grundläggande för att säkerställa lika villkor för lufttrafikföretag från unionen och tredjeländer. Dessutom behövs det fullständig transparens för att kunna bekräfta eller avskryva påstådda subventioner som ges till ett visst lufttrafikföretag.***

## Ändringsförslag 9

### Förslag till förordning Skäl 8

#### *Kommissionens förslag*

(8) Rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag kan också säkerställas genom lämplig unionslagstiftning som rådets förordning (EEG) nr 95/93<sup>20</sup> och rådets direktiv 96/97/EG<sup>21</sup>. I den utsträckning rättvis konkurrens innebär att EU-lufttrafikföretag skyddas från vissa metoder från tredjeländers sida eller från lufttrafikföretag i tredjeländer, behandlas frågan i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 868/2004<sup>22</sup>. Förordning (EG) nr 868/2004 har emellertid visat sig vara **otillräcklig** när det gäller dess underliggande allmänna syfte att uppnå rättvis konkurrens. Detta beror främst på vissa av dess bestämmelser, särskilt definitionen av de berörda metoderna, andra än subventionering, och kraven när det gäller inledandet och genomförandet av utredningar. I förordning (EG) nr 868/2004 föreskrivs dessutom inget särskilt EU-internt förfarande för skyldigheter i lufttransport- eller luftfartsavtal, som unionen är part i, och som är avsedda att säkerställa rättvis konkurrens. Mot bakgrund av det stora antal omfattande ändringar som skulle krävas för att ta itu med dessa frågor, är det lämpligt att ersätta förordning (EG) nr 868/2004 med en ny rättsakt.

<sup>20</sup>Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den

#### *Ändringsförslag*

(8) Rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag kan också säkerställas genom lämplig unionslagstiftning som rådets förordning (EEG) nr 95/93<sup>20</sup> och rådets direktiv 96/97/EG<sup>21</sup>. I den utsträckning rättvis konkurrens innebär att EU-lufttrafikföretag skyddas från vissa metoder från tredjeländers sida eller från lufttrafikföretag i tredjeländer, behandlas frågan i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 868/2004<sup>22</sup>. Förordning (EG) nr 868/2004 har emellertid visat sig vara **helt ineffektiv** när det gäller dess underliggande allmänna syfte att uppnå rättvis konkurrens. Detta beror främst på vissa av dess bestämmelser, särskilt definitionen av de berörda metoderna, andra än subventionering, och kraven när det gäller inledandet och genomförandet av utredningar. I förordning (EG) nr 868/2004 föreskrivs dessutom inget särskilt EU-internt förfarande för skyldigheter i lufttransport- eller luftfartsavtal, som unionen är part i, och som är avsedda att säkerställa rättvis konkurrens. Mot bakgrund av det stora antal omfattande ändringar som skulle krävas för att ta itu med dessa frågor, är det lämpligt att ersätta förordning (EG) nr 868/2004 med en ny rättsakt.

<sup>20</sup>Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den

18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1).

<sup>21</sup>Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36).

<sup>22</sup>Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 868/2004 av den 21 april 2004 om skydd mot sådana subventioner och sådan illojal prissättning vid tillhandahållandet av lufttrafiktjänster från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen som skadar EG-lufttrafikföretag (EUT L 162, 30.4.2004, s.1).

18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1).

<sup>21</sup>Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36).

<sup>22</sup>Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 868/2004 av den 21 april 2004 om skydd mot sådana subventioner och sådan illojal prissättning vid tillhandahållandet av lufttrafiktjänster från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen som skadar EG-lufttrafikföretag (EUT L 162, 30.4.2004, s.1).

## Ändringsförslag 10

### Förslag till förordning Skäl 8a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(8a) För att upprätthålla en rättvis konkurrens mellan unionens externa flygförbindelser samt för att säkerställa ömsesidighet och avskaffande av orättvisa rutiner, däribland påstådda subventioner och statliga stöd till lufttrafikföretag från vissa tredjeländer som skulle kunna snedvrída marknaden, krävs det att klausuler om rättvis konkurrens åtföljs av krav på fullständig finansiell transparens. Sådan transparens behövs för att kommissionen ska kunna nå ett positivt eller negativt beslut rörande påstådda subventioner.***

### *Motivering*

*Effektiv, proportionell och avskräckande lagstiftning fortsätter att vara nödvändig för att upprätthålla villkor som gynnar framväxten av ett högt antal förbindelser inom unionen och säkerställa rättvis konkurrens mellan EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från*

*tredjeland. Kommissionen bör därför ges befogenhet att göra en undersökning och vidta åtgärder när så krävs. Sådana åtgärder bör finnas tillgängliga antingen om relevanta skyldigheter i ett avtal som unionen är part i överträds, eller om metoder som påverkar konkurrensen orsakar eller riskerar att orsaka skada för EU-lufttrafikföretag.*

## **Ändringsförslag 11**

### **Förslag till förordning**

#### **Skäl 9**

##### *Kommissionens förslag*

(9) Effektiv, proportionell och avskräckande lagstiftning fortsätter att vara nödvändig för att upprätthålla villkor som gynnar framväxten av ett högt antal förbindelser inom unionen och säkerställa rättvis konkurrens mellan EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeland. Kommissionen bör därför ges befogenhet att göra en undersökning och vidta åtgärder när så krävs. Sådana åtgärder bör finnas tillgängliga antingen om relevanta skyldigheter i ett avtal som unionen är part i överträds, eller om metoder som påverkar konkurrensen orsakar eller riskerar att orsaka skada för EU-lufttrafikföretag.

##### *Ändringsförslag*

(9) Effektiv, proportionell och avskräckande lagstiftning fortsätter att vara nödvändig för att upprätthålla villkor som gynnar framväxten av ett högt antal förbindelser inom unionen och säkerställa rättvis konkurrens mellan EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeland, **och därmed bevara anställningarna i EU:s lufttrafikföretag.** Kommissionen bör därför ges befogenhet att göra en undersökning och vidta åtgärder när så krävs. Sådana åtgärder bör finnas tillgängliga antingen om relevanta skyldigheter i ett avtal som unionen är part i överträds, eller om metoder som påverkar konkurrensen orsakar eller riskerar att orsaka skada för EU-lufttrafikföretag.

## **Ändringsförslag 12**

### **Förslag till förordning**

#### **Skäl 10a (nytt)**

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

**(10a) När de berörda lufttrafiktjänsterna omfattas av en medlemsstats bilaterala lufttrafikavtal med ett tredjeland är det viktigt att kommissionen kan inleda en undersökning och vid behov vidta korrigerande åtgärder, innan man går vidare med den tvistlösningsmekanism som finns i medlemsstatens bilaterala lufttrafikavtal med tredjelandet. För att skapa en effektiv reglering kan**



***kommissionen inleda en sådan undersökning, och vidta sådana korrigerande åtgärder, oavsett om den berörda medlemsstaten avser att vidta åtgärder eller inte rörande det agerande som påverkar konkurrensen enligt sitt bilaterala lufttrafikavtal med tredjelandet.***

#### *Motivering*

*Syftet med denna bestämmelse är att undvika fall där medlemsstaterna omedvetet eller medvetet förhindrar unionen att agera genom att avsevärt försena användningen av tvistlösningsmekanismen i sitt bilaterala lufttrafikavtal. Detta skulle innebära att det agerande som påverkar konkurrensen fortsätter och oundvikligen förvärrar den skada som unionens lufttrafikföretag lider.*

### **Ändringsförslag 13**

#### **Förslag till förordning Skäl 11a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(11a) För att skapa en effektiv reglering, och i analogi med unionens andra handelspolitiska skyddsåtgärder, är det av avgörande betydelse att kommissionen kan inleda ett förfarande på grundval av ett klagomål där det finns prima facie-bevis för risk för skada.***

#### *Motivering*

*Risk för skada är centralt för denna typ av handelspolitisk skyddsåtgärd. I förordningen måste det ges utrymme att inleda ett förfarande om det finns tecken på att ett tredjeland eller en organisation från ett tredjeland agerar eller kommer att agera på ett sätt som oundvikligen kommer att innebära skada för ett lufttrafikföretag från unionen.*

### **Ändringsförslag 14**

#### **Förslag till förordning Skäl 15**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(15) Förfaranden bör inte inledas, eller bör slutföras utan gottgörande åtgärder***

***(15) Det bör vara möjligt att avsluta förfaranden utan gottgörande åtgärder***

enligt denna förordning, om antagandet av sådana åtgärder skulle strida mot unionens intresse, med hänsyn till deras inverkan på andra personer, särskilt konsumenter eller företag i unionen. Förfaranden bör också avslutas utan åtgärder, om kraven för sådana åtgärder inte – eller inte längre – uppfylls.

## Ändringsförslag 15

### Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 1 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

1. En undersökning ska inledas som följd av ett skriftligt klagomål från en medlemsstat, ett EU-lufttrafikföretag eller en sammanslutning av EU-lufttrafikföretag i enlighet med punkt 2, eller på kommissionens eget initiativ, om det **finns prima facie-bevisning för** något av följande:

## Ändringsförslag 16

### Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Ett klagomål ska innehålla prima facie-bevisning för ett av de fall som avses i punkt 1.

## Ändringsförslag 17

### Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 4

#### *Kommissionens förslag*

4. Kommissionen kan besluta att inte inleda en undersökning om **antagandet av**

enligt denna förordning, om antagandet av sådana åtgärder skulle strida mot unionens intresse, med hänsyn till deras inverkan på andra personer, särskilt konsumenter eller företag i unionen. Förfaranden bör också avslutas utan åtgärder, om kraven för sådana åtgärder inte – eller inte längre – uppfylls.

#### *Ändringsförslag*

1. En undersökning ska inledas som följd av ett skriftligt klagomål från en medlemsstat, **Europaparlamentet, en nationell konsumentorganisation**, ett EU-lufttrafikföretag eller en sammanslutning av EU-lufttrafikföretag i enlighet med punkt 2, eller på kommissionens eget initiativ, om det **föreligger rimliga och faktiska indikationer på** något av följande:

#### *Ändringsförslag*

2. Ett klagomål ska innehålla **rimliga och faktiska indikationer** på förekomsten av ett av de fall som avses i punkt 1.

#### *Ändringsförslag*

4. Kommissionen kan besluta att inte inleda en undersökning om **den** anser att de

**åtgärder i enlighet med artiklarna 10 och 13 skulle strida mot unionens intresse** eller om kommissionen anser att de fakta som läggs fram i klagomålet varken ger upphov till ett systemspecifikt problem eller betydande verkningar för ett eller flera EU-lufttrafikföretag.

fakta som läggs fram i klagomålet varken ger upphov till ett systemspecifikt problem eller betydande verkningar för ett eller flera EU-lufttrafikföretag.

## **Ändringsförslag 18**

### **Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 5**

#### *Kommissionens förslag*

5. Om den framlagda bevisningen är otillräcklig för att uppfylla kraven i punkt 1, ska kommissionen informera den klagande om detta inom **60** dagar efter den dag då klagomålet lämnades in. Den klagande ska ha 30 dagar på sig att lämna ytterligare bevisning. Om den klagande parten inte gör detta inom utsatt tid, kan kommissionen besluta att inte inleda någon utredning.

#### *Ändringsförslag*

5. Om den framlagda bevisningen är otillräcklig för att uppfylla kraven i punkt 1, ska kommissionen informera den klagande om detta inom **30** dagar efter den dag då klagomålet lämnades in. Den klagande ska ha 30 dagar på sig att lämna ytterligare bevisning. Om den klagande parten inte gör detta inom utsatt tid, kan kommissionen besluta att inte inleda någon utredning.

## **Ändringsförslag 19**

### **Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 6**

#### *Kommissionens förslag*

6. Kommissionen ska fatta beslut om att inleda en utredning i enlighet med punkt 1 inom **sex** månader efter det att klagomålet lämnades in.

#### *Ändringsförslag*

6. Kommissionen ska fatta beslut om att inleda en utredning i enlighet med punkt 1 inom **tre** månader efter det att klagomålet lämnades in.

## **Ändringsförslag 20**

### **Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led b**

#### *Kommissionens förslag*

(b) Om konkurrenspåverkande metoder som antagits av ett tredjeland eller en enhet i ett tredjeland har vållat skada eller risk

#### *Ändringsförslag*

(b) Om konkurrenspåverkande metoder som antagits av ett tredjeland eller en enhet i ett tredjeland har vållat skada eller risk

för skada för det eller de berörda EU-lufttrafikföretagen.

för skada för det eller de berörda EU-lufttrafikföretagen **eller om oegentligt konkurrenshämmande beteende negativt har påverkat den inre marknaden.**

## Ändringsförslag 21

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

5. Om det är nödvändigt får kommissionen genomföra undersökningar inom tredjelandets territorium, förutsatt att **det berörda tredjelandets regering** och den berörda enheten i tredjelandet har blivit officiellt underrättade **och har gett sitt samtycke.**

#### *Ändringsförslag*

5. Om det är nödvändigt får kommissionen genomföra undersökningar inom **berört tredjelandets eller ett annat** tredjelandets territorium, förutsatt att **regeringen i tredjelandet i fråga** och den berörda enheten i tredjelandet har blivit officiellt underrättade.

## Ändringsförslag 22

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 7

#### *Kommissionens förslag*

7. Klagande, berörda parter, berörd(a) medlemsstat(er) och företrädare för tredjeland eller berörd enhet i tredjeland får ta del av alla upplysningar som överlämnats till kommissionen, med undantag för interna handlingar avsedda för användning av kommissionen och myndigheterna, förutsatt att sådana upplysningar inte är sekretessbelagda enligt artikel 6, och förutsatt att de har ställt en skriftlig förfrågan till kommissionen.

#### *Ändringsförslag*

7. Klagande, berörda parter, berörd(a) medlemsstat(er), **Europaparlamentets ansvariga utskott** och företrädare för tredjeland eller berörd enhet i tredjeland får ta del av alla upplysningar som överlämnats till kommissionen, med undantag för interna handlingar avsedda för användning av kommissionen och myndigheterna, förutsatt att sådana upplysningar inte är sekretessbelagda enligt artikel 6, och förutsatt att de har ställt en skriftlig förfrågan till kommissionen.

## Ändringsförslag 23

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 1

### *Kommissionens förslag*

Om tillgång till nödvändiga uppgifter vägras eller på annat sätt inte lämnas inom utsatt tid eller om undersökningen i väsentlig grad hindras, får slutsatser dras på grundval av tillgängliga fakta. Om kommissionen finner att oriktiga eller vilseledande uppgifter har lämnats in, ska uppgifterna inte beaktas.

### **Ändringsförslag 24**

#### **Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 1**

##### *Kommissionens förslag*

1. Förfarandet ska avslutas inom två år. Den perioden får förlängas i vederbörligen motiverade fall.

### **Ändringsförslag 25**

#### **Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 2**

##### *Kommissionens förslag*

2. I brådskande fall, t.ex. i situationer där det finns en risk för omedelbar och oåterkallelig skada för EU-lufttrafikföretag, får perioden förkortas till **ett år**.

### **Ändringsförslag 26**

#### **Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 3 – inledningen**

### *Ändringsförslag*

Om tillgång till nödvändiga uppgifter vägras eller på annat sätt inte lämnas inom utsatt tid, **om ett berört tredjeland inte har beviljat tillträde till sitt territorium för genomförande av undersökningar** eller om undersökningen i väsentlig grad hindras, får slutsatser dras på grundval av tillgängliga fakta. Om kommissionen finner att oriktiga eller vilseledande uppgifter har lämnats in, ska uppgifterna inte beaktas.

##### *Ändringsförslag*

1. Förfarandet ska avslutas inom **arton månader från det att en undersökning har inletts**. Den perioden får förlängas **inom en fastställd tidsfrist** i vederbörligen motiverade fall.

##### *Ändringsförslag*

2. I brådskande fall, t.ex. i situationer där det finns en risk för omedelbar och oåterkallelig skada för EU-lufttrafikföretag, får perioden förkortas till **högst sex månader**.

*Kommissionens förslag*

3. **Kommissionen** får upphäva förfarandet om tredjelandet eller den berörda enheten i tredjelandet har vidtagit kraftfulla åtgärder för att undanröja följande:

*Ändringsförslag*

3. **Endast kommissionen** får upphäva förfarandet, **varvid de skadelidande parterna har rätt att överklaga**, om tredjelandet eller den berörda enheten i tredjelandet har vidtagit kraftfulla åtgärder för att undanröja följande:

**Ändringsförslag 27**

**Förslag till förordning  
Artikel 9 – punkt 3a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3a. Lufttrafikföretag från unionen har rätt att överklaga kommissionens beslut att upphäva förfarandet. Ett sådant överklagande ska lämnas in inom 20 dagar från kommissionens meddelande om dess beslut att upphäva förfarandet.**

**Ändringsförslag 28**

**Förslag till förordning  
Artikel 9 – punkt 4**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

4. Om överträdelsen av gällande internationella skyldigheter eller metoder som påverkar konkurrensen, skadan eller risken för skada för berörda EU-lufttrafikföretag inte har eliminerats efter en rimlig tidsfrist, **får** kommissionen återuppta förfarandet.

4. Om överträdelsen av gällande internationella skyldigheter eller metoder som påverkar konkurrensen, skadan eller risken för skada för berörda EU-lufttrafikföretag inte har eliminerats efter en rimlig tidsfrist, **ska** kommissionen återuppta förfarandet.

**Ändringsförslag 29**

**Förslag till förordning  
Artikel 10 – punkt 2 – stycke 1 – inledningen**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

Kommissionen **ska**, genom **genomförandeakter**, avsluta

Kommissionen **har rätt att anta delegerade akter i enlighet med artikel [A]**

**undersökningen** som utförs enligt artikel 4 utan att införa gottgörande åtgärder i något av följande fall:

**för att ändra denna förordning** genom att avsluta **den undersökning** som utförs enligt artikel 4 utan att införa gottgörande åtgärder i något av följande fall:

### Ändringsförslag 30

#### Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 2 – stycke 2

*Kommissionens förslag*

**De genomförandeakter som avses i första stycket ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 15.2.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

### Ändringsförslag 31

#### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1 – led a

*Kommissionens förslag*

(a) Situationen för de berörda EU-lufttrafikföretagen, särskilt i fråga om turtäthet, kapacitetsutnyttjande, nätverkseffekt, försäljning, marknadsandel, vinst, avkastning på kapital, investeringar och sysselsättning.

*Ändringsförslag*

(a) Situationen för de berörda EU-lufttrafikföretagen, särskilt i fråga om turtäthet, kapacitetsutnyttjande, nätverkseffekt, försäljning, marknadsandel, vinst, avkastning på kapital, **miljöskydd**, investeringar och sysselsättning.

### Ändringsförslag 32

#### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 2 – led a

*Kommissionens förslag*

(a) Den förväntade utvecklingen av situationen för de berörda EU-lufttrafikföretagen, särskilt i fråga om turtäthet, kapacitetsutnyttjande, nätverkseffekt, försäljning, marknadsandel, vinst, avkastning på kapital, investeringar

*Ändringsförslag*

(a) Den förväntade utvecklingen av situationen för de berörda EU-lufttrafikföretagen, särskilt i fråga om turtäthet, kapacitetsutnyttjande, nätverkseffekt, försäljning, marknadsandel, vinst, avkastning på kapital, **miljöskydd**,

och sysselsättning.

investeringar och sysselsättning.

### Ändringsförslag 33

#### Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 1

##### *Kommissionens förslag*

1. Kommissionen får avsluta undersökningen utan att införa gottgörande åtgärder om ett klagomål dras tillbaka.

##### *Ändringsförslag*

1. **Endast** kommissionen får avsluta undersökningen utan att införa gottgörande åtgärder om ett klagomål dras tillbaka. **Lufttrafikföretag från unionen har rätt att överklaga kommissionens beslut att avsluta undersökningen. Ett sådant överklagande ska lämnas in inom 30 dagar från meddelandet från kommissionen om dess beslut att upphäva förfarandet.**

### Ändringsförslag 34

#### Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 2 – stycke 1 – inledningen

##### *Kommissionens förslag*

Kommissionen **ska**, genom **genomförandeakter**, avsluta **undersökningen** i enlighet med artikel 4 utan att införa gottgörande åtgärder i följande fall:

##### *Ändringsförslag*

Kommissionen **har rätt att anta delegerade akter i enlighet med artikel [A] för att ändra denna förordning genom att avsluta den undersökning som utförs** i enlighet med artikel 4 utan att införa gottgörande åtgärder i följande fall:

### Ändringsförslag 35

#### Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 2 – stycke 1 – led b

##### *Kommissionens förslag*

(b) Kommissionen drar slutsatsen att införandet av gottgörande åtgärder i enlighet med artikel 13 skulle strida mot unionens intresse.

##### *Ändringsförslag*

(b) Kommissionen drar, **efter att ha hört Europaparlamentet**, slutsatsen att införandet av gottgörande åtgärder i enlighet med artikel 13 skulle strida mot unionens intresse. **Kommissionen ska**



*utvärdera unionens intresse efter att ha hört alla berörda intressenter, däribland unionens lufttrafikföretag.*

## **Ändringsförslag 36**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 12 – punkt 2 – stycke 2**

*Kommissionens förslag*

*Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 15.2.*

*Ändringsförslag*

*utgår*

## ÄRENDETS GÅNG I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

<b>Titel</b>	Skydd av konkurrensen inom luftfarten	
<b>Referensnummer</b>	COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD)	
<b>Ansvarigt utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	TRAN 15.6.2017	
<b>Yttrande från</b> Tillkännagivande i kammaren	ECON 15.6.2017	
<b>Föredragande av yttrande</b> Utnämning	Ramon Tremosa i Balcells 5.10.2017	
<b>Behandling i utskott</b>	4.12.2017	24.1.2018
<b>Antagande</b>	21.2.2018	
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+: 50	–: 4
	0: 0	
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</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 Urtasun, Marco Valli, Miguel Viegas, Jakob von Weizsäcker	
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Matt Carthy, Bas Eickhout, Ramón Jáuregui Atondo, Alain Lamassoure, Paloma López Bermejo, Thomas Mann, Luigi Morgano, Laurențiu Rebegea, Joachim Starbatty, Lieve Wierinck	
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)</b>	Alberto Cirio	

## SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

50	+
ALDE	Petr Ježek, Wolf Klinz, Ramon Tremosa i Balcells, Lieve Wierinck
ECR	Sander Loones, Stanisław Ozóg, 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
---	---

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster