



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 7.5.2003
KOM(2003) 228 slutlig

2002/0067(COD)

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om skydd mot sådana subventioner och sådan illojal prissättning av flyglinjer från länder utanför Europeiska gemenskapen som skadar EG-lufttrafikföretag

(framlagt av kommissionen i enlighet med artikel 250.2 i EG-fördraget)

MOTIVERING

1. FÖRSLAGETS BAKGRUND

Den 12 mars 2002 lade kommissionen fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om skydd mot subventioner och illojal prissättning av flyglinjer från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen (KOM (2002) 110 slutlig – 2002/0067 (COD)) för antagande genom medbeslutandeförfarandet i artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

Den 18 september 2002 avgav Europeiska ekonomiska och sociala kommittén sitt yttrande¹.

Den 14 januari 2003 antog Europaparlamentet vid den första behandlingen ett antal ändringsförslag. Samtidigt meddelade kommissionen hur den ställde sig till de olika ändringsförslagen, vilka ändringsförslag som kunde godtas helt eller delvis och vilka förslag som inte kunde godtas. Av Europaparlamentets 60 ändringsförslag godtog kommissionen 38 (vissa av dessa godtogs efter en omformulering eller i princip). Dessutom godtogs åtta av förslagen delvis.

2. FÖRSLAGETS SYFTE

Flygbolagen i gemenskapen står inför en svår utmaning. De måste konkurrera med flygbolag från tredje land som gynnas av omfattande subventioner, medan de själva omfattas av stränga bestämmelser om statligt stöd.

Den kris som nyligen drabbat delar av flygindustrin har lett till att vissa regeringar i tredje land börjat subventionera sina flygbolag på ett sätt som sannolikt kan snedvrida konkurrensen. Gemenskapens flygbolag har lämnat uppgifter om det tryck som dessa flygbolag utövar på biljettpiserna och som de själva inte kan bemöta.

Dessutom är subventioner inte den enda formen av statligt ingripande som kan leda till en snedvridning av det internationella utbudet av lufttrafiktjänster. Utländska lufttrafikföretag kan tillämpa illojal prissättning på grund av att de är statligt kontrollerade snarare än öppet subventionerade. Sådana subventioner som utländska regeringar beviljar lufttrafikföretag som de själva kontrollerar är mycket svåra att upptäcka.

Vissa tredje länder har infört instrument för att ta itu med sådana situationer. Även gemenskapen har inom sjöfartssektorn fastställt bestämmelser om gottgörelse vid illojal prissättning. När det gäller flygbolagen finns dock inte några sådana möjligheter på gemenskapsnivå. De enda åtgärder som i dagsläget kan vidtas är bilaterala avtal, som ofta inte är tillräckligt omfattande eller ger tillräckliga medel för att snabbt tillhandahålla omfattande skydd mot subventioner och illojal prissättning. Även om någon av medlemsstaterna hade kunnat vidta åtgärder inom ramen för bilaterala avtal, skulle detta ha inneburit att skillnaden mellan hur olika EG-lufttrafikföretag behandlas blivit ännu större.

¹ EGT C 61, 14.3.2003, s. 29.

Den föreslagna åtgärden är avsedd att komma tillrätta med detta problem. Förslaget kommer att möjliggöra gemenskapsåtgärder mot illojal konkurrens från lufttrafikföretag utanför gemenskapen på sträckor till och från gemenskapen och som beror på sådana subventioner från tredje land som snedvrider handeln. Förslaget innehåller också bestämmelser om gottgörelse för illojal prissättning som tillämpas av statligt kontrollerade lufttrafikföretag.

3. ÄNDRINGSFÖRSLAG SOM GODTAGITS/DELVIS GODTAGITS

3.1. Ändringsförslag som godtagits i sin helhet, efter omformulering eller i princip

Kommissionen har godtagit hälften av Europaparlamentets ändringsförslag, i vissa fall efter en omformulering, eftersom de stärker eller förtydligar kommissionens text. De ändringsförslag som godtagits i sin helhet eller efter mindre omformuleringar är följande: ändringsförslagen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 24, 28, 29, 30, 31, 34, 37, 41, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 53, 56, 57 och 59.

Till följd av detta ändrades rubriken och skälen 1, 2, 3, 4, 10, 11, 12, 13 och 15, och det infördes nya skäl (skälen 2a, 3a, 11a, 11b och 19a). Dessutom infördes eller ändrades följande artiklar i förslaget: artiklarna 2.1a, 3.1, 3.1a, 3.2, 3.3, 4.2, 4.4, 5.1, 5.1a, 5.2, 5.3, 5.5, 7.1, 9.2, 9.3, 9.4, 10.1 och 11.1.

Kommissionen godtog i princip ändringsförslagen 12, 21, 27, 49, 54 och 65. I samband med detta bör följande ändringar framhållas:

- Ändringsförslag 12 (skäl 9): Det är inte subventionerna i sig som skadar gemenskapsindustrin utan de låga priserna.
- Ändringsförslag 21 (nytt skäl 16a): Eftersom det gjorts en mindre omarbetning av den föreslagna texten föreslår kommissionen att det förs in ett nytt skäl (16b) för att se till att förordningen blir rättsligt förenlig med rådets förordning 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser.
- Ändringsförslagen 27 (ny artikel 1.1a) och 54 (ny artikel 9a): Kommissionen föreslår att innehållet i dessa två ändringsförslag slås samman i den nya artikeln 6a, där det beskrivs vad tillfälliga eller slutgiltiga gottgörande åtgärder kan utgöras av. Det görs en lämplig hänvisning till förordning 95/93 för att se till att det råder konsekvens i gemenskapslagstiftningen.
- Ändringsförslag 49 (artikel 6.1): Det vore svårt att förstå varför tidsfristen för undersökningen skulle vara kortare än för genomförandet av övergångsåtgärder, och kommissionen föreslår därför att undersökningarna, under normala förhållanden, skall slutföras inom nio månader.
- Ändringsförslag 65 (artikel 15): Kommissionen stöder helt det politiska budskapet i detta ändringsförslag, dvs. att det är viktigt att texten träder i kraft så snart som möjligt. Tyvärr är de tidsramar som föreslås inte realistiska, eftersom den 1 april 2003 redan har varit.

3.2. Ändringsförslag som delvis godtagits

Ändringsförslagen 10, 11, 25, 26, 33, 40, 43 och 64 har delvis godtagits.

Ändringsförslag 10

Kommissionen kan inte godta det sista villkoret ("och att skador vållats ...") eftersom skälet avser fastställandet av om det har förekommit subventioner, vilket i sig inte har att göra med de skador som vållats EG-lufttrafikföretag.

Ändringsförslag 11

Kommissionen kan godta den första delen om att skilja mellan normal konkurrensbaserad prissättning och illojal prissättning. Den andra delen, som avser säljkampanjer och specialerbjudanden, kan däremot inte godtas eftersom alla lufttrafikföretag från tredje land som bedriver illojal konkurrens skulle kunna hävda att denna praxis ingår i normal marknadsföring. Inte heller inom varuhandeln godtas en distinktion av detta slag.

Ändringsförslagen 25, 26, 33 och 43

Kommissionen anser att inskjutandet av "betydande" och "materiell" före "skada" påverkar rättssäkerheten och kan leda till att de mål som parlamentet eftersträvar inte kan uppnås. Begreppet "skada" definieras redan i artikel 4.1 a i förslaget. Dessutom används begreppet "materiell skada" ofta i andra gemenskapsrättsakter om handelspolitiska skyddsåtgärder, där det har en specifik innebörd.

Ändringsförslag 40

Genom att frasen "eller det erhållna stödet" läggs till avser ändringsförslaget både begreppet "skada" och "erhållet stödet", vilket inte är lämpligt. Det kan strida mot tanken att gottgörande åtgärder inte bör överskrida vare sig stödbeloppet eller det belopp som motsvarar skadan.

Ändringsförslag 64

Kommissionen kunde godta principen om att det inom två år skall läggas fram en utvärdering av förordningens genomförande och konsekvenser, men det är inte lämpligt att i en förordningstext hänvisa till EG-domstolens rättspraxis. Dessutom ger den föreslagna meningen intrycket att det råder mycket oklara förhållanden när det gäller gemenskapens externa befogenheter på området internationell civil luftfart.

4. ÄNDRINGSFÖRSLAG SOM TILLBAKAVISATS

Ändringsförslagen 8, 9, 19, 22, 23, 32, 35, 38, 39, 55, 58, 60, 61, 62 och 63 har tillbakavisats. Skälen till detta följer nedan.

Ändringsförslag 8:

Detta förslag bör inte knytas till utvecklingen av mer omfattande externa gemenskapsbefogenheter på området internationell civil luftfart. Även om medlemsstaterna skulle vägra att ge gemenskapen omfattande befogenheter på detta område bör gemenskapens flyglinjer skyddas mot illojal praxis som tillämpas av lufttrafikföretag från tredje land.

Ändringsförslagen 9 och 38:

Inskjutandet av ”betydande” och ”materiell” före ”skada” påverkar rättssäkerheten och kan innebära att de mål som parlamentet eftersträvar inte kan uppnås. Begreppet ”skada” definieras redan i artikel 4.1 a i förslaget. Dessutom används begreppet ”materiell skada” ofta i andra gemenskapsrättsakter om handelspolitiska skyddsåtgärder, där det har en specifik innebörd.

Ändringsförslag 19:

Förslaget att ersätta ”eller” med ”och” före ”... skadan är försumbar” i skäl 14 strider mot artikel 9.2 och är inte förenligt med ändringsförslagen 20, 51 och 52. Den föreslagna förordningen innehåller en dubbel säkerhetsmekanism genom att gottgörande åtgärder inte kan överskrida vare sig stödbeloppet eller det belopp som motsvarar skadan. Ändringsförslagen 20, 51 och 52 hänvisar till och/eller stärker den mekanismen, men att här ersätta ”eller” med ”och” skulle motarbeta detta syfte.

Ändringsförslagen 22 och 55:

Som allmän princip håller kommissionen med om att lufttrafikföretag från tredje land bör få ersättning för orimliga avgifter de ålagts. Denna förordning och förslagen till ändringar möjliggör dock andra slag av gottgörande åtgärder än de ”traditionella”, rent ekonomiska gottgörande avgifter som vanligen föreskrivs i rättsakter om handelspolitiska skyddsåtgärder. Det är också oklart hur de förfaranden för ersättning som föreslås i de här ändringarna skulle tillämpas när det gäller andra gottgörande åtgärder.

I alla händelser måste förfarandena för ersättning avse ersättning för avgifter som överstiger nivån på åtgärden eller det stöd som lufttrafikföretaget från tredje land beviljats, men inte ersättning för avgifter som överstiger nivån på den skada som vållats lufttrafikföretag från gemenskapen (se bestämmelserna om varuhandel).

Ändringsförslagen 23, 60, 61 och 62:

Förfarandet i fråga om skyddsåtgärder tillämpas i ärenden som måste behandlas snabbt. Det hänvisas därför vanligtvis till detta förfarande i samband med andra förfaranden för sådana beslut och handlingar som inte är så brådskande. Detta är inte fallet när det gäller ändringsförslagen 23, 60, 61 och 62.

Det inte heller otroligt att medlemsstaternas åsikter skulle gå isär i sådana frågor och att rådet därför kanske inte skulle kunna ta ställning till de kommissionsbeslut som en enskild medlemsstat hänvisat till rådet.

I det avseendet är det troligt att de föreslagna ändringarna skulle undergräva den föreslagna förordningens trovärdighet och effektivitet och beröva kommissionen en av dess viktigaste institutionella rättigheter, närmare bestämt att se till att gemenskapens intressen tillvaratas.

Ändringsförslag 32

Genom detta ändringsförslag fastställs krav utöver dem i definitionen av subventioner inom varuhandeln, där det inte krävs att subventionerna är ”diskriminerande” eller ”snedvridande”. Det är oklart hur detta skulle kunna fastställas. Inskjutandet av ”betydande” före ”materiell skada” påverkar dessutom rättssäkerheten och kan därför leda till att de mål som parlamentet

eftersträvar inte kan uppnås. Dessutom används begreppet ”materiell skada” ofta i andra gemenskapsrättsakter om handelspolitiska skyddsåtgärder, där det har en specifik innebörd.

Ändringsförslag 35

Förslaget att skjuta in ”som drivs” kan innebära att man kanske inte kommer att beakta de priser som lufttrafikföretag som står för försäljningen tar ut inom ramen för avtal om gemensam linjebeteckning.

Detta kan i vissa fall motverka sitt eget syfte.

Ändringsförslag 39

De samarbeten som bedrivs mellan lufttrafikföretag (allianser) varierar betydligt i fråga om form och omfattning. En del allianser är mycket fria medan det i andra fall rör sig om ett mycket intensivt samarbete. Frågan om huruvida samarbetande lufttrafikföretag bör skyddas eller inte beror på graden av integrering/kontroll inom alliansen och det måste fattas ett beslut i varje enskilt fall.

Det är därför viktigt att det i varje enskilt fall görs en bedömning av om det krävs undantag för EG-lufttrafikföretag som är ”knutna” till andra företag. Utan en sådan bedömning kan förordningen kanske i många fall inte tillämpas, med tanke på det stora antalet samarbeten i form av allianser inom denna sektor.

Ändringsförslag 58

Kommissionen anser att ändringsförslagets bakgrund är oklar liksom dess räckvidd, eftersom kommissionen enligt det förfarande som anges i artikel 12.2 skall lägga fram ett förslag och på vederbörligt sätt informera rådet.

Ändringsförslag 63

Detta ändringsförslag skulle utgöra ett undantag från den viktiga principen inom varuhandeln att det automatiskt antas att åtgärder mot illojala metoder är i gemenskapens intresse om de väsentliga villkoren uppfylls. Endast när det finns övertygande skäl mot detta antagande skall åtgärder inte vidtas.

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om skydd mot sådana subventioner och sådan illojal prissättning av flyglinjer från länder utanför Europeiska gemenskapen som skadar EG-lufttrafikföretag

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag²,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁴,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, och

av följande skäl:

- (1) ~~Det finns skäl att anta att~~ **Konkurrenspositionen** situationen för gemenskapens lufttrafikföretag ~~som då de~~ erbjuder lufttrafiktjänster till, via eller från gemenskapen **kan** påverkas negativt av ~~vissa~~ illojala **och diskriminerande** metoder hos lufttrafikföretag utanför gemenskapen som erbjuder tjänster av samma typ.
- (2) Sådana illojala metoder kan vara ett resultat av subventioner **eller andra former av stöd** som beviljats av en regering, **ett regionalt organ eller ett annat offentligt organ** i ett land som inte är medlem i gemenskapen eller av vissa prissättningsmetoder hos lufttrafikföretag i tredje land **eller lufttrafikföretag** som är statskontrollerade.
- (2a) **Det är nödvändigt att precisera de gottgörande åtgärder som bör vidtas mot sådant illojalt agerande.**
- (3) Inom gemenskapen finns det strikta regler för beviljande av statligt stöd till flygbolag, och för att gemenskapens flygbolag inte skall missgynnas **och lida skada** behövs det ett instrument som skydd mot subventionerade lufttrafikföretag från tredje land eller mot dem som får annat statligt stöd.

² EGT C [...], [...] s. [...].

³ EGT C

⁴ EGT C

- (3a) **Det skulle vara att föredra att lufttrafiktjänster omfattades av WTO:s GATS-förfarande så att konkurrens och subventioner i denna sektor skulle kunna regleras rättvist på ett internationellt plan.**
- (4) Gemenskapen bör **tills vidare** kunna vidta åtgärder för att gottgöra sådana illojala metoder som är ett resultat av subventioner som beviljats av en regering i ett land utanför gemenskapen.
- (5) Gemenskapen bör också kunna vidta åtgärder mot illojal prissättning i de fall lufttrafikföretaget kontrolleras av en regering i ett land som inte är medlem i gemenskapen.
- (6) Det bör förklaras i vilka fall subvention anses föreligga och enligt vilka principer den skall anses vara utjämningsbar (i synnerhet i de fall subventionen riktats mot vissa företag eller sektorer eller är kopplad till tillhandahållande av tjänster till tredje länder).
- (7) När man fastställer om det förekommit subventioner, är det nödvändigt att visa att en regering lämnat finansiellt stöd **genom en överföring av medel** eller att man efterskönt **någon form av skulder som utgör** statliga intäkter som normalt sett drivs in, och att det mottagande företaget därigenom gynns.
- (8) Det bör förklaras när illojal prissättning anses föreligga.
- (8a) **Det bör klargöras att illojal prissättning endast kan anses förekomma då metoderna klart avviker från de metoder som används vid normal konkurrensbaserad prissättning.**
- (9) Det är önskvärt att man fastställer tydlig och detaljerad vägledning i fråga om de faktorer som kan vara relevanta när man skall avgöra om de subventionerade eller illojalt prissatta lufttrafiktjänster som tillhandahålls av lufttrafikföretag från tredje land orsakat materiell skada eller hotar att orsaka skada. ~~När det gäller~~ **För** att bevisa att det är ~~prisonen~~ **prissättningen** på sådana lufttrafiktjänster som orsakat ~~skada~~ **skadar** ~~den skada som gemenskapsindustrin lidit,~~ bör man vara uppmärksam även på andra faktorer, **eftersom samtliga relevanta och kända faktorer och ekonomiska indikatorer som påverkar situationen i denna sektor kommer att beaktas,** i synnerhet den rådande marknadssituationen i gemenskapen.
- (10) Det är ~~önskvärt~~ **av största vikt** att man definierar uttrycken ”EG-lufttrafikföretag”, ”gemenskapsindustri”, ”samma typ av lufttrafiktjänster” och ”statskontrollerad”.
- (11) Det är nödvändigt att fastställa **specificera** vem som har rätt att lämna in klagomål, samt vilken information ~~om utjämningsbar subvention eller illojal prissättning, skada och orsakssamband som~~ klagomålen skall innehålla.
- (11a) **Det måste fastställas att ett klagomål bör tillbakavisas om det inte finns tillräckligt med bevis för att skada vållats, och att förfarandena bör begränsas till flygbolag från tredje land vars tjänster har en avsevärd inverkan på gemenskapens marknad.**
- (11b) **Det är önskvärt att man fastställer vilket förfarande som skall tillämpas då man undersöker om lufttrafikföretag från tredje land använt sig av illojala metoder. Förfarandet bör vara tidsbegränsat.**

- (12) Det är nödvändigt att fastställa hur berörda parter skall underrättas om vilken information myndigheterna kräver och parterna bör få rimlig möjlighet att lägga fram relevant bevismaterial och att försvara sina intressen. Det är vidare önskvärt att man anger de regler och förfaranden som skall följas under undersökningens gång, vilket i synnerhet gäller reglerna för hur de berörda parterna skall träda fram, lägga fram sina åsikter och inkomma med information inom de angivna tidsgränserna, om sådana åsikter och sådan information skall beaktas. **Det är nödvändigt att ge berörda parter tillgång till all sådan information om undersökningen som är relevant för att de skall kunna lägga fram sin sak.** Det är nödvändigt att informera om att om parterna inte samarbetar på ett tillfredsställande sätt, kan annan information användas för att få fram resultat och att den informationen kan vara mindre gynnsam för parterna än om de hade samarbetat.
- (13) Det är nödvändigt att fastställa de villkor som gäller för tillfälliga åtgärder, som i samtliga fall dock kan införas av kommissionen **i normala fall senast 6 månader efter det att förfarandena inletts och** endast för en sexmånadersperiod.
- (14) En undersökning eller ett förfarande bör avslutas om det visar sig att det inte finns fog för att vidta åtgärder, exempelvis om stödsumman, omfattningen på den illojala prissättningen eller skadan är försumbar, och ett förfarande bör inte avslutas om ett sådant beslut inte är motiverat. Vidare bör åtgärdens belopp vara lägre än beloppen för de utjämningsbara subventionerna eller graden av illojal prissättning om det lägre beloppet skulle undanröja skadan.
- (15) Det är nödvändigt att fastställa att åtgärderna inte bör överskrida värdet av subventionen eller de icke-kommersiella fördelar som beviljats **eller värdet av den vållade skadan, om detta är lägre.**
- (16) Det är nödvändigt att fastställa att åtgärderna bara skall gälla så länge det är nödvändigt för att motverka subventionerna eller den illojala prissättningen som orsakar skada.
- (16a) **De gottgörande åtgärder som vidtas bör helst utgöras av avgifter. När det inte är lämpligt att införa avgifter kan andra gottgörande åtgärder övervägas.**
- (16b) **Tillämpningen av denna förordning bör inte påverka tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser.**
- (17) Det är nödvändigt att fastställa förfaranden för godkännanden av metoder som eliminerar eller motverkar utjämningsbara subventioner, illojal prissättning och skada som är en följd av tillfälliga eller slutgiltiga åtgärder. Vidare är det lämpligt att fastställa vilka konsekvenserna blir om åtagandena dras tillbaka eller om någon bryter mot dem.
- (18) Det är nödvändigt att se till att det finns regler för genomgång av befintliga åtgärder i de fall det inkommer tillräckliga bevis på att förhållandena ändrats.
- (19) I enlighet med artikel 2 i rådets beslut 1999/468/EEG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter, bör åtgärder för genomförande av denna förordning antas med hjälp av det rådgivande förfarande som anges i artikel 3 i det beslutet.

- (19a) Det är nödvändigt att se till att samtliga åtgärder som vidtas enligt förordningen till fullo överensstämmer med gemenskapens intressen, och att särskild hänsyn tas till industrins intressen samt de intressen som användarna och konsumenterna av lufttransporttjänster har.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel -1

Mål

I denna förordning fastställs det förfarande som skall tillämpas för att råda bot på illojala metoder som används av lufttrafikföretag från tredje land som trafikerar vissa rutter till eller från gemenskapen i konkurrens med EG-lufttrafikföretag, då dessa metoder vållar EG-lufttrafikföretag som trafikerar dessa rutter och gemenskapens intressen skada.

Artikel 1

Principer

En gottgörande åtgärd kan införas av något av följande skäl:

- (1) För att motverka en subvention som direkt eller indirekt beviljats ett lufttrafikföretag från tredje land.
- (2) För att motverka illojal prissättning som ett lufttrafikföretag från tredje land ägnar sig åt.

Dessa skäl gäller lufttrafiktjänster på vissa rutter till och från gemenskapen som skadar gemenskapens industri.

Artikel 2

Subventioner

1. Subventionering anses föreligga om

- (a) det förekommer finansiellt stöd från en regering i ett land som inte är medlem i Europeiska gemenskapen, dvs.
 - (i) att det är praxis från statligt eller något annat offentligt håll med direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån och kapitaltillskott, med potentiell direkt överföring av medel till företaget eller övertagande av företagets skulder, t.ex. lånegarantier,
 - (ii) att skulder som motsvarar statliga eller andra offentliga intäkter, som normalt sett drivs in, efterskänkes, t.ex. skattemässiga incitament såsom skattereduktioner,

- (iii) att staten **eller något annat offentligt organ** tillhandahåller andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller köper varor eller tjänster **av ett företag**,
 - (iv) att staten **eller något annat offentligt organ** gör betalningar till **via** en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns ovan som normalt sett skulle utföras av ett statligt **eller offentligt** organ och som i praktiken inte skiljer sig från den praxis som staten **eller offentliga organ** följer **skulle kunna följa**, och
- (b) en fördel därigenom uppstår.
2. Subventioner skall endast vara föremål för gottgörande åtgärder om de i lagen eller i praktiken är begränsade till ett företag, en industri eller en företags- eller industrigrupp inom den beviljande myndighetens jurisdiktion, vilket även gäller subventioner kopplade till export.

Artikel 3

Illojal prissättning

1. Illojal prissättning skall anses föreligga i de fall ett statskontrollerat lufttrafikföretag från tredje land som gynnas av en icke-kommersiell fördel tar ut priser på en särskild rutt till eller från gemenskapen som ligger **avsevärt** under det normala biljettpriset **och som vållar konkurrerande EG-lufttrafikföretag bestående skada**.
- 1a. **Det skall göras en klar åtskillnad mellan sådana metoder och normal konkurrensbaserad prissättning. Denna åtskillnad skall göras på grundval av**
 - **det faktiska pris som anges då biljetterna erbjuds till försäljning,**
 - **det antal platser som påstås ha erbjudits till ett illojalt pris i förhållande till det totala antalet platser i flygplanet,**
 - **de begränsningar och villkor som gäller för de biljetter som påstås ha sålts till ett illojalt pris, samt**
 - **den servicenivå som samtliga lufttrafikföretag erbjuder vid liknande lufttrafiktjänster.**
2. Med ”normalt biljettpris” avses
 - a) det jämförbara pris som faktiskt tas ut under minst 6 månader vid normal flygtransport för samma typ av tjänster på samma eller jämförbar rutt av ett etablerat och representativt lufttrafikföretag som inte är statskontrollerat, eller, i de fall ett sådant pris inte kan räknas ut,
 - b) det beräknade priset som fastställs mot bakgrund av kostnaderna för ett jämförbart lufttrafikföretag plus en rimlig vinstmarginal. Kostnaderna skall beräknas på basis av normala fasta och rörliga kostnader för ett lufttrafikföretag plus en rimlig summa för allmänna omkostnader.

3. Ett lufttrafikföretag från tredje land skall anses vara statskontrollerat om regeringen eller något annat offentligt organ i ett tredje land direkt eller indirekt äger mer än 50 % av företagets aktiekapital eller av de särskilda rättigheterna när det gäller huvuddelen av företagets skulder, kan fastställa dess priser och intäkter, kan utse en majoritet av direktörerna i företaget eller på annat vis lagligt **kontrollera eller** styra företagets verksamhet.

Artikel 4

Fastställande av skada

1. I denna förordning avses med
- (a) *skada*: materiell skada på gemenskapsindustrin eller hot om materiell skada på gemenskapsindustrin,
 - (b) *gemenskapsindustri*: EG-lufttrafikföretag som levererar samma typ av lufttrafiktjänster som helhet eller de av dessa företag vars sammanlagda andel utgör en majoritetsdel av gemenskapens totala utbud av tjänster på området,
 - (c) *EG-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag som innehar en giltig operativ licens beviljad av en medlemsstat i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag⁵,
 - (d) *samma typ av lufttrafiktjänster*: lufttrafiktjänster som tillhandahålls på samma rutt eller rutter som de lufttrafiktjänster som granskas eller sådana lufttrafiktjänster som erbjuds på en rutt eller rutter som uppvisar stora likheter med den rutt eller de rutter där den aktuella lufttrafiktjänsten erbjuds.
2. Fastställande av skada skall baseras på faktiska bevis ~~och skall omfatta en~~ **efter en på förhand genomförd** objektiv bedömning av följande två punkter:
- (a) Nivån på de granskade lufttrafiktjänsternas biljettpriser och hur de tjänsterna kan påverka EG-lufttrafikföretagens biljettpriser.
 - (b) Den påverkan dessa **subventionerade** lufttrafiktjänster har på gemenskapsindustrin, vilket **bland annat** utvecklingen inom flera **objektivt mätbara** ekonomiska indikatorer visar, exempelvis antal flygningar, kapacitetsutnyttjande **och beläggning**, passagerarbokningar, **uppnådd marknadsandel**, **geografiskt verksamhetsområde**, vinst **på dessa rutter och total vinst**, avkastning på kapital, investeringar och **sysselsättning sysselsättningsnivå**. **Referensperioden för en sådan utveckling skall utgöras av minst en trafiksäsong.**
- ~~Ingen av dessa faktorer behöver~~ **Dessa indikatorer skall behandlas tillsammans och ingen enskild indikator får** vara utslagsgivande för bedömningen.

⁵ EGT L 240 , 24.8.1992, s. 1.

3. Det måste kunna visas, med de bevis som anges i punkt 2, att de granskade lufttrafiktjänsterna orsakar skada i enlighet med definitionen i denna förordning.
4. Andra faktorer än de granskade lufttrafiktjänsterna som samtidigt skadar gemenskapsindustrin skall också granskas för att man skall vara säker på att den skada som dessa faktorer är upphov till inte tillskrivs de granskade lufttrafiktjänsterna.
5. ~~Fastställande av~~ **Det skall endast betraktas som** hot om materiell skada ~~skall vara baserat på fakta och inte bara på påståenden, hypoteser eller långsökta möjligheter. En förändring av förhållandena som skulle innebära att subventionen skulle leda till skada måste vara klart förutsebar och överhängande.~~ **och gottgörande åtgärder skall endast vidtas, om samtliga beaktade faktorer leder till slutsatsen att skada genast uppstår om gottgörande åtgärder inte vidtas.**

Artikel 5

Inledande av förfaranden

1. En undersökning i enlighet med denna förordning skall inledas efter skriftligt klagomål från någon **fysisk eller juridisk** person som agerar på gemenskapsindustrins vägnar, såsom en sammanslutning som representerar gemenskapsindustrin, eller på kommissionens initiativ, om det finns tillräckliga bevis för att det förekommer utjämningsbara subventioner (om det är möjligt skall beloppen anges) eller om det förekommer illojal prissättning i den mening som avses i denna förordning, skada och ett orsakssamband mellan de påstått subventionerade lufttrafiktjänsterna och den påstådda skadan.
- 1a. **Klagomål som lämnas in till kommissionen skall innehålla tillräckliga bevis på förekomsten av illojal prissättning och på den skada denna vållar. Även om inget klagomål har inlämnats skall en medlemsstat som har tillräckliga bevis på att subventioner beviljats och på de skador som därmed vållats för gemenskapssektorn omedelbart vidarebefordra dessa bevis till kommissionen.**
2. Om det är uppenbart att bevisningen är tillräcklig för att motivera att ett förfarande inleds, skall kommissionen, i enlighet med artikel 12.2, inleda förfarandet inom 45 dagar efter det att klagomålet ingavs och offentliggöra ett tillkännagivande om detta i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Om bevisen är otillräckliga skall kommissionen, i enlighet med artikel 12.2, inom 45 dagar efter det att klagomålet ingavs informera den klagande om detta. **Ett klagomål skall avvisas om det inte finns tillräckligt bevis på skador eller hot om skador för att motivera ett förfarande.**
3. Tillkännagivandet om inledande av förfarande skall innehålla information om att en undersökning skall påbörjas, undersökningens omfattning, lufttrafiktjänsterna på berörda rutter, de länder vars regeringar påstås ha beviljat subventionerna eller kontrollerar de lufttrafikföretag som påstås ägna sig åt illojal prissättning samt den tidsfrist inom vilken de berörda parterna kan träda fram och inkomma med skriftliga synpunkter och annan information om sådana skall beaktas vid undersökningen. Anmälan skall även innehålla den tidsfrist inom vilken berörda parter kan begära att få utfrågas av kommissionen **i enlighet med artikel 6.2.**

4. Kommissionen skall informera de lufttrafikföretag som erbjuder de granskade lufttrafiktjänsterna, berörd regering samt de klagande om inledandet av förfarandet.
5. Kommissionen kan vid valfri tidpunkt inbjuda ~~den berörda regeringen~~ **den berörda regeringen i tredje land** till samråd i syfte att klargöra situationen i fråga om punkt 2 och för att **försöka** nå en lösning som bägge parter är överens om **kan godta**.

Artikel 6

Undersökningen

1. Efter det att förfarandet inletts, skall kommissionen inleda en undersökning som skall omfatta både subventioner och illojal prissättning av lufttrafiktjänster som erbjuds av lufttrafikföretag från tredje land på vissa rutter, samt skada. **Undersökningen skall bedrivas i rask takt och skall i normala fall avslutas inom nio månader, utom i nedanstående fall, då den kan förlängas:**
 - **Då förhandlingar med berörda regeringar i tredje land nått fram till en punkt där det verkar som om en tillfredsställande lösning på klagomålet kommer att nås mycket snart.**
 - **Då ytterligare tid behövs för att nå en lösning som är i gemenskapens intresse.**
2. De berörda parter som trätt fram inom den tidsgräns som anges i tillkännagivandet om inledandet av förfarandet, skall frågas ut om de inkommit med en begäran i tid om en sådan utfrågning och om de kan visa att de är en berörd part som troligtvis påverkas av resultatet av förfarandet och att det finns särskilda skäl till att de borde frågas ut.
3. Om en berörd part vägrar åtkomst till, eller på annat vis inte tillhandahåller nödvändig information inom tidsgränserna, eller kraftigt försvårar utredningen, kan man dra preliminära eller slutliga slutsatser, som är positiva eller negativa, med tillgängliga fakta som underlag. Om en berörd part har inkommit med felaktig eller vilseledande information, skall den informationen inte beaktas, och de fakta som finns att tillgå kan användas.

Artikel 6a

Gottgörande åtgärder

Utan att det påverkar eventuella lämpliga åtgärder som vidtas enligt förordning 95/93/EEG skall gottgörande åtgärder, som kan vara tillfälliga eller slutgiltiga, företrädesvis utgöras av avgifter som åläggs det aktuella lufttrafikföretaget från tredje land.

Artikel 7

Tillfälliga åtgärder

1. Tillfälliga åtgärder kan **i normala fall** vidtas **senast 6 månader efter det att förfarandet inlett** om ett preliminärt positivt beslut har fattats att det granskade lufttrafikföretaget gynnas av subventioner eller ägnar sig åt illojal prissättning med åtföljande skador på gemenskapsindustrin och att det är av gemenskapsintresse att åtgärder vidtas för att förhindra sådan skada.
2. Tillfälliga åtgärder kan vidtas i enlighet med artikel 12.2.
3. Tillfälliga åtgärder skall ha en varaktighet på högst sex månader.

Artikel 8

Avslutande utan åtgärder

1. Om ett klagomål dras tillbaka, kan förfarandet avslutas av kommissionen utom i de fall ett sådant avslutande inte är av gemenskapsintresse.
2. I de fall skyddsåtgärder är onödiga skall förfarandet avslutas i enlighet med artikel 12.2. Beslut om att avsluta ett förfarande måste motiveras.

Artikel 9

Införande av slutgiltiga åtgärder

1. Om fakta visar att det förekommer subventioner eller illojal prissättning och att det därigenom uppkommit skada, och om det är av gemenskapsintresse att åtgärder vidtas i enlighet med artikel 13, skall en slutgiltig åtgärd vidtas i enlighet med förfarandet i artikel 12.2.
2. Den åtgärdsnivå som införs för att motverka subventionerna får inte överstiga summan av subventionerna, beräknad på den förmån mottagaren fått, och som lufttrafikföretag från tredje land anses ha gynnats av, och skall vara lägre än den totala summan av subventionerna, om den lägre nivån är tillräcklig för att avlägsna skadan på gemenskapsindustrin.
3. Den åtgärdsnivå som införs för att motverka illojal prissättning, som gynnas av en icke-kommersiell fördel, får inte överskrida skillnaden mellan de biljettpriser som tas ut av det granskade lufttrafikföretaget från tredje land och det normala biljettpris som fastställts i enlighet med artikel 3, och skall understiga **den skillnaden** om en sådan lägre nivå skulle vara tillräcklig för att avlägsna skadan på gemenskapsindustrin. Åtgärdsnivån får inte överstiga värdet av den icke-kommersiella fördel som lufttrafikföretaget från tredje land gynnas av.

4. En gottgörande åtgärd motsvarande ~~lämpliga~~ **rimliga och proportionerliga** summor **som fastställs i varje enskilt fall** skall på icke-diskriminerande basis åläggas lufttrafikföretag från tredje land som tillhandahållit lufttrafiktjänster som varit subventionerade eller illojalt prissatta med undantag av de lufttrafiktjänster som tillhandahållits av lufttrafikföretag från tredje land vars åtaganden godkänts i enlighet med denna förordning.
5. En åtgärd skall bara tillämpas så länge som och i den omfattning som krävs för att motverka subventionerna eller den illojala prissättning som orsakar skada.

Artikel 10

Åtaganden

1. Undersökningen kan avslutas utan att det införs tillfälliga eller slutgiltiga åtgärder om kommissionen ~~mottagit~~ **erhåller eller tillsammans med de subventionerade företagen och/eller tredje länder utverkar garantier om** frivilliga åtaganden som innebär att
- (a) den regering som beviljar subventionen eller den icke-kommersiella fördelen är beredd att avlägsna eller begränsa subventionen eller den icke-kommersiella fördelen eller vidta andra åtgärder **rörande dess skadliga effekter**, eller
 - (b) att lufttrafikföretaget från tredje land förbinder sig att ändra sina priser eller upphöra med flygningar på den aktuella ruten så att den skada som uppkommer genom subventionen eller den icke-kommersiella fördelen försvinner.
2. Åtaganden skall godkännas i enlighet med förfarandet i artikel 12.2.
3. Om endera parten bryter mot eller drar tillbaka åtagandet, skall en slutgiltig åtgärd införas i enlighet med artikel 9 på basis av de fakta som framkom vid undersökningen och som ledde till åtagandet under förutsättning att undersökningen visade att subventionering förekom och att det berörda lufttrafikföretaget från tredje land, eller den regering som beviljat subventionen, har beretts tillfälle att kommentera fallet, utom i de fall regeringen eller lufttrafikföretaget dragit tillbaka åtagandet.

Artikel 11

Genomgångar

1. Behovet av att bibehålla åtgärderna i sin ursprungliga form ~~kan~~ **skall** granskas på initiativ av kommissionen eller på begäran av en medlemsstat eller, om minst ett år har förflutit sedan den slutgiltiga åtgärden infördes, på **vederbörligen bestyrkt** begäran av lufttrafikföretag från tredje land som är föremål för åtgärden eller av EG-lufttrafikföretag.

2. Genomgångar skall initieras av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 12.2. Relevanta bestämmelser i artiklarna 5 och 6 skall gälla genomgångar i enlighet med punkt 1. Beroende på resultaten av genomgångarna, skall åtgärderna upphävas, ändras eller behållas i enlighet med förfarandet i artikel 12.2.

Artikel 12

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 11 i förordning 2408/92.
2. När hänvisning görs till denna punkt, skall rådgivningsförfarandet som fastställs i artikel 3 i beslut 1999/468/EG tillämpas, i överensstämmelse med artiklarna 7 och 8 i det beslutet.

Artikel 13

Gemenskapsintresse

Ett beslut om huruvida gemenskapsintresset föranleder åtgärder skall baseras på en bedömning av olika intressen. Vid den bedömningen skall det tas särskild hänsyn till behovet av att avlägsna de snedvridande effekterna av skadlig subventionering eller illojal prissättning och av att återställa effektiv konkurrens. Åtgärder behöver inte vidtas om myndigheterna kan fastställa att det inte ligger i gemenskapens intresse att vidta sådana åtgärder.

Artikel 14

Allmänna bestämmelser

1. Tillfälliga eller slutgiltiga åtgärder skall införas genom en förordning och genomföras av medlemsstaterna i den form och den takt och i enlighet med de övriga kriterier som fastställs i den förordningen. Om det införs andra åtgärder än avgifter, skall den exakta formen för dessa åtgärder anges i förordningen i enlighet med bestämmelserna i denna förordning.
2. Förordningar varigenom tillfälliga eller slutgiltiga gottgörande åtgärder införs, samt förordningar eller beslut varigenom åtaganden godkänns, eller undersökningar eller förfaranden upphävs eller avslutas, skall offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.
3. Denna förordning skall inte påverka tillämpningen av specialregler i avtal mellan gemenskapen och tredje länder.

Artikel 14a

Utvärdering

Inom två år efter det att denna förordning har trätt i kraft skall kommissionen till Europaparlamentet och rådet överlämna en utvärdering av hur förordningen tillämpats och den samlade effekt den haft på gemenskapens lufttransportsektor, bland annat tjänsteleverantörer, användare och konsumenter.

Artikel 15

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande