



Bryssel den 8.6.2017  
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om skydd av konkurrensen inom luftfarten, och om upphävande av förordning (EG)  
nr 868/2004**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • Motiv och syfte med förslaget

Luftfarten spelar en viktig roll i EU:s ekonomi. Cirka 918 miljoner människor reste med flyg inom Europeiska unionen och fler än 1,45 miljarder människor flög från eller ankom till EU-flygplatser under 2015, vilket betyder att luftfarten i hög utsträckning bidrar till förbindelserna både inom EU mellan medlemsstaterna och med tredjeländer. Lufttransporter kopplar samman människor, företag och regioner och spelar en avgörande roll i EU:s integration och för unionens konkurrenskraft. De bidrar också till unionens regionala och sociala sammanhållning. Luftfarten bidrar dessutom i hög grad till ekonomisk tillväxt och sysselsättning. Under 2014 sysselsatte den upp till 9,3 miljoner människor och stod för över 510 miljarder euro av EU:s bruttonationalprodukt. Den gjorde också andra ekonomiska sektorer starkare, vilket framgår av undersökningar som visar att en euros mervärde i lufttransportbranschen skapar nästan tre euros mervärde i den totala ekonomin. På samma sätt skapar ett nytt arbetstillfälle i lufttransportbranschen fler än tre arbetstillfällen i den bredare ekonomin<sup>1</sup>.

Unionens övergripande förmåga till förbindelser bygger i stor utsträckning på lufttrafik som bedrivs av unionens lufttrafikföretag, som i genomsnitt står för sju miljoner flygningar per år till eller från flygplatser i unionen. Motsvarande siffra för lufttrafikföretag från tredjeländ är 1,3 miljoner flygningar per år<sup>2</sup>. När det däremot gäller förbindelser mellan EU och resten av världen, betjänas marknaden i nästan lika stor utsträckning av EU-lufttrafikföretag (49,9 % av flygningarna och nästan 239 miljoner passagerare under 2015) som av lufttrafikföretag från tredjeländ (50,1% av flygningarna och cirka 240 miljoner passagerare under 2015)<sup>3</sup>.

Liberaliseringen och avregleringen av den internationella lufttransporten har främjat en aldrig tidigare skådad konkurrens inom unionen och globalt. Den globala konkurrensen förväntas skärpas ytterligare de närmaste åren och enligt prognoserna kommer den internationella flygtrafiken att öka med cirka 5% per år till 2030<sup>4</sup>.

Men eftersom det saknas ett internationellt ramverk med konkurrensvillkor för lufttrafikföretagen<sup>5</sup>, kan reglerna för lufttrafikföretagen vara olika i olika länder, vilket påverkar konkurrensen. Detta är inte fallet inom unionen där EU:s regler ser till att alla lufttrafikföretag, både europeiska och utomeuropeiska, har samma rättigheter och samma möjligheter att få tillgång till tjänster som är kopplade till flygtransport. Däremot kan det vara fallet i vissa tredjeländer där diskriminering och subventioner<sup>6</sup> kan ge orättvisa konkurrensfördelar för lufttrafikföretag från sådana tredjeländer. Kommissionen har insett att även om EU-lufttrafikföretag har slutansvaret för sin konkurrenskraft och måste fortsätta att anpassa sina produkter och affärsmodeller till rådande marknadsvillkor så är det lika viktigt

<sup>1</sup> Kommissionens meddelande ”En luftfartsstrategi för Europa”, COM(2015)598 final, 7.12.2015.

<sup>2</sup> Källa: OAG, sommartidtabeller för 2016.

<sup>3</sup> Se föregående.

<sup>4</sup> Kommissionens meddelande ”EU:s yttre luftfartspolitik – att möta framtidens utmaningar”, KOM(2012)556, 27.9.2012.

<sup>5</sup> Framför allt har inga särskilda multilaterala regler skapats inom Icao, och lufttransporttjänster omfattas sällan av WTO-avtal (jfr. Marrakechavtalet, bilaga 1B i Allmänna tjänstehandelsavtalet (Gats), bilagan om lufttransporttjänster). Gats gäller inte åtgärder som rör a) reparation och underhåll av luftfartyg, b) försäljning och marknadsföring av lufttransporttjänster, och c) datoriserade bokningssystem.

<sup>6</sup> Detta avser endast subventioner som är selektiva enligt definitionen i artikel 2 h i den föreslagna förordningen.

att konkurrensen, både inom EU och externt, baseras på öppenhet, ömsesidighet och rättvisa och att den inte snedvrids av illojala metoder<sup>7</sup>.

Om illojala metoder tillåts fortsätta, kan de på längre sikt faktiskt leda till dominerande situationer eller till och med monopolsituationer på luftfartsmarknaden, vilket ger sämre valfrihet, färre förbindelser och högre priser för EU:s medborgare.

I de fall där unionens förbindelser och konkurrens sätts på spel, måste unionen därför kunna agera effektivt för att säkerställa en öppen och konkurrensutsatt marknad.

Rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag kan behandlas inom ramen för lufttransport- eller luftfartsavtal. De flesta lufttransport- eller luftfartsavtal med tredjeländer har hittills inte innehållit motsvarande bestämmelser.

Förordning (EG) nr 868/2004<sup>8</sup> var tänkt att ta itu med dessa frågor genom unilaterala unionsåtgärder. Detta instrument har dock inte tillämpats, och vissa aspekter av det gör det mycket osannolikt att det någonsin kommer att tillämpas (konkret). Detta innebär att unionen saknar ett effektivt instrument för att säkerställa rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeländ. Förutom subventionering gäller förordning (EG) nr 868/2004 uteslutande så kallad illojal prissättning. Illojal prissättning anses endast föreligga när ett lufttrafikföretag från tredjeländ tar ut ”priser som avsevärt underskrider de som tas ut av konkurrerande EG-lufttrafikföretag i syfte att orsaka skada”, vilket är svårt att hitta bevisning för. Även om det för fastställande av ”illojal prissättning” också krävs att lufttrafikföretaget från ett tredjeländ har fått en icke-kommersiell fördel, är förekomsten av en sådan fördel i sig inte tillräcklig för att utlösa åtgärder från unionens sida. Förordning (EG) nr 868/2004 innehåller heller inte något särskilt EU-internt förfarande för skyldigheter i lufttransport- eller luftfartsavtal, som unionen är part i, och som är avsedda att säkerställa rättvis konkurrens, dvs. i de fall en sådan skyldighet har överträtts. Slutligen är reglerna om inledande av en undersökning tämligen restriktiva. Verklig rätt att lämna in klagomål till kommissionen är begränsad till ”gemenskapsbranschen” som definieras som ”EG-lufttrafikföretag som tillhandahåller samma typ av lufttrafiktjänster som helhet eller de av dessa företag vars sammanlagda andel utgör en majoritetsdel av gemenskapens totala utbud av sådana tjänster”. Varken medlemsstaterna eller enskilda lufttrafikföretag ges ställning som klagande i egen rätt.

I sitt meddelande ”En luftfartsstrategi för Europa”<sup>9</sup> fastställde kommissionen sin intention att bedöma hur effektiv förordning (EG) nr 868/2004 varit i syfte att ändra eller ersätta den med ett effektivare instrument som skulle säkerställa rättvisa konkurrensvillkor mellan alla lufttrafikföretag och därigenom garantera förbindelser till och från unionen. I luftfartsstrategin underströks också vikten av fortsatta förhandlingar om klausuler om rättvis konkurrens i EU:s och medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal och att göra framsteg på multilateral nivå parallellt med att effektivisera detta instrument.

Målet att ändra eller ersätta förordning (EG) nr 868/2004 delas av rådet som i sina slutsatser av den 20 december 2012<sup>10</sup> erkände att ”förordning (EG) nr 868/2004 inte har anpassats tillräckligt till de särskilda förhållanden som råder inom sektorn för luftfartstjänster” och

---

<sup>7</sup> Kommissionens meddelande ”EU:s yttre luftfartspolitik – att möta framtidens utmaningar”.

<sup>8</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).

<sup>9</sup> Kommissionens meddelande ”En luftfartsstrategi för Europa”.

<sup>10</sup> Kommissionens meddelande ”EU:s yttre luftfartspolitik – att möta framtidens utmaningar”, KOM(2012)556, 27.9.2012.

stödde ”kommissionens avsikt att i samråd med branschen och medlemsstaterna analysera möjliga alternativ till ett effektivare instrument för att bevara en öppen och rättvis konkurrens, och kommissionens avsikt att på grundval av detta lägga fram ett förslag som reviderar eller ersätter förordning (EG) nr 868/2004”.

Denna inställning delades av Europaparlamentet som efterlyste en genomgång av den aktuella förordningen för att bevara rättvis konkurrens inom unionens yttre luftfartspolitik och stärka EU:s luftfartsbransch, säkerställa ömsesidighet och avskaffa illojala metoder<sup>11</sup>.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta initiativ är förenligt med kommissionens meddelande om unionens yttre luftfartspolitik där det sägs att ”*det är viktigt och berättigat att EU kan agera effektivt på internationell nivå för att säkerställa konkurrenskraften hos EU-flygbolagen så att de inte drabbas av illojal konkurrens och/eller handlingar oavsett var de kommer från*”.

Detta initiativ är en av de åtgärder som föreslås i kommissionens meddelande om en luftfartsstrategi för Europa och är förenligt med EU:s politik för rättvis konkurrens.

Initiativet baseras på överväganden som liknar dem i artikel 12 i rådets förordning (EEG) nr 95/93<sup>12</sup> om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser och artikel 20 i rådets direktiv 96/67/EG<sup>13</sup> om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen. Båda dessa bestämmelser innebär att åtgärder kan vidtas när tredjeländer gynnar sina lufttrafikföretag jämfört med unionens lufttrafikföretag när det gäller fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser eller vad gäller tillträde till marknaden för marktjänster eller egenhantering.

Detta initiativ ska inte påverka fördelningen av befogenheter mellan unionen och medlemsstaterna, i enlighet med unionsrätten såsom den tolkas av domstolen.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Syftet med detta initiativ är att se till att luftfarten bedrivs under rättvisa konkurrensvillkor och så att sektorn i högre grad kan bidra till att uppfylla kommissionens prioriterade mål i fråga om att stödja skapandet av arbetstillfällen och hållbar tillväxt.

Initiativet bidrar också till att stärka unionens inflytande i världen och därmed till att uppnå motsvarande strategiska mål, nämligen att unionen är en starkare global aktör och att friare handel utvecklas – utan att man offrar Europas standarder. Det är framförallt enhetligt med kommissionens förhållningssätt vad gäller förhandlingar om lufttransport- eller luftfartsavtal med tredjeländer, där det gynnar rättvis konkurrens samt höga skyddsnivåer inom arbetsrätt och på det sociala området.

Detta initiativ är förenligt med unionens politik på området, inklusive handelspolitik och konkurrenspolitik.

---

<sup>11</sup> Europaparlamentets resolution av den 9 september 2015 om genomförandet av vitboken från 2011 om transporter: Översyn och vägen mot hållbara transporter (2015/2005(INI)).

<sup>12</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>13</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).

## 2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Förslaget grundas på artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Genom den artikeln tillåts antagande av alla lämpliga bestämmelser för lufttransport och den utgjorde underlag för antagande av förordning (EG) nr 868/2004<sup>14</sup>.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Förenlighet med subsidiaritetsprincipen erkändes i skäl 26 i förordning (EG) nr 868/2004, när det gällde villkoren i den förordningen.

Det nya centrala inslaget i den föreslagna förordningen är åtgärder vid ”överträdelser av tillämpliga internationella skyldigheter”. I den föreslagna förordningen definieras ”tillämpliga internationella skyldigheter” som skyldigheter i ett avtal som unionen är part i. Rättigheter gentemot tredjeländer, inom ramen för avtal som unionen är part i, kan inte utövas separat av enskilda medlemsstater.

Eftersom de eftersträlvade målen inte kan uppnås utan åtgärder på unionsnivå, är sådana åtgärder nödvändiga och ger ett mervärde jämfört med åtgärder på nationell nivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

De föreslagna politiska valen går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå förslagens mål, dvs. att säkerställa rättvis konkurrens mellan EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeländ, i syfte att upprätthålla de förhållanden som gynnar framväxten av ett högt antal förbindelser inom unionen.

De berörda metoderna kan samtliga undergräva rättvis konkurrens. De har antingen identifierats som sådana metoder i relevanta internationella avtal eller finns i subventioner<sup>15</sup>, eller diskriminering, som dessutom kan leda till att åtgärder vidtas enbart vid skada eller risk för skada för EU-lufttrafikföretag.

De åtgärder som ska antas genom detta instrument är också proportionerliga. När internationella skyldigheter har överträtts, är åtgärderna begränsade till vad som är möjligt enligt det berörda avtalet och/eller folkrätten.

Om åtgärder införs på grund av subventioner eller diskriminering som orsakar skada eller risk för skada för EU-lufttrafikföretag, får de inte gå utöver vad som är nödvändigt för att motverka sådan skada eller risk för skada.

## 3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Samråd med berörda parter**

I enlighet med kommissionens standarder för offentligt samråd genomfördes under perioden 29 oktober 2013 – 21 januari 2014 samråd med berörda parter genom ett offentligt samråd på nätet om ett *Förslag till bättre skydd mot subventioner och illojal prissättning*. 20 enheter

---

<sup>14</sup> Tidigare artikel 80.2 i EG-fördraget.

<sup>15</sup> Detta avser endast subventioner som är selektiva enligt definitionen i artikel 2 h i den föreslagna förordningen.

deltog i det offentliga samrådet. Dessa enheter representerar lufttrafikföretag (både inom och utanför unionen), flygplatser och branschorganisationer (inom och utanför unionen), fackliga organisationer i EU, medlemsstater och medborgare. När man tolkar svaren bör man ha i åtanke att bara ett begränsat antal deltog i det offentliga samrådet. Det gav ändå en bild av inställningen hos olika viktiga berörda parter.

Dessutom skedde samråd med berörda parter under perioden 19 mars – 10 juni 2015 inom ramen för det offentliga samrådet om utarbetandet av kommissionens luftfartsstrategi. Kommissionen mottog 233 svar på frågeformuläret och 41 ståndpunktsdokument från berörda aktörer som företräder medlemsstaterna och tredjeländer, lufttrafikföretag, flygplatser, marktjänstföretag, piloter, leverantörer till och tillverkare av luftfartyg, arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer, konsultfirmor, forskare och allmänheten.

De uppgifter som samlades in under samrådet med de berörda parterna kompletterades av undersökningar där berörda parter deltog.

Slutligen har kommissionen hållit ett antal informella möten med medlemsstaterna och berörda aktörer (från och utanför unionen).

Konsekvensbedömningen innehåller en sammanställning av genomförda offentliga samråd.

- **Konsekvensbedömning**

Sammanfattningen av konsekvensbedömningen finns på följande webbplats: (*to be included when published on SG website*).

Rapporten om konsekvensbedömningen och en sammanfattning skickades till nämnden för lagstiftningskontroll. Nämnden avgav först ett negativt yttrande den 8 april 2016 som följdes av ett positivt yttrande den 29 juli 2016. Rapporten justerades i enlighet med nämndens rekommendationer. Framförallt belyser rapporten bättre vilket problem som ska åtgärdas och förklarar tydligare hur nuvarande regler inte lyckades åtgärda detta problem. Det identifierade problemet exemplifieras bättre med påstådda fall av diskriminering. Rapporten förklarar också bättre den rättsliga förenligheten med internationell rätt och lufttransportavtal med tredjeländer. Den fokuserar dessutom mer på följderna för konsumenter och innehåller en bättre bedömning av varje alternativ. Den ger vidare en bättre bild av de berörda parternas åsikter.

Det positiva yttrandet från nämnden för lagstiftningskontroll finns på följande webbplats: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

I konsekvensbedömningen granskas fyra alternativ, inklusive grundscenariot. Ett alternativ med en begränsad översyn av förordning (EG) nr 868/2004 och antagande av tolkningsriktlinjer har förkastats.

Alternativ A (grundscenariot) innebär att man behåller förordning (EG) nr 868/2004 utan att upphäva den.

Alternativ B kombinerar ökade internationella insatser inom WTO och Icao i syfte att främja antagandet av en multilateral rättslig ram för rättvis konkurrens och förhandlingar som syftar till att inkludera utvidgade klausuler om rättvis konkurrens i lufttransport- eller luftfartsavtal.

Alternativ C innebär att förordning (EG) nr 868/2004 upphävs och ersätts med en ny omfattande och effektiv förordning, med förordningen om handelshinder som inspirationskälla och med beaktande av särdragen inom luftfartssektorn.

Alternativ D slutligen är en kombination av alternativ B och C och består därför av både ersättning av förordning (EG) nr 868/2004 med en ny rättsakt och ökade internationella insatser, exempelvis när det gäller förhandlingar om lufttransport- eller luftfartsavtal.

Alternativ D innebär en integrerad strategi, som anses vara den mest lämpliga för att åtgärda de problem som identifierats. Att de tre kompletterande byggstenar (klausuler om internationell och rättvis konkurrens i avtal, översyn av förordning (EG) nr 868/2004) som förstärker varandra tas med skapar synergieffekter och gör det möjligt att skydda EU:s förbindelser effektivt och stöder en öppen konkurrens mellan alla lufttrafikföretag. Alternativ D kan därför anses vara det bästa valet.

De ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna av alternativ D analyseras i konsekvensbedömningen. Även om det inte möjligt att exakt kvantifiera de ekonomiska konsekvenserna av alternativ D, förväntas det ändå ge största möjliga ekonomiska fördelar, eftersom det gör det möjligt för EU att på ett rättvist sätt konkurrera med tredjeländers lufttrafikföretag. Detta alternativ gynnar även flygplatser och passagerare inom EU genom ökad trafik och bättre valmöjligheter. De europeiska flygförbindelserna förbättras så att luftfarten kan fortsätta bidra till unionens tillväxt och sysselsättning samt gynna passagerare, företag och EU:s ekonomi i stort. Ur social synvinkel förväntas alternativ D öka sysselsättningen inom EU, särskilt på flygplatser och i närstående branscher. Påverkan på indirekt sysselsättning förväntas bli ännu större. Även om vissa miljömässiga fördelar med alternativ D kan förväntas, till exempel i form av lägre buller och växthusgasutsläpp tack vare att antalet direkta flygningar som utförs av EU-lufttrafikföretag kan öka, uppvägs dessa i allmänhet av andra faktorer såsom den prognostiserade ökningen av flygtrafiken. Därför förväntas förslagets miljökonsekvenser bli neutrala.

Den föreslagna förordningen bidrar till genomförandet av alternativ D samtidigt som alternativets relevanta aspekter finjusteras. Denna finjustering leder till utveckling av två möjliga vägar: dels den som har göra med överträdelser, dels den som har att göra med skador.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Budgetkonsekvenserna rör inledandet och genomförandet av utredningar som utförs av Europeiska kommissionen, och finansiella avgifter.

På grundval av erfarenheterna av liknande typer av utredningar utförda av kommissionen, har de nödvändiga resurserna uppskattats till mellan tre och fyra heltidsanställda tjänstemän per undersökning, för två till tre utredningar per år. Denna rättsakt förväntas därför kräva nio tjänstemän för sitt genomförande. Kostnader för tjänsteresor, inbegripet undersökningar på plats, bör också planeras in. De anslag som behövs för personalresurser och kostnader för tjänsteresor förväntas uppfyllas genom anslag som kan beviljas ansvarigt generaldirektorat inom den årliga anslagstilldelningen och mot bakgrund av budgetbegränsningarna.

Intäkter förväntas uppstå genom betalning av finansiella avgifter. Detta är mycket svårt att kvantifiera, eftersom alla inkomster beror på omständigheterna i varje enskilt ärende.

#### **5. ÖVRIGA INSLAG**

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Ramen för övervakning, utvärdering och rapportering för detta initiativ beskrivs i kapitel 7 i åtföljande konsekvensbedömning.

- **Redovisning av förslaget**

Skälen innehåller syftet med förordningen, som är att säkerställa rättvis konkurrens mellan unionens lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeland, i syfte att upprätthålla förhållanden som gynnar framväxten av ett högt antal förbindelser.

Kapitel I i förslaget innehåller allmänna bestämmelser. I det kapitlet anges förordningens tillämpningsområde och ett antal definitioner som är relevanta för korrekt förståelse av förordningen, särskilt de metoder som behandlas i denna förordning.

Kapitel II innehåller gemensamma förfaranderegler. De reglerna styr inledande och genomförande av undersökningen. I kapitlet sägs att en undersökning kan inledas på grundval av ett klagomål från en medlemsstat, ett EU-lufttrafikföretag eller en sammanslutning av EU-lufttrafikföretag, eller på kommissionens eget initiativ. I kapitlet fastställs villkoren för när kommissionen får besluta att inleda eller vägra att inleda en undersökning och vidare fastställs det förfarande som ska följas när man meddelat att en undersökning inleds. Där fastställs kommissionens rätt att eftersöka alla upplysningar den anser nödvändiga för att genomföra undersökningen och verifiera upplysningarnas trovärdighet<sup>16</sup>. Det fastställer också de två möjliga syftena med utredningen, som antingen rör överträdelse av tillämpliga internationella skyldigheter ("överträdelse"), eller metoder som antagits av ett tredjeland eller en enhet i ett tredjeland som påverkar konkurrensen och som orsakar skada eller risk för skada för EU-lufttrafikföretag ("skada"). I detta kapitel fastställs också regler för hur en undersökning ska genomföras och villkoren för hur de berörda parterna kan få tillgång till information om undersökningen. Det innehåller också bestämmelser om samarbete med medlemsstaterna, om konfidentialitet och utlämnande.

Kapitel III beskriver de rättsakter genom vilka det beslutas om förfaranden i fråga om överträdelser av tillämpliga internationella skyldigheter, dvs. antagande eller inte antagande av gottgörande åtgärder. Möjliga åtgärder i detta sammanhang är framförallt de som föreskrivs i den rättsakt som innehåller de tillämpliga internationella skyldigheterna.

Kapitel IV omfattar fall som rör metoder som påverkar konkurrensen. I detta syfte fastställs först villkoren för när skada eller risk för skada kan anses förekomma. Där fastställs också de villkor enligt vilka förfaranden kan avbrytas eller avslutas, med eller utan införande av gottgörande åtgärder. Kapitlet ger möjlighet att anta finansiella eller operativa åtgärder som syftar till att kompensera för skada eller risk för skada och kräver att åtgärder inte får gå utöver vad som är nödvändigt för en sådan kompensation med tanke på att syftet med dessa åtgärder inte består av bestraffning av lufttrafikföretagen i tredjeländer utan att återställa rättvis konkurrens. I detta kapitel fastställs också de villkor enligt vilka de gottgörande åtgärderna kan ses över.

Kapitel V slutligen innehåller bestämmelser om kommittéförfarande, om upphävande av förordning (EG) nr 868/2004 och om upphävandet av den här förordningen.

---

<sup>16</sup> Detta syftar till att avhjälpa en konstaterad brist på insyn och information om de metoder som påstås påverka marknads konkurrensvillkor.



Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

### om skydd av konkurrensen inom luftfarten, och om upphävande av förordning (EG) nr 868/2004

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2, med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten, med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>17</sup>, med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>18</sup>, i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och av följande skäl:

- (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.
- (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.
- (3) Rättvis konkurrens är en viktig allmän princip vid bedrivandet av internationella lufttrafiktjänster. Den principen erkänns framförallt i konventionen angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*) i vars ingress man erkänner behovet av att internationella lufttransporttjänster baseras på lika möjligheter. I artikel 44 i Chicagokonventionen fastställs också att Internationella civila luftfartsorganisationen bör uppmuntra utvecklingen av internationell luftfart för att ”säkerställa att envar fördragsslutande stat har skälig möjlighet att genom lufttrafikföretag bedriva internationell lufttrafik” och för att ”undvika diskriminering mellan fördragsslutande stater”.

---

<sup>17</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>18</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

- (4) Principen om rättvis konkurrens är väl etablerad inom unionen där konkurrenssnedvridande metoder omfattas av befintlig unionslagstiftning, som garanterar lika möjligheter och rättvisa konkurrensvillkor för alla lufttrafikföretag, både europeiska och utomeuropeiska, som bedriver verksamhet i unionen.
- (5) Trots fortsatta ansträngningar från vissa tredjeländer och unionen, har inte principer om rättvis konkurrens fastställts i några specifika multilaterala regler, i synnerhet inte inom ramen för Icao- eller WTO-avtal, från vars räckvidd lufttransporttjänster i stor utsträckning har utelämnats<sup>19</sup>.
- (6) Ansträngningar bör därför ökas inom ramen för Icao och WTO för att aktivt stödja utvecklingen av internationella regler som garanterar rättvisa konkurrensvillkor mellan alla lufttrafikföretag.
- (7) Rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag bör helst behandlas i samband med lufttransport- eller luftfartsavtal med tredjeländer. De flesta lufttransport- eller luftfartsavtal som ingåtts mellan unionen eller dess medlemsstater, å ena sidan, och tredjeländer, å andra sidan, har hittills dock inte innehållit motsvarande regler. Ansträngningar bör därför ökas för att förhandla om införandet av klausuler om rättvis konkurrens i befintliga och framtida lufttransport- eller luftfartsavtal med tredjeländer.
- (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.
- (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.

<sup>19</sup> Marrakechavtalet, bilaga 1B till Allmänna tjänstehandelsavtalet (GATS), bilagan om lufttransport.

<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).

- (10) Om unionen är part i ett lufttransport- eller luftfartsavtal med ett tredjeland, bör överträdelse av internationella åtaganden i ett sådant avtal behandlas inom ramen för detta avtal, i synnerhet genom tillämpning av klausulen om rättvis konkurrens om sådan finns, och, i förekommande fall, genom tvistlösning.
- (11) För att kommissionen ska få tillräcklig information om eventuella omständigheter som motiverar att en undersökning inleds, bör alla medlemsstater, EU-lufttrafikföretag eller sammanslutningar av EU-lufttrafikföretag ha rätt att lämna in ett klagomål.
- (12) Det är viktigt att se till att utredningen kan omfatta så många relevanta delar som möjligt. Därför bör kommissionen efter samtycke från berört tredjeland och berörd enhet i tredjeland få möjlighet att utföra undersökningar i tredjeländer. Av samma skäl och i samma syfte bör medlemsstaterna vara skyldiga att efter bästa förmåga stödja kommissionen. Kommissionen bör genomföra undersökningen på grundval av bästa tillgängliga fakta.
- (13) Om den undersökning som har utförts av kommissionens avser verksamhet som omfattas av ett lufttransport- eller luftfartsavtal med ett tredjeland, och kommissionen inte är part i detta avtal, bör det säkerställas att kommissionen agerar med full kännedom om alla förfaranden som den berörda medlemsstaten avser att genomföra eller genomföra enligt avtalet och som avser den situation som är föremål för kommissionens undersökning. Medlemsstaterna bör därför vara skyldiga att hålla kommissionen underrättad om detta.
- (14) Det är nödvändigt att fastställa på vilka villkor förfarandet bör avslutas, med eller utan införande av gottgörande åtgärder.
- (15) Förfaranden bör inte inledas, eller bör slutföras 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.
- (16) Om det skett en överträdelse av tillämpliga internationella skyldigheter, måste gottgörande åtgärder av naturliga skäl baseras på den rättsakt som innehåller sådana skyldigheter och på reglerna och principerna i folkrätten. I syfte att bevara dessa rättsaktens integritet, bör sådana åtgärder antas först efter att de förfaranden som föreskrivs i dem genomförts.
- (17) Undersökningsresultat avseende skada eller risk för skada för de berörda EU-lufttrafikföretagen bör återspegla en realistisk bedömning av situationen och bör därför baseras på alla relevanta faktorer, särskilt med avseende på situationen för dessa lufttrafikföretag och på den allmänna situationen på den berörda lufttransportmarknaden.
- (18) Av administrativa skäl och med tanke på ett eventuellt avslutande utan åtgärder, bör det vara möjligt att avbryta förfarandet om det berörda tredjelandet eller den berörda enheten i ett tredjeland har vidtagit kraftfulla åtgärder för att undanröja den metod som påverkar konkurrensen eller den därav följande skadan eller risken för skada.
- (19) Gottgörande åtgärder i fråga om metoder som påverkar konkurrensen syftar till att kompensera den skada som uppkommit eller riskerar att uppkomma på grund av dessa metoder. Åtgärderna bör därför ha formen av finansiella avgifter eller andra åtgärder, som utgör ett mätbart ekonomiskt värde och som kan få samma effekt. Detta kan omfatta åtgärder som består av ett upphävande av tillstånd, av tjänster eller av andra rättigheter för lufttrafikföretagen i tredjeländerna, under förutsättning att detta inte

leder till överträdelse av lufttransport- eller luftfartsavtal som ingåtts med det berörda tredjelandet. För att följa proportionalitetsprincipen, bör åtgärder oavsett slag begränsas till vad som är nödvändigt för att motverka den skada eller hot om skada som identifierats.

- (20) I enlighet med samma princip bör gottgörande åtgärder i fråga om metoder som påverkar konkurrensen vara i kraft endast så länge, och i den utsträckning, som det är nödvändigt mot bakgrund av metoden och den därav följande skadan eller risken för skada. En översyn bör följaktligen göras när omständigheterna motiverar det.
- (21) Situationer som undersöks inom ramen för denna förordning och deras potentiella inverkan på medlemsstaterna kan variera beroende på omständigheterna. Gottgörande åtgärder kan därför gälla, beroende på omständigheterna, för en eller flera medlemsstater eller begränsas till ett specifikt geografiskt område.
- (22) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>23</sup>.
- (23) Eftersom målet för denna förordning, dvs. ett effektivt skydd, lika för alla EU-lufttrafikföretag och som bygger på enhetliga kriterier och förfaranden, mot överträdelser av tillämpliga internationella skyldigheter och mot skada eller risk för skada för ett eller flera av unionens lufttrafikföretag på grund av metoder som påverkar konkurrensen, som använts av tredjeländer eller enheter i tredjeländer, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (24) Eftersom den här förordningen ersätter förordning (EG) nr 868/2004 bör den förordningen upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

#### *Artikel 1*

#### **Syfte**

1. I denna förordning fastställs bestämmelser om kommissionens utredningar och om antagandet av gottgörande åtgärder som avser överträdelser av tillämpliga internationella skyldigheter och metoder som påverkar konkurrensen mellan EU-lufttrafikföretag och andra lufttrafikföretag och som orsakar eller riskerar att orsaka skada för EU-lufttrafikföretag.

---

<sup>23</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

2. Denna förordning ska tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12 i förordning (EEG) nr 95/93 och artikel 20 i direktiv 96/67/EG.

## Artikel 2

### Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (a) *lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1008/2008<sup>24</sup>,
- (b) *lufttrafik*: en flygning eller en serie flygningar för befordran av passagerare, gods eller post mot ersättning eller hyra,
- (c) *tillämpliga internationella skyldigheter*: skyldigheter som ingår i ett internationellt lufttransport- eller luftfartsavtal i vilket unionen är part eller en bestämmelse om lufttransporttjänster som ingår i ett handelsavtal som unionen är part i och som avser metoder som kan påverka konkurrensen eller annat beteende som berör konkurrensen mellan lufttrafikföretag,
- (d) *berörd part*: varje fysisk eller juridisk person eller ett offentligt organ, oavsett om detta har status som juridisk person, som har ett väsentligt intresse av utgången av förfarandena,
- (e) *enhet i tredjeland*: varje fysisk eller juridisk person, oavsett om verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller ett offentligt organ med eller utan status som juridisk person, som står under ett tredjelandets jurisdiktion, som kontrolleras av regeringen i ett tredjeland eller inte, och som direkt eller indirekt är involverade i luftfartstjänster eller därmed sammanhängande tjänster eller som tillhandahåller infrastruktur eller tjänster som används för att tillhandahålla luftfartstjänster eller därmed sammanhängande tjänster,
- (f) *metoder som påverkar konkurrensen*: diskriminering och subventioner,
- (g) *diskriminering*: differentiering av alla slag utan objektiv motivering med avseende på leverans av varor eller tillhandahållande av tjänster, även offentliga tjänster, som används för drift av luftfartstjänster, eller i fråga om deras behandling av offentliga myndigheter som är relevanta för sådana tjänster (bl.a. metoder som avser flygtrafiktjänster eller flygplatsfaciliteter och -tjänster, bränsle, marktjänster, säkerhet, datoriserade bokningssystem, fördelning av ankomst- och avgångstider, avgifter och användningen av andra faciliteter eller tjänster som används för tillhandahållande av luftfartstjänster).
- (h) *subvention*: ett finansiellt bidrag,
  - (i) som beviljats av ett statligt organ eller annan offentlig organisation i ett tredjeland i någon av följande former:
    - (1) metoder som tillämpas av ett statligt organ eller annan offentlig organisation och som innebär direkt överföring av medel, möjlig direkt överföring av medel eller förpliktelser (t.ex. bidrag, lån,

<sup>24</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

- kapitaltillskott, lånegarantier, kvittning av driftsförluster, eller ersättning för ekonomiska ålägganden påförda av myndigheter),
- (2) intäkter som annars skulle tas in av ett statligt organ eller annan offentlig organisation efterskänks eller drivs inte in (t.ex. en skattemässigt förmånlig behandling eller skattemässiga incitament såsom skattereduktioner),
  - (3) ett statligt organ eller annan offentlig organisation, inklusive offentligt kontrollerade företag tillhandahåller varor eller tjänster, eller köper varor eller tjänster,
  - (4) ett statligt organ eller annan offentlig organisation gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som avses i leden 1, 2 och 3 som normalt tillhör statens uppgifter och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis,
- (ii) som innebär en förmån, och
  - (iii) som är begränsad, rättsligt eller i praktiken, till ett företag eller en bransch eller en grupp av företag eller branscher inom den beviljande myndighetens jurisdiktion,
- (i) *EU-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens som beviljats av en medlemsstat i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008.

## KAPITEL II

### GEMENSAMMA BESTÄMMELSER OM FÖRFARANDEN

#### *Artikel 3*

#### **Inledande av förfaranden**

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:
  - (a) Överträdelse av tillämpliga internationella skyldigheter.
  - (b) Förekomsten av samtliga av följande omständigheter:
    - (i) Konkurrenspåverkande metoder som antagits av ett tredjeland eller en enhet i ett tredjeland.
    - (ii) Skada eller risk för skada för ett eller flera EU-lufttrafikföretag.
    - (iii) Ett orsakssamband mellan den påstådda metoden och den påstådda skadan eller risken för skada.
2. Ett klagomål ska innehålla prima facie-bevisning för ett av de fall som avses i punkt 1.
3. Kommissionen ska, så långt det är möjligt, pröva om de uppgifter som lämnats i klagomålet eller som kommissionen förfogar över är korrekta och relevanta för att

avgöra om det finns tillräcklig bevisning för att motivera att en undersökning inleds i enlighet med punkt 1.

4. Kommissionen kan besluta att inte inleda en undersökning om antagandet av 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.
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.
6. Kommissionen ska fatta beslut om att inleda en utredning i enlighet med punkt 1 inom sex månader efter det att klagomålet lämnades in.
7. Om inte annat följer av punkt 4 ska kommissionen, om den anser att det finns tillräcklig bevisning för att motivera en undersökning, vidta följande åtgärder:
  - (a) Inleda förfarandet.
  - (b) Offentliggöra ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning*. Tillkännagivandet ska annonsera inledandet av undersökningen, ange undersökningens räckvidd och påstådda överträdelser av tillämpliga internationella skyldigheter, eller vilket tredjeland eller företag i tredjeland som påstås ha varit inblandade i metoder som påverkar konkurrensen samt den påstådda skadan eller risken för skada, det eller de EU-lufttrafikföretag som berörs samt de tidsfrister inom vilka berörda parter ska ge sig till känna, framföra sina synpunkter skriftligen, lämna upplysningar eller kan begära att bli hörda av kommissionen.
  - (c) Officiellt underrätta företrädarna för tredjelandet och företaget i tredjelandet om inledandet av undersökningen.
  - (d) Informera den klagande och den kommitté som avses i artikel 15 om inledandet av undersökningen.
8. Om klagomålet återkallas innan undersökningen inleds, anses det inte vara inlämnat. Detta påverkar inte kommissionens rätt att inleda en undersökning på eget initiativ i enlighet med punkt 1.

#### *Artikel 4*

#### **Undersökningen**

1. När förfarandet har inletts ska kommissionen påbörja en undersökning.
2. Undersökningen syftar till att fastställa något av följande:
  - (a) Om det skett överträdelser av tillämpliga internationella skyldigheter.
  - (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.

3. Kommissionen kan begära in alla uppgifter den anser vara nödvändiga för undersökningen och kan kontrollera riktigheten hos de uppgifter som den mottagit eller samlat in med berörda EU-lufttrafikföretag, eller med det berörda tredjelandet eller berörd enhet i tredjeland.
4. Kommissionen kan begära att medlemsstaterna stödjer den i undersökningen, och medlemsstaterna ska i så fall vidta nödvändiga åtgärder för att uppfylla kommissionens begäran. Det stöd som begärs från medlemsstaterna kan omfatta uppgifter och analys av dem samt bidrag till kontroller, inspektioner och utredningar.
5. Om det är nödvändigt får kommissionen genomföra undersökningar inom tredjelands territorium, förutsatt att det berörda tredjelandets regering och den berörda enheten i tredjelandet har blivit officiellt underrättade och har gett sitt samtycke.
6. Parter som har gett sig till känna inom de tidsfrister som angavs i tillkännagivandet om inledande av förfarandet, ska höras om de har lämnat en begäran om att höras som visar att de är en berörd part.
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.

#### *Artikel 5*

#### **Samarbete med medlemsstaterna vad gäller förfaranden som är relevanta för fall som omfattas av kapitel IV**

1. När kommissionen har för avsikt att inleda förfaranden i enlighet med artikel 3 och om berörda lufttransporttjänster regleras av lufttransport- eller luftfartsavtal som ingåtts mellan en eller flera medlemsstater och ett tredjeland och i vilket unionen inte är part, ska kommissionen underrätta den eller de berörda medlemsstaterna.
2. Om en medlemsstat underrättas av kommissionen i enlighet med punkt 1, ska medlemsstaten utan onödigt dröjsmål informera kommissionen om sin avsikt att inleda förfaranden för tvistlösning eller varje annat förfarande som föreskrivs i lufttransport- eller luftfartsavtal med det berörda tredjelandet, i syfte att ta itu med den situation som omfattas av undersökningen.
3. Den medlemsstat som avses i punkt 2 ska också informera kommissionen om alla relevanta sammanträden som planeras inom ramen för lufttransport- eller luftfartsavtal med det berörda tredjelandet för att diskutera frågan som omfattas av undersökningen. Den berörda medlemsstaten ska förse kommissionen med dagordningen och alla relevanta upplysningar som gör det möjligt att sätta sig in i de ämnen som ska diskuteras under dessa möten.
4. Den berörda medlemsstaten ska hålla kommissionen underrättad om genomförandet av de förfaranden som avses i punkt 2 och får, när så är lämpligt, bjuda in kommissionen att delta i dessa förfaranden. Kommissionen får begära ytterligare upplysningar från den berörda medlemsstaten.



## Artikel 6

### Sekretess

1. Uppgifter som till sin karaktär är konfidentiella, (t.ex. uppgifter vars utlämnande skulle medföra en klar konkurrensfördel för en konkurrent eller innebära en påtaglig nackdel för den person som lämnar uppgifterna, eller för den person från vilken den person som lämnar uppgifterna har erhållit uppgifterna) eller som lämnas konfidentiellt av parter i en undersökning, ska, om godtagbara skäl härför anförs, behandlas konfidentiellt av kommissionen.
2. De berörda parter som lämnar konfidentiella uppgifter ska tillhandahålla icke-konfidentiella sammanfattningar av dessa. Dessa sammanfattningar ska vara tillräckligt detaljerade för att det ska vara möjligt att bilda sig en rimlig uppfattning om det väsentliga innehållet i de konfidentiella uppgifterna. I undantagsfall får berörda parter visa att de konfidentiella uppgifterna inte kan sammanfattas. Under sådana omständigheter ska skälen till att uppgifterna inte kan sammanfattas anges.
3. Uppgifter som mottas i enlighet med denna förordning får endast användas för de ändamål för vilka de begärdes. Denna bestämmelse ska inte hindra att uppgifter som mottagits i samband med en undersökning används vid inledandet av en annan undersökning i enlighet med denna förordning.
4. Kommissionen och medlemsstaterna, däribland tjänstemännen hos någon av dem, får inte yppa någon uppgift av konfidentiell art som lämnats i enlighet med denna förordning eller någon uppgift som lämnats konfidentiellt av en part i en undersökning, annat än med uppgiftslämnarens uttryckliga tillstånd. Uppgifter som utväxlas mellan kommissionen och medlemsstaterna, eller interna handlingar som upprättats av unionens eller medlemsstaternas myndigheter, får endast lämnas ut om detta uttryckligen anges i denna förordning.
5. Om det visar sig att en begäran om konfidentiell behandling inte är berättigad och uppgiftslämnaren inte är villig att göra uppgifterna offentliga eller att godkänna att de yppas i allmänt hållen eller sammanfattad form, får uppgifterna lämnas utan avseende.
6. Denna artikel ska inte hindra unionens myndigheter från att lämna ut uppgifter av allmän karaktär, särskilt inte yppandet av de skäl som ligger till grund för de beslut som fattas till följd av denna förordning, och inte heller från att lämna ut den bevisning som unionens myndigheter stödjer sig på, i den mån det är nödvändigt för att redogöra för dessa skäl i samband med förfaranden i domstol. Sådant yppande måste ske med beaktande av de intresserade parternas berättigade intresse av att deras affärshemligheter eller statshemligheter inte röjs.

## Artikel 7

### Slutsatser i händelse av bristande samarbete

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.

#### *Artikel 8*

### **Utlämnande av uppgifter**

1. Tredjelandet, enheten i tredjelandet och det berörda lufttrafikföretag från tredjelandet samt de klagande och berörda parterna ska få ta del av de viktigaste fakta och överväganden på grundval av vilka man avser att antingen införa gottgörande åtgärder eller att avsluta förfarandet utan att införa gottgörande åtgärder senast en månad före den kommitté som avses i artikel 15 i enlighet med artiklarna 10.2, 10.3, 12.2 eller 13.1.
2. Kommissionens beslut om utlämnande ska inte föregripa något senare beslut av kommissionen eller rådet. Om kommissionen avser att grunda ett sådant beslut på ytterligare eller andra fakta eller överväganden ska dessa lämnas ut så snart som möjligt.
3. Anmärkningar som görs efter ett utlämnande av uppgifter ska endast tas i beaktande om de tas emot inom en tidsfrist som ska fastställas av kommissionen för varje enskilt fall och som ska vara minst tio dagar med vederbörligt beaktande av ärendets brådskande natur. En kortare tidsfrist får fastställas om ytterligare slutliga upplysningar måste lämnas.

#### *Artikel 9*

### **Förfarandenas varaktighet och upphävande**

1. Förfarandet ska avslutas inom två år. Den perioden får förlängas i vederbörligen motiverade fall.
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.
3. Kommissionen får upphäva förfarandet om tredjelandet eller den berörda enheten i tredjelandet har vidtagit kraftfulla åtgärder för att undanröja följande:
  - (a) När det gäller överträdelse av tillämpliga internationella skyldigheter, överträdelsen.
  - (b) När det gäller metoder som påverkar konkurrensen, antingen den metoden eller skadan eller risken för skada för det eller de berörda EU-lufttrafikföretagen.
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.

## KAPITEL III

### ÖVERTRÄDELSE AV TILLÄMPLIGA INTERNATIONELLA SKYLDIGHETER

#### *Artikel 10*

##### **Slutförande av förfaranden**

1. Om klagomålet dras tillbaka, kan kommissionen avsluta undersökningen som utförs enligt artikel 4 utan att anta gottgörande åtgärder.
2. Kommissionen ska, genom genomförandeakter, avsluta undersökningen som utförs enligt artikel 4 utan att införa gottgörande åtgärder i något av följande fall:
  - (a) Kommissionen drar slutsatsen att tillämpliga internationella skyldigheter inte har överträtts.
  - (b) Kommissionen drar slutsatsen att införandet av gottgörande åtgärder skulle strida mot unionens intresse.
  - (c) En tillfredsställande åtgärd har utverkats mellan unionen och det berörda tredjelandet i enlighet med de mekanismer som föreskrivs i tillämpligt avtal eller arrangemang, eller enligt relevant internationell rätt.

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

3. Utan att det påverkar tillämpningen av de relevanta bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, och om inte annat följer av punkterna 1 och 2, ska kommissionen, genom genomförandeakter, anta gottgörande åtgärder om utredningen fastställer att tillämpliga internationella skyldigheter har överträtts.

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

4. Om den rättsakt som innehåller de tillämpliga internationella skyldigheterna kräver ett föregående internationellt samråds- eller tvistlösningsförfarande före antagandet av någon åtgärd, ska förfarandet först avslutas, och beslut som fattas i enlighet med punkt 3 ska beakta förfarandets resultat.
5. De gottgörande åtgärder som avses i punkt 3 ska vara de åtgärder som föreskrivs genom den rättsakt som innehåller de gällande internationella skyldigheterna enligt relevanta regler och principer i folkrätten.

## KAPITEL IV

### METODER SOM PÅVERKAR KONKURRENSEN

#### *Artikel 11*

##### **Fastställande av skada**

1. Ett fastställande av skada i detta kapitel ska grundas på faktisk bevisning och ska ta hänsyn till alla relevanta faktorer, särskilt följande:
  - (a) Situationen för de berörda EU-lufttrafikföretagen, särskilt i fråga om turtäthet, kapacitetsutnyttjande, nätverkseffekt, försäljning, marknadsandel, vinst, avkastning på kapital, investeringar och sysselsättning.
  - (b) Den allmänna situationen på den berörda marknaden för lufttransporttjänster, särskilt i fråga om avgifterna eller satserna, lufttransporttjänsternas kapacitet och turtäthet eller användningen av nätverket.
2. Ett fastställande av förekomsten av risk för skada kräver att det klart kan förutses att en viss situation kan komma att utvecklas till faktisk skada. Ett sådant konstaterande ska grundas på faktisk bevisning och ska ta hänsyn till alla relevanta faktorer, särskilt följande:
  - (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 och sysselsättning.
  - (b) Den förväntade utvecklingen av den allmänna situationen på den potentiellt berörda marknaden för lufttransporttjänster, särskilt i fråga om avgiftsnivåer, lufttransporttjänsternas kapacitet och turtäthet eller användningen av nätverket.
3. Kommissionen ska fastställa en undersökningsperiod och analysera relevant bevisning under denna period.
4. Skada eller risk för skada som orsakats av andra faktorer än de metoder som påverkar konkurrensen och som också inverkar negativt på berörda EU-lufttrafikföretag, ska inte tillskrivas de metoder som för närvarande granskas.

## *Artikel 12*

### **Avslutande av förfarandet utan gottgörande åtgärder**

1. Kommissionen får avsluta undersökningen utan att införa gottgörande åtgärder om ett klagomål dras tillbaka.
2. Kommissionen ska, genom genomförandeakter, avsluta undersökningen i enlighet med artikel 4 utan att införa gottgörande åtgärder i följande fall:
  - (a) Kommissionen drar slutsatsen att något av följande inte är fastställt:
    - (i) Att det förekommer konkurrenspåverkande metoder som antagits av ett tredjeland eller en enhet i ett tredjeland.
    - (ii) Att det förekommer skada eller risk för skada för EU-lufttrafikföretag.
    - (iii) Att det förekommer ett orsakssamband mellan skadan eller risken för skada och de berörda metoderna.
  - (b) Kommissionen drar slutsatsen att införandet av gottgörande åtgärder i enlighet med artikel 13 skulle strida mot unionens intresse.
  - (c) Tredjelandet eller den berörda enheten i tredjelandet har avskaffat de metoder som påverkar konkurrensen.

- (d) Tredjelandet eller den berörda enheten i tredjelandet har avskaffat skadan eller risken för skada för de berörda EU-lufttrafikföretagen.

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

3. Beslutet att avsluta undersökningen i enlighet med punkt 2 ska åtföljas av en förklaring av skälen till beslutet som ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

### Artikel 13

#### Gottgörande åtgärder

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12.1 och med undantag av det fall som avses i led b i artikel 12.2 ska kommissionen, genom genomförandeakter, anta gottgörande åtgärder om den undersökning som genomförts enligt artikel 4 fastställer att metoder som påverkar konkurrensen, som antagits av ett tredjeland eller en enhet i ett tredjeland har vållat skada eller risk för skada för de berörda EU-lufttrafikföretagen.

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

2. De gottgörande åtgärder som avses i punkt 1 ska införas för lufttrafikföretag från tredjeland som gynnas av metoder som påverkar konkurrensen och kan bestå av antingen

(a) finansiella avgifter, eller

(b) annan åtgärd av motsvarande eller lägre värde.

3. De gottgörande åtgärder som avses i punkt 1 ska inte överstiga vad som är nödvändigt för att gottgöra skadan eller risken för skada för de berörda EU-lufttrafikföretagen. De åtgärder som avses i punkt 2 b ska därför begränsas till ett specifikt geografiskt område.

4. De gottgörande åtgärder som avses i punkt 1 ska inte ålägga unionen eller den eller de berörda medlemsstaterna att överträda lufttransport- eller luftfartsavtal eller någon bestämmelse om lufttransporttjänster som ingår i ett handelsavtal som ingåtts med det berörda tredjelandet.

5. Beslutet att avsluta undersökningen med antagandet av gottgörande åtgärder i enlighet med punkt 1 ska åtföljas av en förklaring av skälen till beslutet som ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

### Artikel 14

#### Översyn av gottgörande åtgärder

1. De gottgörande åtgärder som avses i artikel 13 ska vara i kraft endast så länge och i den utsträckning som är nödvändigt mot bakgrund av ihärdigheten hos de metoder som påverkar konkurrensen och den därav följande skadan eller risken för skada. Det förfarande som anges i punkterna 2, 3 och 4 ska tillämpas för det syftet.

2. Om det är motiverat av omständigheterna, kan behovet av fortsatt tillämpning av gottgörande åtgärder i deras ursprungliga form granskas på initiativ av kommissionen eller av den klagande, eller på motiverad begäran av tredjelandet eller den berörda enheten i tredjelandet.
3. Vid sin granskning ska kommissionen bedöma den fortsatta förekomsten av metoder som påverkar konkurrensen, av skada eller risk för skada och av orsakssambandet mellan metoderna och skadan eller risken för skada.
4. Kommissionen ska genom genomförandeakter upphäva, ändra eller bibehålla, beroende på vad som är lämpligt, de gottgörande åtgärderna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 15.2.

## **KAPITEL V**

### **SLUTBESTÄMMELSER**

#### *Artikel 15*

##### **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

#### *Artikel 16*

##### **Upphävande**

Förordning (EG) nr 868/2004 ska upphöra att gälla. Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen.

#### *Artikel 17*

##### **Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde 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*

## **FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT**

- 1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET**
  - 1.1. Förslagets eller initiativets beteckning
  - 1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen
  - 1.3. Typ av förslag eller initiativ
  - 1.4. Mål
  - 1.5. Motivering till förslaget eller initiativet
  - 1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen
  - 1.7. Planerad metod för genomförandet
  
- 2. FÖRVALTNING**
  - 2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering
  - 2.2. Administrations- och kontrollsystem
  - 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter
  
- 3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET**
  - 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel
  - 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna
    - 3.2.1. *Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna*
    - 3.2.2. *Beräknad inverkan på driftsanslagen*
    - 3.2.3. *Beräknad inverkan på anslag av administrativ natur*
    - 3.2.4. *Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*
    - 3.2.5. *Bidrag från tredje part*
  - 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

## FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

### 1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

#### 1.1. Förslagets eller initiativets beteckning

Europaparlamentets och rådets förordning om skydd av konkurrensen inom luftfarten, och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 868/2004

#### 1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen<sup>25</sup>

06 - Rörlighet och transport

#### 1.3. Typ av förslag eller initiativ

- Ny åtgärd
- Ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd<sup>26</sup>
- Befintlig åtgärd vars genomförande förlängs i tiden
- Tidigare åtgärd som omformas till eller ersätts av en ny

#### 1.4. Mål

##### 1.4.1. Fleråriga strategiska mål för kommissionen som förslaget eller initiativet är avsett att bidra till

Tillväxt och sysselsättning: Initiativet syftar till att bidra till en konkurrenskraftig europeisk luftfartsbransch som genererar högt kvalificerade arbetstillfällen och hållbar tillväxt, och bidrar till teknisk innovation.

En fördjupad och mer rättvis inre marknad med en starkt branschbas: ett konkurrenskraftigt gemensamt europeiskt transportområde som ger medborgare och företag en ram för säkra, effektiva och högkvalitativa transporter.

EU-åtgärder kan säkerställa en rättvis konkurrens mellan EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeland, dvs. så att de konkurrerar på lika villkor. Detta bidrar till villkor som gynnar framväxten av ett högt antal förbindelser.

Slutligen bidrar den föreslagna förordningen till att stärka Europeiska unionens roll som global aktör.

##### 1.4.2. Specifika mål eller verksamheter inom den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen som berörs

###### Specifikt mål

GD MOVE särskilt mål 1: Ett effektivt, hållbart, säkert och tryggt gemensamt europeiskt transportområde: Förbättra lagstiftningen, säkerställa en hög grad av genomförande av EU:s lagstiftning på transportområdet samt en öppen och rättvis konkurrens både inom EU och i förbindelserna med viktiga partnerländer.

Berörda verksamheter enligt den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen

<sup>25</sup> Verksamhetsbaserad förvaltning och verksamhetsbaserad budgetering benämns ibland med de interna förkortningarna ABM respektive ABB.

<sup>26</sup> I den mening som avses i artikel 54.2 a eller b i budgetförordningen.





### 1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Den föreslagna förordningen förväntas garantera rättvis konkurrens mellan EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeland, vilket förväntas bidra till att gynna framväxten av ett högt antal förbindelser mellan EU och tredjeländer.

För att uppnå detta mål fastställer förslaget till förordning en ram som tar itu med metoder som påverkar konkurrensen, som antagits av tredjeländer eller enheter från tredjeland och som orsakar skada eller risk för skada för EU-lufttrafikföretag, och i förekommande fall vidtas gottgörande åtgärder för att kompensera för skadan och återställa rättvis konkurrens.

Förordningen innehåller också en ram för antagande av åtgärder där tillämpliga internationella skyldigheter har (eller påstås ha) överträtts.

Det förväntas att den europeiska luftfartsbranschen kommer att gynnas av denna förordning.

Det förväntas också att resenärer från EU kommer att gynnas av förordningen, eftersom den bidrar till att bevara ett brett utbud av lufttrafiktjänster inom EU.

Slutligen väntas EU:s ekonomi totalt sett att gynnas av förordningen genom luftfartsbranschens fortsatta bidrag till målet om sysselsättning och tillväxt.

Förväntade ekonomiska konsekvenser är exempelvis fler passagerare som transporteras av EU-lufttrafikföretag och ökade intäkter för dessa lufttrafikföretag. EU:s flygplatser kommer också att gynnas, eftersom de kommer att locka fler passagerare.

Förväntade operativa konsekvenser omfattar förbättrade förbindelser i det europeiska luftrummet, påskyndat av rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag.

### 1.4.4. Indikatorer för bedömning av resultat eller verkan

Angi vilka indikatorer som ska användas för att följa upp hur förslaget eller initiativet genomförs.

- Antal och typ av officiella klagomål från sektorn till kommissionen.
- De europeiska aktörernas åsikter om tillämpningen av EU:s regelverk.

## 1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

### 1.5.1. Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt

Tillhandahålla ett effektivt verktyg som gör det möjligt att ta itu med metoder som påverkar konkurrensen som orsakar skada eller risk för skada för EU-lufttrafikföretag. Åtgärderna i sådana fall är tänkta att kompensera sådan skada eller sådan risk för skada.

Tillhandahålla en ram för antagande av åtgärder där tillämpliga internationella skyldigheter har (eller påstås ha) överträtts.

Alla sådana åtgärder bidrar också till ett högt antal förbindelser mellan EU och tredjeländer.

### 1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå

Förenlighet med subsidiaritetsprincipen som redovisades i skäl 26 i förordning (EG) nr 868/2004, eftersom det rörde villkoren i den förordningen.

Det nya centrala inslaget i den föreslagna förordningen är åtgärder vid ”överträdelser av tillämpliga internationella skyldigheter”. I den föreslagna förordningen definieras ”tillämpliga internationella skyldigheter” som skyldigheter i ett avtal som unionen är part i. Rättigheter gentemot tredjeländer, inom ramen för avtal som unionen är part i, kan inte utövas separat av enskilda medlemsstater.

Eftersom de eftersträvade målen inte kan uppnås utan åtgärder på unionsnivå, är sådana åtgärder nödvändiga och ger ett mervärde jämfört med åtgärder på nationell nivå.

### 1.5.3. *Huvudsakliga erfarenheter från liknande försök eller åtgärder*

Syftet med Europaparlamentets och rådets förordning 868/2004 var att förhindra och motverka illojala metoder, dvs. subventioner och diskriminering, från tredjeländer och enheter i tredjeländ som negativt påverkar EU-lufttrafikföretag.

Under de mer än tio år som gått sedan förordningen antogs har den aldrig använts, eftersom inget EU-lufttrafikföretag har lämnat in något formellt klagomål, trots att det finns flera informella anklagelser och klagomål inom branschen om illojala metoder som enligt uppgift har använts av tredjeländer och enheter i tredjeländer.

Huvudorsaken till att förordning 868/2004 visat sig vara ineffektiv är att den när det gäller ”illojal prissättning” är utformad på basis av verktyg som används mot dumpning av varor och att den därför inte är anpassad till särdragen hos sektorn för lufttransporter.

Förutom subventionering gäller förordning (EG) nr 868/2004 uteslutande så kallad illojal prissättning. Illojal prissättning anses endast föreligga när ett lufttrafikföretag från tredjeländ tar ut ”priser som avsevärt underskrider de som tas ut av konkurrerande EG-lufttrafikföretag i syfte att orsaka skada”, vilket är svårt att hitta bevisning för. Även om det för fastställande av ”illojal prissättning” också krävs att lufttrafikföretaget från tredjeländ har mottagit en icke-kommersiell fördel, är förekomsten av en sådan fördel i sig inte tillräcklig för att utlösa åtgärder från unionens sida.

Förordning (EG) nr 868/2004 innehåller heller inte något särskilt EU-internt förfarande för skyldigheter i lufttransport- eller luftfartsavtal, som unionen är part i, och som är avsedda att säkerställa rättvis konkurrens, dvs. i de fall en sådan skyldighet har överträtts.

Slutligen är reglerna om inledande av en undersökning tämligen restriktiva. Verkligen rätt att lämna in klagomål till kommissionen är begränsad till ”gemenskapsbranschen” som definieras som ”EG-lufttrafikföretag som tillhandahåller samma typ av lufttrafikföretag som helhet eller de av dessa företag vars sammanlagda andel utgör en majoritetsdel av gemenskapens totala utbud av sådana tjänster”. Varken medlemsstaterna eller enskilda lufttrafikföretag ges ställning som klagande i egen rätt.

### 1.5.4. *Förenlighet med andra finansieringsformer och eventuella synergieffekter*

Den föreslagna förordningen ligger i linje med målen i luftfartsstrategin och bidrar på så sätt direkt till dessa mål, vilket ligger i intresset för en mer konkurrenskraftig EU-luftfartsbransch.

**1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen**

Förslag eller initiativ som pågår under en **begränsad tid**

–  Förslaget eller initiativet ska gälla från [den DD/MM]ÅÅÅÅ till [den DD/MM]ÅÅÅÅ.

–  Det påverkar resursanvändningen från ÅÅÅÅ till ÅÅÅÅ.

Förslag eller initiativ som pågår under en **obegränsad tid**

– Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,

– beräknas genomförandet nå en stabil nivå.

**1.7. Planerad metod för genomförandet<sup>27</sup>**

**Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

–  inom dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer

–  via genomförandeorgan

**Delad förvaltning** med medlemsstaterna

**Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet delegeras till

–  tredjeländer eller organ som de har utsett

–  internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

–  EIB och Europeiska investeringsfonden

–  organ som avses i artiklarna 208 och 209 i budgetförordningen

–  offentligrättsliga organ

–  privaträttsliga organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning och som lämnat tillräckliga ekonomiska garantier

–  organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandet av ett offentlig-privat partnerskap och som lämnat tillräckliga ekonomiska garantier

–  personer som anförtrotts ansvaret för genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp som följer av avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som anges i den grundläggande rättsakten

– *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".*

Anmärkningar

Ej tillämpligt

<sup>27</sup> Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

## 2. FÖRVALTNING

### 2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

*Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder*

Fem år efter förordningens ikraftträdande förväntas kommissionen utvärdera huruvida målen för initiativet har uppnåtts. Syftet är att kontrollera om de nya åtgärder som införts har skapat rättvisare villkor och om de bidragit till att upprätthålla ett högt antal förbindelser. Utvärderingen kommer att utföras på basis av centrala framstegsindikatorer som specificeras i avsnittet ”Indikatorer för bedömning av resultat eller verkan”. Den måste vara i linje med kommissionens krav på utvärdering.

### 2.2. Administrations- och kontrollsystem

#### 2.2.1. Risker som identifierats

Följande risker i samband med genomförandet av den föreslagna förordningen har identifierats:

##### 1) Motåtgärder mot EU-företag

Antagandet av gottgörande åtgärder skulle kunna leda till motåtgärder mot branschen i EU (t.ex. när det gäller lufttrafikföretagens tillgång till tjänster eller köp av EU-luftfartyg av lufttrafikföretag från tredjeland). I den föreslagna förordningen anges att kommissionen kan besluta att inte vidta åtgärder om det skulle strida mot unionens intresse. Kommissionen kommer också att ha möjlighet att utforma gottgörande åtgärder i syfte att minimera risken för biverkningar, exempelvis motåtgärder.

##### 2) Oväntade anmälningar i ett antal som inte går att hantera

Tillämpning av den föreslagna förordningen kommer att resultera i fall som handläggs av kommissionen och därmed ökade administrativa kostnader (arbetskraftskostnader, kostnader för utrustning och material, samt allmänna omkostnader). Om ett oväntat stort antal klagomål kommer in, kan det bli brist på personal, samt leda till administrativa svårigheter och ytterligare kostnader. I den föreslagna förordningen anges dock att kommissionen kan besluta att inte vidta åtgärder om fallet inte rör ett systemspecifikt problem eller inte har betydande verkningar på EU-lufttrafikföretag. Vidare innehåller den föreslagna förordningen möjligheten för kommissionen att uppmana medlemsstaterna att tillhandahålla stöd vid undersökningen.

#### 2.2.2. Uppgifter om det interna kontrollsystemet

- Kommissionen skulle införa gottgörande åtgärder via genomförandeakter i enlighet med artikel 291 i EUF-fördraget.

- Medlemsstaternas kontroll skulle omfattas av bestämmelserna i förordning nr 182/2011 om medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter.

- De finansiella motåtgärder som riktar sig till enheter i tredjeland skulle verkställas i enlighet med artikel 299 i EUF-fördraget.

2.2.3. *Beräknade kostnader för och fördelar med kontroller – bedömning av förväntad risk för fel*

Ej tillämpligt

**2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter**

*Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade)*

Ej tillämpligt

### 3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

#### 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ avanslag	Bidrag			
	Nummer[Rubrik...]	Diff./Icke-diff. <sup>28</sup>	från Eftaländer <sup>29</sup>	från kandidatländer <sup>30</sup>	från tredjeländer	enligt artikel 21.2 b i budgetförordningen
	[5][06.01.01.01]	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nya budgetrubriker som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ avanslag	Bidrag			
	Nummer[Rubrik...]	Diff./Icke-diff..	från Eftaländer	från kandidatländer	från tredjeländer	enligt artikel 21.2 b i budgetförordningen
	[...][XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

<sup>28</sup> Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

<sup>29</sup> Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

<sup>30</sup> Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

### 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

#### 3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

<b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b>	Nummer	[Rubrik...]
---	--------	-------------

GD: <.....>			År n <sup>31</sup>	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			<b>TOTALT</b>
• Driftsanslag										
Budgetrubrik (nr)	Åtaganden	(1)								
	Betalningar	(2)								
Budgetrubrik (nr)	Åtaganden	(1a)								
	Betalningar	(2 a)								
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program <sup>32</sup>										
Budgetrubrik (nr)		(3)								
<b>TOTALA anslag för GD &lt;.....&gt;</b>	Åtaganden	= 1+1 a +3								
	Betalningar	= 2+2 a +3								

<sup>31</sup> Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

<sup>32</sup> Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.



•TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)								
	Betalningar	(5)								
•TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program		(6)								
<b>TOTALA anslag under RUBRIK &lt;...&gt; i den fleråriga budgetramen</b>	Åtaganden	=4+ 6								
	Betalningar	=5+ 6								

**Följande ska anges om flera rubriker i budgetramen påverkas av förslaget eller initiativet:**

•TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)								
	Betalningar	(5)								
•TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program		(6)								
<b>TOTALA anslag under RUBRIKERNÄ 1-4 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)</b>	Åtaganden	=4+ 6								
	Betalningar	=5+ 6								

<b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b>	<b>5</b>	”Administrativa utgifter”
---	----------	---------------------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2018	År 2019	År 2020	TOTALT
GD: GD Transport och rörlighet					
• Personalresurser		1,242	1,242	1,242	<b>3,726</b>
• Övriga administrativa utgifter		0,02	0,02	0,02	<b>0,06</b>
<b>TOTALT GD MOVE</b>	Anslag	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>

<b>TOTALA anslag under RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen</b>	(summa åtaganden = summa betalningar)	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>
---	---------------------------------------	-------	-------	-------	--------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2018	År 2019	År 2020	TOTALT
<b>TOTALA anslag under RUBRIKERNÄ 1-5 i den fleråriga budgetramen</b>	Åtaganden	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>
	Betalningar	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>

### 3.2.2. Beräknad inverkan på driftsanslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål- och resultatbeteckning ↓	Typ <sup>33</sup>	Genomsnittliga kostnader	År n		År n+1		År n+2		År n+3		För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)						TOTALT			
			RESULTAT																	
			Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1 <sup>34</sup> ...																				
- Resultat																				
- Resultat																				
- Resultat																				
Delsumma för specifikt mål nr 1																				
SPECIFIKT MÅL nr 2...																				
- Resultat																				
Delsumma för specifikt mål nr 2																				
<b>TOTALA KOSTNADER</b>																				

<sup>33</sup> Resultaten är de produkter och tjänster som ska tillhandahållas (t.ex.: antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

<sup>34</sup> Mål som redovisats under punkt 1.4.2: ”Specifikt/specifika mål...”.

### 3.2.3. Beräknad inverkan på anslag av administrativ natur

#### 3.2.3.1. Sammanfattning

- Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2018	År 2019	År 2020	TOTALT
--	------------	------------	------------	--------

<b>RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen</b>				
Personalresurser	1,242	1,242	1,242	<b>3,726</b>
Övriga administrativa utgifter	0,02	0,02	0,02	0,02
<b>Delsumma RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>3,786</b>

<b>Utanför RUBRIK 5<sup>35</sup> i den fleråriga budgetramen</b>				
Personalresurser				
Övriga utgifter av administrativ natur				
<b>Delsumma utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen</b>				

<b>TOTALT</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>3,786</b>
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Anslag för personal och andra administrativa kostnader ska täckas genom anslag som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom kommissionen, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

<sup>35</sup>

Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

### 3.2.3.2. Beräknat personalbehov

- Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

*Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter*

	År 2018	År 2019	År 2020
<b>•Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)</b>			
06 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	9	9	9
XX 01 01 02 (vid delegationer)			
XX 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)			
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)			
<b>• Extern personal (i i heltidsekvivalenter)<sup>36</sup></b>			
XX 01 02 01 (kontraktanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)			
XX 01 02 02 (kontraktanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)			
<b>XX 01 04 yy<sup>37</sup></b>	- vid huvudkontoret		
	- vid delegationer		
<b>XX 01 05 02</b> (kontraktanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)			
10 01 05 02 (kontraktanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med direkta forskningsåtgärder)			
Annan budgetrubrik (ange vilken)			
<b>TOTALT</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>

**XX** motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom kommissionen, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Ta emot och behandla klagomål riktade till kommissionen, inleda förfaranden och göra utredningar, förbereda kommissionens rättsakter, behandla ansökningar om upplysningar, och behandla begäran om granskning av kommissionens beslut.
Extern personal	Ej tillämpligt

<sup>36</sup>

[Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

<sup>37</sup>

Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

### 3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

- Förslaget/initiativet är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen
- Förslaget/initiativet kräver omfördelningar under den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

Förklara i förekommande fall vilka ändringar i planeringen som krävs, och ange berörda budgetrubriker och belopp.

- Förslaget/initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras.

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt belopp.

### 3.2.5. Bidrag från tredje part

- Det ingår inga bidrag från tredje part i det aktuella förslaget eller initiativet

## 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:

(iv)  Påverkan på egna medel

(v)  Påverkan på ”diverse inkomster”

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstdel:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets eller initiativets inverkan på inkomsterna <sup>38</sup>					För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	
		År n	År n+1	År n+2	År n+3			
Artikel ....								

Ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs i de fall där inkomster i diversekategorin kommer att avsättas för särskilda ändamål.

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats.

<sup>38</sup>

När det gäller traditionella egna medel (tullar och sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 25 % avdrag för uppbördskostnader.