



Rådet for  
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 9. juni 2017  
(OR. en)

10146/17

---

---

**Interinstitutionel sag:  
2017/0116 (COD)**

---

---

**AVIATION 85  
CODEC 1023**

## **FORSLAG**

---

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	8. juni 2017
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

---

Komm. dok. nr.:	COM(2017) 289 final
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004

---

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2017) 289 final.

---

Bilag: COM(2017) 289 final



Bruxelles, den 8.6.2017  
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Luftfart spiller en væsentlig rolle for Den Europæiske Unions økonomi. Med ca. 918 mio. flypassagerer i Den Europæiske Union og mere end 1,45 mia. passagerer, der rejste fra eller til EU-lufthavne i 2015, bidrager luftfarten afgørende til Unionens transportforbindelser både internt mellem medlemsstaterne og til tredjelande i resten af verden. Lufttransport forbinder mennesker, virksomheder og regioner, og den spiller en afgørende rolle for EU's integration og konkurrenceevne. Den bidrager ligeledes til Unionens regionale og sociale samhørighed. Endvidere bidrager luftfart i afgørende grad til den økonomiske vækst og beskæftigelsen. I 2014 var op til 9,3 mio. mennesker beskæftiget i sektoren, og den tegnede sig for over 510 mia. EUR af EU's bruttonationalprodukt. Den styrkede desuden andre økonomiske sektorer, idet undersøgelser viser, at en merværdi på én euro i lufttransportsektoren skaber en merværdi på næsten tre euro i den samlede økonomi. Tilsvarende skaber ét nyt job i luftfartssektoren mere end tre job i den samlede økonomi<sup>1</sup>.

Unionens samlede net af transportforbindelser bygger i vid udstrækning på lufttrafiktjenester, som varetages af EU-luftfartsselskaber, med et gennemsnit på 7 mio. flyvninger om året foretaget af disse luftfartsselskaber til eller fra EU's lufthavne. Det tilsvarende tal for tredjelandes luftfartsselskaber udgør 1,3 mio. flyvninger om året<sup>2</sup>. Markedet for forbindelser mellem EU og resten af verden betjenes dog næsten ligeligt af Unionens luftfartsselskaber (49,9 % af flyvningerne og ca. 239 mio. befordrede passagerer i 2015) og tredjelandes luftfartsselskaber (50,1 % af flyvninger og ca. 240 mio. befordrede passagerer i 2015)<sup>3</sup>.

Liberaliseringen og afreguleringen af den internationale lufttransport har affødt en hidtil uset konkurrence på Unionens marked og globalt set. Den globale konkurrence forventes øget yderligere i de kommende år med en forventet vækst i den internationale luftfart på ca. 5 % pr. år frem til 2030<sup>4</sup>.

Men uden en international ramme, som fastlægger konkurrencevilkårene blandt luftfartsselskaber<sup>5</sup>, kan praksisser for behandlingen af luftfartsselskaber afvige betydeligt fra land til land og påvirke konkurrencen. Dette er ikke tilfældet inden for Unionen, hvor EU's regler sikrer, at alle europæiske og ikke-europæiske luftfartsselskaber tildeles samme rettigheder og samme muligheder for adgang til lufttransportrelaterede tjenester. Det kan dog være tilfældet i visse tredjelande, hvor diskriminerende praksis og støtte<sup>6</sup> kan give anledning til illoyale konkurrencefordele for luftfartsselskaber fra disse tredjelande. Kommissionen

---

<sup>1</sup> Meddelelse fra Kommissionen "En luftfartsstrategi for Europa", COM(2015) 598 final af 7.12.2015.

<sup>2</sup> Kilde: OAG's sommertidsplan for 2016.

<sup>3</sup> Som ovenfor.

<sup>4</sup> Meddelelse fra Kommissionen – EU's luftfartspolitik over for tredjelande – indsats i forbindelse med fremtidige udfordringer, COM(2012) 556 af 27.9.2012.

<sup>5</sup> Der er navnlig ikke udformet specifikke multilaterale bestemmelser inden for ICAO, og lufttransporttjenester er i vidt omfang udelukket fra Verdenshandelsorganisationens aftaler (WTO-aftaler) (jf. Marrakesh-overenskomsten, Bilag IB - Den almindelige overenskomst om handel med tjenesteydelser (GATS), bilaget om lufttransportydelser. GATS finder anvendelse på foranstaltninger i relation til a) tjenester i forbindelse med reparation og vedligeholdelse af luftfartøjer b) salg og markedsføring af lufttransportydelser og c) edb-reservationssystemer.

<sup>6</sup> Dette vedrører alene selektiv støtte som defineret i artikel 2, litra h), i dette forslag til forordning.

anerkendte, at "*i sidste ende er EU-luftfartsselskaberne selv ansvarlige for deres konkurrenceevne, og de må løbende tilpasse deres produkter og forretningsmodeller til de gældende markedsvilkår, men det er også vigtigt, at konkurrencen, såvel inden for som uden for EU, bygger på åbenhed, gensidighed og rimelighed, og at den ikke forvrides af illoyale praksisser*"<sup>7</sup>.

Hvis illoyale praksisser får lov at bestå, kan dette på længere sigt føre til en situation, hvor en virksomhed opnår en dominerende eller endog monopollignende stilling på luftfartsmarkedet, hvilket indebærer færre valgmuligheder, færre transportforbindelser og højere priser for EU-borgerne.

Derfor må Unionen kunne gribe effektivt ind for at sikre et åbent og konkurrencedygtigt marked i tilfælde af, at transportforbindelserne og konkurrencen i Unionen udsættes for risici.

Loyale konkurrencevilkår blandt luftfartsselskaber kan tages op inden for rammerne af lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse. De fleste lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande indeholder dog indtil videre ingen regler af den art.

Hensigten med forordning (EF) nr. 868/2004<sup>8</sup> var at imødegå disse problemer med en ensidig indsats fra Unionens side. Det pågældende instrument er dog aldrig taget i anvendelse, og visse aspekter heri gør det meget usandsynligt, at det nogensinde vil blive anvendt (i et konkret tilfælde). Unionen råder dermed ikke over et effektivt instrument, hvormed en loyal konkurrence mellem Unionens luftfartsselskaber og tredjelandes luftfartsselskaber kan sikres. Ud over støtte finder forordning (EF) nr. 868/2004 udelukkende anvendelse på såkaldt illoyal priskonkurrence. Illoyal priskonkurrence kan alene fastslås, når et tredjelandes luftfartsselskab opkræver "*billetpriser, som ligger så langt under de priser, der tilbydes af konkurrerende EF-luftfartsselskaber, at de forvolder skade*", hvilket rent administrativt er vanskeligt at bevise. For at kunne fastslå, at der er tale om illoyal priskonkurrence, forudsættes det også, at et tredjelandes luftfartsselskab har opnået en ikke-kommerciel fordel, men forekomsten af en sådan fordel er ikke i sig selv tilstrækkelig til at udløse EU-foranstaltninger. Endvidere indeholder forordning (EF) nr. 868/2004 ingen bestemmelser om en særlig intern EU-procedure vedrørende forpligtelser i lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse, hvori Unionen er part, med det formål at sikre loyal konkurrence i de tilfælde, hvor sådanne forpligtelser er overtrådt. Endelig er reglerne for at iværksætte en undersøgelse forholdsvis restriktive. Der er indført en egentlig klageadgang til Kommissionen for "*Fællesskabets luftfartsindustri*", der defineres som "*alle de EF-luftfartsselskaber, der leverer lignende luftfartsydelse, eller de af luftfartsselskaberne, hvis samlede andel udgør størstedelen af det samlede fællesskabsudbud af sådanne luftfartsydelse*". Hverken medlemsstaterne eller individuelle luftfartsselskaber indrømmes en selvstændig rolle som klager.

Kommissionen erklærede i meddelelsen om en luftfartsstrategi for Europa<sup>9</sup> sin hensigt om at vurdere effektiviteten af forordning (EF) nr. 868/2004 med henblik på at revidere eller erstatte den med et mere effektivt instrument, hvormed der sikres loyale konkurrencevilkår blandt alle luftfartsselskaber for derigennem at beskytte transportforbindelserne til og fra Unionen. I

---

<sup>7</sup> Meddelelse fra Kommissionen – EU's luftfartspolitik over for tredjelande – indsats i forbindelse med fremtidige udfordringer.

<sup>8</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004 af 21. april 2004 om beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence til skade for EF-luftfartsselskaber i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab (EUT L 162 af 30.4.2004, s. 1).

<sup>9</sup> Meddelelse fra Kommissionen "En luftfartsstrategi for Europa".

luftfartsstrategien understreges endvidere betydningen af at videreføre forhandlingerne vedrørende klausuler om loyal konkurrence i EU's og medlemsstaternes bilaterale lufttrafikaftaler og sideløbende gøre fremskridt på multilateralt plan for at effektivisere dette instrument.

Målet om at revidere eller erstatte forordning (EF) nr. 868/2004 opnåede tilslutning fra Rådet, der i sine konklusioner af 20. december 2012<sup>10</sup> anerkendte, at "*forordning (EF) nr. 868/2004 ... har vist sig ikke at være tilstrækkelig til at tackle de særlige forhold i luftfartssektoren på passende vis*" og støttede, "*at Kommissionen ... agter at analysere eventuelle muligheder for et mere effektivt instrument til at sikre åben og fair konkurrence, og at Kommissionen på dette grundlag agter at forelægge et forslag til en revision eller erstatning af forordning (EF) nr. 868/2004*".

Europa-Parlamentet, der ligeledes tilslutter sig denne tilgang, opfordrede til "*en revision af forordning (EF) nr. 868/2004 med henblik på at tilsikre fair konkurrence i EU's eksterne luftfartsforbindelser og styrke den EU-baserede luftfartsbranches konkurrenceposition, sikre gensidighed og eliminere urimelige praksisser ...*"<sup>11</sup>.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette initiativ ligger på linje med meddelelsen fra Kommissionen om EU's luftfartspolitik over for tredjelande, hvori det anføres, at det er "*både vigtigt og rimeligt, at EU kan handle effektivt internationalt for at sikre EU-luftfartsselskabers konkurrenceevne mod illoyal konkurrence, uanset hvor den måtte komme fra*".

Initiativet indgår i de foranstaltninger, der forelægges i meddelelsen fra Kommissionen om en luftfartsstrategi for Europa, og er i overensstemmelse med EU's politik om loyal konkurrence.

Dette initiativ bygger på overvejelser svarende til overvejelserne i artikel 12 i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93<sup>12</sup> om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne og i artikel 20 i Rådets direktiv 96/67/EF<sup>13</sup> om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne. Begge disse bestemmelser åbner mulighed for at træffe foranstaltninger, når tredjelande giver deres luftfartsselskaber præferencebehandling sammenlignet med Unionens luftfartsselskaber for så vidt angår tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne eller med hensyn til adgang til markederne for ground handling eller egen-handling.

Dette initiativ berører ikke kompetencefordelingen mellem Unionen og medlemsstaterne i henhold til EU-lovgivningen, som den er fortolket af Domstolen.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Det er hensigten med initiativet at sikre loyal konkurrence i luftfarten og dermed styrke denne sektors bidrag til opfyldelsen af Kommissionens prioriterede mål om at støtte jobskabelse og bæredygtig vækst.

---

<sup>10</sup> Meddelelse fra Kommissionen – EU's luftfartspolitik over for tredjelande – indsats i forbindelse med fremtidige udfordringer.

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets beslutning af 9. september 2015 om gennemførelse af hvidbogen om transport fra 2011: status og vejen frem mod bæredygtig mobilitet (2015/2005(INI)).

<sup>12</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1).

<sup>13</sup> Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36).

Initiativet bidrager også til at styrke EU's indflydelse i verden og dermed til at opfylde det tilknyttede strategiske mål om, at Unionen rolle i verden styrkes, og frihandelen udbygges, uden at der gives køb på europæiske standarder. Det er navnlig i overensstemmelse med Kommissionens fremgangsmåde ved forhandlingerne om lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande, idet det fremmer loyal konkurrence og høje beskyttelsesniveauer på det arbejdsmarkedsræssige og sociale område

Initiativet hænger sammen med de relevante EU-politikker, bl.a. handels- og konkurrencepolitikken.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET**

### **• Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette initiativ er artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Denne bestemmelse åbner mulighed for at vedtage alle nødvendige bestemmelser for lufttransport og har allerede har tjent som grundlag for vedtagelsen af forordning (EF) nr. 868/2004<sup>14</sup>.

### **• Nærhedsprincippet**

Foreneligheden med nærhedsprincippet blev anerkendt i 26. betragtning i forordning (EF) nr. 868/2004 for denne forordnings vedkommende.

Det nye centrale element i den foreslåede forordning er foranstaltninger i tilfælde af "overtrædelse af gældende internationale forpligtelser". I forslaget til forordning defineres "gældende internationale forpligtelser" som forpligtelser i en aftale, hvori Unionen er part. Rettigheder i forhold til tredjelande ifølge aftaler, hvori Unionen er part, kan ikke udøves særskilt af individuelle medlemsstater.

Da de tilstræbte mål ikke kan opfyldes uden foranstaltninger på EU-niveau, er sådanne foranstaltninger påkrævet til formålet og skaber en merværdi sammenholdt med foranstaltninger på nationalt plan.

### **• Proportionalitetsprincippet**

De foreslåede politiske valgmuligheder går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målet med forslaget, dvs. at sikre loyal konkurrence blandt EU-luftfartsselskaber og tredjelands luftfartsselskaber med henblik på at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau i Unionen.

De omhandlede praksisser er fuldt ud i stand til at undergrave en loyal konkurrence. De kan enten udpeges som sådanne i de relevante internationale aftaler eller bestå af støtte<sup>15</sup> eller forskelsbehandling, hvilket ovenikøbet udelukkende kan føre til indførelse af foranstaltninger, hvis EU-luftfartsselskaber påføres skade eller trussel om skade.

<sup>14</sup> På daværende tidspunkt EF-traktatens artikel 80, stk. 2.

<sup>15</sup> Dette vedrører alene selektiv støtte som defineret i artikel 2, litra h), i dette forslag til forordning.

Foranstaltningerne, som skal vedtages i henhold til dette instrument, er også forholdsmæssigt afpassede i sig selv. Overtrædes internationale forpligtelser, er foranstaltningerne begrænset til, hvad der er til rådighed i henhold til den pågældende aftale og/eller folkeretten.

Pålægges sådanne foranstaltninger som følge af støtte eller forskelsbehandling, der påfører EU-luftfartsselskaber skade eller trussel om skade, må de ikke gå videre, end hvad der er nødvendigt for at udligne denne skade eller trussel om skade.

### **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

#### **• Høringer af interesserede parter**

I overensstemmelse med Kommissionens standarder for offentlig høring blev de interesserede parter hørt gennem en offentlig onlinehøring om et "*forslag til forbedret beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence*" fra den 29. oktober 2013 til den 21. januar 2014. I den offentlige høring deltog tyve enheder fra luftfartsselskaber (i og uden for EU), lufthavne og erhvervsorganisationer (i og uden for EU), EU-fagforeninger, medlemsstater og borgere. Den begrænsede reaktion på den offentlige høring bør tages i regning ved fortolkningen af data. Der tegnede sig dog et billede af de forskellige interesserede parters standpunkter.

Derudover blev de interesserede parter hørt i forbindelse med den offentlige høring om udarbejdelsen af Kommissionens luftfartsstrategi, som fandt sted mellem den 19. marts og den 10. juni 2015. Kommissionen modtog 233 spørgeskemabesvarelser og 41 positionspapirer fra interesserede parter, der repræsenterer medlemsstaterne og tredjelande, luftfartsselskaber og lufthavne, ground handling-virksomheder, piloter, luftfartøjsleverandører og -fabrikanter, erhvervs sammenslutninger og fagforeninger, konsulentvirksomheder, den akademiske verden og borgere.

Oplysningerne, der blev indsamlet under høringerne af de interesserede parter, blev suppleret af undersøgelser, hvori de interesserede parter også blev hørt.

Endelig holdt Kommissionen en række uformelle møder med medlemsstaterne og relevante interesserede parter (i og uden for Unionen).

Konsekvensanalysen indeholder resuméer af de gennemførte offentlige høringer.

#### **• Konsekvensanalyse**

Resuméet af konsekvensanalysen findes på: (*to be included when published on SG website*). Konsekvensanalysen og resuméet blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol. Udvalget afgav oprindeligt en negativ udtalelse den 8. april 2016 efterfulgt af en positiv udtalelse den 29. juli 2016. Rapporten blev tilpasset i overensstemmelse med Udvalgets henstillinger. Rapporten underbygger blandt andet bedre det problem, der skal løses, og gør mere tydeligt rede for årsagen til, at de gældende regler ikke kunne løse problemet. Det påviste problem begrundes bedre med eksempler på angivelig diskriminerende praksis. I rapporten gøres der desuden bedre rede for den retlige forenelighed med folkeretten og lufttransportaftaler med tredjelande. Derudover fokuseres der i højere grad på virkningerne for forbrugerne, og virkningerne af hver politisk løsningsmodel vurderes mere præcist. Desuden er de interesserede parters synspunkter bedre beskrevet.

Den favorable udtalelse fra Udvalget for Forskriftskontrol findes på:  
<http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

I konsekvensanalysen undersøges fire politiske løsningsmodeller og herunder referencescenariet. En løsningsmodel, som kombinerer en begrænset revision af forordning (EF) nr. 868/2004 og vedtagelsen af fortolkende retningslinjer, er blevet forkastet.

Løsningsmodel A (referencescenariet) består i at bevare forordning (EF) nr. 868/2004 uden at ophæve den.

Løsningsmodel B kombinerer en styrket international indsats på WTO- og ICAO-niveau med henblik på at vedtage en multilateral retlig ramme for loyal konkurrence og forhandlinger med udvidede klausuler om loyal konkurrence i lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse.

Løsningsmodel C indebærer, at forordning (EF) nr. 868/2004 ophæves og erstattes af en ny, omfattende og effektiv forordning med inspiration fra handelshindringsforordningen, og hvori luftfartssektorens særlige forhold tages i betragtning.

Endelig kombineres løsningsmodel B og C i løsningsmodel D, som dermed består i både at erstatte forordning (EF) nr. 868/2004 med et nyt instrument og øge indsatsen på internationalt plan med bl.a. forhandlingerne om lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse.

Løsningsmodel D rummer en integreret fremgangsmåde, der anses for den mest velegnede til at imødegå de påpegede problemer. Inddragelsen af de tre supplerende elementer (international, klausuler om loyal konkurrence i aftaler, revision af forordning (EF) nr. 868/2004), der indbyrdes understøtter hinanden, skaber synergier, åbner mulighed for en effektiv beskyttelse af EU's transportforbindelser og støtter en åben konkurrence mellem alle luftfartsselskaber. Af ovennævnte grunde udvælges løsningsmodel D som det bedste politiske valg.

De økonomiske, sociale og miljømæssige konsekvenser af løsningsmodel D analyseres i konsekvensanalysen. Det er ikke muligt at kvantificere løsningsmodel D's økonomiske konsekvenser, men den forventes at resultere i den største økonomiske fordel, fordi den giver EU mulighed for at konkurrere loyalt med tredjelandes luftfartsselskaber. Denne løsningsmodel skaber også fordele for EU's lufthavne og passagerer i kraft af øget trafik og valgmuligheder. Samlet set forbedres de europæiske lufttransportforbindelser, og dermed kan luftfarten fortsat bidrage til Unionens vækst og beskæftigelse og skabe fordele for passagerer, virksomheder og EU's økonomi som helhed. Angående det sociale aspekt forventes løsningsmodel D på gunstig vis at bidrage til direkte beskæftigelse af EU-arbejdskraft, navnlig i lufthavne og tilknyttede sektorer. Virkningerne for den indirekte beskæftigelse forventes at blive endnu mere fordelagtige. Selv om visse miljøfordele kan forventes med løsningsmodel D med hensyn til nedbringelse af støjforurening og drivhusgasemissioner, takket være en mulig stigning i antallet af direkte flyvninger der foretages af EU-luftfartsselskaber, vil disse stort set udlignes af andre faktorer som f.eks. den forventede vækst i lufttrafikken i fremtiden. De miljømæssige konsekvenser af løsningsmodellen forventes at være neutrale.

Forslaget til forordning bidrager til gennemførelsen af løsningsmodel D og videreudvikler samtidig de relevante aspekter heraf yderligere. Denne videreudvikling fører til, at der opstilles to mulige forløb, der kan benævnes "overtrædelsesforløbet" henholdsvis "skadesforløbet".

#### 4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Virkningerne for budgettet hænger sammen med Europa-Kommissionens iværksættelse og gennemførelse af undersøgelser og med finansielle forpligtelser.

Ud fra erfaringen med lignende former for undersøgelser, som Kommissionen har gennemført, er de nødvendige ressourcer blevet vurderet til mellem tre og fire fuldtidsbeskæftigede embedsmænd pr. undersøgelse, og der forventes to til tre undersøgelser pr. år. Dette instrument forventes derfor at kræve ni embedsmænd til gennemførelsen heraf. Der må også påregnes omkostninger til tjenesterejser og herunder undersøgelser i marken. Bevillingerne til menneskelige ressourcer og udgifter til tjenesterejser forventes dækket ved hjælp af midler, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Der forventes indtægter via betalingen af finansielle forpligtelser. En kvantificering heraf er meget vanskelig, fordi eventuelle indtægter afhænger af omstændighederne i hver enkelt sag.

#### 5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Rammerne for overvågning, evaluering og rapportering i dette initiativ er beskrevet i kapitel 7 i den ledsagende konsekvensanalyserapport.

- **Fremlæggelse af forslaget**

I betragtningerne gøres rede for forordningens genstand, hvilket er at sikre loyal konkurrence mellem EU-luftfartsselskaber og tredjelandes luftfartsselskaber med henblik på at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau.

Kapitel I i forslaget indeholder generelle bestemmelser. I dette kapitel fastsættes forordningens anvendelsesområde, og det indeholder en række definitioner af relevans for den rette forståelse af forordningen og bl.a. de praksisser, som tages op i forordningen.

Kapitel II indeholder fælles regler for sagsforløbet. Disse regler regulerer iværksættelsen og gennemførelsen af undersøgelsen. Det fastsættes, at en undersøgelse kan iværksættes på grundlag af en klage fra en medlemsstat, et EU-luftfartsselskab eller en sammenslutning af luftfartsselskaber eller også på Kommissionens eget initiativ. Det indeholder de betingelser, der danner grundlag for Kommissionens beslutning om at iværksætte eller afvise at iværksætte en undersøgelse, og specificerer den procedure, som skal følges ved meddelelsen af, at en undersøgelse iværksættes. Kommissionen får fastslået sin ret til at indhente alle de oplysninger, den skønner nødvendige for at gennemføre undersøgelsen og verificere nøjagtigheden af de oplysninger, den har modtaget eller indsamlet<sup>16</sup>. Ligeledes fastsættes to mulige formål med undersøgelsen, som vedrører enten overtrædelse af gældende internationale forpligtelser (det såkaldte "overtrædelsesforløb") eller praksisser, som benyttes af et tredjeland eller enhed i et tredjeland, og som påvirker konkurrencen og forårsager skade eller trussel om skade for EU-luftfartsselskaber (det såkaldte "skadesforløb"). Desuden fastsættes i dette kapitel regler for, hvordan en undersøgelse skal gennemføres, og regler for,

<sup>16</sup> Hensigten med dette er at imødegå en påvist mangel på gennemsigtighed og oplysninger om de praksisser, som angiveligt påvirker konkurrencevilkårene på markedet.

hvordan de interesserede parter kan opnå adgang til oplysninger i relation til undersøgelsen. Det indeholder også bestemmelser vedrørende samarbejdet med medlemsstaterne, fortrolighed og fremlæggelse af oplysninger.

I kapitel III beskrives de retsakter, efter hvilke sagsforløbet vedrørende overtrædelse af gældende internationale forpligtelser afsluttes, dvs. med eller uden vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger. De disponible foranstaltninger i den henseende er navnlig dem, der er fastsat i den retsakt, som indeholder de gældende internationale forpligtelser.

I kapitel IV reguleres tilfælde vedrørende praksisser, der påvirker konkurrencen. Til dette formål fastsættes det indledningsvis, under hvilke betingelser det kan godtgøres, at der foreligger en skade eller en trussel om skade. Ligeledes fastsættes betingelserne for, hvornår sagsforløbet kan suspenderes eller afsluttes med eller uden vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger. Der åbnes mulighed for at vedtage finansielle eller operationelle foranstaltninger med henblik på at udligne en skade eller en trussel om skade, og det kræves, at foranstaltningerne ikke må gå videre, end hvad der er nødvendigt for en sådan udligning, i lyset af at målet med en sådan foranstaltning ikke består i at straffe tredjelandets berørte luftfartsselskab, men i at genetablere loyal konkurrence. I kapitlet fastlægges også de betingelser, hvorunder de afhjælpende foranstaltninger kan revideres.

Endelig indeholder kapitel V bestemmelser om udvalgsproceduren, om ophævelse af forordning (EF) nr. 868/2004 og om nærværende forordnings ikrafttræden.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>17</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>18</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Luftfart spiller en afgørende rolle i Unionens økonomi. Den er en stærk drivkraft for økonomisk vækst, jobskabelse, handel og mobilitet. I de seneste årtier bidrog væksten i lufttransportydelse mærkbart til at forbedre transportforbindelserne i Unionen og til tredjelande, og den har været en betydelig drivkraft for Unionens økonomi som helhed.
- (2) EU-luftfartsselskaberne befinder sig centralt i et globalt net, der forbinder Europa internt og med resten af verden. De bør kunne konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence blandt alle luftfartsselskaber. Dette vil bidrage til at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau i Unionen.
- (3) Loyal konkurrence er et betydningsfuldt princip generelt i forbindelse med driften af internationale lufttransportydelser. Princippet anerkendes navnlig af konventionen angående international civil luftfart (Chicagokonventionen), hvis præambel indeholder

---

<sup>17</sup> EUT C af, s. .

<sup>18</sup> EUT C af, s. .

en anerkendelse af behovet for, at internationale lufttransportydelse skal bygge på "*lige vilkår*". I Chicagokonventionens artikel 44 erklæres det endvidere, at Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) bør have som målsætning at fremme udviklingen af internationale luftfartsydelse for derigennem at "*sikre, ... at enhver af de kontraherende stater får rimelig mulighed for at drive internationale luftruter*" og "*undgår forskelsbehandling de kontraherende stater imellem*".

- (4) Princippet om loyal konkurrence er veletableret i Unionen, hvor markedsforvridende praksisser er underlagt gældende EU-ret, som garanterer lige muligheder og loyale konkurrencevilkår for alle luftfartsselskaber, europæiske såvel som fra tredjelande, der beflyver Unionen.
- (5) Men trods nogle tredjelandes og Unionens kontinuerlige bestræbelser er principperne om loyal konkurrence endnu ikke blevet defineret ved hjælp af særlige multilaterale regler, hverken inden for rammerne af ICAO-aftaler eller Verdenshandelsorganisationens aftaler (WTO-aftaler), fra hvis anvendelsesområde lufttransportydelse i vidt omfang er udelukket<sup>19</sup>.
- (6) Indsatsen bør derfor styrkes inden for rammerne af ICAO og WTO for aktivt at støtte udviklingen af internationale regler, som garanterer loyale konkurrencevilkår blandt alle luftfartsselskaber.
- (7) Loyal konkurrence blandt luftfartsselskaber bør fortrinsvis tages op inden for rammerne af lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande. De fleste lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse, der indgås mellem Unionen eller dens medlemsstater eller begge på den ene side og tredjelande på den anden, indeholder dog indtil videre ikke sådanne regler. Indsatsen bør derfor styrkes for at forhandle om at få inddraget klausuler om loyal konkurrence i eksisterende og fremtidige lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande.
- (8) Loyal konkurrence blandt luftfartsselskaber kan også sikres via relevant EU-lovgivning såsom Rådets forordning (EØF) nr. 95/93<sup>20</sup> og Rådets direktiv 96/97/EF<sup>21</sup>. I det omfang, at hensynet til loyal konkurrence forudsætter beskyttelse af EU-luftfartsselskaber mod visse praksisser, der er indført af tredjelande eller tredjelandes luftfartsselskaber, reguleres dette for øjeblikket ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004<sup>22</sup>. Forordning (EF) nr. 868/2004 har imidlertid vist sig ikke at være tilstrækkeligt effektiv i forhold til den bagvedliggende generelle målsætning om loyal konkurrence. Dette skyldes navnlig, at visse af reglerne heri, som bl.a. vedrører definitionen af de pågældende praksisser – bortset fra støtte – og kravene vedrørende iværksættelsen og gennemførelsen af undersøgelser. Dertil kommer, at forordning (EF) nr. 868/2004 ikke indeholder bestemmelser om en særlig intern EU-procedure vedrørende forpligtelser i lufttransportaftaler eller aftaler om

---

<sup>19</sup> Marrakesh-overenskomsten, Bilag IB - Den almindelige overenskomst om handel med tjenesteydelse (GATS), bilaget om lufttransportydelse.

<sup>20</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1).

<sup>21</sup> Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36).

<sup>22</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004 af 21. april 2004 om beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence til skade for EF-luftfartsselskaber i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab (EUT L 162 af 30.4.2004, s. 1).

luftfartsydelse, hvori Unionen er part, med det formål at sikre loyal konkurrence. I lyset af antallet og den væsentlige betydning af ændringer, som ville være nødvendige for at imødegå disse problemer, bør forordning (EF) nr. 868/2004 erstattes af en ny retsakt.

- (9) En effektiv, forholdsmæssig og afskrækkende lovgivning er fortsat nødvendig med henblik på at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau og sikrer loyal konkurrence med tredjelandes luftfartsselskaber. Kommissionen bør til dette formål gives beføjelse til at foretage en undersøgelse og om nødvendigt træffe foranstaltninger. Sådanne foranstaltninger bør kunne anvendes, enten når relevante forpligtelser overtrædes i en aftale, som Unionen er part i, eller når praksisser påvirker konkurrenceklausuler eller truer med at påføre EU-luftfartsselskaber skade.
- (10) Er Unionen part i en lufttransportaftale eller aftale om luftfartsydelse med et tredjeland, bør en overtrædelse af de internationale forpligtelser, der er forankrede heri, imødegås inden for rammerne af denne aftale, bl.a. ved at anvende en klausul om loyal konkurrence, når en sådan findes, og i givet fald tvistbilæggelse.
- (11) For at holde Kommissionen tilstrækkeligt informeret om mulige elementer, som gør det berettiget at iværksætte en undersøgelse, bør alle medlemsstater, EU-luftfartsselskaber eller sammenslutninger af EU-luftfartsselskaber kunne indgive en klage.
- (12) Det er vigtigt at sikre, at undersøgelsen kan udvides til det bredest mulige spektrum af relevante elementer. Til dette formål og med forbehold af samtykke fra det berørte tredjeland og tredjelandets berørte enhed bør Kommissionen kunne foretage undersøgelser i tredjelande. Af samme årsager og til samme formål bør medlemsstaterne have pligt til at bistå Kommissionen efter deres bedste evne. Kommissionen bør afslutte undersøgelsen på grundlag af det bedste tilgængelige belæg.
- (13) Vedrører Kommissionens undersøgelse operationer omfattet af en lufttransportaftale eller en aftale om luftfartsydelse med et tredjeland, hvori Unionen ikke er part, bør det sikres, at Kommissionen handler med fuldt kendskab til ethvert sagsforløb, der påtænkes eller gennemføres af den medlemsstat, som berøres af en sådan aftale, og som vedrører den situation, der er genstand for Kommissionens undersøgelse. Medlemsstaterne bør derfor have pligt til at holde Kommissionen underrettet i overensstemmelse hermed.
- (14) Der bør fastlægges betingelser for, hvornår sagsforløbet bør afsluttes med eller uden pålæggelse af afhjælpende foranstaltninger.
- (15) Sagsforløbet bør ikke iværksættes eller bør afsluttes uden afhjælpende foranstaltninger i henhold til denne forordning, hvis vedtagelsen af afhjælpende foranstaltninger strider mod Unionens interesser, hvad angår deres indvirkning på andre personer og navnlig forbrugere eller virksomheder i Unionen. Sagsforløbet bør ligeledes afsluttes uden foranstaltninger, når forudsætningerne for sådanne foranstaltninger ikke eller ikke længere er opfyldt.
- (16) Er gældende internationale forpligtelser overtrådt, vil eventuelle afhjælpende foranstaltninger i sagens natur skulle baseres på den retsakt, der indeholder sådanne

forpligtelser, eller på folkeretlige regler og principper. For at opretholde disse retsakters integritet bør sådanne foranstaltninger kun vedtages efter afslutning af de procedurer, som er fastsat deri.

- (17) En konstatering af skade eller trussel om skade på det eller de berørte EU-luftfartsselskaber bør afspejle en realistisk vurdering af situationen og bør derfor baseres på alle relevante faktorer – navnlig i relation til dette eller disse luftfartsselskabers situation og situationen generelt på det berørte lufttransportmarked.
- (18) Af hensyn til den administrative effektivitet og i lyset af en mulig indstilling af undersøgelsen uden indførelse af foranstaltninger bør det være muligt at suspendere sagsforløbet, når det berørte tredjeland eller den berørte enhed i tredjelandet har taget afgørende skridt til at eliminere de pågældende praksisser, der påvirker konkurrencen, eller den deraf følgende skade eller trussel om skade.
- (19) Afhjælpende foranstaltninger angående praksisser, der påvirker konkurrencen, tilsigter at udligne den skade, der er opstået eller truer med at opstå som følge af disse praksisser. De bør derfor tage form af finansielle forpligtelser eller andre foranstaltninger, som, idet de repræsenterer en kvantificerbar pengeydelse, er i stand til at skabe den samme virkning. Dette kan omfatte foranstaltninger i form af suspension af indrømmelser, af skyldige ydelser eller af tredjelandets luftfartsselskabs øvrige rettigheder, forudsat at dette ikke fører til en overtrædelse af en lufttransportaftale eller en aftale om luftfartsydelse, som er indgået med det berørte tredjeland. Af hensyn til overholdelsen af proportionalitetsprincippet bør alle former for foranstaltninger begrænses til, hvad der er nødvendigt for at udligne den påviste skade eller trussel om skade.
- (20) I tråd med samme princip bør afhjælpende foranstaltninger, der påvirker konkurrencen, kun forblive i kraft, så længe og i det omfang, dette er nødvendigt i lyset af en sådan praksis og den deraf følgende skade eller trussel om skade. Der bør derfor foretages en revision, når omstændighederne taler for dette.
- (21) Situationer, der undersøges i henhold til denne forordning, og deres potentielle indvirkning på medlemsstaterne kan afhænge af omstændighederne. Afhjælpende foranstaltninger kan derfor finde anvendelse, alt efter tilfældet, på en eller flere medlemsstater eller være begrænset til et bestemt geografisk område.
- (22) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>23</sup>.
- (23) Målet for denne forordning, nemlig en effektiv og ligelig beskyttelse for alle EU-luftfartsselskaber baseret på ensartede kriterier og procedurer mod overtrædelse af gældende internationale forpligtelser og mod skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber forårsaget af praksisser, som påvirker konkurrencen, og som er indført af tredjelands eller enheder i tredjelands, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor

---

<sup>23</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

- (24) Eftersom nærværende forordning erstatter forordning (EF) nr. 868/2004, bør den forordning derfor ophæves —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

## KAPITEL I

### GENERELLE BESTEMMELSER

#### *Artikel 1*

#### **Genstand**

1. Ved denne forordning fastsættes regler for gennemførelsen af Kommissionens undersøgelser og vedtagelsen af afhjælpende foranstaltninger i forbindelse med dels overtrædelse af gældende internationale forpligtelser og dels praksisser, som påvirker konkurrencen mellem EU-luftfartsselskaber og andre luftfartsselskaber og forårsager skade eller trussel om skade for EU-luftfartsselskaber.
2. Denne forordning finder anvendelse, medmindre andet fremgår af artikel 12 i forordning (EØF) nr. 95/93 og artikel 20 i direktiv 96/67/EF.

#### *Artikel 2*

#### **Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

- (a) "luftfartsselskab": et luftfartsselskab som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008<sup>24</sup>
- (b) "lufttransportydelse": en flyvning eller en række flyvninger med transport af passagerer, fragt eller post mod vederlag eller lejeafgift
- (c) "gældende internationale forpligtelser": forpligtelser ifølge en international lufttransportaftale eller aftale om luftfartsydelse, hvori Unionen er part, eller enhver bestemmelse om lufttransportydelse ifølge en handelsaftale, hvori Unionen er part, og som vedrører praksisser, der kan påvirke konkurrencen eller anden adfærd af relevans for konkurrencen blandt luftfartsselskaber

<sup>24</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafik tjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

- (d) "interesseret part": enhver fysisk eller juridisk person eller ethvert officielt organ – uanset om dette har selvstændig status som juridisk person – som kan forventes at have en væsentlig interesse i resultatet af sagsforløbet
- (e) "enhed fra et tredjeland": enhver fysisk eller juridisk person, uanset om denne driver virksomhed med eller uden økonomisk vinding for øje, eller ethvert officielt organ med eller uden selvstændig status som juridisk person, uanset om dette kontrolleres af et tredjelandets regering, som direkte eller indirekte beskæftiger sig med lufttransportydelser eller tilknyttede ydelser eller med at levere infrastruktur eller tjenester, som benyttes til at udøve lufttransportydelser eller tilknyttede ydelser
- (f) "praksisser, der påvirker konkurrencen": forskelsbehandling og støtte
- (g) "forskelsbehandling": sondring i enhver form uden objektiv begrundelse med hensyn til levering af varer eller tjenester, herunder offentlig tjeneste, som benyttes til at operere lufttransportydelser, eller med hensyn til offentlige myndigheders behandling af disse i henseende til sådanne ydelser (herunder praksisser i relation til luftfart eller lufthavnsfaciliteter og -tjenester, brændstof, ground handling, luftfartssikkerhed, edb-reservationssystemer, tildeling af slots (ankomst- og afgangstidspunkter), afgifter og brugen af andre faciliteter eller tjenester, som benyttes til at operere lufttransportydelser)
- (h) "støtte": et finansielt bidrag:
  - (i) tildelt af en statslig eller anden offentlig organisation i et tredjeland i enhver af følgende former:
    - (1) en praksis hos en statslig eller anden offentlig organisation, der indebærer direkte overførsel af midler eller potentiel direkte overførsel af midler eller forpligtelser (f.eks. tilskud, lån, indskud af egenkapital, lånegarantier, dækning af driftstab eller kompensation for byrder pålagt af de offentlige myndigheder)
    - (2) statsindtægter eller en anden offentlig organisations indtægter, som ellers er forfaldne, men som der gives afkald på, eller som ikke opkræves (bl.a. skattemæssig præferencebehandling eller skatte- og afgiftsincitamentter som f.eks. skattefradrag)
    - (3) en statslig eller en anden offentlig organisation, herunder offentligt kontrollerede virksomheder, leverer varer eller tjenesteydelser eller køber varer eller tjenesteydelser
    - (4) en statslig eller en anden offentlig organisation indbetaler midler til en finansieringsmekanisme eller overdrager det til et privat organ eller pålægger et privat organ at varetage en eller flere af den i 1), 2) og 3) omhandlede type funktioner, som normalt ville påhvile staten og i praksis ikke afviger reelt fra normal statspraksis
  - (ii) når modtageren herved får en fordel

- (iii) som retligt eller faktisk er begrænset til en enhed, en erhvervsgren eller en gruppe af enheder eller erhvervsgrene, der hører under den støtteydende myndigheds kompetence
- (i) "EU-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1008/2008.

## KAPITEL II

### GENERELLE BESTEMMELSER VEDRØRENDE SAGSFORLØBET

#### *Artikel 3*

#### **Iværksættelse af sagsforløbet**

1. En undersøgelse skal iværksættes, efter at en medlemsstat, et EU-luftfartsselskab eller en sammenslutning af EU-luftfartsselskaber har indgivet en skriftlig klage i overensstemmelse med stk. 2, eller på Kommissionens eget initiativ, hvis der foreligger umiddelbare beviser for, at et af følgende tilfælde gør sig gældende:
  - (a) gældende internationale forpligtelser er overtrådt
  - (b) alle følgende omstændigheder gør sig gældende:
    - (i) en praksis, som påvirker konkurrencen, benyttes af et tredjeland eller en enhed i et tredjeland
    - (ii) der er tale om skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber
    - (iii) der er en årsagssammenhæng mellem den angivelige praksis og den angivelige skade eller trussel om skade.
2. En klage skal indeholde umiddelbare beviser for, at der er tale om et af de tilfælde, som er omhandlet i stk. 1.
3. Kommissionen skal så vidt muligt undersøge rigtigheden og relevansen af de elementer, som er indeholdt i klagen, eller som er til rådighed for Kommissionen, for at fastslå, hvorvidt der foreligger tilstrækkelige beviser til at berettige iværksættelsen af undersøgelsen i overensstemmelse med stk. 1.
4. Kommissionen kan beslutte ikke at iværksætte en undersøgelse, hvis vedtagelsen af foranstaltninger i henhold til artikel 10 eller 13 ville stride mod Unionens interesser, eller hvis Kommissionen finder, at de kendsgerninger, som er fremsat i klagen, hverken afdækker systemiske problemer eller påvirker et eller flere EU-luftfartsselskaber i væsentlig grad.

5. Er de forelagte beviser utilstrækkelige til, at stk. 1 kan tages i anvendelse, skal Kommissionen oplyse klageren herom senest 60 dage efter den dato, hvor klagen blev indgivet. Klageren skal gives 30 dage til at forelægge yderligere beviser. Forelægger klageren ikke yderligere beviser inden for denne frist, kan Kommissionen beslutte ikke at iværksætte en undersøgelse.
6. Kommissionen skal senest 6 måneder fra indgivelsen af klagen beslutte, om en undersøgelse skal iværksættes i overensstemmelse med stk. 1.
7. Finder Kommissionen, at der foreligger tilstrækkelige beviser til, at det er berettiget at iværksætte en undersøgelse, jf. dog stk. 4, skal Kommissionen tage følgende skridt:
  - (a) iværksætte et sagsforløb
  - (b) offentliggøre en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende*; i meddelelsen skal det anføres, at der iværksættes en undersøgelse, og desuden angives undersøgelsens omfang, de gældende internationale forpligtelser, som angiveligt er overtrådt, eller det tredjeland eller den enhed fra et tredjeland, som angiveligt har været involveret i praksisser, der påvirker konkurrencen, den angivelige skade eller trussel om skade og det eller de berørte EU-luftfartsselskaber samt den tidsfrist, inden for hvilken de interesserede parter kan tilkendegive deres interesse i sagen, forelægge deres synspunkter skriftligt, forelægge oplysninger eller anmode om at blive hørt af Kommissionen.
  - (c) officielt underrette repræsentanter for det berørte tredjeland og den berørte enhed i tredjelandet om, at undersøgelsen iværksættes
  - (d) oplyse klageren og det udvalg, som er nedsat ved artikel 15, om, at undersøgelsen iværksættes.
8. Trækkes klagen tilbage, inden undersøgelsen iværksættes, anses klagen for ikke at være indgivet. Dette berører ikke Kommissionens ret til at iværksætte en undersøgelse på eget initiativ i henhold til stk. 1.

#### *Artikel 4*

#### **Undersøgelsen**

1. Efter iværksættelsen af sagsforløbet påbegynder Kommissionen en undersøgelse.
2. Sigtet med undersøgelsen skal være at fastslå et af følgende forhold:
  - (a) hvorvidt gældende internationale forpligtelser er blevet overtrådt
  - (b) hvorvidt en praksis, der påvirker konkurrencen, som er indført af et tredjeland eller en enhed i et tredjeland, har forårsaget skade eller trussel om skade for det eller de berørte EU-luftfartsselskaber.
3. Kommissionen kan indhente alle de oplysninger, den anser for nødvendige for at gennemføre undersøgelsen, og efterprøve rigtigheden af de oplysninger, den har

modtaget eller indsamlet fra det eller de berørte EU-luftfartsselskaber eller fra det berørte tredjeland eller den berørte enhed fra tredjelandet.

4. Kommissionen kan anmode medlemsstaterne om at yde den bistand i forbindelse med undersøgelsen, og medlemsstaterne skal tage alle nødvendige skridt til at efterkomme sådanne anmodninger. Den bistand, som medlemsstaterne anmodes om at yde, kan omfatte levering af oplysninger og analyse af oplysninger samt bidrag til kontroller, inspektioner og undersøgelser.
5. Hvis det forekommer nødvendigt, kan Kommissionen foretage undersøgelser på det berørte tredjelands område, forudsat at det berørte tredjelands regering og den berørte enhed i tredjelandet har fået officiel meddelelse herom og har givet deres samtykke.
6. Parter, som har tilkendegivet deres interesse i sagen inden for de tidsfrister, der er fastsat i meddelelsen om undersøgelsens iværksættelse, skal høres, hvis de har anmodet om at blive hørt og påvist, at de er en interesseret part.
7. Klagere, interesserede parter og den eller de berørte medlemsstater samt repræsentanter for det berørte tredjeland eller den berørte enhed i tredjelandet kan få indsigt i alle oplysninger, som Kommissionen har fået stillet til rådighed, bortset fra interne dokumenter til Kommissionens og administrationernes brug, forudsat at sådanne oplysninger ikke er fortrolige, jf. artikel 6, og forudsat, at vedkommende har forelagt Kommissionen en skriftlig anmodning.

#### *Artikel 5*

#### **Samarbejde med medlemsstaterne med hensyn til sagsforløb af relevans for de tilfælde, der hører under kapitel IV**

1. Påtænker Kommissionen at iværksætte et sagsforløb i henhold til artikel 3, og reguleres de berørte lufttransportydelse i kraft af en lufttransportaftale eller en aftale om luftfartsydelse, som er indgået mellem en eller flere medlemsstater og et tredjeland, og som Unionen ikke er part i, skal Kommissionen underrette den eller de berørte medlemsstater.
2. Underretter Kommissionen en medlemsstat i henhold til stk. 1, skal denne medlemsstat uden unødigt forsinkelse underrette Kommissionen om, hvorvidt den påtænker at benytte sig af tvistbilæggelsesprocedurer eller en anden relevant procedure, som er fastsat ved lufttransportaftalen eller aftalen om luftfartsydelse med det berørte tredjeland med henblik på at imødegå den situation, som er genstand for undersøgelsen.
3. Den medlemsstat, som er omhandlet i stk. 2, skal også underrette Kommissionen om alle relevante planlagte møder inden for rammerne af lufttransportaftalen eller aftalen om luftfartsydelse med det berørte tredjeland for at drøfte det problem, som er genstand for undersøgelsen. Den berørte medlemsstat skal forelægge Kommissionen dagsordenen og alle relevante oplysninger, som gør det muligt at forstå de emner, der skal drøftes på sådanne møder.

4. Den berørte medlemsstat skal holde Kommissionen underrettet om forløbet af en eventuel procedure, jf. stk. 2, og kan i givet fald opfordre Kommissionen til at deltage i disse procedurer. Kommissionen kan anmode den berørte medlemsstat om yderligere oplysninger.

## *Artikel 6*

### **Fortrolighed**

1. Oplysninger, som ifølge deres natur er fortrolige, herunder eksempelvis oplysninger, der, hvis de blev fremlagt, ville give en konkurrent en væsentlig konkurrencemæssig fordel eller være til betydelig skade for den, der meddeler oplysningerne, eller for den, fra hvem den, der meddeler oplysningerne, modtog oplysningerne, eller som er stillet til rådighed på et fortroligt grundlag af parter i en undersøgelse, skal, når ønsket herom er berettiget, behandles fortroligt af Kommissionen.
2. Interesserede parter, som forelægger fortrolige oplysninger, skal pålægges at forelægge ikke-fortrolige sammendrag heraf. Disse sammendrag skal være tilstrækkeligt detaljerede til at sikre en rimelig forståelse af de fortrolige oplysningers egentlige indhold. Under helt særlige omstændigheder kan de interesserede parter anføre, at det ikke er muligt at sammendrage de fortrolige oplysninger. Under sådanne særlige omstændigheder skal der afgives en erklæring med en begrundelse for, at det ikke er muligt at udarbejde et sammendrag.
3. Oplysninger, der modtages i medfør af denne forordning, må kun anvendes til det formål, hvortil de er indhentet. Denne bestemmelse må ikke udelukke anvendelsen af oplysninger, der modtages som led i en undersøgelse, med henblik på at iværksætte en anden undersøgelse i henhold til denne forordning.
4. Kommissionen og medlemsstaterne, herunder personer i deres tjeneste, må ikke videregive oplysninger modtaget i medfør af denne forordning, som ifølge deres natur er fortrolige, eller oplysninger, som er stillet til rådighed på et fortroligt grundlag af parter i en undersøgelse, medmindre den part, der har givet oplysningerne, udtrykkeligt har givet tilladelse hertil. Oplysninger, der udveksles mellem Kommissionen og medlemsstaterne eller interne dokumenter, der er udarbejdet af Unionens myndigheder eller af medlemsstaterne, må kun videregives, hvis dette udtrykkeligt fremgår af denne forordning.
5. Viser det sig, at en anmodning om fortrolig behandling ikke er berettiget, og at den, der giver oplysningerne, hverken er villig til at offentliggøre dem eller tillade, at de fremlægges i store træk eller i forkortet form, kan de pågældende oplysninger lades ude af betragtning.
6. Denne artikel udelukker ikke, at EU-myndighederne fremlægger generelle oplysninger, navnlig fremlægger de begrundelser for de afgørelser, der er truffet i medfør af denne forordning, eller at de fremlægger de beviser, som unionsmyndighederne har lagt til grund, for så vidt dette er nødvendigt for at forklare disse begrundelser i retssager. Ved en sådan fremlæggelse tages der hensyn til de berørte parters berettigede interesse i, at deres forretnings- eller statshemmeligheder ikke røbes.

## *Artikel 7*

### **Grundlag for konstatering i tilfælde af manglende samarbejdsvilje**

I tilfælde, hvor der nægtes adgang til de nødvendige oplysninger, eller disse på anden vis ikke forelægges inden for den relevante frist, eller hvis undersøgelsen i væsentlig grad hindres, skal konstateringer foretages på grundlag af de foreliggende kendsgerninger. Finder Kommissionen, at der er afgivet urigtige eller vildledende oplysninger, kan der ses bort fra disse oplysninger.

## *Artikel 8*

### **Fremlæggelse af oplysninger**

1. Det berørte tredjeland, den berørte enhed i et tredjeland og tredjelandets berørte luftfartsselskab samt klageren og interesserede parter skal modtage en fremlæggelse af de vigtigste kendsgerninger og betragtninger, der påtænkes lagt til grund for vedtagelsen af afhjælpende foranstaltninger eller indstillingen af sagsforløbet uden vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger, senest en måned før det udvalg, der er omhandlet i artikel 15, får forelagt sagen i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, artikel 10, stk. 3, artikel 12, stk. 2, eller artikel 13, stk. 1.
2. Fremlæggelsen foregriber ikke nogen efterfølgende afgørelse, som måtte blive truffet af Kommissionen. Påtænker Kommissionen at lægge yderligere eller andre kendsgerninger og betragtninger til grund for en sådan afgørelse, skal disse fremlægges snarest muligt.
3. Bemærkninger, der fremsættes efter fremlæggelsen af oplysninger, tages kun i betragtning, hvis de modtages inden for en frist, som Kommissionen fastsætter i hvert enkelt tilfælde, og som skal være mindst ti dage, idet der tages behørigt hensyn til sagens hastende karakter. Der kan fastsættes en kortere periode, når yderligere endelige oplysninger skal fremlægges.

## *Artikel 9*

### **Sagsforløbets varighed og suspension**

1. Sagsforløbet skal afsluttes inden for to år. Denne periode kan forlænges i behørigt begrundede tilfælde.
2. I hastende tilfælde, f.eks. i situationer, hvor der er en risiko for umiddelbar og uoprettelig skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber, kan sagsforløbet afkortes til ét år.
3. Kommissionen kan suspendere sagsforløbet, hvis det berørte tredjeland eller den berørte enhed i tredjelandet har taget afgørende skridt til alt efter tilfældet at eliminere:

- (a) i tilfælde af overtrædelse af en gældende international forpligtelse; denne overtrædelse
  - (b) i tilfælde af praksis, der påvirker konkurrencen; enten denne praksis eller skaden eller truslen om skade på det eller de berørte EU-luftfartsselskaber.
4. Er overtrædelsen af gældende internationale forpligtelser, den praksis, der påvirker konkurrencen, eller skaden eller truslen om skade på det eller de berørte EU-luftfartsselskaber ikke elimineret inden for en rimelig frist, kan Kommissionen genoptage sagsforløbet.

### KAPITEL III

#### OVERTRÆDELSE AF GÆLDENDE INTERNATIONALE FORPLIGTELSER

##### *Artikel 10*

##### **Afslutning af sagsforløbet**

1. Trækkes klagen tilbage, kan Kommissionen indstille den undersøgelse, som foretages i henhold til artikel 4, uden at vedtage afhjælpende foranstaltninger.
2. I følgende tilfælde indstiller Kommissionen ved gennemførelsesretsakter den undersøgelse, som foretages i henhold til artikel 4, uden at vedtage afhjælpende foranstaltninger:
  - (a) Kommissionen konkluderer, at ingen gældende internationale forpligtelser er blevet overtrådt
  - (b) Kommissionen konkluderer, at vedtagelsen af afhjælpende foranstaltninger ville stride mod Unionens interesser
  - (c) Unionen og det berørte tredjeland har fundet en tilfredsstillende løsning i overensstemmelse med den relevante mekanisme, som er fastsat ved den gældende aftale eller ordning eller i henhold til den relevante folkeret.

De i første afsnit nævnte gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 15, stk. 2.
3. Uden at dette berører de relevante bestemmelser i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og med forbehold af stk. 1 og 2, vedtager Kommissionen ved gennemførelsesretsakter afhjælpende foranstaltninger, hvis det i undersøgelsen fastslås, at gældende internationale forpligtelser er overtrådt.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 15, stk. 2.

4. Når der ifølge den retsakt, som indeholder de gældende internationale forpligtelser, inden vedtagelsen af en foranstaltning skal gennemføres en forudgående international procedure for konsultation eller bilæggelse af tvister, afsluttes denne procedure først, og afgørelser truffet i henhold til stk. 3 skal tage hensyn til resultaterne heraf.
5. De afhjælpende foranstaltninger, der er nævnt i stk. 3, skal være de foranstaltninger, som er fastsat ved den retsakt, der indeholder de gældende internationale forpligtelser, eller som er til rådighed i henhold til relevante regler og principper i folkeretten.

## **KAPITEL IV**

### **PRAKSISSER, DER PÅVIRKER KONKURRENCEN**

#### *Artikel 11*

##### **Fastsættelse af skade**

1. En konstatering af skade med henblik på dette kapitel skal baseres på beviser og tage hensyn til alle relevante faktorer og særlig:
  - (a) det eller de berørte EU-luftfartsselskabers situation, navnlig hvad angår aspekter såsom trafikhyppighed, kapacitetsudnyttelse, netværkseffekt, salg, markedsandel, samlet fortjeneste, kapitalafkast, investering og beskæftigelse
  - (b) situationen generelt på det eller de berørte lufttransportmarkeder, navnlig hvad angår flybilletpriser eller luftfragtrater, kapacitet og lufttransportydelsers hyppighed eller brugen af nettet.
2. For at konstatere en trussel om skade forudsættes det, at det tydeligt kan forudses, at en nærmere bestemt situation må forventes at udvikle sig til en egentlig skade. En sådan fastsættelse skal baseres på beviser og tage hensyn til alle relevante faktorer og særlig:
  - (a) den forventelige udvikling i det eller de berørte EU-luftfartsselskabers situation, navnlig hvad angår trafikhyppighed, kapacitetsudnyttelse, netværkseffekt, salg, markedsandel, samlet fortjeneste, kapitalafkast, investering og beskæftigelse
  - (b) den forventelige udvikling i situationen generelt på det eller de potentielt berørte lufttransportmarkeder, navnlig hvad angår flybilletpriser eller

luftfragtrater, kapacitet og lufttransportydelsers hyppighed eller brugen af nettet.

3. Kommissionen vælger en undersøgelsesperiode og analyserer de relevante beviser for denne periode.
4. Skade eller trussel om skade forårsaget af andre faktorer end praksis, som påvirker konkurrencen, og som også påvirker et eller flere berørte EU-luftfartsselskaber negativt, må ikke tilskrives den praksis, som undersøges.

#### *Artikel 12*

#### **Indstilling af sagsforløbet uden indførelse af afhjælpende foranstaltninger**

1. Kommissionen kan indstille undersøgelsen uden at vedtage afhjælpende foranstaltninger, hvis klagen trækkes tilbage.
2. Kommissionen indstiller ved gennemførelsesretsakter den undersøgelse, som foretages i henhold til artikel 4, uden at vedtage afhjælpende foranstaltninger, hvis:
  - (a) Kommissionen konkluderer, at et af følgende forhold ikke gør sig gældende:
    - (i) der eksisterer en praksis, som påvirker konkurrencen og benyttes af et tredjeland eller en enhed i et tredjeland
    - (ii) der eksisterer en skade eller trussel om skade på det eller de berørte EU-luftfartsselskaber
    - (iii) der eksisterer en årsagssammenhæng mellem skaden eller truslen om skade og den pågældende praksis
  - (b) Kommissionen konkluderer, at vedtagelsen af afhjælpende foranstaltninger i henhold til artikel 13 ville stride mod Unionens interesser
  - (c) det berørte tredjeland eller den berørte enhed i tredjelandet har elimineret den praksis, der påvirker konkurrencen
  - (d) det berørte tredjeland eller den berørte enhed i tredjelandet har elimineret skaden eller truslen om skade på det eller de berørte EU-luftfartsselskaber.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 15, stk. 2.

3. Afgørelsen om at indstille undersøgelsen i henhold til stk. 2 skal ledsages af en redegørelse for grundene hertil og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

#### *Artikel 13*

#### **Afhjælpende foranstaltninger**

1. Medmindre andet fremgår af artikel 12, stk. 1, og undtagen i det tilfælde, der omhandles i artikel 12, stk. 2, litra b), vedtager Kommissionen ved gennemførelsesretsakter afhjælpende foranstaltninger, hvis det fastslås i den undersøgelse, der foretages i henhold til artikel 4, at en praksis, som påvirker konkurrencen, og som er indført af et tredjeland eller en enhed i et tredjeland, har forårsaget skade eller trussel om skade for det eller de berørte EU-luftfartsselskaber.  
  
Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 15, stk. 2.
2. De afhjælpende foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 1, skal pålægges det eller de luftfartsselskaber fra tredjelande, som drager fordel af den praksis, der påvirker konkurrencen, og de kan tage følgende former:
  - (a) finansielle forpligtelser
  - (b) enhver foranstaltning med en tilsvarende eller lavere værdi.
3. De afhjælpende foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 1, må ikke gå videre, end hvad der er nødvendigt for at udligne skaden eller truslen om skade for det eller de berørte EU-luftfartsselskaber. Til dette formål kan foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 2, litra b), begrænses til et nærmere bestemt geografisk område.
4. De afhjælpende foranstaltninger, som er omhandlet i stk. 1, må ikke pålægge Unionen eller en eller flere berørte medlemsstater at overtræde lufttransportaftaler, aftaler om luftfartsydelse eller nogen bestemmelse om lufttransportydelse ifølge en handelsaftale, der er indgået med det berørte tredjeland.
5. Afgørelsen om at afslutte undersøgelsen med vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger som omhandlet i stk. 2 skal ledsages af en redegørelse for grundene hertil og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

#### *Artikel 14*

### **Revision af afhjælpende foranstaltninger**

1. De afhjælpende foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 13, forbliver kun i kraft så længe og i det omfang, dette er nødvendigt i lyset af, at den praksis, der påvirker konkurrencen og som følge deraf volder skade eller trussel om skade, varer ved. Til dette formål finder revisionsproceduren i stk. 2, 3 og 4 anvendelse.
2. Spørgsmålet om, hvorvidt det er nødvendigt at opretholde afhjælpende foranstaltninger i deres oprindelige form, kan tages op til revision enten på Kommissionens eller klagerens initiativ eller efter en begrundet anmodning fra det berørte tredjeland eller den berørte enhed i tredjelandet.
3. Kommissionen skal ved sin revision vurdere, om den praksis, der påvirker konkurrencen, skaden eller truslen om skade og årsagssammenhængen mellem praksissen og skaden eller truslen om skade, fortsat består.

4. Kommissionen skal ved gennemførelsesretsakter alt efter tilfældet ophæve, ændre eller opretholde de afhjælpende foranstaltninger Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 15, stk. 2.

## KAPITEL V

### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### *Artikel 15*

#### **Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.

#### *Artikel 16*

#### **Ophævelse**

Forordning (EF) nr. 868/2004 ophæves. Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning.

#### *Artikel 17*

#### **Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*

*Formand*

*På Rådets vegne*

*Formand*

## FINANSIERINGSOVERSIGT

### **1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME**

- 1.1. Forslagets/initiativets betegnelse
- 1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen
- 1.3. Forslagets/initiativets art
- 1.4. Mål
- 1.5. Forslagets/initiativets begrundelse
- 1.6. Varighed og finansielle virkninger
- 1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

### **2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER**

- 2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering
- 2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem
- 2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

### **3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER**

- 3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme
- 3.2. Anslåede virkninger for udgifterne
  - 3.2.1. *Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne*
  - 3.2.2. *Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne*
  - 3.2.3. *Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne*
  - 3.2.4. *Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*
  - 3.2.5. *Tredjemands bidrag til finansieringen*
- 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

## FINANSIERINGSOVERSIGT

### 1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

#### 1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004

#### 1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen<sup>25</sup>

06 - Mobilitet og transport

#### 1.3. Forslagets/initiativets art

- Forslaget/initiativet vedrører en **ny foranstaltning**
- Forslaget/initiativet vedrører en **ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning**<sup>26</sup>
- Forslaget/initiativet vedrører en **forlængelse af en eksisterende foranstaltning**
- Forslaget/initiativet vedrører **omlægning af en foranstaltning til en ny foranstaltning**

#### 1.4. Mål

##### 1.4.1. *Det eller de af Kommissionens flerårige strategiske mål, som forslaget/initiativet vedrører*

Beskæftigelse og vækst: Med initiativet tilsigtes det at bidrage til en konkurrencedygtig europæisk luftfartsindustri, som skaber en holdbar vækst og beskæftigelse med høj merværdi og driver den teknologiske innovation.

Et stærkere og mere fair indre marked med et styrket industrigrundlag: et konkurrencedygtigt fælles europæisk transportområde skaber en ramme for sikker og effektiv transport af høj kvalitet for borgere og virksomheder.

Med EU's aktion kan der sikres loyal konkurrence mellem EU-luftfartsselskaber og tredjelandes luftfartsselskaber, dvs. lige konkurrencevilkår mellem dem. Dette bidrager til betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau i Unionen.

Endelig bidrager den foreslåede forordning til at styrke EU's rolle som global aktør.

<sup>25</sup> ABM: Activity Based Management (aktivitetsbaseret ledelse) – ABB: Activity Based Budgeting (aktivitetsbaseret budgetlægning).

<sup>26</sup> Jf. finansforordningens artikel 54, stk. 2, litra a) hhv. b).

#### 1.4.2. *Specifikke mål og berørte ABM/ABB-aktiviteter*

##### Specifikt mål

GD MOVE specifikt mål nr. 1: Et effektivt og holdbart fælles europæisk transportområde med høj flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed: reguleringen forbedres, og en udstrakt gennemførelse af EU-lovgivningen på transportområdet sikres tillige med en åben og loyal konkurrence såvel i EU som i forbindelserne med centrale partnerlande.

##### Berørte ABM/ABB-aktiviteter

06 02 - Den europæiske transportpolitik

#### 1.4.3. *Forventede resultater og virkninger*

*Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgruppen.*

Den foreslåede forordning forventes at garantere loyal konkurrence mellem EU-luftfartsselskaber og tredjelands luftfartsselskaber, og dette forventes at bidrage til transportforbindelser på et højt niveau mellem EU og tredjelande.

Med opfyldelsen af dette mål for øje fastsættes der ved dette forslag til forordning en ramme for at imødegå praksisser, der påvirker konkurrencen, som er indført af tredjelande eller enheder i tredjelande, og som forårsager skade eller trussel om skade for EU-luftfartsselskaber, og vedtage relevante afhjælpende foranstaltninger for at kompensere for skaden og genoprette en loyal konkurrence.

Ved forordningen fastsættes ligeledes en ramme for vedtagelsen af foranstaltninger, hvor gældende internationale forpligtelser (angiveligt) er blevet overtrådt.

Det forventes, at EU's luftfartsindustri vil drage fordel af denne forordning.

Ligeledes forventes det, at passagerer i EU vil drage fordel af forordningen, fordi den bidrager til at opretholde en bred adgang til lufttransportydelse i hele EU.

Endelig forventes det, at EU's økonomi generelt vil drage fordel af denne forordning i kraft af luftfartsindustriens vedvarende bidrag til opfyldelsen af målet om vækst og beskæftigelse.

Af økonomiske følgevirkninger forventes der bl.a. en stigning dels i antallet af passagerer, som befordres af EU-luftfartsselskaber, og dels i EU-luftfartsselskabernes indtægter. EU's lufthavne vil også drage fordel heraf, idet de vil tiltrække flere passagerer.

Blandt de driftsrelaterede følgevirkninger forventes forbedrede transportforbindelser i det europæiske luftrum, som fremmes af en loyal konkurrence blandt luftfartsselskaberne.

#### 1.4.4. *Virknings- og resultatindikatorer*

*Angiv indikatorerne til kontrol af forslagets/initiativets gennemførelse.*

- antallet og arten af officielle klager fra sektoren til Kommissionen
- europæiske interesserede parter udtalelser om anvendeligheden af den europæiske retlige ramme.

## 1.5. Forslagets/initiativets begrundelse

### 1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt*

Der tilvejebringes et effektivt redskab, som åbner mulighed for at imødegå praksisser, der påvirker konkurrencen og forvolder skade eller trussel om skade for EU-luftfartsselskaber. I så tilfælde er hensigten med foranstaltninger at udligne denne skade eller trussel om skade.

Der fastsættes en ramme for vedtagelsen af foranstaltninger, hvor gældende internationale forpligtelser (angiveligt) er blevet overtrådt.

Alle disse foranstaltninger bidrager også til transportforbindelser på et højt niveau mellem EU og tredjelande.

### 1.5.2. *Merværdien ved en indsats fra EU's side*

Foreneligheden med nærhedsprincippet blev anerkendt i 26. betragtning i forordning (EF) nr. 868/2004, hvad angår denne forordning.

Det nye centrale element i den foreslåede forordning er foranstaltninger i tilfælde af "overtrædelse af gældende internationale forpligtelser". I forslaget til forordning defineres "gældende internationale forpligtelser" som forpligtelser i en aftale, hvori Unionen er part. Rettigheder i forhold til tredjelande ifølge aftaler, hvori Unionen er part, kan ikke udøves særskilt af individuelle medlemsstater.

Da de tilstræbte mål ikke kan opfyldes uden foranstaltninger på EU-niveau, er sådanne foranstaltninger påkrævet til formålet og skaber en merværdi sammenholdt med foranstaltninger på nationalt plan.

### 1.5.3. *Erfaringer fra lignende tidligere foranstaltninger*

Sigtet med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004 var at forebygge og modvirke, at EU-luftfartsselskaber påvirkes negativt af illoyale praksisser, dvs. støtte og forskelsbehandling, fra tredjelande og enheder fra tredjelande.

Men i de mere end 10 år, siden forordningen blev vedtaget, er den aldrig taget i anvendelse, fordi intet EU-luftfartsselskab har klaget formelt, trods det at der i sektoren har været mange uformelle beskyldninger og klager angående illoyale praksisser, som angiveligt er indført af tredjelande og enheder i tredjelande.

Hovedårsagen til, at forordning (EF) nr. 868/2004 har vist sig at være ineffektiv, er selve det forhold, at den mht. "illoyal priskonkurrence" begrebsmæssigt er udformet på grundlag af værktøjer til "dumping" af varer og derfor ikke er tilpasset til de specifikke forhold i lufttransportsektoren.

Udover støtte finder forordning (EF) nr. 868/2004 udelukkende anvendelse på såkaldt illoyal priskonkurrence. Illoyal priskonkurrence kan alene fastslås, når et tredjelands luftfartsselskab opkræver "*billetpriser, som ligger så langt under de priser, der tilbydes af konkurrerende EF-luftfartsselskaber, at de forvolder skade*", hvilket er vanskeligt at bevise. For at kunne fastslå, at der er tale om "illoyal priskonkurrence", forudsættes det også, at et tredjelands luftfartsselskab har opnået en ikke-kommerciel fordel, men forekomsten af en sådan fordel er ikke i sig selv tilstrækkelig til at udløse Unionens indgriben.

Endvidere indeholder forordning (EF) nr. 868/2004 ingen bestemmelser om en særlig intern EU-procedure vedrørende forpligtelser i lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse, hvori Unionen er part, med det formål at sikre loyal konkurrence i de tilfælde, hvor sådanne forpligtelser er overtrådt.

Endelig er reglerne for at iværksætte en undersøgelse forholdsvis restriktive. Der er indført en egentlig klageadgang til Kommissionen for "Fællesskabets luftfartsindustri", der defineres som "de EF-luftfartsselskaber, der leverer lignende luftfartsydelse, eller de af luftfartsselskaberne, hvis samlede andel udgør størstedelen af det samlede fællesskabsudbud af sådanne luftfartsydelse". Hverken medlemsstaterne eller individuelle luftfartsselskaber indrømmes en selvstændig rolle som klager.

#### 1.5.4. *Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning*

Den foreslåede forordning er i tråd med de mål, der forelægges i luftfartsstrategien, og bidrager derved direkte til opfyldelsen af disse mål af hensyn til en mere konkurrencedygtig EU-luftfartssektor.

### 1.6. **Varighed og finansielle virkninger**

Forslag/initiativ af **begrænset varighed**

- Forslag/initiativ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- Finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

Forslag/initiativ af **ubegrænset varighed**

- Iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ,
- derefter gennemførelse i fuldt omfang.

### 1.7. **På tænkt(e) forvaltningsmetode(r)<sup>27</sup>**

**Direkte forvaltning** ved Kommissionen

- i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer
- i gennemførelsesorganer

<sup>27</sup> Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb: [http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

- Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne
- Indirekte forvaltning** ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:
  - tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
  - internationale organisationer og deres organer (angives nærmere)
  - Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
  - de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 208 og 209
  - offentligretlige organer
  - privatretlige organer, der har fået overdraget samfundsopgaver, forudsat at de stiller tilstrækkelige finansielle garantier
  - privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som stiller tilstrækkelige finansielle garantier
  - personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er udpeget i den relevante basisretsakt
  - *Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

#### Bemærkninger

Ikke relevant

## 2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

### 2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering

*Angiv hyppighed og betingelser.*

Kommissionen forventes at foretage en evaluering fem år efter forordningens ikrafttræden for at verificere, om målene for initiativet er opfyldt. Hensigten er at verificere, om de nye foranstaltninger har skabt mere lige konkurrencevilkår, og om de har bidraget til at opretholde transportforbindelser på et højt niveau. Evalueringen vil blive foretaget på grundlag af de centrale indikatorer for fremskridt, der er specificeret i afsnittet om "*virknings- og resultatindikatorer*". Denne skal være i overensstemmelse med Kommissionens krav om evaluering.

### 2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem

#### 2.2.1. Konstaterede risici

Følgende risici i relation til gennemførelsen af forslaget til forordning er blevet påvist:

#### 1) Gengældelsesforanstaltninger rettet mod EU-virksomheder

Vedtagelsen af afhjælpende foranstaltninger kan føre til gengældelsesforanstaltninger over for EU's erhvervsliv (eksempelvis luftfartsselskabers adgang til tjenester eller tredjelandes luftfartsselskabers anskaffelse af EU-luftfartøjer). I forslaget til forordning præciseres det dog, at Kommissionen kan beslutte ikke at træffe foranstaltninger, hvis det ville være i strid med Unionens interesse. Kommissionen vil også kunne udforme afhjælpende foranstaltninger med det formål at minimere risici for bivirkninger, herunder gengældelsesforanstaltninger.

#### 2) Et uventet højt og uhåndterligt antal klager

Håndhævelsen af den foreslåede forordning vil resultere i sager, som Kommissionen vil skulle behandle, hvilket indebærer en forøgelse af de administrative omkostninger (lønomkostninger, udstyr og materialeomkostninger samt generalomkostninger). Hvis et uventet højt antal klager modtages, kan der opstå personalemangel, administrative vanskeligheder og yderligere omkostninger. I forslaget til forordning præciseres det dog, at Kommissionen kan beslutte ikke at træffe foranstaltninger, hvis sagens genstand hverken har systemisk karakter eller væsentlig indflydelse på EU-luftfartsselskaber. Endvidere giver den foreslåede forordning Kommissionen mulighed for at anmode medlemsstaterne om bistand i forbindelse med undersøgelsen.

#### 2.2.2. Oplysninger om det interne kontrolsystem

- Kommissionen vil pålægge afhjælpende foranstaltninger via gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 291 i TEUF.
- Medlemsstaternes kontrol reguleres ved forordning (EU) nr. 182/2011 vedrørende medlemsstaternes kontrol af Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser.
- De finansielle modforanstaltninger mod tredjelandes enheder vil blive håndhævet i henhold til artikel 299 i TEUF.

#### 2.2.3. Anslåede omkostninger og fordele ved kontrollen samt forventet fejlrisiko.

Ikke relevant

#### 2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

*Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger.*

Ikke relevant

### 3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

#### 3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme

- Eksisterende udgiftsposter på budgettet

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgifts- område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Antal[...][Betegnelse]	OB/IOB <sup>28</sup>	fra EFTA- lande <sup>29</sup>	fra kandidat- lande <sup>30</sup>	fra tredje- lande	iht. finansforord- ningens artikel 21, stk. 2, litra b)
	[5][06.01.01.01]	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nye budgetposter, som der er søgt om.

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgifts- område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Antal[...][Betegnelse]	OB/IOB	fra EFTA- lande	fra kandidatlan- de	fra tredje- lande	iht. finansforord- ningens artikel 21, stk. 2, litra b)
	[...][XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

<sup>28</sup> OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

<sup>29</sup> EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

<sup>30</sup> Kandidatlande og, efter omstændighederne, potentielle kandidatlande på Vestbalkan.

### 3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

#### 3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

i mio. EUR (tre decimaler)

<b>Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme</b>	Nummer	[...][Betegnelse]
--	--------	-------------------

GD <.....>			År n <sup>31</sup>	År n + 1	År n + 2	År n + 3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I ALT
•Aktionsbevillinger										
Budgetpostens nummer	Forpligtelser	(1)								
	Betalinger	(2)								
Budgetpostens nummer	Forpligtelser	(1a)								
	Betalinger	(2 a)								
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammet <sup>32</sup>										
Budgetpostens nummer		(3)								
<b>Bevillinger I ALT til GD [...]</b>	Forpligtelser	= 1+1a+3								
	Betalinger	= 2+2a +3								

<sup>31</sup> År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes.

<sup>32</sup> Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)								
	Betalinger	(5)								
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)								
<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE [...]</b> i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4 + 6								
	Betalinger	=5 + 6								

**Hvis flere udgiftsområder påvirkes af forslaget/initiativet:**

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)								
	Betalinger	(5)								
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)								
<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-4</b> i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4 + 6								
	Betalinger	=5 + 6								

<b>Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme</b>	<b>5</b>	"Administration"
--	----------	------------------

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2018	År 2019	År 2020	I ALT
GD MOVE					
• Menneskelige ressourcer		1,242	1,242	1,242	<b>3,726</b>
• Andre administrationsudgifter		0,02	0,02	0,02	<b>0,06</b>
<b>I ALT GD MOVE</b>	Bevillinger	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>

<b>Bevillinger I ALT under UDGFITSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme</b>	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>
--	--	-------	-------	-------	--------------

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2018	År 2019	År 2020	I ALT
<b>Bevillinger I ALT under UDGFITSOMRÅDE 1-5 i den flerårige finansielle ramme</b>	Forpligtelser	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>
	Betalinger	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>

### 3.2.2. Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Der angives mål og resultater  ↓			År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)								I ALT				
	RESULTATER																		
	Type <sup>33</sup>	Resultaternes gnsntl. omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal resultater i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 <sup>34</sup> ...																			
- Resultat																			
- Resultat																			
- Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 1																			
SPECIFIKT MÅL NR. 2																			
- Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 2																			

<sup>33</sup> Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks. antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

<sup>34</sup> Som beskrevet i punkt 1.4.2. "Specifikke mål ...".

OMKOSTNINGER I ALT																	
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.3. Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

#### 3.2.3.1. Resumé

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2018	År 2019	År 2020	I ALT
--	------------	------------	------------	-------

<b>UDGIFTS-OMRÅDE 5</b> i den flerårige finansielle ramme				
Menneskelige ressourcer	1,242	1,242	1,242	<b>3,726</b>
Andre administrationsudgifter	0,02	0,02	0,02	0,02
<b>Subtotal UDGIFTS-OMRÅDE 5</b> i den flerårige finansielle ramme	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>

<b>Uden for UDGIFTS-OMRÅDE 5<sup>35</sup></b> i den flerårige finansielle ramme				
Menneskelige ressourcer				
Andre udgifter af administrativ art				
<b>Subtotal uden for UDGIFTS-OMRÅDE 5</b> i den flerårige finansielle ramme				

<b>I ALT</b>	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>
--------------	-------	-------	-------	--------------

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, der i forvejen er afsat til forvaltning af aktionen, og/eller ved intern omfordeling i Kommissionen, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

<sup>35</sup>

Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

### 3.2.3.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

*Overslag angives i årsværk*

	År 2018	År 2019	År 2020
<b>• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)</b>			
06 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	9	9	9
XX 01 01 02 (i delegationer)			
XX 01 05 01 (indirekte forskning)			
10 01 05 01 (direkte forskning)			
<b>• Eksternt personale (i årsværk)<sup>36</sup></b>			
XX 01 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)			
XX 01 02 02 (KA, LA, UNE, V og JED i delegationerne)			
XX 01 04 yy <sup>37</sup>	- i hovedsædet		
	- i delegationer		
XX 01 05 02 (KA, UNE, V – indirekte forskning)			
10 01 05 02 (KA, UNE, V – direkte forskning)			
Andre budgetposter (skal angives)			
<b>I ALT</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som allerede er afsat til aktionen, og/eller interne rokader i Kommissionen, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	Modtage og behandle klager stilet til Kommissionen, iværksætte sagsforløbet og gennemføre undersøgelser, forberede Kommissionens retsakter, behandle anmodninger om oplysninger og behandle anmodninger om revision af Kommissionens afgørelser.
Eksternt personale	Ikke relevant

### 3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

- Forslaget/initiativet er foreneligt med indeværende flerårige finansielle ramme
- Forslaget/initiativet kræver omlægning af det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme

Der redegøres for omlægningen med angivelse af de berørte budgetposter og beløbenes størrelse.
--

<sup>36</sup> KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JED: junioreksperter ved delegationerne.

<sup>37</sup> Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

- Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres.

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og beløbenes størrelse.

### 3.2.5. *Tredjemand's bidrag til finansieringen*

- Forslaget/initiativet indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand.

### 3.3. **Anslåede virkninger for indtægterne**

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne.
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:

(iv)  for egne indtægter

(v)  for diverse indtægter

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger <sup>38</sup>					
		År <b>n</b>	År <b>n + 1</b>	År <b>n + 2</b>	År <b>n + 3</b>	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)	
Artikel [...]							

For diverse indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der påvirkes.

Det oplyses, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne.

<sup>38</sup> Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 25 %.