



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 7.5.2003
KOM(2003) 228 endelig

2002/0067 (COD)

Ændret forslag

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om beskyttelse mod skader påført EF-luftfartsselskaber gennem støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab

(Forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Den 12. marts 2002 forelagde Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab (KOM (2000) 110 endelig - 2002/0067(COD)) med henblik på fælles vedtagelse efter fremgangsmåden i EF-traktatens artikel 251.

Den 18. september 2002 afgav Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg sin udtalelse¹.

Den 14. januar 2003 vedtog Europa-Parlamentet en række ændringsforslag ved førstebehandlingen. Ved denne lejlighed gav Kommissionen udtryk for sin holdning til hvert ændringsforslag og anførte, hvilke ændringsforslag den helt eller delvis kunne tilslutte sig, og hvilke den måtte afvise. Europa-Parlamentet vedtog 60 ændringsforslag, hvoraf Kommissionen accepterede 38 (nogle med redaktionelle ændringer eller i princippet) og delvis accepterede 8 ændringsforslag.

2. FORSLAGET FORMÅL

Fællesskabets luftfartsindustri står over for en afgørende udfordring: den konkurrerer med luftfartsselskaber fra tredjelande, som modtager generøs støtte, mens fællesskabsindustrien er underkastet strenge bestemmelser om statsstøtte.

Den nylige krise i dele af industrien har medført, at tredjelandes regeringer støtter deres luftfartsselskaber på en måde, som kan medføre konkurrencefordrejning. EF-luftfartsselskaber har forelagt oplysninger om det pres, disse luftfartsselskaber udøver på billetpriser, og som de ikke er i stand til at reagere på.

Endvidere er støtte ikke den eneste type statslig intervention, som kan medføre konkurrencefordrejning for levering af internationale luftfartsydelse. Udenlandske luftfartsselskabers prispraksis kan ligge på et illoyalt niveau på grund af statskontrol, også selv om der ikke er tale om åben statsstøtte. Udenlandske regeringers statsstøtte til luftfartsselskaber, de selv kontrollerer, vil i realiteten være særdeles vanskelig at opdage.

Nogle tredjelande har indført instrumenter til at imødegå sådanne situationer. Fællesskabet har også fastsat bestemmelser i tilfælde af illoyal priskonkurrence inden for søfartssektoren. En sådan mulighed foreligger dog ikke på fællesskabsplan inden for luftfartssektoren. Den eneste mulighed for indeværende er bilaterale aftaler, som ofte, både hvad angår dækning og midler, ikke giver mulighed for at skabe hurtig og omfattende beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence. Og selv om en af medlemsstaterne havde været i stand til at skride ind i henhold til sine bilaterale aftaler, ville dette reelt blot gøre forskellen mellem behandlingen af de forskellige EF-luftfartsselskaber endnu større.

¹ EFT C 61 af 14.3.2003, s. 29.

Det foreslåede instrument er beregnet til at løse dette problem. Det gør det muligt for Fællesskabet at skride ind over for illoyal konkurrence fra ikke-EF-luftfartsselskaber på ruter til og fra Fællesskabet, når det drejer sig om konkurrencefordrejende støtte fra tredjelande. Det udgør også et instrument mod illoyal priskonkurrence fra statskontrollerede luftfartsselskaber.

3. ACCEPTEREDE/DELVIS ACCEPTEREDE ÆNDRINGSFORSLAG

3.1. Ændringsforslag accepteret som fremsat, med redaktionelle ændringer eller i princippet

Kommissionen har, under forbehold af passende redaktionelle ændringer, accepteret halvdelen af Europa-Parlamentets ændringsforslag, da de forbedrer eller tydeliggør Kommissionens tekst. De ændringsforslag, som Europa-Parlamentet har fremsat, og som kan accepteres som fremsat eller med mindre redaktionelle ændringer, er nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 24, 28, 29, 30, 31, 34, 37, 41, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 53, 56, 57 og 59.

Som følge af ovenstående blev titlen og betragtning 1, 2, 3, 4, 10, 11, 12, 13 og 15 ændret, der blev indsat ny betragtninger 2a, 3a, 11a, 11b og 19a i forslaget, og artikel 2, stk. 1, litra a), artikel 3, stk. 1, artikel 3, stk. 1a, artikel 3, stk. 2., artikel 3, stk. 3, artikel 4, stk. 2, artikel 4, stk. 4, artikel 5, stk. 1, artikel 5, stk. 1a, artikel 5, stk. 2, artikel 5, stk. 3, artikel 5, stk. 5, artikel 7, stk. 1, artikel 9, stk. 2., artikel 9, stk. 3, artikel 9, stk. 4, artikel 10, stk. 1, og artikel 11, stk. 1, blev ændret eller indsat i det ændrede forslag.

Kommissionen har i princippet accepteret ændringsforslag nr. 12, 21, 27, 49, 54 og 65. I denne forbindelse fremhæves følgende ændringer:

- Ændringsforslag 12 (betragtning 9): det er ikke støtten i sig selv, som er skadelig, men snarere det lave prisniveau
- Ændringsforslag 21 (ny betragtning 16a): Ud over en mindre redaktionel ændring af den foreslåede tekst, foreslår Kommissionen, at der indsættes en ny betragtning 16b for at sikre den retlige overensstemmelse med Rådets forordning om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne
- Ændringsforslag 27 (ny artikel 1, stk. 1a) og ændringsforslag 54 (ny artikel 9a): Kommissionen foreslår at sammensmelte indholdet af disse to ændringsforslag i en ny artikel 6a, som beskriver, hvad afhjælpende foranstaltninger, af midlertidig eller endelig karakter, indebærer. Der indsættes en passende henvisning til Rådets forordning 95/93 for at sikre den overordnede overensstemmelse med fællesskabslovgivningen
- Ændringsforslag 49 (artikel 6, stk. 1): Det ville have været svært at forstå, hvorfor fristen for undersøgelsen skulle være kortere end tidsrammen for indførelse af midlertidige foranstaltninger. Kommissionen foreslår derfor, at undersøgelserne skal være afsluttet inden for ni måneder under normale omstændigheder
- Ændringsforslag 65 (artikel 15): Kommissionen er helt enig i, at der er tale om en politisk hastesag, hvilket også antydes af ændringsforslaget. Kommissionen må dog beklage, at en frist til den 1. april 2003 ikke er realistisk, da datoen allerede er overskredet.

3.2. Delvis accepterede ændringer

Ændringsforslag 10, 11, 25, 26, 33, 40, 43 og 64 blev delvis accepteret.

Ændringsforslag 10

Kommissionen kan ikke acceptere den sidste betingelse ("samt at et eller flere...."), da denne betragtning henviser til konstatering af, hvorvidt der er tale om støtte, som i sig selv ikke har noget at gøre med den skade, der påføres EF-luftfartsselskaber.

Ændringsforslag 11

Kommissionen kan acceptere første del, der vedrører den sondring, der skal foretages mellem normal priskonkurrence og illoyal handelspraksis, men anden del, der omhandler kampagnepriser og særtilbud, kan ikke accepteres, da ethvert illoyalt konkurrerende luftfartsselskab fra et tredjeland ville kunne hævde, at dets handelspraksis er normale kampagner af kommerciel art. En sådan skelnen afvises desuden på varekøbsområdet.

Ændringsforslag 25, 26, 33 og 43

Kommissionen mener, at indføjelserne af ordene "betydelig" og "materiel" foran "skade" påvirker retssikkerheden, og det kan blive umuligt at nå de mål, der tilstræbes af Parlamentet. Det er allerede defineret i forslaget artikel 4, stk. 1, hvad en skade er. Derudover anvendes ordene "materiel skade" i vidt omfang i forbindelse med andre handelspolitiske beskyttelsesforanstaltninger, hvor de har en præcis betydning.

Ændringsforslag 40

Når der i ændringsforslaget tilføjes "eller den modtagne støtte", blandes begrebet skade sammen med modtaget støtte, hvilket ikke er hensigtsmæssigt. Det kan gå imod princippet om, at afhjælpningsforanstaltninger hverken bør overstige støttebeløbet eller skadens omfang.

Ændringsforslag 64

Kommissionen kan acceptere princippet om, at den inden to år skal forelægge en evaluering af forordningens gennemførelse og virkninger, men det er ikke passende at henvise til EF-Domstolens retspraksis i en forordnings dispositive del. Desuden giver den foreslåede sætning indtryk af en meget uklar situation med hensyn til Fællesskabets eksterne beføjelser inden for den internationale civile luftfart.

4. AFVISTE ÆNDRINGSFORSLAG

Ændringsforslag 8, 9, 19, 22, 23, 32, 35, 38, 39, 55, 58, 60, 61, 62 og 63 blev afvist. De blev afvist af følgende årsager:

Ændringsforslag 8

Der bør ikke ses en sammenhæng mellem dette forslag og udvidelsen af Fællesskabets eksterne beføjelser inden for international civil luftfart. Selv om medlemsstaterne skulle nægte at give Fællesskabet brede beføjelser på dette område, bør EF-luftfartsselskaber være beskyttet mod illoyal konkurrence fra tredjelands luftfartsselskaber.

Ændringsforslag 9 og 38

Indføjjelsen af ordene "betydelig" og "materiel" foran "skade" påvirker retssikkerheden, og det kan blive umuligt at nå de mål, der tilstræbes af Parlamentet. Det er allerede defineret i forslagets artikel 4, stk. 1, hvad begrebet skade dækker. Derudover anvendes ordene "materiel skade" i vidt omfang i forbindelse med andre handelspolitiske beskyttelsesforanstaltninger, hvor de har en præcis betydning.

Ændringsforslag 19

(Vedrører ikke den danske tekst) Det fremsatte ændringsforslag, dvs. udskiftning af "eller" med "og" lige før "...den deraf følgende skade er ubetydelig" i betragtning 14 ville være i modstrid med artikel 9, stk. 2, og ville ikke være i overensstemmelse med de fremsatte ændringsforslag 20, 51 og 52. Faktisk omfatter forslaget til forordning en dobbelt sikkerhedsmekanisme: afhjælpningsforanstaltningerne må hverken overstige støttebeløbet eller skadens omfang. Ændringsforslag 20, 51 og 52 henviser til og/eller styrker mekanismen, men at udskifte "eller" med "og" strider mod målsætningen.

Ændringsforslag 22 og 55

Det anerkendes som et generelt princip, at det ville være passende at godtgøre for høje afgifter, der er afkrævet tredjelands luftfartsselskaber. Denne forordning og de fremsatte ændringsforslag baner imidlertid vej for andre typer afhjælpningsforanstaltninger end de "sædvanlige" rent finansielle tvangsafgifter, der normalt pålægges i forbindelse med handelspolitiske beskyttelsesforanstaltninger. Og det er uklart, hvordan de godtgørelsesprocedurer, der omtales i ændringsforslaget, skulle anvendes i forbindelse med andre afhjælpningsforanstaltninger.

Godtgørelsesprocedurerne ville under alle omstændigheder skulle gælde godtgørelse af afgifter, der overstiger omfanget af foranstaltningen eller det støttebeløb, der var tildelt et luftfartsselskab fra et tredjeland, men ikke for godtgørelse af afgifter, der overstiger omfanget af en skade, der er påført EF-luftfartsselskaber (jf. bestemmelserne om handel med varer).

Ændringsforslag 23, 60, 61 og 62

Beskyttelsesproceduren tages i anvendelse i spørgsmål, der skal behandles som hastesager. Den omtales således normalt sammen med andre procedurer for afgørelser og retsakter, der ikke er så hastende. Det er ikke tilfældet med ændringsforslag 23, 60, 61 og 62.

Det er derudover ikke usandsynligt, at medlemsstaterne ville være delt i flere lejre i sådanne spørgsmål, og at Rådet derfor, afhængigt af sagen, ikke ville kunne nå til enighed om kommissionsbeslutninger, som en enkelt medlemsstat havde henvist til det.

I den henseende ville ændringsforslaget antagelig underminere forordningsforslagets troværdighed og effektivitet og rent faktisk unddrage Kommissionen et af dens centrale institutionelle privilegier, nemlig at fungere som vogter af Fællesskabets interesser.

Ændringsforslag 32

Dette ændringsforslag overskrider anvendelsesområdet for definitionen af støtte i bestemmelserne om handel med varer, hvor der ikke er krav om, at støtte skal være "diskriminerende" eller virke "handelsfordrejende". Det er ikke klart, hvordan noget sådant skulle kunne bevises. Desuden påvirker indføjelserne af ordene "betydelig" og "materiel" foran "skade" retssikkerheden, og det kan blive umuligt at nå de mål, der tilstræbes af Parlamentet. Derudover anvendes ordene "materiel skade" i vidt omfang i forbindelse med andre handelspolitiske beskyttelsesforanstaltninger, hvor de har en præcis betydning.

Ændringsforslag 35

Indsættes ordene "som drives" som foreslået, ville det betyde, at der ikke behøver at blive taget hensyn til de billetpriser, der forlanges af markedsførende luftfartsselskaber i forbindelse med aftaler om fælles rutenummer.

Det ville i nogle tilfælde kunne vise sig at virke imod hensigten.

Ændringsforslag 39

Alliancer af luftfartsselskaber har mange forskellige former og formål. Nogle er meget løse, andre indebærer et meget tæt samarbejde. Hvorvidt tilknyttede luftfartsselskaber bør beskyttes eller ej, afhænger af niveauet af integration/kontrol i alliancen, men det må vurderes i hvert enkelt tilfælde.

Det er derfor vigtigt, at det i hvert enkelt tilfælde vurderes, om det er nødvendigt at undtage samarbejdende EF-luftfartsselskaber. Uden denne mulighed ville instrumentet, i betragtning af det store antal partnerskaber i form af alliancer i denne sektor, antagelig i mange tilfælde ikke kunne anvendes.

Ændringsforslag 58

Det er ikke klart for Kommissionen, hvad den nøjagtige baggrund for og omfanget af ændringsforslaget er, da proceduren i artikel 12, stk. 2, i sig selv giver Kommissionen mulighed for at fremsætte forslag og i passende omfang orientere Rådet.

Ændringsforslag 63

Dette ændringsforslag ville være en tydelig fravigelse af det vigtige princip i bestemmelserne om handel med varer om, at der er en indbygget formodning om, at foranstaltninger mod illoyal handelspraksis er i Fællesskabets interesse, hvis de materielle betingelser er opfyldt. Kun når der er tvingende grunde til ikke at følge formodningen, træffes der ingen foranstaltninger.

Ændret forslag

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om beskyttelse mod skader påført EF-luftfartsselskaber gennem støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen²,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg³,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁴

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) ~~Der er grund til at tro, at~~ konkurrencesituationen for EF-luftfartsselskaber, der leverer luftfartsydelse til, via eller fra Fællesskabet, kunne påvirkes negativt af ~~bestemte former for~~ illoyal og diskriminerende priskonkurrence fra ikke-EF-luftfartsselskaber, der leverer lignende luftfartsydelse
- (2) En sådan illoyal priskonkurrence kan skyldes støtte eller tilskud eller andre former for hjælp fra en regering eller et regionalt organ eller en anden offentlig organisation i et land, som ikke er medlem af Fællesskabet, eller bestemte former for prispraksis hos et statskontrolleret ~~ikke-EF-luftfartsselskab~~ eller flere statskontrollerede ikke-EF-luftfartsselskaber.
- (2a) Det er nødvendigt at definere de afhjælpningsforanstaltninger, som skal iværksættes mod illoyal praksis af denne art.
- (3) Der er i Fællesskabet strenge bestemmelser vedrørende statsstøtte til luftfartsselskaber, og hvis EF-luftfartsselskaber ikke skal komme i en konkurrencemæssig ugunstig situation og blive påført skade, må der skabes et instrument, der kan beskytte mod ikke-EF-luftfartsselskaber, der modtager støtte, eller luftfartsselskaber, der modtager andre fordele fra deres regeringer.

² EFT C [...] af [...], s. [...].

³ EFT C

⁴ EFT C

- (3a) **Det ville være at foretrække, at luftfartsydelse blev omfattet af bestemmelserne i den almindelige overenskomst om handel med tjenesteydelser (GATS) under Verdenshandelsorganisationen (WTO), således at konkurrence og støtte kunne reguleres retfærdigt på globalt plan.**
- (4) Fællesskabet bør **indtil da** være i stand til at skride ind for at afhjælpe illoyal priskonkurrence, som skyldes støtte fra regeringen i et land, der ikke er medlem af Fællesskabet.
- (5) Fællesskabet bør også være i stand til at behandle illoyal priskonkurrence, når luftfartsselskabet kontrolleres af regeringen i et land, som ikke er medlem af Fællesskabet.
- (6) Det bør forklares, når man mener, der foreligger støtte, og i henhold til hvilke principper denne støtte skal udlignes (navnlig om støtten har været rettet mod bestemte selskaber eller sektorer eller er betinget af ydelseslevering til tredjelande).
- (7) Ved konstatering af at der foreligger støtte, er det nødvendigt at påvise, at der foreligger finansielt bidrag fra en regering **i form af overførsel af midler**, eller at **enhver form for gæld, som indebærer** offentlige indtægter, der normalt inddrives, eftergives eller ikke opkræves, og at det modtagende selskab har nydt godt af dette.
- (8) Når man mener, at der foreligger illoyal priskonkurrence, bør dette forklares.
- (8a) **Det bør præciseres, at illoyal priskonkurrence kun kan anses for at foreligge i tilfælde, hvor denne praksis klart kan skelnes fra normal priskonkurrence.**
- (9) Det er ønskeligt at fastsætte klare og detaljerede retningslinjer vedrørende faktorer, som kan være relevante for at konstatere, om luftfartsydelse, der leveres af ikke-EF-luftfartsselskaber, der modtager støtte, eller leveres til illoyale priser, har forårsaget væsentlig skade eller truer med at forårsage skade; ~~man skal ved påvisning af, at prisniveauet for~~ **for at det kan påvises, at støtte og priskonkurrence ved** levering af sådanne luftfartsydelse forårsager skade for fællesskabsindustrien, **skal man** være opmærksom på virkningerne af andre faktorer, **idet der skal tages hensyn til alle relevante faktorer og økonomiske indikationer, som kan påvirke kriterierne for en vurdering af situationen i den pågældende sektor,** navnlig de foreliggende markedsforhold i Fællesskabet.
- (10) Det er ~~tilrådeligt~~ **af afgørende betydning** at definere udtrykkene "EF-luftfartsselskab", "Fællesskabets luftfartsindustri", "lignende luftfartsydelse" og "statskontrolleret".
- (11) Det må ~~fastsættes~~ **præciseres**, hvem der kan indgive klage, samt hvilke oplysninger **en sådan klage sådanne klager** bør indeholde ~~om udligningsberettiget støtte eller illoyal priskonkurrence, skade og årsagsforholdet~~.
- (11a) **Det er nødvendigt at fastslå, at klager bør afvises, når der ikke foreligger tilstrækkelige beviser for skade til at berettige indledning af en procedure, samt at procedurer bør være begrænset til tredjelandes luftfartsselskaber, hvis ydelser har betydelig indvirkning på EF-markedet.**

- (11b) **Det er ønskeligt at fastlægge den procedure, som skal følges i undersøgelsen af ikke-EF-luftfartsselskabers illoyale priskonkurrence. Denne procedure bør være tidsmæssigt begrænset.**
- (12) Der må fastlægges en fremgangsmåde, hvorpå involverede parter kan informeres om de oplysninger, myndighederne har behov for, og de involverede parter have rigelig mulighed for at forelægge alle relevante beviser og at forsvare deres interesser; det er også ønskeligt at fastsætte bestemmelser og procedurer for undersøgelsen, navnlig de bestemmelser, i henhold til hvilke de involverede parter melder sig, forelægger deres synspunkter og indgiver oplysninger inden for bestemte tidsfrister for at sådanne synspunkter og oplysninger kan komme i betragtning; **det må tillades de involverede parter at få indsigt i alle oplysninger, der indgår i undersøgelsen, og som er relevante for fremlæggelsen af deres sag;** det må fastsættes, at for parter, der ikke samarbejder tilfredsstillende, kan andre oplysninger anvendes til at belyse sagen, og at sådanne oplysninger kan være mindre gunstige for parterne, end hvis de havde samarbejdet.
- (13) Det er nødvendigt at fastlægge de forhold, under hvilke midlertidige foranstaltninger kan pålægges; Kommissionen kan under alle omstændigheder pålægge sådanne foranstaltninger **senest seks måneder efter indledning af proceduren og** kun for en periode på seks måneder.
- (14) En undersøgelse eller procedure afsluttes, når der ikke er noget behov for at træffe foranstaltninger, hvis f.eks. støttebeløbet, graden af illoyal priskonkurrence eller skaden er ubetydelig; en procedure afsluttes ikke, medmindre en sådan beslutning er korrekt begrundet; foranstaltninger skal være lavere end det udligningsberettigede støttebeløb eller størrelsesordenen af illoyal priskonkurrence, hvis det mindre beløb afhjælper skaden.
- (15) Det må fastsættes, at foranstaltningerne ikke bør overstige værdien af støtten eller de ikke-kommercielle fordele, alt efter tilfældet, **eller det beløb, som den påførte skade andrager, såfremt dette beløb er lavere.**
- (16) Det må fastsættes, at foranstaltninger kun er i kraft så længe, det er nødvendigt for at afhjælpe skadevoldende støtte eller illoyal priskonkurrence.
- (16a) **Afhjælpningsforanstaltninger skal fortrinsvis have form af afgifter; viser afgifterne sig ikke at være hensigtsmæssige, kan andre afhjælpningsforanstaltninger overvejes.**
- (16b) **Anvendelsen af nærværende forordning sker med forbehold af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne.**
- (17) Det er nødvendigt at specificere procedurer til at vedtage foranstaltninger, der eliminerer eller afhjælper udligningsberettiget støtte eller illoyal priskonkurrence og skade i stedet for pålæggelse af foreløbige eller endelige foranstaltninger; det er også hensigtsmæssigt at fastsætte følgerne af overtrædelse eller tilbagetrækning af tilsagn.
- (18) Det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser om fornyet gennemgang af eksisterende foranstaltninger i tilfælde, hvor der indgives tilstrækkelige beviser for ændrede omstændigheder.

- (19) I henhold til artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen, bør foranstaltningerne til gennemførelse af denne forordning vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 3 i den nævnte afgørelse.
- (19a) **Det er nødvendigt at sikre, at foranstaltninger indledt i medfør af denne forordning er i fuld overensstemmelse med Fællesskabets interesser, navnlig når det gælder interesserne hos industrien samt brugere og forbrugere af luftfartsydelser -**

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel -1

Formål

Denne forordning fastlægger den procedure, som skal følges i tilfælde af illoyal praksis hos ikke-EF-luftfartsselskaber, der i konkurrence med EF-luftfartsselskaber flyver på ruter til eller fra Fællesskabet, og som med en sådan praksis forvolder skade for EF-luftfartsselskaber på disse ruter samt for Fællesskabets interesser.

Artikel 1

Principper

En afhjælpningsforanstaltning kan pålægges med henblik på:

- (1) At afhjælpe støtte, der direkte eller indirekte ydes til et ikke-EF-luftfartsselskab, eller
- (2) at afhjælpe illoyal priskonkurrence fra statskontrollerede ikke-EF-luftfartsselskaber

i forbindelse med levering af luftfartsydelser på bestemte ruter til og fra Fællesskabet, som skader EF-industrien.

Artikel 2

Støtte

1. Støtte anses for at foreligge, hvis:
 - a) der ydes finansielt bidrag fra regeringen i et land, der ikke er medlem af Fællesskabet, det vil sige
 - i) det er statspraksis **eller praksis hos et offentligt organ** at foretage umiddelbar overførsel af midler, **f.eks. tilskud, lån og indskud af egenkapital**, eller potentiel umiddelbar overførsel af midler ~~eller aktiver~~ **til luftfartsselskabet eller overtagelse af dets passiver, f.eks. lånegarantier**
 - ii) offentlige indtægter **eller offentlige organers indtægter**, der normalt inddrives, eftergives eller opkræves ikke, **f.eks. fiskale incitamentersåsom skattegodtgørelser**

- iii) staten eller et offentligt organ leverer varer eller tjenesteydelser ud over generel infrastruktur eller opkøber varer eller tjenesteydelser fra luftfartsselskabet
 - iv) staten eller et offentligt organ betaler ~~til~~ gennem en finansieringsmekanisme eller pålægger eller overdrager et privat organ at udføre en eller flere af ovennævnte type funktioner, som normalt bestrides af staten eller et offentligt organ, og som i praksis ikke reelt adskiller sig fra ~~normal~~ eventuelt anvendt statslig eller offentlig praksis, og
- b) der herved opnås en fordel.
2. Støtte gøres kun til genstand for afhjælpningsforanstaltninger, hvis støtten retligt eller reelt er begrænset til et selskab eller en erhvervsgren eller en gruppe selskaber eller erhvervsgrene inden for den ydende myndigheds jurisdiktion, inklusive støtte forbundet med eksportpræstation.

Artikel 3

Illoyal priskonkurrence

1. Illoyal priskonkurrence anses for at foreligge, når statskontrollerede ikke-EF-luftfartsselskaber, som nyder godt af en ikke-kommerciel fordel, hele tiden på en særlig luftrute til eller fra Fællesskabet har billetpriser, som er lavere end ligger tilstrækkeligt under den normale billetpris til at påføre konkurrerende EF-luftfartsselskaber vedvarende skade.
- 1a En sådan praksis må klart kunne skelnes fra normal priskonkurrence. For at fastslå, om dette er tilfældet, skal der tages højde for følgende elementer:
- den faktiske pris, til hvilken billetter udbydes til salg
 - antallet af pladser, der udbydes til en angiveligt urimelig pris, i forhold til det samlede antal pladser, der er til rådighed i flyet
 - restriktioner og betingelser for billetter, der sælges til en angiveligt urimelig pris, og
 - serviceniveauet hos alle de luftfartsselskaber, der leverer samme slags ydelser.
2. Ved "normal billetpris" forstås
- a) den sammenlignelige billetpris, der faktisk forlanges i en periode på mindst seks måneder ved normal lufttransport for lignende ydelser på samme eller sammenlignelig luftrute af et etableret og repræsentativt luftfartsselskab, som ikke er et statskontrolleret luftfartsselskab; eller, hvis en sådan billetpris ikke kan defineres
 - b) den beregnede billetpris, som bestemmes ved et sammenligneligt luftfartsselskabs omkostninger plus en rimelig fortjenstmargen. Disse omkostninger

beregnes på grundlag af alle omkostninger ved normal luftfartsvirksomhed, både faste og variable, plus et rimeligt beløb til dækning af generalomkostninger.

3. Et ikke-EF-luftfartsselskab anses for at være "statskontrolleret", hvis staten eller ethvert andet offentligt organ på et tredjelandts territorium **direkte eller indirekte** ejer over 50% af aktiekapitalen i luftfartsselskabet **eller af de særlige rettigheder vedrørende hovedparten af selskabets passiver eller kan fastsætte billetpriser og indtægter**, eller har beføjelse til at udnævne flertallet af dets direktører eller på anden måde juridisk kan **kontrollere eller** lede dets handlinger.

Artikel 4

Konstatering af skade

1. I denne forordning forstås ved:
- a) "skade": materiel skade for Fællesskabets luftfartsindustri eller trussel om materiel skade for Fællesskabets luftfartsindustri
 - b) "Fællesskabets luftfartsindustri": alle de EF-luftfartsselskaber, der leverer samme slags luftfartsydelser eller de af luftfartsselskaberne hvis samlede andel udgør størstedelen af det samlede fællesskabsudbud af sådanne luftfartsydelser
 - c) "EF-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber⁵
 - d) "samme slags luftfartsydelser": luftfartsydelser, som leveres på samme rute eller ruter som de luftfartsydelser, der behandles, eller luftfartsydelser, der leveres på en rute eller ruter, der nøje ligner den rute eller de ruter, hvor den pågældende luftfartsydelse leveres.
2. Konstatering af skade, baseres på positivt bevis ~~og omfatter~~ **efter en forudgående** objektiv undersøgelse både af:
- a) billetprisniveauet for de pågældende luftfartsydelser og virkningerne af disse luftfartsydelser på de billetpriser, der tilbydes af EF-luftfartsselskaber, og
 - b) følgerikningerne af disse **støttede** luftfartsydelser for Fællesskabets luftfartsindustri **bl.a.** som vist ved tendenserne i en række **objektivt kvantificerbare** økonomiske indikatorer, f.eks. antallet af flyvninger, kapacitetsudnyttelse **og belægningsfaktor**, passagerreservationer, **opnået** markedsandel, **geografisk aktivitetsområde, samlet** fortjeneste **på disse strækninger og generelt**, kapitalforrentning, investering **og beskæftigelsesniveau**. **Som referenceperiode for en sådan tendens anvendes mindst en sæson.**

⁵ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1

Hverken en enkelt eller flere af disse faktorer er nødvendigvis **Disse indikatorer bør betragtes under ét, og ingen enkeltindikator bør være** udslagsgivende for afgørelsen.

3. Det skal på grundlag af alt det relevante bevismateriale, der forelægges i forbindelse med stk. 2, vises, at de pågældende luftfartsydelse er skadevoldende i henhold til denne forordning.
4. Andre ~~bekendte~~ faktorer end de pågældende luftfartsydelse, som samtidig skader Fællesskabets luftfartsindustri undersøges også for at sikre, at den skade, der forårsages af disse andre faktorer, ikke tillægges de pågældende luftfartsydelse.
5. ~~En konstatering af, om der foreligger en trussel om væsentlig skade, skal baseres på kendsgerninger og ikke blot på påstande, formodninger eller fjerne muligheder. Den ændring i omstændighederne, der ville skabe en situation, hvor den pågældende støtte ville forvolde skade, skal klart kunne forudses og være overhængende.~~ **Der skal kun konstateres trussel om væsentlig skade og foreslås afhjælpningsforanstaltninger, såfremt alle undersøgte faktorer set under ét fører til den konklusion, at der vil indtræffe skade umiddelbart, medmindre der træffes afhjælpningsforanstaltninger.**

Artikel 5

Indledning af procedure

1. En undersøgelse i henhold til denne forordning indledes på grundlag af en skriftlig klage fra enhver **fysisk eller juridisk** person, der handler på vegne af Fællesskabets luftfartsindustri, **f.eks. en sammenslutning, der repræsenterer industrien**, eller på Kommissionens eget initiativ, hvis der foreligger tilstrækkeligt bevis for, at der foreligger udligningsberettiget støtte (herunder om muligt størrelsen heraf) eller illoyal priskonkurrence i henhold til denne forordning, skade og årsagssammenhængen mellem de påståede støttede luftfartsydelse og den påståede skade.
 - 1a **Klagen skal indgives til Kommissionen. Den skal indeholde tilstrækkelige beviser for tilstedeværelsen af illoyal priskonkurrence og den deraf følgende skade. Selv om der ikke er indgivet klage, skal en medlemsstat, som råder over tilstrækkelige beviser for, at der er ydet statsstøtte, og for den deraf følgende skade, omgående forelægge beviserne for Kommissionen.**
2. Når det er klart, at der foreligger tilstrækkelige beviser til at berettige indledning af en procedure, skal Kommissionen under overholdelse af den i artikel 12, stk. 2, fastsatte procedure indlede proceduren inden for 45 dage efter indgivelse af klagen og offentliggøre en meddelelse i Den Europæiske Unions Tidende. Ved forelæggelse af utilstrækkelige beviser informerer Kommissionen i overensstemmelse med proceduren i artikel 12, stk. 2, klageren inden for 45 dage efter den dato, hvorpå klagen blev indgivet til Kommissionen. **En klage afvises, når der ikke er forelagt tilstrækkelige beviser for skade eller risiko for skade, som berettiger indledning af en procedure i sagen.**
3. Meddelelse om indledning af proceduren angiver at en undersøgelse påbegyndes, angiver undersøgelsens omfang, luftfartsydelse på de pågældende ruter, de lande,

hvis regering påstås at give støtte til eller kontrollere de luftfartsselskaber, der påstås at udøve illoyal priskonkurrence samt den tidsfrist, inden for hvilken de involverede parter kan træde frem, forelægge deres synspunkter skriftligt og indgive oplysninger, hvis disse synspunkter skal kunne komme i betragtning under undersøgelsen; endelig fastsættes den frist, inden for hvilken berørte parter kan anmode om at blive hørt af Kommissionen **i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2.**

4. Kommissionen informerer de luftfartsselskaber, som leverer de luftfartsydelse, der undersøges, den pågældende regering og klagerne om indledning af proceduren.
5. Kommissionen kan på ethvert tidspunkt før indledning af proceduren og herefter opfordre ~~den udenlandske~~ **tredjelandets** regering til konsultationer med henblik på at klargøre situationen, hvad angår de i stk. 2 nævnte spørgsmål, **og søge at** nå frem til en gensidigt tilfredsstillende løsning.

Artikel 6

Undersøgelse

1. Efter procedurens indledning påbegynder Kommissionen en undersøgelse, som dækker støtte til eller illoyal priskonkurrence på luftfartsydelse, der leveres af ikke-EF-luftfartsselskaber på bestemte ruter samt skade. **Denne undersøgelse skal gennemføres hurtigst muligt og normalt afsluttes inden ni måneder undtagen under følgende omstændigheder, hvor den kan forlænges:**
 - **når forhandlinger med de pågældende udenlandske regeringer er nået til et punkt, hvor en tilfredsstillende løsning på klagen er umiddelbart forestående, eller**
 - **når der kræves yderligere tid til at nå en løsning, som er i Fællesskabets interesse.**
2. De involverede parter, som er trådt frem i overensstemmelse med de i indledningsmeddelelsen fastsatte tidsfrister høres, hvis de rettidigt har fremsat en anmodning om en høring, og vist, at de er en involveret part, som med sandsynlighed kan påvirkes af procedurens resultat, og at der er særlige grunde til, at de bør høres.
3. I tilfælde, hvor en interesseret part nægter adgang til eller på anden måde ikke stiller nødvendige oplysninger til rådighed inden for passende tidsfrister eller hindrer undersøgelsen betydeligt, kan der træffes foreløbige eller endelige konstateringer, positive eller negative på grundlag af tilgængelige kendsgerninger. Hvis det konstateres, at en involveret part har givet falske eller vildledende oplysninger, ignoreres oplysningen, og tilgængelige kendsgerninger kan anvendes.

Artikel 6a

Afhjælpningsforanstaltninger

1. **Med forbehold af passende foranstaltninger, der iværksættes i henhold til forordning 93/95/EØF, skal afhjælpningsforanstaltninger, hvad enten de er midlertidige eller endelige, fortrinsvis omfatte afgifter, der pålægges de berørte ikke-EF-luftfartsselskaber.**

Artikel 7

Midlertidige foranstaltninger

1. **Senest seks måneder efter indledning af proceduren kan der pålægges midlertidige foranstaltninger**, hvis man har foretaget en foreløbig, positiv konstatering af, at de pågældende luftfartstjenester nyder godt af støtte, eller at der er tale om illoyal priskonkurrence med deraf følgende skade for Fællesskabets luftfartsindustri og at beskyttelse af Fællesskabets interesser kræver indskriden for at forebygge sådan skade.
2. Midlertidige foranstaltninger kan træffes i overensstemmelse med proceduren i artikel 12, stk. 2.
3. Midlertidige foranstaltninger kan højst pålægges i seks måneder.

Artikel 8

Afslutning uden indførelse af foranstaltninger

1. Hvis en klage trækkes tilbage, kan Kommissionen afslutte proceduren, medmindre dette ikke er i Fællesskabets interesse.
2. Hvis beskyttelsesforanstaltninger er unødvendige, afsluttes proceduren i henhold til proceduren, der er fastlagt i artikel 12, stk. 2. Enhver beslutning om at afslutte en procedure skal være behørigt begrundet.

Artikel 9

Fastsættelse af endelige foranstaltninger

1. Hvis de endelige etablerede kendsgerninger viser, at der foreligger støtte eller illoyal priskonkurrence med deraf følgende skade, og beskyttelse af Fællesskabets interesse kræver indgriben i henhold til artikel 13, fastsættes en endelig foranstaltning i henhold til den i artikel 12, stk. 2, fastsatte procedure.
2. Størrelsesordenen af foranstaltningerne til at opveje støtten må ikke overstige støttebeløbet beregnet som de konstaterede fordele, ikke-EF-luftfartsselskabet har nydt godt af, men skal ligge under det samlede støttebeløb, hvis det lavere beløb er tilstrækkeligt til at eliminere skaden for Fællesskabets luftfartsindustri.
3. Foranstaltninger til at opveje illoyal priskonkurrence, som nyder godt af ikke-kommercielle fordele, skal ikke overstige forskellen mellem den billetpris, der kræves af ikke-EF-luftfartsselskabet og den normale billetpris, som fastsættes i henhold til artikel 3, og **bør skal være mindre end denne forskel**, hvis dette er tilstrækkeligt til at eliminere skaden for Fællesskabets luftfartsindustri. Foranstaltningens størrelsesorden bør under ingen omstændigheder overstige værdien af den ikke-kommercielle fordel, ikke-EF-luftfartsselskabet har modtaget.
4. En afhjælpningsforanstaltning fastsættes i **hensigtsmæssigt rimeligt og forholdsmæssigt omfang bestemt** fra tilfælde til tilfælde uden forskelsbehandling

for luftfartsydelse, der leveres af ethvert ikke-EF-luftfartsselskab, der modtager konstateret støtte eller driver illoyal priskonkurrence på de pågældende ruter, undtagen luftfartsydelse, der leveres af de ikke-EF-luftfartsselskaber, som har givet tilsagn, der er blevet accepteret i henhold til betingelserne i nærværende forordning.

5. En foranstaltning forbliver kun i kraft så længe og i det omfang, det er nødvendigt, for at imødegå den støtte eller illoyale priskonkurrence, som forårsager skaden.

Artikel 10

Tilsagn

1. Undersøgelser kan afsluttes uden pålæggelse af midlertidige eller endelige foranstaltninger, hvis der forekommer **eller indgås aftaler** om tilfredsstillende frivillige tilsagn **med de luftfartsselskaber, der har modtaget statsstøtte, og/eller med stater uden for Fællesskabet,** i henhold til hvilke:
 - a) den regering, der betaler støtten eller den ikke-kommercielle fordel, går ind på at eliminere eller begrænse støtten eller den ikke-kommercielle fordel eller at træffe andre foranstaltninger vedrørende de **skadevoldende** følger heraf, eller
 - b) et ikke-EF-luftfartsselskab giver tilsagn om at revidere sine priser eller at holde op med at levere luftfartsydelse på den pågældende rute, så de skadelige følger af støtten eller den ikke-kommercielle fordel elimineres.
2. Tilsagn accepteres i henhold til proceduren i artikel 12, stk. 2.
3. Hvis en part bryder eller trækker sit tilsagn tilbage, pålægges en endelig foranstaltning i henhold til artikel 9 på grundlag af kendsgerninger konstateret under den undersøgelse, som førte til tilsagnet, under forudsætning af, at denne undersøgelse blev afsluttet med endelige konstateringer, hvad angår støtte, og at det pågældende ikke-EF-luftfartsselskab eller den støttegivende regering har fået mulighed for at kommentere undtagen i tilfælde af ikke-EF-luftfartsselskabets eller regeringens tilbagetrækning af tilsagnet.

Artikel 11

Revision

1. Behovet for, at foranstaltningerne fortsætter i deres oprindelige form tages op til revision på Kommissionens initiativ eller på anmodning fra en medlemsstat eller under forudsætning af, at et rimeligt tidspunkt på mindst et år er forløbet siden pålæggelse af den endelige foranstaltning, på **behørigt dokumenteret** anmodning fra ikke-EF-luftfartsselskaber, som er underkastet foranstaltninger, eller på anmodning af EF-luftfartsselskaber.
2. Revisioner iværksættes af Kommissionen, som handler i overensstemmelse med proceduren i artikel 12, stk. 2. De relevante bestemmelser i artikel 5 og 6 gælder for revisioner i henhold til stk. 1. Hvis revisionen berettiger dette, ophæves, ændres eller bibeholdes foranstaltningerne alt efter tilfældet i overensstemmelse med proceduren i artikel 12, stk. 2.

Artikel 12

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der nedsættes ved artikel 11 i forordning 2408/92.
2. Med henvisning til dette stykke anvendes rådgivningsproceduren som fastlagt i artikel 3 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med artikel 7, og artikel 8 i nævnte afgørelse.

Artikel 13

Fællesskabets interesser

En konstatering af, om forsvar af Fællesskabets interesser kræver indgriben, bygger på en vurdering af alle de forskellige interesser som helhed. Ved en sådan undersøgelse skal man være særlig opmærksom på behovet for at eliminere de handelsforvridende følger af skadelig støtte eller illoyal priskonkurrence og at genskabe reel konkurrence. Der anvendes ikke foranstaltninger, hvis myndighederne klart kan konkludere, at det ikke er i Fællesskabets interesse at anvende sådanne foranstaltninger.

Artikel 14

Generelle bestemmelser

1. Midlertidige eller endelige afhjælpende foranstaltninger pålægges ved forordning og håndhæves af medlemsstaterne i den specificerede form og det specificerede omfang og i henhold til de andre kriterier, der er fastlagt ved den forordning, der fastsætter sådanne foranstaltninger. Hvis der fastsættes andre foranstaltninger end afgifter, definerer forordningen foranstaltningernes præcise form i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende forordning.
2. Forordninger, der fastsætter midlertidige eller endelige afhjælpende foranstaltninger, og forordninger eller beslutninger, der accepterer tilsagn eller ophæver eller afslutter undersøgelser eller procedurer offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.
3. Forordningen udelukker ikke anvendelse af eventuelle særbestemmelser, der er fastlagt i aftaler mellem Fællesskabet og tredjelande.

Artikel 14a

Evaluering

Senest to år efter denne forordnings ikrafttræden forelægger Kommissionen en evaluering for Europa-Parlamentet og Rådet af forordningens anvendelse og de dermed forbundne virkninger for Fællesskabets luftfartssektor, herunder tjenesteudbydere, brugere og forbrugere.

Artikel 15

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft dagen 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