



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Страсбург, 17 април 2019 г.
(OR. en)

2017/0116 (COD)
LEX 1902

PE-CONS 77/1/18
REV 1

AVIATION 167
CODEC 2293

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
ЗА ЗАЩИТА НА КОНКУРЕНЦИЯТА ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ
И ЗА ОТМЯНА НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 868/2004**

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 17 април 2019 година

за защита на конкуренцията във въздушния транспорт
и за отмяна на Регламент (ЕО) № 868/2004

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура²,

¹ ОВ С, 197, 8.6.2018 г., стр. 58.

² Позиция на Европейския парламент от 14 март 2019 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 9 април 2019 г.

като имат предвид, че:

- (1) Въздухоплаването има решаваща роля за икономиката на Съюза и всекидневието на гражданите на Съюза и е един от най-успешните и динамични сектори на икономиката на Съюза. То е мощен стимул за икономическия растеж, заетостта, търговията и туризма, както и за свързаността и мобилността и на предприятията, и на гражданите, особено в рамките на вътрешния пазар на Съюза в областта на въздухоплаването. През последните десетилетия растежът в областта на въздушнотранспортните услуги допринася в значителна степен за подобряването на свързаността в рамките на Съюза и с трети държави и е важен фактор за икономиката на Съюза.
- (2) Въздушните превозвачи от Съюза са в центъра на една глобална мрежа, която свързва Европа както във вътрешен план, така и с останалата част от света. Те следва да имат възможност да се конкурират с въздушни превозвачи от трети държави в среда на открита и лоялна конкуренция. Това е необходимо, за да спечелят потребителите, да се поддържат условията, благоприятстващи високо равнище на въздушна свързаност в Съюза, и да се гарантира прозрачност, равни условия и запазване на конкурентоспособността на въздушните превозвачи на Съюза, както и високи нива на качествена заетост във въздухоплавателния сектор на Съюза.

- (3) В условия на повишена конкуренция между участниците във въздушния транспорт в световен план, лоялната конкуренция е задължителен общ принцип в изпълнението на международни въздушнотранспортни услуги. Този принцип е утвърден по-специално в Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване от 7 декември 1944 г. („Чикагската конвенция“), в чийто преамбюл се признава необходимостта международните въздушнотранспортни услуги да бъдат уредени на основата на „равни възможности“. В член 44 от Чикагската конвенция се предвижда също, че Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) има за цел да насърчава развитието на международния въздушен транспорт, така че да се гарантира, че всяка договаряща държава има равни възможности да експлоатира международни въздушни линии и да се избегне дискриминацията между договарящите държави.
- (4) Принципът на лоялна конкуренция е добре установен в рамките на Съюза, където пазарните практики, нарушаващи конкуренцията, са предмет на правото на Съюза, което гарантира равни възможности и условия за лоялна конкуренция за въздушни превозвачи на Съюза и за въздушни превозвачи от трети държави, които изпълняват полети на територията на Съюза.

- (5) Въпреки постоянните усилия от страна на Съюза и някои трети държави обаче, принципите на лоялна конкуренция все още не са определени чрез конкретни многостранни правила, по-специално в контекста на споразуменията в рамките на ИКАО или на Световната търговска организация (СТО), като Общото споразумение по търговията с услуги (ГАТС) и приложението към него относно въздушнотранспортните услуги, от чиито обхват въздушнотранспортните услуги до голяма степен са изключени.
- (6) За тази цел следва да се увеличат усилията в контекста на ИКАО и СТО за активно подпомагане на разработването на международни правила, гарантиращи условия за лоялна конкуренция между всички въздушни превозвачи.
- (7) Лоялната конкуренция между въздушните превозвачи за предпочитане следва да се разглежда в контекста на споразуменията с трети държави за въздушнотранспортни или за въздухоплавателни услуги. До момента обаче в повечето споразумения за въздушнотранспортни или въздухоплавателни услуги, сключени между Съюза и/или неговите държави членки, от една страна, и трети държави, от друга страна, не са предвидени подходящи правила за лоялна конкуренция. За тази цел следва да се увеличат усилията за договаряне на включването на клаузи за лоялна конкуренция в съществуващи и бъдещи споразумения с трети държави за въздушнотранспортни или въздухоплавателни услуги.

- (8) Лоялната конкуренция между въздушните превозвачи може да се осигури и чрез подходящи законодателни актове на Съюза, като Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета¹ и Директива 96/67/ЕО на Съвета². Доколкото лоялната конкуренция предполага защита на въздушните превозвачи от Съюза от някои практики, възприети от трети държави или превозвачи от трети държави, този въпрос преди беше разгледан в Регламент (ЕО) № 868/2004 на Европейския парламент и на Съвета³. Регламент (ЕО) № 868/2004 обаче се оказва неефективен по отношение на своята основна обща цел — лоялната конкуренция. Това се отнася особено за някои от неговите разпоредби, свързани с определянето на съответните практики, различни от субсидирането, и на изискванията по отношение на започването и провеждането на разследвания. Освен това Регламент (ЕО) № 868/2004 не успя да осигури взаимно допълване със споразумения за въздушнотранспортни или въздухоплавателни услуги, по които Съюзът е страна. С оглед на броя и значимостта на измененията, които биха били необходими, за да се отговори на тези въпроси, е целесъобразно Регламент (ЕО) № 868/2004 да бъде заменен с нов акт.

¹ Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

² Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36).

³ Регламент (ЕО) № 868/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно защита срещу субсидиране и практики на несправедливо ценообразуване, причиняващи щети на въздушните превозвачи на Общността при осигуряване на въздушно обслужване от държави, които не са членки на Европейската общност (ОВ L 162, 30.4.2004 г., стр. 1).

- (9) Конкурентоспособността на въздухоплавателния сектор на Съюза зависи от конкурентоспособността на всяко звено от веригата за създаване на стойност във въздухоплаването и може да се поддържа само чрез набор от допълващи се политики. Съюзът следва да започне конструктивен диалог с трети държави за намирането на основа за лоялна конкуренция. В това отношение продължава да е необходимо ефективно, пропорционално и възпиращо законодателство за поддържане на благоприятни условия за висока степен на свързаност в Съюза и за осигуряване на лоялна конкуренция с въздушни превозвачи от трети държави. За тази цел на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да провежда разследване и при необходимост да предприема мерки. Подобни мерки следва да са налични, когато практики, нарушаващи конкуренцията, причиняват вреда на въздушни превозвачи от Съюза.
- (10) Дискриминацията би могла да включва ситуации, когато въздушен превозвач от Съюза е подложен на различно третиране без обективна обосновка, по-специално различно третиране по отношение на: цените и достъпа до услуги по наземно обслужване; летищната инфраструктура; аеронавигационното обслужване; разпределянето на слотове; административните процедури, като например предоставянето на визи за служителите на чуждестранен превозвач; подробните договорености за продажбата и дистрибуцията на въздухоплавателни услуги; или всякакви други „въпроси, свързани с упражняването на дейността“, като обременителни процедури за митническо оформяне, или всякакви други нелоялни практики от финансово или оперативно естество.

- (11) Производството следва да приключи без компенсационни мерки съгласно настоящия регламент, когато тяхното приемане би било в противоречие с интереса на Съюза, като се обърне специално внимание на въздействието им върху други лица, и по-специално върху потребителите или предприятията в Съюза, както и на въздействието им върху високата степен на свързаност в целия Съюз. При оценката на интереса на Съюза следва да се обърне специално внимание на положението на онези държави членки, които разчитат изключително или до голяма степен на въздушния транспорт за свързаността си с останалата част на света, и следва да се гарантира съгласуваност с други области на политиката на Съюза. Производството следва да приключи без налагане на мерки и когато изискванията за такива мерки не са били изпълнени или вече не се изпълняват.
- (12) Когато се преценява дали приемането на компенсационни мерки не би било в интерес на Съюза, Комисията следва да вземе предвид становищата на всички заинтересовани страни. С цел да се организират консултации с всички заинтересовани страни и да им се даде възможност да бъдат изслушани, в известието за започване на разследването следва да се посочат сроковете за предоставяне на информация или за искане за изслушване. Заинтересованите страни следва да са запознати с условията за разкриване на информацията, която предоставят, и следва да имат право да дават отговор по коментарите на други страни.

- (13) С цел Комисията да бъде надлежно информирана за възможни елементи, обосноваващи започването на разследване, всяка държава членка, въздушен превозвач от Съюза или асоциация на въздушни превозвачи от Съюза следва да имат правото да подават жалби, които следва да бъдат разгледани в разумен срок.
- (14) За да се гарантира ефективността на настоящия регламент, е важно Комисията да може да започва производства въз основа на жалби, които представят *prima facie* доказателства за опасност от причиняване на вреда.
- (15) В хода на разследването Комисията следва да обърне внимание на нарушаващите конкуренцията практики в съответния контекст. Като се има предвид разнообразието от възможни практики, в някои случаи практиката и нейното въздействие биха могли да бъдат ограничени до въздушнотранспортните дейности по маршрут между два града, докато в други случаи може да е уместно да се разгледат практиката и нейното въздействие в рамките на по-широката мрежа на въздушния транспорт.
- (16) Важно е да се гарантира, че разследването може да се разшири, така че да обхване възможно най-голямо множество от относими елементи. За тази цел Комисията следва да може да провежда разследвания в трети държави, при съгласие от съответните субекти от третите държави и при липса на възражения от тези трети държави. По същите причини и със същата цел държавите членки следва да бъдат задължени да подпомагат Комисията по най-добрия възможен за тях начин. Комисията следва да приключи разследването въз основа на най-добрите налични доказателства.

- (17) При разследването Комисията може да проучи дали практиката, нарушаваща конкуренцията, съставлява също нарушение на международни споразумения за въздушнотранспортни или въздухоплавателни услуги, или на всяко друго споразумение, което съдържа разпоредби относно въздушнотранспортни услуги, по които Съюзът е страна. Ако това е така, Комисията може да прецени, че нарушаващата конкуренцията практика, която представлява също нарушение на международно споразумение за въздушнотранспортни или въздухоплавателни услуги, или на всяко друго споразумение, което съдържа разпоредби относно въздушнотранспортни услуги, по което Съюзът е страна, ще бъде разгледана по подходящ начин чрез прилагането на правилата и процедурите за уреждане на спорове, установени с това споразумение. В такъв случай Комисията следва да има правомощието да спре разследването, започнато съгласно настоящия регламент. Когато при прилагането на правилата и процедурите за уреждане на спорове, установени с международното споразумение за въздушнотранспортни или въздухоплавателни услуги, или с всяко друго споразумение, което съдържа разпоредби относно въздушнотранспортни услуги, по което Съюзът е страна, не се постигне коригиране на ситуацията в достатъчна степен, Комисията следва да може да възобнови разследването.

- (18) Споразуменията в областта на въздухоплаването и настоящият регламент следва да улеснят диалога със съответните трети държави с цел ефикасното уреждане на спорове и възстановяването на лоялната конкуренция. Когато разследването, провеждано от Комисията, се отнася до дейности, които попадат в обхвата на споразумение за въздушнотранспортни или за въздухоплавателни услуги, или на всяко друго споразумение, което съдържа разпоредби относно въздушнотранспортни услуги, сключено с трета държава и по което Съюзът не е страна, следва да се гарантира, че Комисията действа при пълно познаване на всички производства, предвидени или проведени от засегнатата държава членка по силата на такова споразумение и във връзка със ситуацията — предмет на разследване от страна на Комисията. Поради това държавите членки следва да са задължени съответно да информират Комисията. В такъв случай всички засегнати държави членки следва да имат право да уведомят Комисията за намерението си да разгледат практиката, нарушаваща конкуренцията, изключително в рамките на процедурите за уреждане на спорове, които се съдържат в съответните споразумения за въздушнотранспортни или за въздухоплавателни услуги, или във всяко друго споразумение, което съдържа разпоредби относно въздушнотранспортни услуги, сключени с трета държава и по които Съюзът не е страна. Ако всички засегнати държави членки уведомят Комисията и не е повдигнато възражение, Комисията следва временно да спре разследването си.

- (19) Ако засегнатите държави членки възнамеряват да разгледат практиката, нарушаваща конкуренцията, изключително чрез процедурите за уреждане на спорове, приложими съгласно споразуменията за въздушен транспорт, споразуменията за въздухоплавателни услуги или всяко друго споразумение, което съдържа разпоредби относно въздушнотранспортни услуги и които те са сключили със съответната трета държава, за да изпълнят задълженията си по тези споразумения, държавите членки следва да положат усилия за експедитивното провеждане на двустранните процедури за уреждане на спорове и изцяло да информират Комисията за това. Когато практиката, нарушаваща конкуренцията, продължава и Комисията възобнови разследването, констатациите, придобити по време на прилагането на споразумението за въздушнотранспортни или за въздухоплавателни услуги, или на всяко друго споразумение, което съдържа разпоредби относно въздушнотранспортни услуги, следва да се вземат предвид, за да се гарантира, че лоялната конкуренция се възстановява възможно най-бързо.
- (20) Констатациите в хода на прилагането на правилата и процедурите за уреждане на спорове съгласно международно споразумение за въздушнотранспортни или въздухоплавателни услуги, или всяко друго споразумение, което съдържа разпоредби относно въздушнотранспортни услуги, по което Съюзът или държава членка е страна, следва да се вземе предвид.

- (21) От съображения за административна ефикасност и с оглед на евентуалното прекратяване без налагане на мерки, следва да се предвиди възможност за спиране на производството, когато съответната трета държава или субект от трета държава предприеме решителни стъпки за отстраняване на съответните практики, които нарушават конкуренцията, или на произтичащата от тях вреда или опасност от причиняване на вреда.
- (22) Констатациите по отношение на вреда или опасност от причиняване на вреда на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза следва да съдържат реална оценка на ситуацията и поради това следва да се основават на всички имащи значение фактори, по-специално факторите, свързани с положението на тези превозвачи, както и с общото състояние на засегнатия пазар на въздушнотранспортни услуги.
- (23) Необходимо е да се определят условията, при които производството следва да бъде приключено, със или без налагането на компенсационни мерки.
- (24) Компенсационните мерки по отношение на практики, които нарушават конкуренцията, са насочени към компенсиране на вредата, която е настъпила вследствие на посочените практики. Поради това те следва да приемат формата на финансови задължения или на други мерки, които — представлявайки измерима парична стойност — са в състояние да постигнат същия резултат. С оглед на спазването на принципа на пропорционалност, всички видове мерки следва да бъдат ограничени до необходимото за компенсирането на установената вреда. Компенсационните мерки следва да имат отношение към доброто функциониране на пазара на Съюза в областта на въздухоплаването и да не водят до необосновано предимство за който и да е въздушен превозвач или група въздушни превозвачи.

- (25) Настоящият регламент няма за цел да налага каквито и да е стандарти на въздушните превозвачи от трети държави, например по отношение на субсидиите, чрез въвеждането на по-ограничителни задължения от задълженията, прилагани към превозвачите от Съюза.
- (26) Ситуациите, разследвани съгласно настоящия регламент, и тяхното потенциално въздействие върху държавите членки може да се различават в зависимост от обстоятелствата. Поради това следва да бъде възможно да се прилагат компенсационни мерки, в зависимост от случая, за един или повече въздушни превозвачи от трети държави, за определена географска област или за определен период, или да се определи бъдеща дата, от която те да се прилагат.
- (27) Компенсационните мерки не следва да се състоят в спиране или ограничаване на правата за въздушно движение, предоставени от държава членка на трета държава.
- (28) В съответствие със същия принцип на пропорционалност компенсационните мерки по отношение на практики, които нарушават конкуренцията, следва да останат в сила само за периода и в степента, в която това е необходимо, с оглед на въпросната практика и произтичащата от нея вреда. Поради това, когато обстоятелствата го налагат, следва да бъде предвиден преглед.

- (29) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹.
- (30) Комисията следва редовно да информира посредством доклад Европейския парламент и Съвета за прилагането на настоящия регламент. Този доклад следва да съдържа информация: за прилагането на компенсационни мерки; за прекратяването на разследвания без компенсационни мерки; за прегледите на компенсационните мерки; и за сътрудничеството с държавите членки, заинтересовани страни и трети държави. При изготвянето и третирането на този доклад следва да се съблюдава подходящо ниво на поверителност.

¹ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (31) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно ефективната защита, еднаква за всички въздушни превозвачи от Съюза и основана на единни критерии и процедури, срещу вреда или опасност от причиняване на вреда на един или повече въздушни превозвачи от Съюза вследствие на нарушаващи конкуренцията практики, възприети от трети държави или субекти от трети държави, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (32) Доколкото настоящият регламент заменя Регламент (ЕО) № 868/2004, посоченият регламент следва да бъде отменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Глава I

Общи разпоредби

Член 1

Предмет

1. С настоящия регламент се определят правила за провеждането на разследвания от Комисията и за приемането на компенсационни мерки, свързани с практики, които нарушават конкуренцията между въздушните превозвачи от Съюза и въздушните превозвачи от трети държави и причиняват или крият опасност от причиняване на вреда на въздушните превозвачи от Съюза.
2. Настоящият регламент се прилага, без да се засягат член 12 от Регламент (ЕИО) № 95/93 и член 20 от Директива 96/67/ЕО.

Член 2
Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „въздушен превозвач“ означава въздушен превозвач съгласно определението в Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета¹;
- 2) „въздушнотранспортна услуга“ означава полет или поредица от полети за превоз на пътници, товари или поща срещу възнаграждение или под наем;
- 3) „заинтересована страна“ означава всяко физическо или юридическо лице или всеки официален орган, независимо дали има своя собствена юридическа правосубектност, което или който е вероятно да има значителен интерес от изхода на производството, включително, но не само въздушни превозвачи;
- 4) „засегната държава членка“ означава всяка държава членка:
 - а) която е издала оперативния лиценз на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008; или

¹ Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

- б) съгласно чието споразумение за въздушен транспорт, споразумение за въздухоплавателни услуги или всяко друго споразумение, съдържащо разпоредби относно въздушнотранспортни услуги със съответната трета държава, извършват дейност засегнатите въздушни превозвачи от Съюза;
- 5) „субект от трета държава“ означава всяко физическо или юридическо лице, независимо дали е със стопанска или с нестопанска цел, както и всеки официален орган, независимо дали има своя собствена юридическа правосубектност, което или който е под юрисдикцията на трета държава, независимо дали е контролиран/о от правителството на трета държава или не, и участва пряко или косвено във въздушнотранспортни или свързани услуги или в предоставянето на инфраструктура или на услуги, използвани за предоставяне на въздушнотранспортни или на свързани услуги;
- 6) „практики, които нарушават конкуренцията“ означава дискриминация и субсидии;
- 7) „опасност от причиняване на вреда“ означава опасност, чието прерастване във вреда е ясно предвидимо, много вероятно и непосредствено и която без съмнение може да бъде приписана на действие или решение на трета държава или субект от трета държава.

- 8) „дискриминация“ означава разграничаване от какъвто и да е вид, без да е обективно обосновано, по отношение на доставката на стоки или услуги, включително обществени услуги, използвани при извършването на въздушнотранспортни услуги, или по отношение на тяхното третиране от държавните органи, имащи отношение към такива услуги, включително практики, свързани с аеронавигационното обслужване или летищните съоръжения и услуги, горива, наземно обслужване, сигурност, компютърни системи за резервация, разпределяне на слотове, такси и използване на други съоръжения или услуги, използвани при извършването на въздушнотранспортни услуги;
- 9) „субсидия“ означава финансов принос:
- а) предоставен от правителство или друга публична организация от трета държава под една от следните форми:
 - i) практика на дадено правителство или друга публична организация, включваща пряко прехвърляне на средства, потенциално пряко прехвърляне на средства или пасиви (например безвъзмездни средства, заеми, вливане на капитал, гаранции по заеми, компенсиране на оперативни загуби или компенсация за финансова тежест, наложена от държавните органи);
 - ii) приходи на правителството или друга публична организация, които иначе са дължими, но не са реализирани или събрани (например преференциално данъчно третиране или фискални стимули като данъчни кредити);

- iii) правителството или друга публична организация, включително публично контролирани предприятия, предоставя стоки или услуги или закупува стоки или услуги;
 - iv) правителството или друга публична организация извършва плащания по механизъм за финансиране или възлага на частна организация да извършва една или повече от дейностите, описани в подточки i), ii), и iii), които обикновено се извършват от правителството и на практика не се различават по същността си от обичайните практики на правителството;
- б) което носи полза; и
- в) ограничено, правно или фактически, до субект или икономически сектор, или група от субекти или икономически сектори, попадащи под юрисдикцията на органа, предоставящ финансовия принос;
- 10) „въздушен превозвач от Съюза“ означава въздушен превозвач с валиден оперативен лиценз, издаден от държава членка в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008;
- 11) „засегнат въздушен превозвач от Съюза“ означава въздушният превозвач, който се предполага, че е претърпял вреда или опасност от причиняване на вреда съгласно член 4, параграф 1, буква б).

Член 3
Интерес на Съюза

1. Интересът на Съюза за целите на член 13, параграф 2, буква б) се определя от Комисията въз основа на оценка на всички различни интереси, имащи отношение към конкретната ситуация и взети като цяло. При определянето на интереса на Съюза се дава приоритет на необходимостта да се защитава интересът на потребителите и да се поддържа високо ниво на свързаност за пътниците и за Съюза. В контекста на цялата верига на въздухоплаването Комисията може да вземе предвид и съответните социални фактори. Комисията също взема под внимание необходимостта от премахване на практиката, нарушаваща конкуренцията, от възстановяване на ефективната и лоялна конкуренция и избягване на смущения на вътрешния пазар.
2. Интересът на Съюза се определя въз основа на икономически анализ на Комисията. Комисията основава този анализ на информация, събрана от заинтересованите страни. При определянето на интереса на Съюза Комисията търси и всякаква друга имаща отношение информация, която смята за необходима, и, по-специално, взема под внимание факторите, посочени в член 12, параграф 1. Информацията се взема предвид само ако е подкрепена с реални доказателства за нейната достоверност.

3. Интересът на Съюза за целите на член 13, параграф 2, буква б) се определя само когато на всички заинтересовани страни е била дадена възможност да се представят, да представят становищата си в писмена форма, да изпратят информация на Комисията или да отправят искане за изслушване от Комисията в съответствие със сроковете, определени в член 4, параграф 8, буква б). В искането за изслушване се посочват причините, свързани с интереса на Съюза, във връзка с които страните желаят да бъдат изслушани.
4. Заинтересованите страни, посочени в параграфи 2 и 3 от настоящия член, могат да поискат да им бъдат предоставени фактите и съображенията, на които е вероятно да се основават решенията. Тази информация се предоставя до степеня, до която е възможно, в съответствие с член 8 и без да се засяга евентуално последващо решение, взето от Комисията.
5. Икономическият анализ, посочен в параграф 2, се предава за информация на Европейския парламент и на Съвета.

Глава II

Общи разпоредби относно производството

Член 4

Започване на производство

1. Разследване се започва след писмена жалба, подадена от държава членка, от един или повече въздушни превозвачи от Съюза, от асоциация на въздушни превозвачи от Съюза или по собствена инициатива на Комисията, ако са налице *prima facie* доказателства за съществуването на всички изброени по-долу обстоятелства:
 - а) възприета от трета държава или субект от трета държава практика, която нарушава конкуренцията;
 - б) вреда или опасност от причиняване на вреда на един или повече въздушни превозвачи от Съюза; и
 - в) причинно-следствена връзка между предполагаемата практика и предполагаемата вреда или опасност от причиняване на вреда.
2. При получаване на жалба съгласно параграф 1 Комисията информира за това всички държави членки.

3. Комисията проверява своевременно точността и адекватността на обстоятелствата, представени в жалбата или които са на разположение на Комисията, за да определи дали има достатъчно доказателства за обосновано започване на разследване в съответствие с параграф 1.
4. Комисията решава да не започва разследване, ако фактите, изложени в жалбата, не пораждат системен проблем, нито оказват значително въздействие върху един или повече въздушни превозвачи от Съюза.
5. Комисията информира жалбоподателя и всички държави членки, когато реши да не започва разследване. Предоставената информация съдържа мотивите за това решение. Тази информация се предава и на Европейския парламент в съответствие с член 17.
6. Когато представените доказателства са недостатъчни за целите на параграф 1, Комисията информира жалбоподателя за това в срок от 60 дни от датата, на която е подадена жалбата. На жалбоподателя се дава срок от 45 дни, за да представи допълнителни доказателства. Ако жалбоподателят не направи това в посочения срок, Комисията може да реши да не започва разследване.

7. При спазване на параграфи 4 и 6 Комисията взема решение дали да започне разследване в съответствие с параграф 1 в рамките на най-много пет месеца от подаването на жалбата.
8. При спазване на параграф 4, когато Комисията сметне, че има достатъчно доказателства за обосновано започване на разследване, тя предприема следното:
- а) започва производството и уведомява държавите членки и Европейския парламент за това;
 - б) публикува известие в *Официален вестник на Европейския съюз*; с известието се съобщава за започването на разследването, посочват се неговият обхват, третата държава или субектът от третата държава, за които се твърди, че са участвали в практики, които нарушават конкуренцията, както и предполагаемата вреда или опасност от причиняване на вреда, засегнатите въздушни превозвачи от Съюза, и се посочва срокът, в който заинтересованите страни могат да се представят, да представят становищата си в писмена форма, да подадат информация или да поискат да бъдат изслушани от Комисията. Този срок е най-малко 30 дни.

- в) уведомява официално представителите на третата държава и съответния субект от трета държава за започването на разследването;
 - г) информира жалбоподателя и комитета, предвиден в член 16, за започването на разследването.
9. Ако жалбата бъде оттеглена преди започване на разследването, се счита, че тя не е била подадена. Това не засяга правото на Комисията да започне разследване по собствена инициатива в съответствие с параграф 1.

Член 5

Разследване

1. След започване на производството Комисията започва разследване.
2. Разследването има за цел да установи дали възприета от трета държава или от субект от трета държава практика, която нарушава конкуренцията, е причинила вреда или е създала опасност от причиняване на вреда на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза.

3. Когато в хода на разследването, посочено в параграф 2 от настоящия член, Комисията открие доказателства, че дадена практика може да окаже отрицателно въздействие върху въздушната свързаност на определен регион, на държава членка или група държави членки и по този начин върху пътниците, тези доказателства се вземат предвид при определянето на интереса на Съюза, както е посочено в член 3.
4. Комисията търси цялата информация, която счита за необходима за провеждане на разследването, и проверява точността на получената или събраната информация по отношение на засегнатите въздушни превозвачи на Съюза или на третата държава, заинтересована страна или съответния субект от трета държава.
5. Ако информацията, подадена съгласно параграф 4, е непълна, тя се взема предвид, при условие че не е невярна, нито подвеждаща.
6. Ако доказателствата или информацията не бъдат приети, страната, която ги е предоставила, трябва да бъде незабавно информирана за причините за това и ѝ се дава възможност да представи допълнителни обяснения в установения срок.

7. Комисията може да поиска засегнатите държави членки да ѝ окажат съдействие в разследването. По-специално, по искане на Комисията засегнатите държави членки вземат необходимите мерки, за да окажат съдействие на Комисията при разследването, като предоставят подходяща и налична информация. По искане на Комисията всяка държава членка се стреми да допринесе за съответната проверка и анализи.
8. При необходимост Комисията може да извършва разследвания на територията на трета държава, при условие че съответният субект от трета държава е дал съгласието си и правителството на третата държава е било официално уведомено и не е повдигнало възражения.
9. Страни, които са заявили своя интерес в рамките на сроковете, посочени в известието за започване на разследването, се изслушват, ако са подали искане за изслушване, от което да става ясно, че са заинтересована страна.
10. Жалбоподателите, заинтересованите страни, държавите членки и представителите на третата държава или съответният субект от третата държава могат да прегледат цялата информация, предоставена на Комисията, с изключение на вътрешни документи, които са предназначени за ползване от Комисията и администрациите на Съюза и на засегнатите държави членки, при условие че тази информация не е поверителна по смисъла на член 8 и е отправено писмено искане до Комисията.

Член 6
Спиране

1. Комисията може да спре разследването, ако е по-подходящо да разгледа практиката, нарушаваща конкуренцията, изключително в рамките на процедурите за уреждане на спорове, установени с приложимо споразумение за въздушен транспорт или за въздухоплавателни услуги, по което Съюзът е страна, или други споразумения, съдържащи разпоредби относно въздушнотранспортни услуги, по които Съюзът е страна. Комисията информира държавите членки за спирането на разследването.

Комисията може да възобнови разследването във всеки от следните случаи:

- а) процедурата, проведена по силата на приложимото споразумение за въздушнотранспортни или въздухоплавателни услуги, или на всяко друго споразумение, което съдържа разпоредби относно въздушнотранспортни услуги, е довела до установяването на нарушение от другата страна или страни по споразумението, като установяването е станало окончателно и задължително за тази друга страна или страни, но коригиращи действия не са били взети незабавно или в срока, предвиден в съответните процедури;
- б) практиката, нарушаваща конкуренцията, не е отстранена в срок от 12 месеца от датата на спирането на разследването.

2. Комисията спира разследването, ако в рамките на 15 дни от датата на уведомяването за започване на разследването:

- а) всички засегнати държави членки, посочени в член 2, точка 4, буква б) са уведомили Комисията за намерението си да разгледат практиката, нарушаваща конкуренцията, изключително в рамките на процедурите за уреждане на спорове, приложими съгласно споразумението за въздушен транспорт или въздухоплавателни услуги или съгласно всяко друго споразумение, което съдържа разпоредби относно въздушнотранспортни услуги, което те са сключили със съответната трета държава; и
- б) никоя от засегнатите държави членки, посочени в член 2, точка 4, буква а) не е възразила.

В случаите на спиране се прилагат разпоредбите на член 7, параграфи 1 и 2.

3. Комисията може да възобнови разследването във всеки от следните случаи:

- а) засегнатите държави членки, посочени в член 2, точка 4, буква б) не са започнали процедура за уреждане на спорове съгласно съответното международно споразумение в срок от три месеца от датата на уведомлението, посочено в параграф 2, буква а);

- б) засегнатите държави членки, посочени в член 2, точка 4, буква б) уведомяват Комисията, че резултатът от процедурата за уреждане на спорове, посочена в параграф 2 от настоящия член, не е бил приложен правилно и експедитивно;
- в) всички засегнати държави членки поискат от Комисията да възобнови разследването;
- г) Комисията е стигнала до заключението, че практиката, нарушаваща конкуренцията, не е отстранена в срок от 12 месеца от датата на уведомлението, посочено в параграф 2, буква а), от засегнатите държави членки,;
- д) при спешни случаи, предвидени в член 11, параграф 3, ако в срок от девет месеца от датата на уведомлението, посочено в параграф 2, буква а) от настоящия член, от засегнатите държави членки, посочени в член 2, точка 4, буква б), практиката, нарушаваща конкуренцията, не е била отстранена. По искане на засегнатата държава членка този срок може да бъде удължен от Комисията в надлежно обосновани случаи с най-много три месеца.

Член 7

Сътрудничество с държавите членки във връзка с производства, имащи отношение към случаите, които попадат в приложното поле на Глава III

1. Засегнатата държава членка уведомява Комисията за всички имащи отношение срещи, насрочени в рамките на споразумението за въздушен транспорт или въздухоплавателни услуги или всяка разпоредба за въздушнотранспортни услуги, включена в друго споразумение, сключено със съответната трета държава, с оглед на обсъждането на въпроса, който попада в обхвата на разследването. Засегнатата държава членка предоставя на Комисията дневния ред и цялата относима информация, която дава възможност да бъдат разбрани поставените за обсъждане теми на посочените срещи.
2. Засегнатата държава членка информира редовно Комисията за провеждането на всяка процедура за уреждане на спорове, предвидена в споразумение за въздушен транспорт или в споразумение за въздухоплавателни услуги, или всяко друго споразумение, което съдържа разпоредби относно въздушнотранспортни услуги, сключени със съответната трета държава, и когато е целесъобразно, кани Комисията да присъства на тези процедури. Комисията може да поиска допълнителна информация от засегнатата държава членка.

Член 8
Поверителност

1. Комисията, ако са посочени основателни причини за това, третира като поверителна всяка информация, която по естество е поверителна, включително, но не само информация, чието разгласяване би дало значително конкурентно предимство на конкурент или би имало значителен неблагоприятен ефект върху предоставящото информацията лице или върху лицето, от което предоставящото информацията лице я е придобило, или която се предоставя поверително от страните по разследването.
2. От заинтересованите страни, които предоставят поверителна информация, се изисква да представят резюме на информацията, което не е поверително. Това резюме трябва да бъде достатъчно подробно, за да позволи нормалното разбиране на същината на информацията, която е предоставена поверително. При изключителни обстоятелства заинтересованите страни могат да посочат, че резюме на поверителната информация не може да бъде изготвено. При такива изключителни обстоятелства се посочват причините, поради които не е възможно представянето на резюме.

3. Информацията, получена съгласно настоящия регламент, се използва само за целите, за които е била поискана. Настоящият параграф не възпрепятства използването на информация, получена в контекста на едно разследване, с цел започване на друго разследване в съответствие с настоящия регламент.
4. Комисията и държавите членки, включително техните служители, не разкриват информация от поверителен характер, която са получили съгласно настоящия регламент, нито такава, която е предоставена поверително от страна по разследването, освен при изрично разрешение от страната, която е предоставила тази информация. Информацията, обменяна между Комисията и държавите членки, или вътрешните документи, изготвяни от органите на Съюза или на държавите членки, не се разгласяват, освен ако това не е изрично предвидено в настоящия регламент.
5. Когато се окаже, че поверителното третиране на определена информация не е обосновано и лицето, което е предоставило информацията, не желае нито да я оповести, нито да разреши разгласяването ѝ в обобщена или сбита форма, въпросната информация може да не бъде вземана предвид.

6. Настоящият член не възпрепятства разгласяването на обща информация от органите на Съюза, и по-конкретно разгласяването на мотивите, с които са взети решенията съгласно настоящия регламент, нито разгласяването на доказателствата, на които органите на Съюза се основават, доколкото това е необходимо за разясняването на тези мотиви в съдебни производства. Такова разгласяване отчита законния интерес на съответните страни да не бъдат разгласявани техните стопански или държавни тайни.
7. Държавите членки предприемат всички необходими и подходящи мерки, предназначени да гарантират поверителността на информацията, която има отношение към прилагането на настоящия регламент, и при условие, че те са съвместими с неговите условия.

Член 9

Основание за констатации в случай на неопказване на съдействие

Когато достъпът до необходимата информация е отказан или по друг начин не е предоставен в рамките на сроковете, предвидени в настоящия регламент, или когато разследването е значително възпрепятствано, въз основа на наличните факти и доказателства може да се направят предварителни или окончателни положителни или отрицателни констатации. Когато Комисията установи, че е предоставена невярна или подвеждаща информация, тази информация не се взема предвид.

Член 10
Оповестяване

1. Комисията оповестява, не по-късно от един месец преди посочения в член 16 комитет да бъде свикан в съответствие с член 13, параграф 2 или член 14, параграф 1, на съответната трета държава, на съответния субект от третата държава и на съответния въздушен превозвач от третата държава, както и на жалбоподателя, на заинтересованите страни, на засегнатите държавите членки и на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза основните факти и съображения, въз основа на които възнамерява да приеме компенсационни мерки или да прекрати производството, без да се приемат компенсационни мерки.
2. Оповестяването на информация, посочено в параграф 1, не засяга последващите решения, които Комисията може да вземе. Когато Комисията възнамерява да обоснове подобно решение с допълнителни или различни факти и съображения, те се оповестяват във възможно най-кратък срок.
3. Допълнителната информация, предоставена след оповестяването на информацията, се взема предвид само ако е получена в срок, който Комисията определя за всеки един случай, но който не може да бъде по-кратък от 14 дни, като надлежно се отчита фактът дали въпросът е спешен. По-кратък срок може да бъде определен в случаите, когато трябва да се извърши допълнително окончателно оповестяване.

Член 11

Продължителност и спиране на производството

1. Производството приключва в срок от 20 месеца. При надлежно обосновани случаи този срок може да бъде удължен. В случай на спиране на производството, както е посочено в параграф 4, времето, през което то е спряно не се отчита като част от срока на производството.
2. Разследването приключва в срок от 12 месеца. При надлежно обосновани случаи този срок може да бъде удължен. В случай на спиране на разследването, както е посочено в член 6, времето, през което то е спряно не се отчита като част от срока на разследването. Когато срокът за разследване е удължен, продължителността на удължаването се добавя към общата продължителност на производството, предвидена в параграф 1 от настоящия член.
3. В спешни случаи, т.е. в ситуации, при които в резултат на ясни доказателства, представени от жалбоподателя или заинтересованите страни, вредата за въздушните превозвачи от Съюза може да е необратима, продължителността на производството може да се намали до девет месеца.

4. Комисията спира производството, когато третата държава или съответният субект от третата държава е предприел решителни мерки за отстраняване на практиката, която нарушава конкуренцията, на вредата или на опасността от причиняване на вреда на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза.
5. В случаите, посочени в параграф 4, Комисията възобновява производството, ако практиката, която нарушава конкуренцията, вредата или опасността от причиняване на вреда за засегнатите въздушни превозвачи от Съюза не е била отстранена в разумен срок, който във всеки случай е не по-късно от шест месеца.

Глава III

Практики, които нарушават конкуренцията

Член 12

Определяне на вреда или опасност от причиняване на вреда

1. Констатирането на вреда за целите на тази глава се основава на доказателства, като се отчитат съответните фактори, и по-конкретно:
 - а) състоянието на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза, по-специално по отношение на честотата на полетите, използването на капацитета, мрежовия ефект, продажбите, пазарния дял, печалбите, приходите от инвестиции, инвестициите и заетостта;

- б) общото състояние на засегнатите пазари на въздушнотранспортни услуги, по-специално по отношение на тарифните нива, капацитета и честотата на въздушнотранспортните услуги или използването на мрежата.
2. Определянето на опасността от причиняване на вреда се основава на ясни доказателства, а не само на твърдения, предположения или слаба вероятност. Прерастването във вреда трябва да е ясно предвидимо, много вероятно, непосредствено и възможно без съмнение да бъде приписано на действие или решение на трета държава или субект от трета държава.
3. При определянето на наличие на опасност от причиняване на вреда се разглеждат фактори като:
- а) предвидимата промяна в състоянието на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза, по-специално, по отношение на честота на полетите, използване на капацитета, мрежови ефект, продажби, пазарен дял, печалби, приходи от инвестиции, инвестиции и заетост;
 - б) предвидимата промяна в общото състояние на потенциално засегнатите пазари на въздушнотранспортни услуги, по-специално по отношение на тарифни нива, капацитет и честота на въздушнотранспортните услуги или използване на мрежата;

Въпреки че нито един от факторите, посочени в букви а) и б), сам по себе си няма решаващо значение, всички те, взети заедно, трябва да са такива, че да водят до заключението, че по-нататъшната практика, която нарушава конкуренцията, е непосредствена и че, освен ако не бъдат предприети действия, ще бъде причинена вреда.

4. Комисията избира период за разследване, който включва, но не се ограничава до периода, през който се предполага, че е била причинена вредата, и анализира съответните доказателства в рамките на този период.
5. Когато вредата или опасността от причиняване на вреда на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза е причинена в резултат на фактори, различни от практиката, която нарушава конкуренцията, те не се приписват на разглежданата практика и не се вземат предвид.

Член 13

Прекратяване без налагане на компенсационни мерки

1. Комисията прекратява разследването без приемане на компенсационни мерки, когато жалбата е оттеглена, освен ако Комисията не продължи разследването по своя собствена инициатива.

2. Комисията приема актове за изпълнение, с които прекратява разследването, провеждано съгласно член 5, без да приема компенсационни мерки, когато:
- а) Комисията стигне до заключението, че не е налице който и да е от следните факти:
 - i) наличието на възприета от трета държава или субект от трета държава практика, която нарушава конкуренцията;
 - ii) наличието на вреда или опасност от причиняване на вреда на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза;
 - iii) наличието на причинно-следствена връзка между вредата или опасността от причиняване на вреда и разглежданата практика;
 - б) Комисията стигне до заключението, че приемането на компенсационни мерки в съответствие с член 14 би било в противоречие с интереса на Съюза;
 - в) третата държава или съответният субект от трета държава е отстранил практиката, която нарушава конкуренцията; или
 - г) третата държава или съответният субект от трета държава е отстранил вредата или опасността от причиняване на вреда на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, предвидена в член 16, параграф 2.

3. Решението за прекратяване на разследването в съответствие с параграф 2 се придружава от изложение на мотивите за него и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 14

Компенсационни мерки

1. Без да се засяга член 13, Комисията приема актове за изпълнение за определяне на компенсационни мерки, ако разследването, проведено съгласно член 5, установи, че възприета от трета държава или от субект от трета държава практика, която нарушава конкуренцията, е причинила вреда на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза.

Актовете за изпълнение, с които се определят компенсационни мерки, посочени в параграф 3, буква а) от настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

Актовете за изпълнение, с които се определят компенсационни мерки, посочени в параграф 3, буква б) от настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграфи 2 и 3.

2. Без да се засяга член 13, Комисията може да приеме актове за изпълнение, с които се определят компенсационни мерки, ако разследването, проведено съгласно член 5, установи, че възприета от трета държава или от субект от трета държава практика, която нарушава конкуренцията, създава опасност от причиняване на вреда в съответствие с член 12, параграфи 2 и 3 на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза. Тези компенсационни мерки не влизат в сила, преди опасността от причиняване на вреда да се е превърнала в действителна вреда.

Актовете за изпълнение, с които се определят компенсационни мерки, посочени в параграф 3, буква а) от настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 2.

Актовете за изпълнение, с които се определят компенсационни мерки, посочени в параграф 3, буква б) от настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграфи 2 и 3.

3. Посочените в параграфи 1 и 2 компенсационни мерки се налагат на въздушните превозвачи от трети държави, възползващи се от практика, която нарушава конкуренцията, и могат да бъдат под една от следните форми:

а) финансови задължения;

- б) всякакви оперативни мерки с еквивалентна или по-малка стойност, като спиране на концесии, на дължими услуги или на други права за въздушния превозвач от трета държава. Приоритет се дава на реципрочни оперативни мерки, при условие че не са в противоречие с интереса на Съюза или не са несъвместими с правото на Съюза, или с международни задължения.
4. Компенсационните мерки, посочени в параграфи 1 и 2, не могат да надвишават необходимото за компенсиране на вредата на засегнатите въздушни превозвачи от Съюза. За целта тези компенсационни мерки може да бъдат ограничени до конкретна географска област или може да бъдат ограничени във времето.
5. Компенсационните мерки не се изразяват в спирането или ограничаването на правата на въздушно движение, предоставени от държава членка на трета държава съгласно споразумение за въздушен транспорт, споразумение за въздухоплавателни услуги или каквато и да е разпоредба за въздушнотранспортни услуги, включена в друго споразумение, сключено с тази трета държава.
6. Компенсационните мерки, посочени в параграфи 1 и 2, не водят Съюза или съответните държави членки към нарушаване на споразуменията за въздушнотранспортни услуги или за въздухоплавателни услуги или на която и да е разпоредба относно въздушнотранспортни услуги, включена в търговско споразумение или всяко друго споразумение, сключено със съответната трета държава.

7. Решението за приключване на разследването с приемане на компенсационни мерки, посочени в параграфи 1 и 2 се придружава от изложение на мотивите за него и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 15

Преглед на компенсационните мерки

1. Компенсационните мерки, посочени в член 14, остават в сила само за такъв срок и доколкото е необходимо с оглед на продължителността на практиката, която нарушава конкуренцията, и произтичащата от нея вреда. За тази цел се прилага процедурата за преразглеждане, посочена в параграфи 2, 3 и 4 от настоящия член. Комисията редовно представя на Европейския парламент и на Съвета писмени доклади за ефективността и въздействието на компенсационните мерки.
2. Когато обстоятелствата налагат това, необходимостта от продължително налагане на компенсационни мерки в първоначалния им вид може да бъде преразгледана по инициатива на Комисията или на жалбоподателя или въз основа на мотивирано искане от засегнатите държави членки, третата държава или от съответния субект от третата държава.

3. В хода на преразглеждането Комисията прави оценка на продължаващото наличие на практиката, която нарушава конкуренцията, на вредата и на причинно-следствената връзка между практиката и вредата.
4. Комисията приема актове за изпълнение, с които отменя, изменя или запазва, според случая, компенсационните мерки, посочени в член 14. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, предвидена в член 16, параграф 2.

Глава IV

Заклучителни разпоредби

Член 16

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

3. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 17

Доклади и информация

1. Комисията представя редовно на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането и изпълнението на настоящия регламент. При надлежно спазване на изискването за защита на поверителната информация по смисъла на член 8, докладът включва информация за прилагането на компенсационните мерки, прекратяването на разследвания без налагане на компенсационни мерки, прегледите на компенсационни мерки и сътрудничеството с държавите членки, заинтересованите страни и трети държави.
2. Европейският парламент и Съветът могат да поканят Комисията да представи и разясни всякакви въпроси, свързани с прилагането на настоящия регламент.

Член 18

Отмяна

Регламент (ЕО) № 868/2004 се отменя. Позоваването на отменения регламент се счита за позоваване на настоящия регламент.

Член 19

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Страсбург на

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател