



EVROPSKÁ UNIE

EVROPSKÝ PARLAMENT

RADA

**Štrasburk 17. dubna 2019
(OR. en)**

**2017/0116 (COD)
LEX 1902**

**PE-CONS 77/1/18
REV 1**

**AVIATION 167
CODEC 2293**

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
O OCHRANĚ HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE V LETECKÉ DOPRAVĚ
A O ZRUŠENÍ NAŘÍZENÍ (ES) č. 868/2004**

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
(EU) 2019/...**

ze dne 17. dubna 2019

**o ochraně hospodářské soutěže v letecké dopravě
a o zrušení nařízení (ES) č. 868/2004**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem²,

¹ Úř. věst. C 197, 8.6.2018, s. 58.

² Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 14. března 2019 [(Úř. věst. ...)/(dosud nezveřejněno v Úředním věstníku)] a rozhodnutí Rady ze dne 9. dubna 2019.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Letectví má zásadní roli v ekonomice Unie a v každodenním životě občanů Unie a je jedním z nejvýkonnějších a nejdynamičtějších odvětví ekonomiky Unie. Představuje silný faktor pro hospodářský růst, pracovní místa, obchod a cestovní ruch, jakož i konektivitu a mobilitu pro podniky i občany, zejména v rámci vnitřního trhu Unie v oblasti letectví. Během uplynulých desetiletí růst služeb v oblasti letecké dopravy významně přispěl ke zlepšení konektivity v rámci Unie a se třetími zeměmi a působí jako významný pozitivní faktor pro celou ekonomiku Unie.
- (2) Letečtí dopravci Unie se nacházejí v centru globální sítě spojující Evropu interně i se zbytkem světa. Mělo by jim být umožněno soutěžit s leteckými dopravci ze třetích zemí v prostředí otevřené a spravedlivé hospodářské soutěže. To je nezbytné k zajištění přínosu pro spotřebitele, k zachování podmínek přispívajících k vysoké míře letecké konektivity Unie a k zajištění transparentnosti, rovných podmínek a k zachování konkurenceschopnosti leteckých dopravců Unie, jakož i vysoké úrovně kvalitní zaměstnanosti v leteckém průmyslu Unie.

- (3) V rámci narůstající hospodářské soutěže mezi aktéry letecké dopravy na celosvětové úrovni je spravedlivá hospodářská soutěž nepostradatelnou obecnou zásadou při poskytování služeb mezinárodní letecké dopravy. Na tuto zásadu upozorňuje zejména Chicagská úmluva o mezinárodním civilním letectví ze dne 7. prosince 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“), v jejíž preambuli je uznána potřeba toho, aby služby mezinárodní letecké dopravy vycházely z rovnosti příležitostí. Článek 44 Chicagské úmluvy rovněž uvádí, že cílem Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen "ICAO") je podpora rozvoje mezinárodní letecké dopravy, aby bylo zajištěno, že každý smluvní stát má spravedlivou příležitost provozovat mezinárodní letecké společnosti, a aby se zamezilo diskriminaci mezi smluvními státy.
- (4) Zásada spravedlivé hospodářské soutěže je v Unii dobře zavedena a na praktiky narušující trh se vztahují právní předpisy Unie, jež zaručují rovné příležitosti a podmínky spravedlivé hospodářské soutěže unijním leteckým dopravcům i leteckým dopravcům ze třetích zemí působícím v Unii.

- (5) I přes pokračující úsilí Unie a některých třetích zemí nebyly zásady spravedlivé hospodářské soutěže dosud definovány prostřednictvím konkrétních vícestranných pravidel, zejména v kontextu ICAO nebo v rámci dohod Světové obchodní organizace (WTO), jako je Všeobecná dohoda o obchodu službami (GATS) a příloha o službách letecké dopravy této dohody, z jejichž oblasti působnosti byly služby letecké dopravy do značné míry vyjmuty.
- (6) Mělo by se proto zintenzivnit úsilí v kontextu ICAO a WTO a aktivně podporovat rozvoj mezinárodních pravidel zaručujících podmínky spravedlivé hospodářské soutěže mezi všemi leteckými dopravci.
- (7) Spravedlivá hospodářská soutěž mezi leteckými dopravci by měla být pokud možno řešena v kontextu dohod o letecké dopravě či o leteckých službách se třetími zeměmi. Většina dohod o letecké dopravě či o leteckých službách uzavřených mezi Unií, nebo mezi Unií a jejími členskými státy na jedné straně a třetími zeměmi na straně druhé však dosud odpovídající pravidla spravedlivé hospodářské soutěže nestanoví. Při jednáních by se proto mělo zintenzivnit úsilí o zahrnutí ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži do stávajících a budoucích dohod o letecké dopravě či o leteckých službách se třetími zeměmi.

- (8) Spravedlivou hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci lze zajistit rovněž prostřednictvím vhodných právních předpisů Unie, jako je nařízení Rady (EHS) č. 95/93¹ a směrnice Rady 96/67/ES². V míře, v níž spravedlivá hospodářská soutěž předpokládá ochranu leteckých dopravců Unie před některými praktikami používanými třetími zeměmi či dopravci ze třetích zemí, tuto otázku dříve řešilo nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004³. Nařízení (ES) č. 868/2004 se však ve vztahu ke svému základnímu obecnému cíli spravedlivé hospodářské soutěže ukázalo jako neúčinné. Jedná se zejména o některá jeho pravidla týkající se definice dotčených praktik jiných než subvencování a požadavků na zahájení a provádění šetření. Nařízení (ES) č. 868/2004 navíc v rámci Unie nezajistilo doplňkovost s dohodami o letecké dopravě či o leteckých službách, jichž je Unie smluvní stranou. Vzhledem k množství a významu změn, jež by byly k řešení těchto problémů nezbytné, je vhodné nařízení (ES) č. 868/2004 nahradit novým aktem.

¹ Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

² Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004 ze dne 21. dubna 2004 o ochraně před poskytováním dotací a před nekalými cenovými praktikami způsobujícími újmu leteckým dopravcům Společenství při poskytování leteckých služeb ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství (Úř. věst. L 162, 30.4.2004, s. 1).

- (9) Konkurenceschopnost odvětví letecké dopravy Unie závisí na konkurenceschopnosti každé části hodnotového řetězce letectví a lze jí dosáhnout pouze na základě vzájemně se doplňujícího souboru politik. Unie by měla aktivně vstoupit do konstruktivního dialogu se třetími zeměmi s cílem nalézt základ pro spravedlivou hospodářskou soutěž. V tomto ohledu jsou pro zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity Unie a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže s leteckými dopravci ze třetích zemí nadále nutné účinné, přiměřené a odrazující právní předpisy. Komisi by za tímto účelem měla být svěřena pravomoc provádět šetření a v případě nutnosti přijímat opatření. Tato opatření by měla být k dispozici, pokud praktiky narušující hospodářskou soutěž způsobují újmu leteckým dopravcům Unie.
- (10) Diskriminace by mohla zahrnovat situace, kdy je s dopravcem Unie bez objektivních důvodů zacházeno odlišně, zejména pokud jde o odlišné zacházení ohledně cen a přístupu k pozemnímu odbavení, letištní infrastrukturu a letovým navigačním službám, o přidělování letištních časů, správní postupy, jako je udělování víz zaměstnancům cizího dopravce, podrobná ujednání pro prodej a distribuci služeb letecké dopravy nebo o jiné záležitosti spojené s obchodní činností, jako jsou zatěžující postupy celního odbavení, nebo jakékoliv jiné nekalé praktiky finanční nebo operativní povahy.

- (11) Řízení podle tohoto nařízení by měla být ukončena bez přijetí nápravných opatření, pokud by přijetí nápravných opatření bylo se zvláštním ohledem na jejich dopad na jiné osoby, zejména spotřebitele nebo podniky v Unii, jakož i na jejich dopad na vysokou míru konektivity v celé Unii, v rozporu se zájmem Unie. Při posuzování zájmu Unie by měla být věnována zvláštní pozornost situaci členských států, které využívají výlučně nebo významnou měrou letecké dopravy pro své propojení se zbytkem světa, a měl by být zajištěn soulad s ostatními oblastmi politiky Unie. Řízení by rovněž měla být ukončena bez přijetí opatření, pokud podmínky pro jejich přijetí nebyly splněny nebo již nejsou dále plněny.
- (12) Při určování toho, zda přijetí nápravných opatření je, či není v zájmu Unie, by Komise měla vzít v úvahu stanoviska všech zainteresovaných stran. Aby bylo možné uspořádat konzultace se všemi zainteresovanými stranami a dát jim příležitost se k věci vyjádřit, měly by být v oznámení o zahájení šetření uvedeny lhůty pro poskytnutí informací a pro podání žádosti o slyšení. Zainteresované strany by měly být obeznámeny s podmínkami zveřejňování informací, které podávají, a měly by mít možnost reagovat na připomínky jiných stran.

- (13) Proto, aby měla Komise k dispozici dostatečné informace o možných skutečnostech odůvodňujících zahájení šetření, by kterýkoli členský stát, letecký dopravce Unie nebo sdružení leteckých dopravců Unie měly být oprávněny vznést stížnost, jež by měla být v přiměřené lhůtě vyřízena.
- (14) Za účelem zajištění dostatečné účinnosti tohoto nařízení je zásadní, aby Komise mohla zahájit řízení na základě stížnosti, která předloží zřejmé důkazy o hrozbě újmy.
- (15) Komise by během šetření měla praktiky narušující hospodářskou soutěž posoudit v příslušném kontextu. Vzhledem k rozmanitosti možných praktik by se mohla v některých případech dotčená praktika a její účinky omezit na činnosti letecké dopravy v rámci spojení mezi dvěma městy, zatímco v jiných případech by mohlo být relevantní dotčenou praktiku a její účinky posuzovat v širší síti letecké dopravy.
- (16) Je důležité zajistit, aby se šetření mohlo vztahovat na co nejširší možný rozsah relevantních skutečností. Za tímto účelem by Komisi mělo být umožněno provádět šetření ve třetích zemích, a to se souhlasem dotčených subjektů třetí země a nemají-li tyto třetí země námitek. Ze stejných důvodů a za stejným účelem by členské státy měly mít povinnost podporovat Komisi podle svých nejlepších schopností. Komise by měla šetření uzavřít na základě nejlepších dostupných důkazů.

- (17) Během šetření by Komise mohla zvážit, zda praktika narušující hospodářskou soutěž nepředstavuje rovněž porušení mezinárodní dohody o letecké dopravě či o leteckých službách nebo jakékoli jiné dohody obsahující ustanovení o službách letecké dopravy, jíž je Unie smluvní stranou. Je-li tomu tak, mohla by Komise vzít v úvahu, že praktika narušující hospodářskou soutěž, která rovněž představuje porušení mezinárodní dohody o letecké dopravě či o leteckých službách nebo jakékoli jiné dohody obsahující ustanovení o službách letecké dopravy, jíž je Unie smluvní stranou, by mohla být lépe řešena uplatněním postupů pro řešení sporů zavedených touto dohodou. V takovém případě by Komise měla být oprávněna pozastavit šetření zahájené na základě tohoto nařízení. Nepodaří-li se uplatněním postupů pro řešení sporů stanovených mezinárodní dohodou o letecké dopravě či o leteckých službách nebo jakoukoli jinou dohodou obsahující ustanovení o službách letecké dopravy, jíž je Unie smluvní stranou, situaci dostatečně napravit, Komise by měla mít možnost v šetření pokračovat.

- (18) Letecké dohody a toto nařízení by měly usnadňovat dialog s dotčenými třetími zeměmi s cílem účinně řešit spory a obnovit spravedlivou hospodářskou soutěž. Týká-li se šetření prováděné Komisí provozu, na nějž se vztahuje dohoda o letecké dopravě či o leteckých službách nebo jakákoli jiná dohoda obsahující ustanovení o službách letecké dopravy, jež je uzavřena se třetí zemí a již není Unie smluvní stranou, mělo by být zajištěno, že Komise bude jednat s úplnou znalostí veškerých řízení zamýšlených či vedených dotčeným členským státem na základě takové dohody a relevantních pro situaci, jíž se šetření Komise týká. Členské státy by proto měly mít povinnost Komisi příslušným způsobem informovat. V takovém případě by všechny dotčené členské státy měly mít právo informovat Komisi o svém záměru řešit praktiku narušující hospodářskou soutěž výlučně v rámci postupů pro řešení sporů obsažených v jejich příslušné dohodě o letecké dopravě či o leteckých službách nebo v jakékoli jiné dohodě obsahující ustanovení o službách letecké dopravy, jež je uzavřena se třetí zemí a již Unie není smluvní stranou. Pokud všechny dotčené členské státy informovaly Komisi a nebyly vzneseny žádné námitky, měla by Komise své šetření dočasně pozastavit.

- (19) Mají-li dotčené členské státy v úmyslu řešit praktiku narušující hospodářskou soutěž výlučně postupy pro řešení sporů použitelnými podle dohod o letecké dopravě či o leteckých službách nebo podle jakékoli jiné dohody obsahující ustanovení o službách letecké dopravy, které uzavřely s dotčenou třetí zemí s cílem splnit své povinnosti vyplývající z uvedených dohod, měly by členské státy usilovat o rychlý postup podle postupů dvoustranného urovnání sporů a měly by o tom Komisi plně informovat. Pokud praktika narušující hospodářskou soutěž přetrvává a Komise pokračuje v šetření, je třeba zohlednit zjištění získaná při uplatňování takové dohody o letecké dopravě či o leteckých službách nebo jakékoli jiné dohody obsahující ustanovení o službách letecké dopravy, aby bylo možné co nejrychleji zajistit obnovení spravedlivé hospodářské soutěže.
- (20) Je třeba vzít v úvahu zjištění získaná při uplatňování postupů pro řešení sporů podle mezinárodní dohody o letecké dopravě či o službách letecké dopravy nebo jakékoli jiné dohody obsahující ustanovení o službách letecké dopravy, již je Unie nebo členský stát smluvní stranou.

- (21) Z důvodů administrativní efektivity a s ohledem na možné ukončení šetření bez přijetí opatření by mělo být možné řízení pozastavit, pokud dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země podnikly rozhodné kroky k odstranění příslušné praktiky narušující hospodářskou soutěž nebo výsledné újmy či hrozby újmy.
- (22) Zjištění týkající se újmy nebo hrozby újmy způsobené dotčeným leteckým dopravcům Unie by měla odrážet realistické posouzení situace, a měla by proto vycházet ze všech významných faktorů, zejména faktorů relevantních pro situaci uvedených dopravců a pro obecnou situaci dotčeného trhu letecké dopravy.
- (23) Je třeba stanovit podmínky, za nichž by měla být řízení ukončena, a to s přijetím či bez přijetí nápravných opatření.
- (24) Cílem nápravných opatření ve vztahu k praktikám narušujícím hospodářskou soutěž je kompenzovat újmu, k níž dochází v důsledku těchto praktik. Měla by proto mít podobu finančních poplatků nebo jiných opatření, která mohou dosáhnout stejného účinku, jelikož mají měřitelnou peněžní hodnotu. Za účelem dodržení zásady proporcionality by opatření jakéhokoli druhu neměla jít nad rámec toho, co je nezbytné ke kompenzaci zjištěné újmy. Nápravné opatření by mělo zohlednit řádné fungování trhu letecké dopravy Unie a nemělo by mít za následek nepatřičnou výhodu pro kteréhokoliv leteckého dopravce nebo skupinu leteckých dopravců.

- (25) Cílem tohoto nařízení není ukládat žádné normy leteckým dopravcům ze třetích zemí, například pokud jde o subvence, tím, že by se zavedly přísnější povinnosti než ty, které se vztahují na dopravce Unie.
- (26) Situace, jejichž šetření probíhá podle tohoto nařízení, a jejich potenciální dopad na členské státy se mohou v závislosti na okolnostech lišit. Proto by mělo být možno uplatnit nápravná opatření, v závislosti na okolnostech případu, na jednoho nebo více leteckých dopravců ze třetích zemí, na určitou zeměpisnou oblast nebo určitou dobu nebo stanovit datum v budoucnu, od něž se mají uplatňovat.
- (27) Nápravná opatření by neměla spočívat v pozastavení nebo omezení přepravních práv, která členský stát udělil třetí zemi.
- (28) V souladu s toutéž zásadou proporcionality by nápravná opatření ve vztahu k praktikám narušujícím hospodářskou soutěž měla zůstat v platnosti pouze po takovou dobu a v takovém rozsahu, jež jsou nezbytné s ohledem na danou praxi a způsobenou újmu. Odůvodňují-li to okolnosti, měl by být následně umožněn přezkum.

- (29) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹.
- (30) Komise by měla formou zprávy pravidelně informovat Evropský parlament a Radu o provádění tohoto nařízení. Tato zpráva by měla zahrnovat informace o uplatňování nápravných opatření, ukončení šetření bez přijetí nápravných opatření, přezkumech nápravných opatření a o spolupráci s členskými státy, zainteresovanými stranami a třetími zeměmi. Tato zpráva by měla být vypracována na odpovídajícím stupni důvěrnosti a mělo by se s ní tak rovněž zacházet.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (31) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž účinné ochrany před újmou nebo hrozbou újmy jednomu nebo více leteckým dopravcům Unie způsobenou praktikami narušujícími hospodářskou soutěž ze strany třetích zemí nebo subjektů třetích zemí, poskytované všem dopravcům Unie za rovných podmínek na základě jednotných kritérií a postupů, nemůže být uspokojivě dosaženo členskými státy, ale spíše jej může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou proporcionality stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (32) Jelikož toto nařízení nahrazuje nařízení (ES) č. 868/2004, mělo by být uvedené nařízení zrušeno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Kapitola I

Obecná ustanovení

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení stanoví pravidla pro provádění šetření ze strany Komise a pro přijímání nápravných opatření, týkajících se praktik narušujících hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci Unie a leteckými dopravci ze třetích zemí, které leteckým dopravcům Unie způsobují újmu nebo hrozí, že ji způsobí.
2. Tímto nařízením není dotčen článek 12 nařízení (EHS) č. 95/93 ani článek 20 směrnice 96/67/ES.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „leteckým dopravcem“ letecký dopravce ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008¹;
- 2) „službou letecké dopravy“ let nebo série letů za účelem přepravy cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo nájemné;
- 3) „zainteresovanou stranou“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba nebo jakýkoli úřední subjekt bez ohledu na to, zda má právní subjektivitu, s pravděpodobným významným zájmem na výsledku řízení, mimo jiné včetně leteckých dopravců;
- 4) „dotčeným členským státem“ jakýkoliv členský stát:
 - a) který udělil provozní licenci dotčenému leteckému dopravci či dopravcům Unie podle nařízení (ES) č. 1008/2008; nebo

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

- b) který má s dotčenou třetí zemí uzavřenu dohodu o letecké dopravě či leteckých službách, nebo jakoukoliv jinou dohodu obsahující ustanovení o službách letecké dopravy, na jejichž základě dotčení letečtí dopravci Unie provozují svou činnost;
- 5) „subjektem třetí země“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, zisková či nezisková, nebo jakýkoli úřední subjekt bez ohledu na to, zda má právní subjektivitu, spadající pod jurisdikci třetí země, bez ohledu na to, zda jsou kontrolovány vládou třetí země, či nikoli, které jsou přímo či nepřímo zapojeny do služeb letecké dopravy nebo souvisejících služeb nebo do poskytování infrastruktury či služeb používaných k poskytování služeb letecké dopravy či souvisejících služeb;
- 6) „praktikami narušujícími hospodářskou soutěž“ diskriminace a subvence;
- 7) „hrozbou újmy“ hrozba, u níž je v bezprostřední budoucnosti a s vysokou pravděpodobností jasně předvídatelný vznik újmy, a již lze mimo rozumnou pochybnost považovat za důsledek činnosti nebo rozhodnutí třetí země nebo subjektu třetí země;

- 8) „diskriminací“ jakékoli rozlišování bez objektivního důvodu ve vztahu k dodávkám zboží či služeb, včetně veřejných služeb, využívaných k provozování služeb letecké dopravy, nebo ve vztahu k zacházení s nimi ze strany veřejných orgánů příslušných pro tyto služby, včetně praktik týkajících se letové navigace nebo letištních zařízení a služeb, paliva, pozemního odbavování, ochrany před protiprávními činy, počítačových rezervačních systémů, přidělování letištních časů, poplatků a používání jiných zařízení nebo služeb využívaných k provozování služeb letecké dopravy;
- 9) „subvencí“ finanční příspěvek:
- a) poskytnutý vládou nebo jinou veřejnou organizací třetí země ve kterékoli z těchto forem:
 - i) praktiky vlády nebo jiné veřejné organizace zahrnující přímý převod finančních prostředků, potenciální přímý převod finančních prostředků nebo závazků (jako jsou granty, úvěry, kapitálové injekce, úvěrové záruky, započtení provozních ztrát nebo kompenzace finančních břemen uložených veřejnými orgány);
 - ii) částky představující příjmy vlády nebo jiné veřejné organizace, jež jsou za běžných okolností splatné, jsou prominuty nebo nejsou vybírány (jako jsou preferenční daňové zacházení nebo daňové pobídky typu daňových úlev);

- iii) vláda nebo jiná veřejná organizace, včetně podniků ovládaných veřejnými orgány, poskytuje zboží či služby nebo nakupuje zboží či služby;
 - iv) vláda nebo jiná veřejná organizace provádí platby ve prospěch mechanismu financování nebo pověří soukromý subjekt prováděním či tomuto subjektu nařídí provádění jedné nebo více druhů činností uvedených v bodech i), ii) a iii), jež by za běžných okolností prováděla vláda a jež se v praxi v podstatě neliší od postupů obvykle prováděných vládami;
- b) poskytující výhodu; a
 - c) právně nebo fakticky omezený na subjekt nebo odvětví nebo na skupinu subjektů nebo odvětví v jurisdikci orgánu, jenž příspěvek poskytuje;
- 10) „leteckým dopravcem Unie“ letecký dopravce s platnou provozní licencí udělenou členským státem v souladu s nařízením (ES) č. 1008/2008;
 - 11) „dotčeným leteckým dopravcem Unie“ letecký dopravce, jemuž údajně byla způsobena nebo hrozí újma podle čl. 4 odst. 1 písm. b).

Článek 3

Zájem Unie

1. Zájem Unie pro účely čl. 13 odst. 2 písm. b) stanoví Komise na základě posouzení všech rozličných zájmů, které jsou v konkrétní situaci a z celkového pohledu relevantní. Při stanovování zájmu Unie má prioritu potřeba chránit zájmy spotřebitelů a zachovat pro cestující a Unii vysokou míru konektivity. V kontextu celého řetězce letecké dopravy může Komise rovněž vzít v potaz příslušné sociální faktory. Komise rovněž zohlední potřebu odstranit praktiky narušující hospodářskou soutěž, obnovit účinnou a spravedlivou hospodářskou soutěž a zamezit jakémukoli narušení vnitřního trhu.
2. Komise stanoví zájem Unie na základě ekonomické analýzy. Analýza Komise vychází z informací získaných od zainteresovaných stran. Při stanovování zájmu Unie Komise rovněž usiluje o získání veškerých dalších relevantních informací, jež považuje za nezbytné, a zejména vezme v potaz faktory uvedené v čl. 12 odst. 1. K informacím se přihlédne pouze tehdy, jsou-li podloženy konkrétními důkazy, které potvrzují jejich platnost.

3. Zájem Unie se pro účely čl. 13 odst. 2 písm. b) stanoví až poté, co se všem zainteresovaným stranám poskytne příležitost se přihlásit, písemně předložit svá stanoviska a poskytnout Komisi informace nebo požádat Komisi o slyšení ve lhůtách podle čl. 4 odst. 8 písm. b). V žádostech o slyšení zainteresované strany uvedou důvody týkající se zájmu Unie, pro které mají být slyšeny.
4. Zainteresované strany uvedené v odstavcích 2 a 3 tohoto článku mohou požádat, aby jim byly sděleny skutečnosti a úvahy, z nichž budou rozhodnutí pravděpodobně vycházet. Tyto informace se zpřístupní v co největším možném rozsahu v souladu s článkem 8, aniž tím je dotčeno jakékoli následné rozhodnutí Komise.
5. Ekonomická analýza uvedená v odstavci 2 se pro informaci předloží Evropskému parlamentu a Radě.

Kapitola II

Společná ustanovení týkající se řízení

Článek 4

Zahájení řízení

1. Na základě písemné stížnosti podané členským státem, jedním nebo více leteckými dopravci Unie nebo sdružením leteckých dopravců Unie, nebo z vlastní iniciativy zahájí Komise šetření, existují-li zřejmé důkazy o tom, že nastaly všechny tyto okolnosti:
 - a) praktiky narušující hospodářskou soutěž, používané třetí zemí nebo subjektem třetí země;
 - b) újma nebo hrozba újmy jednomu nebo více leteckým dopravcům Unie; a
 - c) příčinná souvislost mezi údajnou praktikou a údajnou újmou či hrozbou újmy.
2. Komise po obdržení stížnosti podle odstavce 1 informuje všechny členské státy.

3. Komise včas přezkoumá správnost a adekvátnost informací, jež jsou uvedeny ve stížnosti nebo jež má Komise k dispozici, aby stanovila, zda existuje dostatek důkazů pro zahájení šetření v souladu s odstavcem 1.
4. Komise rozhodne, že šetření nezahájí, pokud skutečnosti uvedené ve stížnosti neupozorňují na systémový problém ani nemají významný dopad na jednoho nebo více leteckých dopravců Unie.
5. Rozhodne-li Komise, že šetření nezahájí, informuje stěžovatele a všechny členské státy. K této informaci připojí odůvodnění svého rozhodnutí. Tuto informaci rovněž poskytne Evropskému parlamentu v souladu s článkem 17.
6. Jsou-li předložené důkazy pro účely odstavce 1 nedostatečné, Komise o tom stěžovatele informuje do 60 dnů ode dne podání stížnosti. Stěžovatel musí ve lhůtě 45 dnů poskytnout dodatečné důkazy. Pokud tak stěžovatel v dané lhůtě neučiní, může se Komise rozhodnout šetření nezahájit.

7. S výhradou odstavců 4 a 6 rozhodne Komise o zahájení šetření v souladu s odstavcem 1 ve lhůtě nejvýše pěti měsíců od podání stížnosti.
8. Pokud se Komise domnívá, že existují dostatečné důkazy odůvodňující zahájení šetření, učiní s výhradou odstavce 4 tyto kroky:
 - a) zahájí šetření a informuje o tom členské státy a Evropský parlament;
 - b) zveřejní oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*; toto oznámení informuje o zahájení šetření, uvádí rozsah šetření, třetí zemi či subjekt třetí země, jejichž praktiky údajně narušily hospodářskou soutěž, a údajnou újmu nebo hrozbu újmy způsobené dotčeným leteckým dopravcům Unie, jakož i období, během něhož se mohou zainteresované strany přihlásit, písemně předložit svá stanoviska či informace nebo mohou požádat Komisi o slyšení. Toto období musí činit alespoň 30 dnů.

- c) oznámí oficiálně zahájení šetření zástupcům dotčené třetí země a dotčenému subjektu třetí země;
 - d) informuje stěžovatele a výbor podle článku 16 o zahájení šetření.
9. Je-li stížnost před zahájením šetření vzata zpět, má se za to, že stížnost nebyla podána. Tím není dotčeno právo Komise zahájit šetření z vlastní iniciativy v souladu s odstavcem 1.

Článek 5

Šetření

1. Po zahájení řízení začne Komise šetření.
2. Cílem šetření je určit, zda praktika narušující hospodářskou soutěž, používaná třetí zemí nebo subjektem třetí země, způsobila dotčeným leteckým dopravcům Unie újmu nebo hrozbu újmy.

3. Pokud v průběhu šetření podle odstavce 2 tohoto článku Komise shromáždí důkazy o tom, že uvedená praktika může vést k nepříznivému dopadu na leteckou konektivitu dané oblasti, členského státu či skupiny členských států, a tedy i na cestující, zohlední se tyto důkazy při stanovování zájmu Unie uvedeném v článku 3.
4. Komise si vyžádá veškeré informace, které považuje k provedení šetření za nezbytné, a ověří správnost informací, které obdržela či získala, u dotčených leteckých dopravců Unie nebo u dotčené třetí země, zainteresované strany, či dotčeného subjektu třetí země.
5. Jsou-li informace předložené podle odstavce 4 neúplné, zohlední se, pokud nejsou nepravdivé ani zavádějící.
6. Pokud jsou důkazy nebo informace odmítnuty jako nepřijatelné, je strana, která je předložila, okamžitě zpravena o důvodech jejich odmítnutí a je jí dána možnost podat dodatečné vysvětlení ve stanovené lhůtě.

7. Komise může dotčený členský stát či dotčené členské státy při šetření požádat o podporu. Dotčené členské státy na žádost Komise zejména přijmou nezbytná opatření, aby Komisi podpořily při šetření poskytnutím příslušných a dostupných informací. Členské státy se na žádost Komise vynasnaží přispět k příslušnému ověření a analýzám.
8. Je-li to nezbytné, může Komise provádět šetření na území třetí země, pokud k tomu dotčený subjekt třetí země dal souhlas a vláda třetí země byla oficiálně informována a nevznesla žádné námitky.
9. Strany, které se ve lhůtě stanovené v oznámení o zahájení řízení přihlásily, budou vyslyšeny, pokud podaly žádost o slyšení, v níž uvedly, že jsou zainteresovanou stranou.
10. Dotčení stěžovatelé, zainteresované strany, členské státy a zástupci třetí země či subjektu třetí země mají přístup ke všem informacím, jež byly poskytnuty Komisi, kromě interních dokumentů určených pro Komisi a správní orgány Unie a dotčených členských států, za podmínky, že tyto informace nejsou důvěrné ve smyslu článku 8 a že o ně uvedené subjekty Komisi písemně požádají.

Článek 6
Pozastavení

1. Komise může šetření pozastavit, je-li vhodnější řešit příslušnou praxi narušující hospodářskou soutěž výlučně v rámci postupů pro řešení sporů stanovených příslušnou dohodou o letecké dopravě či o leteckých službách, jíž je Unie smluvní stranou, nebo jakoukoli jinou dohodou obsahující ustanovení o službách letecké dopravy, jíž je Unie smluvní stranou. Komise o pozastavení šetření informuje členské státy.

Komise může v šetření pokračovat v těchto případech:

- a) postup prováděný v rámci příslušné dohody o letecké dopravě či o leteckých službách nebo jakékoli jiné dohody obsahující ustanovení o službách letecké dopravy dospěl ke zjištění, že došlo k porušení dohody druhou smluvní stranou či stranami, a toto zjištění se stalo konečným a závazným pro příslušnou druhou smluvní stranu či strany, avšak nápravné opatření nebylo přijato neprodleně či ve lhůtě stanovené v rámci příslušných postupů;
- b) praktika narušující hospodářskou soutěž nebyla odstraněna do 12 měsíců ode dne pozastavení šetření.

2. Komise pozastaví šetření, pokud do 15 dnů ode dne oznámení o zahájení šetření:
- a) všechny dotčené členské státy uvedené v čl. 2 bodu 4 písm. b) oznámily Komisi svůj záměr řešit příslušnou praxi narušující hospodářskou soutěž výlučně v rámci postupů pro řešení sporů použitelných podle dohody o letecké dopravě či o leteckých službách nebo podle jakékoli jiné dohody obsahující ustanovení o službách letecké dopravy, jež uzavřely s dotčenou třetí zemí, a
 - b) žádný z dotčených členských států uvedených v čl. 2 bodu 4 písm. a) nevznesl námitky.

V takových případech pozastavení šetření se použije čl. 7 odst. 1 a 2.

3. Komise může v šetření pokračovat v některém z těchto případů:
- a) dotčené členské státy uvedené v čl. 2 bodu 4 písm. b) nezačaly postup pro řešení sporů podle příslušné mezinárodní dohody do tří měsíců ode dne oznámení podle odst. 2 písm. a) tohoto článku;

- b) dotčené členské státy uvedené v čl. 2 bodu 4 písm. b) oznámí Komisi, že výsledek postupů pro řešení sporů, uvedených v odstavci 2 tohoto článku, není řádně a neprodleně vymáhán;
- c) všechny dotčené členské státy požádají Komisi o pokračování šetření;
- d) Komise dojde k závěru, že příslušná praktika narušující hospodářskou soutěž nebyla odstraněna do 12 měsíců ode dne oznámení podle odst. 2 písm. a) dotčenými členskými státy.
- e) v naléhavých případech uvedených v čl. 11 odst. 3, pokud příslušná praktika narušující hospodářskou soutěž nebyla odstraněna do devíti měsíců ode dne oznámení podle odst. 2 písm. a) tohoto článku dotčenými členskými státy uvedenými v čl. 2 bodu 4 písm. b); na žádost dotčeného členského státu může Komise v řádně odůvodněných případech tuto lhůtu prodloužit nejvýše o tři měsíce.

Článek 7

Spolupráce s členskými státy v souvislosti s řízeními týkajícími se případů podle kapitoly III

1. Dotčený členský stát Komisi rovněž informuje o veškerých plánovaných relevantních setkáních v rámci příslušné dohody o letecké dopravě či o leteckých službách, nebo v rámci ustanovení o službách letecké dopravy obsaženého v jakékoli jiné dohodě, jež byla uzavřena s dotčenou třetí zemí, na nichž se mají projednávat otázky, jichž se šetření týká. Dotčený členský stát poskytne Komisi pořad jednání a veškeré relevantní informace, které jí umožní porozumět tématům, jež mají být na těchto setkáních projednány.
2. Dotčený členský stát Komisi průběžně informuje o provádění jakéhokoli postupu pro řešení sporů podle dohody o letecké dopravě či o leteckých službách nebo podle jakéhokoli ustanovení o službách letecké dopravy obsaženého v jakékoli jiné dohodě, kterou uzavřel s dotčenou třetí zemí, a, je-li to vhodné, vyzve Komisi, aby se uvedených postupů účastnila. Komise si může od dotčeného členského státu vyžádat další informace.

Článek 8
Důvěrnost

1. Se všemi informacemi, jež mají důvěrnou povahu, mimo jiné informacemi, jejichž prozrazení by znamenalo významnou konkurenční výhodu pro konkurenta nebo by významně nepříznivě ovlivnilo poskytovatele informací nebo osobu, od níž poskytovatel informací tyto informace získal, nebo informacemi důvěrně poskytnutými stranami šetření zachází Komise jako s důvěrnými informacemi, jsou-li k tomu udány oprávněné důvody.
2. Zainteresované strany, které sdělily důvěrné informace, jsou povinny předložit jejich shrnutí, které nemá důvěrnou povahu. Shrnutí musí být natolik podrobná, aby umožňovala přiměřené pochopení podstaty důvěrně sdělených informací. Za výjimečných okolností mohou zainteresované strany uvést, že důvěrné informace nelze shrnout. Za těchto výjimečných okolností musí být uvedeny důvody, proč nelze shrnutí zpracovat.

3. Informace získané na základě tohoto nařízení lze použít pouze k tomu účelu, ke kterému byly vyžádány. Tento odstavec nebrání využití informací získaných v kontextu jednoho šetření pro účely zahájení jiného šetření v souladu s tímto nařízením.
4. Komise, členské státy ani jejich úředníci nesdělí žádné důvěrné informace, které obdrželi podle tohoto nařízení, ani žádné údaje důvěrně poskytnuté kteroukoli ze stran šetření bez výslovného souhlasu toho, kdo tyto informace poskytl. Informace vyměněné mezi Komisí a členskými státy nebo interní dokumenty vypracované orgány Unie nebo členských států se nesdělují, s výjimkou zvláštních případů stanovených v tomto nařízení.
5. Pokud se zdá, že žádost o důvěrné zacházení není opodstatněná, a jestliže poskytovatel informací buď není ochoten údaje zveřejnit, nebo schválit jejich zveřejnění v obecné nebo souhrnné podobě, nemusí být na dotčené informace brán zřetel.

6. Tento článek nebrání poskytování obecných informací orgány Unie, a zejména poskytování odůvodnění rozhodnutí přijatých na základě tohoto nařízení, ani poskytování důkazů, ze kterých orgány Unie vycházely, pokud je to nezbytné k objasnění těchto důvodů v soudním řízení. Toto poskytování musí brát v úvahu oprávněný zájem dotčených stran na zachování jejich obchodního nebo vládního tajemství.
7. Členské státy přijmou veškerá nezbytná a vhodná opatření k zajištění důvěrnosti informací, které jsou relevantní pro účely tohoto nařízení, za podmínky, že jsou slučitelná s požadavky tohoto nařízení.

Článek 9

Výchozí zjištění v případě nespolupráce

V případech, kdy je přístup k nezbytným informacím odepřen, nebo pokud nejsou informace jinak poskytnuty ve lhůtách stanovených tímto nařízením, nebo pokud pro šetření existují jiné významné překážky, mohou se prozatímní či závěrečná zjištění, kladná či záporná, formulovat na základě dostupných skutečností a důkazů. Zjistí-li Komise, že byly předloženy nepravdivé nebo zavádějící informace, nebere se na tyto informace zřetel.

Článek 10
Zveřejňování

1. Komise zpřístupní dotčené třetí zemi, dotčenému subjektu třetí země a dotčenému leteckému dopravci ze třetí země, jakož i stěžovateli, zainteresovaným stranám, členským státům a dotčeným leteckým dopravcům Unie podstatné skutečnosti a úvahy, na jejichž základě hodlá přijmout nápravná opatření, nebo řízení ukončit bez přijetí nápravných opatření, a to nejpozději jeden měsíc před svoláním výboru podle článku 16 v souladu s čl. 13 odst. 2 nebo čl. 14 odst. 1.
2. Zpřístupněním podle odstavce 1 není dotčeno žádné následné rozhodnutí, jež může Komise přijmout. Má-li Komise v úmyslu vycházet v případě tohoto rozhodnutí z jakýchkoli dodatečných či odlišných skutečností a úvah, musí být tyto skutečnosti a úvahy zpřístupněny co nejdříve.
3. Dodatečné informace poskytnuté po zpřístupnění se zohlední pouze tehdy, obdrží-li je Komise ve lhůtě, kterou stanoví v každém jednotlivém případě s ohledem na naléhavost věci a která činí alespoň 14 dnů. Pokud musí být zpřístupněny dodatečné konečné informace, může být stanovena kratší lhůta.

Článek 11
Délka řízení a pozastavení

1. Řízení se ukončí do 20 měsíců. Tuto lhůtu lze v náležitě odůvodněných případech prodloužit. V případě pozastavení řízení podle odstavce 4 se doba trvání pozastavení do doby trvání řízení nezapočítává.
2. Šetření se ukončí do 12 měsíců. Tuto lhůtu lze v náležitě odůvodněných případech prodloužit. V případě pozastavení šetření podle článku 6 se doba trvání pozastavení do doby trvání šetření nezapočítává. Pokud se lhůta pro šetření prodlouží, doba prodloužení se připočte k celkové lhůtě pro ukončení řízení, jak je stanoveno v odstavci 1 tohoto článku.
3. V naléhavých případech, to jest v situacích, kdy v návaznosti na jasné důkazy předložené stěžovatelem či zainteresovanými stranami může být újma leteckým dopravcům Unie nevratná, lze řízení zkrátit na devět měsíců.

4. Komise řízení pozastaví, pokud dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země učinily rozhodné kroky s cílem odstranit praktiku narušující hospodářskou soutěž nebo újmu či hrozbu újmy dotčeným leteckým dopravcům Unie.
5. Pokud po uplynutí přiměřené doby, která nesmí překročit šest měsíců, nedošlo k odstranění praktiky narušující hospodářskou soutěž, újmy nebo hrozby újmy dotčeným leteckým dopravcům Unie, Komise v případech uvedených v odstavci 4 pokračuje v řízení.

Kapitola III

Praktiky narušující hospodářskou soutěž

Článek 12

Stanovení újmy nebo hrozby újmy

1. Zjištění újmy pro účely této kapitoly musí být založeno na důkazech a zohledňovat relevantní faktory, zejména:
 - a) situaci dotčených leteckých dopravců Unie, především pokud jde o aspekty, jako je četnost služeb, využití kapacity, síťový efekt, tržby, tržní podíl, zisk, návratnost kapitálu, investice a zaměstnanost;

- b) obecnou situaci na dotčeném trhu či trzích služeb letecké dopravy, především pokud jde o výši tarifů nebo sazeb, kapacitu a četnost služeb letecké dopravy nebo využití sítě.
- 2. Zjišťování toho, zda hrozí újma, musí vycházet z jasných důkazů, nikoli pouze z tvrzení, domněnek či málo pravděpodobných možností. Vznik újmy musí být jasně předvídatelný, hrozit bezprostředně a být vysoce pravděpodobný, přičemž jej lze mimo jakoukoli rozumnou pochybnost považovat za důsledek činnosti nebo rozhodnutí třetí země nebo subjektu třetí země.
- 3. Při zjišťování toho, zda hrozí újma, se v úvahu vezmou faktory, jako jsou:
 - a) předvídatelný vývoj situace dotčených leteckých dopravců Unie, zejména pokud jde o četnost služeb, využití kapacity, síťový efekt, tržby, tržní podíl, zisk, návratnost kapitálu, investice a zaměstnanost;
 - b) předvídatelný vývoj obecné situace na potenciálně dotčeném trhu či trzích služeb letecké dopravy, zejména pokud jde o výši tarifů nebo sazeb, kapacitu a četnost služeb letecké dopravy nebo využití sítě;

Přestože žádný z faktorů uvedených v písmenech a) a b) není sám o sobě nezbytně rozhodující musí souhrn posuzovaných faktorů vést k závěru, že bezprostředně dojde k další praktice narušující hospodářskou soutěž a že bez přijetí opatření vznikne újma.

4. Komise zvolí období šetření, které mimo jiné zahrnuje i dobu, během níž údajně došlo k újmě, a analyzuje relevantní důkazy během tohoto období.
5. Pokud dotčeným leteckým dopravcům Unie vznikla nebo hrozí újma v důsledku jiných faktorů než praktiky narušující hospodářskou soutěž, nepřičítají se tyto faktory posuzované praktice a nebere se na ně zřetel.

Článek 13

Ukončení šetření bez nápravných opatření

1. Komise ukončí šetření, aniž by přijala nápravná opatření, je-li stížnost vzata zpět a pokud Komise v šetření nepokračuje z vlastní iniciativy.

2. Komise přijme prováděcí akty, kterými ukončí šetření prováděné podle článku 5 bez přijetí nápravných opatření, pokud:
- a) dospěje k závěru, že nenastala kterákoliv z těchto okolností:
 - i) praktika narušující hospodářskou soutěž, používaná třetí zemí nebo subjektem třetí země;
 - ii) újma nebo hrozba újmy dotčeným leteckým dopravcům Unie;
 - iii) příčinná souvislost mezi újmou či hrozbou újmy a posuzovanou praktikou;
 - b) dospěje k závěru, že přijetí nápravných opatření podle článku 14 by bylo v rozporu se zájmem Unie;
 - c) dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země praktiku narušující hospodářskou soutěž odstranily; nebo
 - d) dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země újmu či hrozbu újmy dotčeným leteckým dopravcům Unie odstranily.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

3. K rozhodnutí ukončit šetření podle odstavce 2 se připojí jeho odůvodnění a rozhodnutí se zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 14

Nápravná opatření

1. Aniž je dotčen článek 13, přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví nápravná opatření, pokud šetření prováděné podle článku 5 dojde k závěru, že praktika narušující hospodářskou soutěž, používaná třetí zemí nebo subjektem třetí země, způsobila újmu dotčeným leteckým dopravcům Unie.

Prováděcí akty, kterými se stanoví nápravná opatření podle odst. 3 písm. a) tohoto článku, se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

Prováděcí akty, kterými se stanoví nápravná opatření podle odst. 3 písm. b) tohoto článku, se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2 a 3.

2. Aniž je dotčen článek 13, může Komise přijmout prováděcí akty, kterými stanoví nápravná opatření, pokud šetření prováděné podle článku 5 dojde k závěru, že praktika narušující hospodářskou soutěž, používaná třetí zemí nebo subjektem třetí země, vyvolává e smyslu čl. 12 odst. odst. 2 a 3 hrozbu újmy dotčeným leteckým dopravcům Unie. Tato nápravná opatření nevstoupí v platnost, dokud se z hrozby újmy nestane skutečná újma.

Prováděcí akty, kterými se stanoví nápravná opatření podle odst. 3 písm. a) tohoto článku, se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

Prováděcí akty, kterými se stanoví nápravná opatření podle odst. 3 písm. b) tohoto článku, se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2 a 3.

3. Nápravná opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 se uloží leteckým dopravcům ze třetí země, kteří mají prospěch z příslušné praktiky narušující hospodářskou soutěž, a mohou mít formu kteréhokoli z těchto opatření:

a) finanční poplatky;

- b) jakékoli provozní opatření totožné či nižší hodnoty, jako například pozastavení koncesí, dlužných služeb nebo jiných práv leteckého dopravce ze třetí země.

Upřednostní se reciproční provozní opatření, nejsou-li v rozporu se zájmem Unie či neslučitelná s právními předpisy Unie nebo mezinárodními závazky.

4. Nápravná opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 nesmějí překročit rámec toho, co je nezbytné pro kompenzaci újmy způsobené dotčeným leteckým dopravcům Unie. Za tímto účelem mohou být tato nápravná opatření omezena na konkrétní zeměpisnou oblast nebo mohou být omezena časově.
5. Nápravná opatření nesmějí spočívat v pozastavení nebo omezení přepravních práv, která členský stát udělil třetí zemi podle dohody o letecké dopravě, dohody o leteckých službách nebo podle jakékoli jiné dohody obsahující ustanovení o službách letecké dopravy, která byla s touto třetí zemí uzavřena.
6. Nápravná opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 nesmějí Unii ani dotčené členské státy vést k porušení dohod o letecké dopravě či o leteckých službách ani žádného ustanovení o službách letecké dopravy obsaženého v obchodní dohodě nebo v jakékoli jiné dohodě, jež byly uzavřeny s dotčenou třetí zemí.

7. K rozhodnutí uzavřít šetření přijetím nápravných opatření uvedených v odstavcích 1 a 2 se připojí jeho odůvodnění a toto rozhodnutí se zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 15

Přezkum nápravných opatření

1. Nápravná opatření uvedená v článku 14 zůstávají v platnosti pouze po takovou dobu a v takovém rozsahu, jež jsou nezbytné vzhledem k přetrvávající praktice narušující hospodářskou soutěž a následné újmě. Za tímto účelem se použije přezkumný postup stanovený v odstavcích 2, 3 a 4 tohoto článku. Komise pravidelně poskytuje Evropskému parlamentu a Radě písemnou zprávu o účinnosti a dopadu nápravných opatření.
2. Pokud to okolnosti odůvodňují, může být potřeba pokračovat v ukládání nápravných opatření v jejich původní formě přezkoumána, a to buď z iniciativy Komise nebo stěžovatele, nebo na základě odůvodněné žádosti dotčených členských států, dotčené třetí země nebo dotčeného subjektu třetí země.

3. Během svého přezkumu Komise posoudí, zda praktika narušující hospodářskou soutěž nebo újma nadále existují, jakož i příčinnou souvislost mezi danou praktikou a újmou.
4. Komise přijme prováděcí akty, kterými nápravná opatření uvedená v článku 14 podle potřeby zruší, změní či ponechá v platnosti. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

Kapitola IV

Závěrečná ustanovení

Článek 16

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 17

Zpráva a informace

1. Komise Evropskému parlamentu a Radě pravidelně předkládá zprávu o uplatňování a provádění tohoto nařízení. S náležitým ohledem na ochranu důvěrných informací ve smyslu článku 8 zpráva obsahuje informace o uplatňování nápravných opatření, ukončení šetření bez nápravných opatření, přezkumech nápravných opatření a spolupráci s členskými státy, zainteresovanými stranami a třetími zeměmi.
2. Evropský parlament a Rada mohou Komisi vyzvat, aby představila a objasnila jakékoli otázky týkající se uplatňování tohoto nařízení.

Článek 18

Zrušení

Nařízení (ES) č. 868/2004 se zrušuje. Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 19

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne ...

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda nebo předsedkyně