



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Strasbourg, den 17. april 2019
(OR. en)**

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

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

**AVIATION 167
CODEC 2293**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
OM SIKRING AF KONKURRENCEN INDEN FOR LUFTTRANSPORT
OG OM OPHÆVELSE AF FORORDNING (EF) NR. 868/2004**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS
FORORDNING (EU) 2019/...**

af 17. april 2019

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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure², og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 197 af 8.6.2018, s. 58.

² Europa-Parlamentets holdning af 14.3.2019 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 9.4.2019.

- (1) Luftfart spiller en afgørende rolle i Unionens økonomi og unionsborgernes dagligdag og er en af de mest dynamiske sektorer med de bedste resultater i europæisk økonomi. Den er en stærk drivkraft for økonomisk vækst, jobskabelse, handel og turisme samt transportforbindelser og mobilitet for både virksomheder og borgere, navnlig på Unionens indre marked for luftfart. I de seneste årtier har væksten i lufttransportydelser bidraget mærkbart til at forbedre transportforbindelserne i Unionen og til tredjelande, og den har været en betydelig drivkraft for Unionens økonomi.
- (2) EU-luftfartsselskaberne befinder sig centralt i et globalt net, der forbinder Europa internt og med resten af verden. De bør kunne konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence. Dette er nødvendigt for at gavne forbrugerne, opretholde betingelser, som fremmer lufttransportforbindelser på et højt niveau i Unionen, og for at sikre gennemsigtighed, lige vilkår og fortsat konkurrenceevne for EU-luftfartsselskaber samt beskæftigelse af høj kvalitet i Unionens luftfartsindustri.

- (3) I forbindelse med øget konkurrence mellem lufttransportaktørerne globalt er loyal konkurrence et uomgængeligt princip generelt i forbindelse med driften af internationale lufttransportydelser. Princippet anerkendes navnlig af Chicagokonventionen angående international civil luftfart af 7. december 1944 ("Chicagokonventionen"), hvis præambel indeholder en anerkendelse af behovet for, at internationale lufttransportydelser skal bygge på lige vilkår. I Chicagokonventionens artikel 44 erklæres det endvidere, at Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) har som målsætning at fremme udviklingen af international lufttransport for derigennem at sikre, at enhver af de kontraherende stater får rimelig mulighed for at drive internationale luftruter, og undgå forskelsbehandling de kontraherende stater imellem.
- (4) Princippet om loyal konkurrence er veletableret i Unionen, hvor markedsforvridende praksis er underlagt EU-retten, som garanterer lige muligheder og loyale konkurrencevilkår for EU-luftfartsselskaber og luftfartsselskaber i tredjelande, der opererer i Unionen.

- (5) Trods Unionens og nogle tredjelandes kontinuerlige bestræbelser er principperne om loyal konkurrence dog endnu ikke blevet defineret ved hjælp af særlige multilaterale regler, navnlig inden for rammerne af ICAO-aftaler eller Verdenshandelsorganisationens aftaler (WTO-aftaler) såsom Den almindelige overenskomst om handel med tjenesteydelser (GATS) og bilaget om lufttransportydelser hertil, fra hvis anvendelsesområde lufttransportydelser i vidt omfang er blevet udelukket.
- (6) Indsatsen bør derfor styrkes inden for rammerne af ICAO og WTO for aktivt at støtte udviklingen af internationale regler, som garanterer loyale konkurrencevilkår blandt alle luftfartsselskaber.
- (7) Loyal konkurrence mellem luftfartsselskaber bør fortrinsvis tages op inden for rammerne af lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelser med tredjelande. De fleste lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelser, der indgås mellem Unionen eller dens medlemsstater eller begge på den ene side og tredjelande på den anden, indeholder dog indtil videre ikke tilstrækkelige regler for loyal konkurrence. Indsatsen bør derfor styrkes for at forhandle om at få inddraget klausuler om loyal konkurrence i eksisterende og fremtidige lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelser med tredjelande.

- (8) Loyal konkurrence mellem luftfartsselskaber kan også sikres via relevant EU-lovgivning såsom Rådets forordning (EØF) nr. 95/93¹ og Rådets direktiv 96/67/EF². I det omfang hensynet til loyal konkurrence forudsætter beskyttelse af EU-luftfartsselskaber mod visse former for praksis, der er indført af tredjelande eller tredjelands luftfartsselskaber, blev dette tidligere reguleret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004³. Forordning (EF) nr. 868/2004 har imidlertid vist sig at være ineffektiv med hensyn til den bagvedliggende generelle målsætning om loyal konkurrence. Dette er navnlig tilfældet for nogle af reglerne heri vedrørende definitionen af de pågældende former for praksis – bortset fra støtte – og kravene vedrørende iværksættelsen og gennemførelsen af undersøgelser. Dertil kommer, at forordning (EF) nr. 868/2004 ikke har givet komplementaritet med lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelser, hvori Unionen er part. I lyset af antallet og betydningen af de ændringer, som ville være nødvendige for at tackle disse spørgsmål, bør forordning (EF) nr. 868/2004 erstattes af en ny retsakt.

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

² Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til groundhandlingmarkedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36).

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004 af 21. april 2004 om beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence til skade for EF-luftfartsselskaber i forbindelse med levering af luftfartsydelser fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab (EUT L 162 af 30.4.2004, s. 1).

- (9) Konkurrenseevnen i Unionens luftfartssektor afhænger af konkurrenseevnen i hver del af værdikæden i luftfartssektoren, og den kan kun fastholdes ved komplementære politikker. Unionen bør indgå i en konstruktiv dialog med tredjelande for at finde et grundlag for loyal konkurrence. I denne forbindelse er en effektiv, forholdsmæssig og afskrækkende lovgivning fortsat nødvendig med henblik på at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau i Unionen og sikrer loyal konkurrence med tredjelandes luftfartsselskaber. Kommissionen bør til dette formål gives beføjelse til at gennemføre en undersøgelse og om nødvendigt træffe foranstaltninger. Sådanne foranstaltninger bør kunne anvendes, når konkurrenceforvridende praksis påfører EU-luftfartsselskaber skade.
- (10) Forskelsbehandling kan omfatte situationer, hvor et EU-luftfartsselskab er genstand for differentieret behandling uden objektiv begrundelse, navnlig differentieret behandling vedrørende priser på og adgang til groundhandlingydelser, lufthavnsinfrastruktur, luftfartsydelser, tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter, administrative procedurer såsom procedurer for tildeling af visa til udenlandske luftfartsselskabers personale, nærmere ordninger for salg og distribution af luftfartsydelser eller ethvert andet spørgsmål vedrørende forretningsvirksomhed såsom besværlige toldbehandlingsprocedurer eller enhver anden urimelig praksis af finansiell eller operationel art.

- (11) Sagsforløb bør afsluttes uden afhjælpende foranstaltninger i henhold til denne forordning, hvis vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger strider mod Unionens interesser, idet der tages særligt hensyn til deres indvirkning på andre personer, navnlig forbrugere eller virksomheder i Unionen, samt deres indvirkning på transportforbindelser på et højt niveau i hele Unionen. Ved vurderingen af Unionens interesser bør der udvises særlig opmærksomhed over for situationen i medlemsstater, der udelukkende eller i væsentlig grad er afhængige af lufttransport til deres transportforbindelser med resten af verden, og der bør sikres overensstemmelse med Unionens andre politikområder. Sagsforløb bør ligeledes afsluttes uden foranstaltninger, når forudsætningerne for sådanne foranstaltninger ikke eller ikke længere er opfyldt.
- (12) Ved fastlæggelsen af om vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger ville være imod Unionens interesse, bør Kommissionen tage højde for alle interesserede parter synspunkter. Med henblik på at tilrettelægge høringer med alle interesserede parter og give dem mulighed for at blive hørt, bør der i meddelelsen om undersøgelsens iværksættelse angives tidsfrister for fremsendelse af oplysninger eller for anmodning om en høring. Interesserede parter bør være bekendt med betingelserne for videregivelse af de oplysninger, de fremsender, og bør kunne reagere på andre parter bemærkninger.

- (13) For at holde Kommissionen tilstrækkeligt underrettet om mulige elementer, som gør det berettiget at iværksætte en undersøgelse, bør alle medlemsstater, EU-luftfartsselskaber eller sammenslutninger af EU-luftfartsselskaber kunne indgive en klage, som bør behandles inden for en rimelig frist.
- (14) Med henblik på at sikre forordnings effektivitet er det afgørende, at Kommissionen kan indlede et sagsforløb på grundlag af en klage, der fremlægger umiddelbare beviser for en trussel om skade.
- (15) I løbet af undersøgelsen bør Kommissionen tage højde for den konkurrenceforvridende praksis i den relevante kontekst. I betragtning af de mange forskellige mulige former for praksis kan en praksis og dens virkninger i nogle tilfælde være begrænset til lufttransportaktiviteter vedrørende en rute mellem to byer, mens det i andre tilfælde kan være relevant at vurdere en praksis og dens virkninger for det bredere lufttransportnet.
- (16) Det er vigtigt at sikre, at undersøgelsen kan udvides til det bredest mulige spektrum af relevante elementer. Til dette formål bør Kommissionen kunne foretage undersøgelser i tredjelande med forbehold af samtykke fra de berørte enheder i et tredjeland, og såfremt disse tredjelande ikke gør indsigelse. Af samme årsager og til samme formål bør medlemsstaterne have pligt til efter bedste evne at bistå Kommissionen. Kommissionen bør afslutte undersøgelsen på grundlag af den bedste tilgængelige dokumentation.

- (17) I løbet af undersøgelsen kan Kommissionen overveje, hvorvidt den konkurrenceforvridende praksis også udgør en tilsidesættelse af en international lufttransportaftale eller en international aftale om luftfartsydelser eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, hvori Unionen er part. I så fald kan Kommissionen overveje, om den konkurrenceforvridende praksis, som også udgør en tilsidesættelse af en international lufttransportaftale eller en international aftale om luftfartsydelser eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, hvori Unionen er part, mere hensigtsmæssigt kan reguleres ved anvendelse af de tvistbilæggelsesprocedurer, som den pågældende aftale fastlægger. I så fald bør Kommissionen kunne suspendere den undersøgelse, som er iværksat i henhold til denne forordning. Hvis anvendelsen af de tvistbilæggelsesprocedurer, som er fastlagt i den internationale lufttransportaftale eller den internationale aftale om luftfartsydelser eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, hvori Unionen er part, ikke i tilstrækkelig grad afhjælper situationen, bør det være muligt for Kommissionen at genoptage undersøgelsen.

- (18) Luftfartsaftaler og denne forordning bør fremme dialogen med det berørte tredjeland for effektivt at løse tvister og genoprette loyal konkurrence. Vedrører Kommissionens undersøgelse operationer omfattet af en lufttransportaftale eller en aftale om luftfartsydelser eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, indgået med et tredjeland, og hvori Unionen ikke er part, bør det sikres, at Kommissionen handler med fuldt kendskab til ethvert sagsforløb, der påtænkes eller gennemføres af den medlemsstat, som berøres af en sådan aftale, og som vedrører den situation, der er genstand for Kommissionens undersøgelse. Medlemsstaterne bør derfor have pligt til at holde Kommissionen underrettet i overensstemmelse hermed. I så fald bør alle berørte medlemsstater have ret til at underrette Kommissionen om, at det er deres hensigt udelukkende at imødegå den konkurrenceforvridende praksis i henhold til de tvistbilæggelsesprocedurer, der er fastsat i deres respektive lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelser eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, indgået med et tredjeland, som Unionen ikke er part i. Hvis alle de berørte medlemsstater underretter Kommissionen, og der ikke er gjort indsigelse, bør Kommissionen suspendere sin undersøgelse.

- (19) Hvis de berørte medlemsstater agter at imødegå den konkurrenceforvridende praksis udelukkende ved hjælp af de tvistbilæggelsesprocedurer, der gælder i henhold til de lufttransportaftaler, aftaler om luftfartsydelser eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, som de har indgået med det pågældende tredjeland, for at opfylde deres forpligtelser i henhold til disse aftaler, bør medlemsstaterne tilstræbe hurtigt at gennemføre de bilaterale tvistbilæggelsesprocedurer, og de bør fuldt ud orientere Kommissionen herom. Hvis den konkurrenceforvridende praksis varer ved, og Kommissionen genoptager undersøgelsen, bør de opnåede resultater ved anvendelsen af en sådan lufttransportaftale eller aftale om luftfartsydelser eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, tages i betragtning for at sikre, at loyal konkurrence genoprettes snarest muligt.
- (20) Resultater, der opnås under anvendelse af tvistbilæggelsesprocedurerne i henhold til en international lufttransportaftale eller international aftale om luftfartsydelser eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, hvori Unionen eller en medlemsstat er part, bør tages i betragtning.

- (21) Af hensyn til den administrative effektivitet og i lyset af en mulig indstilling af en undersøgelse uden foranstaltninger bør det være muligt at suspendere et sagsforløb, når det berørte tredjeland eller den berørte enhed i tredjelandet har taget afgørende skridt til at eliminere den pågældende konkurrenceforvridende praksis eller den deraf følgende skade eller trussel om skade.
- (22) En konstatering af skade eller trussel om skade for de berørte EU-luftfartsselskaber bør afspejle en realistisk vurdering af situationen og bør derfor baseres på alle relevante faktorer, navnlig i relation til disse luftfartsselskabers situation og den generelle situation på det berørte lufttransportmarked.
- (23) Der bør fastlægges betingelser for, hvornår sagsforløb bør afsluttes med eller uden pålæggelse af afhjælpende foranstaltninger.
- (24) Afhjælpende foranstaltninger angående konkurrenceforvridende praksis tilsigter at udligne den skade, der er opstået som følge af disse former for praksis. De bør derfor tage form af finansielle forpligtelser eller andre foranstaltninger, som, idet de repræsenterer en kvantificerbar pengeydelse, er i stand til at skabe den samme virkning. For at overholde proportionalitetsprincippet bør alle former for foranstaltninger begrænses til, hvad der er nødvendigt for at udligne den påviste skade. Den afhjælpende foranstaltning bør tage hensyn til et velfungerende EU-luftfartsmarked og bør ikke medføre en uberettiget fordel for noget luftfartsselskab eller nogen luftfartskoncern.

- (25) Denne forordning har ikke til formål at pålægge tredjelandes luftfartsselskaber standarder, f.eks. for så vidt angår støtte, ved at indføre mere restriktive forpligtelser end dem, der finder anvendelse på EU-luftfartsselskaber.
- (26) Situationer, der undersøges i henhold til denne forordning, og deres potentielle indvirkning på medlemsstaterne kan afhænge af omstændighederne. Det bør derfor alt efter omstændighederne være muligt at anvende afhjælpende foranstaltninger over for et eller flere luftfartsselskaber i tredjelande, i et bestemt geografisk område eller i en bestemt periode eller at fastsætte en dato i fremtiden, fra hvilken de skal finde anvendelse.
- (27) De afhjælpende foranstaltninger bør ikke bestå i suspension eller begrænsning af trafikrettigheder, som en medlemsstat har tildelt et tredjeland.
- (28) I tråd med samme proportionalitetsprincip bør afhjælpende foranstaltninger vedrørende konkurrenceforvridende praksis kun forblive i kraft, så længe og i det omfang det er nødvendigt i lyset af en sådan praksis og den deraf følgende skade. Der bør derfor foretages en revision, når omstændighederne taler for dette.

- (29) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹.
- (30) Kommissionen bør løbende og ved hjælp af en rapport orientere Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af denne forordning. Denne rapport bør indeholde oplysninger om anvendelsen af afhjælpende foranstaltninger, indstillingen af undersøgelser uden afhjælpende foranstaltninger, revisioner af afhjælpende foranstaltninger og samarbejde med medlemsstater, interesserede parter og tredjelande. Rapporten bør udarbejdes og behandles med passende fortrolighed.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (31) Målet for denne forordning, nemlig en effektiv og ligelig beskyttelse for alle EU-luftfartsselskaber baseret på ensartede kriterier og procedurer mod skade eller trussel om skade for et eller flere EU-luftfartsselskaber forårsaget af konkurrenceforvridende praksis, som er indført af tredjelande eller enheder i tredjelande, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktat om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (32) Eftersom denne forordning erstatter forordning (EF) nr. 868/2004, bør nævnte forordning ophæves —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Kapitel I

Generelle bestemmelser

Artikel 1

Genstand

1. Ved denne forordning fastsættes regler for Kommissionens gennemførelse af undersøgelser og for vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger vedrørende praksis, som forvrider konkurrencen mellem EU-luftfartsselskaber og tredjelandes luftfartsselskaber og forårsager eller truer med at forårsage skade for EU-luftfartsselskaber.
2. Denne forordning finder anvendelse, medmindre andet fremgår af artikel 12 i forordning (EØF) nr. 95/93 og artikel 20 i direktiv 96/67/EF.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "luftfartsselskab": et luftfartsselskab som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008¹
- 2) "lufttransportydelse": en flyvning eller en række flyvninger med transport af passagerer, fragt eller post mod vederlag eller lejeafgift
- 3) "interesseret part": enhver fysisk eller juridisk person eller ethvert officielt organ, uanset om dette har selvstændig status som juridisk person, som kan forventes at have en væsentlig interesse i resultatet af sagsforløbet, herunder, men ikke begrænset til luftfartsselskaber
- 4) "den berørte medlemsstat": en medlemsstat:
 - a) der har udstedt licens til de berørte EU-luftfartsselskaber i henhold til forordning (EF) nr. 1008/2008, eller

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

- b) i henhold til hvis lufttransportaftale, aftale om luftfartsydelser eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, med det berørte tredjeland de berørte EU-luftfartsselskaber opererer
- 5) "enhed i et tredjeland": enhver fysisk eller juridisk person, uanset om denne driver virksomhed med eller uden økonomisk vinding for øje, eller ethvert officielt organ, uanset om dette har selvstændig status som juridisk person, som hører under et tredjelands jurisdiktion, uanset om denne kontrolleres af et tredjelands regering, og som direkte eller indirekte beskæftiger sig med lufttransportydelser eller tilknyttede ydelser eller med at levere infrastruktur eller tjenesteydelser, som benyttes til at levere lufttransportydelser eller tilknyttede ydelser
- 6) "konkurrenceforvridende praksis": forskelsbehandling og støtte
- 7) "trussel om skade": en trussel, hvor udviklingen til en skade tydeligt kan forudsiges, er meget sandsynlig og nært forestående, og som uden rimelig tvivl kan tilskrives en handling foretaget af eller en afgørelse truffet af et tredjeland eller af en enhed i et tredjeland

- 8) "forskelsbehandling": sondring i enhver form uden objektiv begrundelse med hensyn til levering af varer eller tjenesteydelser, herunder offentlige ydelser, som benyttes til at levere lufttransportydelser, eller med hensyn til behandlingen heraf, som foretages af de offentlige myndigheder, der er relevante i forbindelse med sådanne ydelser (herunder praksis vedrørende luftfart eller lufthavnsfaciliteter og -ydelser, brændstof, groundhandling, sikkerhed, IT-reservationssystemer, tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter, afgifter og brugen af andre faciliteter eller tjenesteydelser, som benyttes til at levere lufttransportydelser)
- 9) "støtte": et finansielt bidrag
- a) tildelt af en statslig eller anden offentlig organisation i et tredjeland i enhver af følgende former:
- i) en praksis hos en statslig eller anden offentlig organisation, der indebærer direkte overførsel af midler eller potentiel direkte overførsel af midler eller forpligtelser (f.eks. tilskud, lån, indskud af egenkapital, lånegarantier, dækning af driftstab eller kompensation for byrder pålagt af de offentlige myndigheder)
- ii) statsindtægter eller en anden offentlig organisations indtægter, som ellers er forfaldne, men som der gives afkald på, eller som ikke opkræves (bl.a. skattemæssig præferencebehandling eller skatte- og afgiftsincitamentersom f.eks. skattefradrag)

- iii) en statslig eller en anden offentlig organisation, herunder offentligt kontrollerede virksomheder, leverer varer eller tjenesteydelser eller køber varer eller tjenesteydelser
 - iv) en statslig eller en anden offentlig organisation indbetaler midler til en finansieringsmekanisme eller overdrager det til et privat organ eller pålægger et privat organ at varetage en eller flere af den i nr. i), ii) og iii) omhandlede type funktioner, som normalt ville påhvile staten og i praksis ikke afviger reelt fra normal statspraksis
- b) som giver modtageren en fordel, og
 - c) som retligt eller faktisk er begrænset til en enhed, en erhvervsgren eller en gruppe af enheder eller erhvervsgrene, der hører under den støtteydende myndigheds jurisdiktion
- 10) "EU-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1008/2008
- 11) "berørt EU-luftfartsselskab": luftfartsselskab, der angiveligt har lidt skade eller er udsat for en trussel om skade i henhold til artikel 4, stk. 1, litra b).

Artikel 3
Unionens interesser

1. Fastlæggelsen af Unionens interesser med henblik på artikel 13, stk. 2, litra b), foretages af Kommissionen på grundlag af en vurdering af alle de forskellige interesser, der er relevante i den pågældende situation, som helhed. Ved fastlæggelsen af Unionens interesser lægges vægt på behovet for at beskytte forbrugernes interesser og opretholde transportforbindelser på et højt niveau for passagerer og for Unionen. I forbindelse med hele luftfartskæden kan Kommissionen også tage højde for relevante sociale faktorer. Kommissionen tager også behovet for at eliminere den konkurrenceforvridende praksis, genoprette effektiv og loyal konkurrence og undgå enhver forvridning af det indre marked.
2. Unionens interesser fastlægges på grundlag af en økonomisk analyse fra Kommissionen. Kommissionen baserer denne analyse på oplysninger indsamlet fra interesserede parter. Ved fastlæggelsen af Unionens interesse indhenter Kommissionen også enhver anden relevant oplysning, den anser for nødvendig, og tager de faktorer, som fremgår af artikel 12, stk. 1, i betragtning. Der tages kun hensyn til behørigt dokumenterede oplysninger.

3. Fastlæggelsen af Unionens interesser med henblik på artikel 13, stk. 2, litra b), foretages kun, hvis alle interesserede parter har fået mulighed for at tilkendegive deres interesse i sagen, forelægge deres synspunkter skriftligt, fremlægge oplysninger for Kommissionen eller anmode om at blive hørt af Kommissionen i overensstemmelse med fristerne i artikel 4, stk. 8, litra b). Anmodninger om en høring skal i relation til Unionens interesser indeholde en begrundelse for, at parterne ønsker at blive hørt.
4. De interesserede parter omhandlet i denne artikels stk. 2 og 3 kan anmode om, at de forhold og betragtninger, på grundlag af hvilke afgørelser sandsynligvis vil blive baseret, stilles til rådighed for dem. Sådanne oplysninger fremlægges i det omfang, det er muligt, og i henhold til artikel 8, og uden at dette berører senere afgørelser, som Kommissionen måtte træffe.
5. Den økonomiske analyse, der er omhandlet i stk. 2, fremsendes til Rådet og Europa-Parlamentet til orientering.

Kapitel II

Generelle bestemmelser om sagsforløb

Artikel 4

Indledning af sagsforløb

1. En undersøgelse skal iværksættes, efter at en medlemsstat, et eller flere EU-luftfartsselskaber eller en sammenslutning af EU-luftfartsselskaber har indgivet en skriftlig klage, eller på Kommissionens eget initiativ, hvis der foreligger umiddelbare beviser for, at alle følgende omstændigheder gør sig gældende:
 - a) en konkurrenceforvridende praksis indført af et tredjeland eller en enhed i et tredjeland
 - b) skade eller trussel om skade for et eller flere EU-luftfartsselskaber, og
 - c) årsagssammenhæng mellem den angivelige praksis og den angivelige skade eller trussel om skade.
2. Ved modtagelsen af en klage i henhold til stk. 1 underretter Kommissionen alle medlemsstaterne.

3. Kommissionen undersøger rettidigt rigtigheden og relevansen af de elementer, der er indeholdt i klagen, eller som er til rådighed for Kommissionen, for at fastslå, om der foreligger tilstrækkelige beviser til at berettige iværksættelse af en undersøgelse i overensstemmelse med stk. 1.
4. Kommissionen beslutter ikke at iværksætte en undersøgelse, hvis de forhold, der er fremsat i klagen, hverken omhandler et systemisk spørgsmål eller har væsentlig indvirkning på et eller flere EU-luftfartsselskaber.
5. Kommissionen underretter klageren og alle medlemsstaterne, såfremt den har besluttet ikke at iværksætte en undersøgelse. Underretningen skal indeholde en begrundelse for beslutningen. Denne underretning fremsendes også til Europa-Parlamentet i overensstemmelse med artikel 17.
6. Er de forelagte beviser utilstrækkelige med henblik på stk. 1, underretter Kommissionen klageren herom senest 60 dage efter den dato, hvor klagen blev indgivet. Klageren har 45 dage til at forelægge yderligere beviser. Forelægger klageren ikke yderligere beviser inden for denne frist, kan Kommissionen beslutte ikke at iværksætte en undersøgelse.

7. Med forbehold af stk. 4 og 6 beslutter Kommissionen senest fem måneder efter indgivelsen af klagen, om en undersøgelse i overensstemmelse med stk. 1 skal iværksættes.
8. Finder Kommissionen, at der foreligger tilstrækkelige beviser til, at det er berettiget at iværksætte en undersøgelse, jf. dog stk. 4, skal Kommissionen tage følgende skridt:
 - a) indlede et sagsforløb og underrette medlemsstaterne og Europa-Parlamentet herom
 - b) offentliggøre en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende*; i meddelelsen anføres, at der iværksættes en undersøgelse, angives undersøgelsens omfang, det tredjeland eller den enhed i et tredjeland, som angiveligt har været involveret i konkurrenceforvridende praksis, den angivelige skade eller trussel om skade og de berørte EU-luftfartsselskaber samt anføres en periode, inden for hvilken interesserede parter kan tilkendegive deres interesse i sagen, forelægge deres synspunkter skriftligt, fremlægge oplysninger eller anmode om at blive hørt af Kommissionen. Den pågældende periode skal være mindst 30 dage

- c) officielt underrette repræsentanter for det berørte tredjeland og den berørte enhed i tredjelandet om, at en undersøgelse iværksættes
 - d) underrette klageren og det udvalg, der er omhandlet i artikel 16, om, at en undersøgelse iværksættes.
9. Trækkes klagen tilbage, inden en undersøgelse iværksættes, anses klagen for ikke at være indgivet. Dette berører ikke Kommissionens ret til at iværksætte en undersøgelse på eget initiativ i henhold til stk. 1.

Artikel 5

Undersøgelsen

1. Efter indledning af et sagsforløb påbegynder Kommissionen en undersøgelse.
2. Formålet med undersøgelsen er at fastslå, om en konkurrenceforvridende praksis indført af et tredjeland eller en enhed i et tredjeland har forårsaget skade eller trussel om skade for de berørte EU-luftfartsselskaber.

3. Hvis Kommissionen i løbet af den i denne artikels stk. 2 omhandlede undersøgelse finder beviser for, at en praksis kan få en negativ indvirkning på lufttransportforbindelserne i en bestemt region, en medlemsstat eller en gruppe medlemsstater og således på passagerer, skal disse beviser tages i betragtning ved fastlæggelsen af Unionens interesser som omhandlet i artikel 3.
4. Kommissionen indhenter alle de oplysninger, den anser for nødvendige for at gennemføre undersøgelsen, og efterprøver rigtigheden af de oplysninger, den har modtaget eller indsamlet fra de berørte EU-luftfartsselskaber eller fra det berørte tredjeland, en interesseret part eller den berørte enhed i tredjelandet.
5. Hvis de oplysninger, der er indgivet i henhold til stk. 4, er ufuldstændige, skal de tages i betragtning under forudsætning af, at de hverken er urigtige eller vildledende.
6. Hvis beviser eller oplysninger ikke godtages, underrettes den part, der har indgivet dem, straks om årsagerne hertil og får mulighed for at afgive yderligere forklaringer inden for en fastsat frist.

7. Kommissionen kan anmode de berørte medlemsstater om at yde bistand i forbindelse med undersøgelsen. De tager efter anmodning fra Kommissionen navnlig de nødvendige skridt til at bistå Kommissionen med undersøgelsen ved at fremlægge relevante og tilgængelige oplysninger. En medlemsstat skal efter anmodning fra Kommissionen bestræbe sig på at bidrage til relevant kontrol og relevante analyser.
8. Hvis det forekommer nødvendigt, kan Kommissionen foretage undersøgelser på et tredjelandets område, forudsat at den berørte enhed i tredjelandet har givet sit samtykke, og at tredjelandets regering har fået officiel meddelelse herom og ikke har gjort indsigelse.
9. Parter, som har tilkendegivet deres interesse i sagen inden for de frister, der er fastsat i meddelelsen om undersøgelsens iværksættelse, skal høres, hvis de har anmodet om at blive hørt og vist, at de er en interesseret part.
10. Klagere, interesserede parter, medlemsstaterne samt repræsentanter for det berørte tredjeland eller den berørte enhed i tredjelandet kan få indsigt i alle oplysninger, som Kommissionen har fået stillet til rådighed, bortset fra interne dokumenter til brug for Kommissionen og Unionens og de berørte medlemsstaters administrationer, forudsat at sådanne oplysninger ikke er fortrolige, jf. artikel 8, og forudsat at de har forelagt Kommissionen en skriftlig anmodning.

Artikel 6
Suspension

1. Kommissionen kan suspendere undersøgelsen, hvis det forekommer mere hensigtsmæssigt udelukkende at imødegå den konkurrenceforvridende praksis i henhold til de tvistbilæggelsesprocedurer, der er fastlagt i en gældende lufttransportaftale eller en aftale om luftfartsydelser, som Unionen er part i, eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, og som Unionen er part i. Kommissionen underretter medlemsstaterne om suspensionen af undersøgelsen.

Kommissionen kan genoptage undersøgelsen i følgende tilfælde:

- a) den gennemførte procedure i henhold til den gældende lufttransportaftale eller aftale om luftfartsydelser eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, har ført til den konklusion, at den anden part eller de andre parter i aftalen har begået en overtrædelse, og denne konklusion er blevet endelig og bindende for denne anden part eller disse andre parter, men der er ikke straks eller inden for fristen fastsat i de relevante procedurer truffet korrigerende foranstaltninger
- b) den konkurrenceforvridende praksis er ikke blevet elimineret inden for 12 måneder efter datoen for suspension af undersøgelsen.

2. Kommissionen suspenderer undersøgelsen, hvis den senest 15 dage efter datoen for underretningen om iværksættelse af undersøgelsen kan konstatere:
- a) at alle de berørte medlemsstater, der er omhandlet i artikel 2, nr. 4), litra b), har underrettet Kommissionen om deres hensigt om udelukkende at imødegå den konkurrenceforvridende praksis i henhold til de tvistbilæggelsesprocedurer, der gælder i henhold til den lufttransportaftale eller aftale om luftfartsydelser eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, som de har indgået med det pågældende tredjeland, og
 - b) at ingen af de berørte medlemsstater, der er omhandlet i artikel 2, nr. 4), litra a), har gjort indsigelse.

I sådanne tilfælde af suspension finder artikel 7, stk. 1 og 2, anvendelse.

3. Kommissionen kan genoptage undersøgelsen i følgende tilfælde:
- a) de berørte medlemsstater, der er omhandlet i artikel 2, nr. 4), litra b), har ikke iværksat tvistbilæggelsesproceduren i henhold til den relevante internationale aftale inden for tre måneder efter datoen for den i stk. 2, litra a), omhandlede underretning

- b) de berørte medlemsstater, der er omhandlet i artikel 2, nr. 4), litra b), underretter Kommissionen om, at resultatet af de tvistbilæggelsesprocedurer, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 2, ikke er blevet fuldbyrdet korrekt og hurtigt
- c) alle de berørte medlemsstater anmoder Kommissionen om at genoptage undersøgelsen
- d) Kommissionen kommer til den konklusion, at den konkurrenceforvridende praksis ikke er blevet elimineret inden for 12 måneder efter datoen for underretningen, der er omhandlet i stk. 2, litra a), fra de berørte medlemsstater
- e) i de hastende tilfælde, der er angivet i artikel 11, stk. 3, hvis den konkurrenceforvridende praksis ikke er blevet elimineret inden for ni måneder efter den i nærværende artikels stk. 2, litra a), omhandlede dato for underretning fra de berørte medlemsstater, der er omhandlet i artikel 2, nr. 4), litra b); denne periode kan på en berørt medlemsstats anmodning i behørigt begrundede tilfælde forlænges af Kommissionen med højst tre måneder.

Artikel 7

Samarbejde med medlemsstaterne i forbindelse med sagsforløb af relevans for tilfælde, der falder ind under kapitel III

1. Den berørte medlemsstat underretter Kommissionen om alle relevante planlagte møder inden for rammerne af lufttransportaftalen eller aftalen om luftfartsydelser eller om enhver bestemmelse om lufttransportydelser i andre aftaler, indgået med det berørte tredjeland for at drøfte det spørgsmål, som er genstand for en undersøgelse. Den berørte medlemsstat skal forelægge Kommissionen dagsordenen og alle relevante oplysninger, som gør det muligt at forstå de emner, der skal drøftes på disse møder.
2. Den berørte medlemsstat skal holde Kommissionen underrettet om anvendelsen af alle tvistbilæggelsesprocedurer, som er fastsat i en lufttransportaftale eller en aftale om luftfartsydelser eller en anden aftale, der indeholder bestemmelser om lufttransportydelser, indgået med det berørte tredjeland, og skal i givet fald opfordre Kommissionen til at deltage i disse procedurer. Kommissionen kan anmode den berørte medlemsstat om yderligere oplysninger.

Artikel 8
Fortrolighed

1. Hvis ønsket herom er berettiget, skal Kommissionen behandle oplysninger, som ifølge deres natur er fortrolige, herunder eksempelvis oplysninger, der, hvis de blev fremlagt, ville give en konkurrent en væsentlig konkurrencemæssig fordel eller være til betydelig skade for den, der meddeler oplysningerne, eller for den, fra hvem den, der meddeler oplysningerne, modtog oplysningerne, eller som er stillet til rådighed på et fortroligt grundlag af parter i en undersøgelse, fortroligt.
2. Interesserede parter, som forelægger fortrolige oplysninger, skal pålægges at forelægge ikkefortrolige sammendrag heraf. Disse sammendrag skal være tilstrækkeligt detaljerede til at sikre en rimelig forståelse af de fortrolige oplysningers egentlige indhold. Under helt særlige omstændigheder kan de interesserede parter anføre, at det ikke er muligt at sammendrage de fortrolige oplysninger. Under sådanne særlige omstændigheder skal der afgives en erklæring med en begrundelse for, at det ikke er muligt at udarbejde et sammendrag.

3. Oplysninger, der modtages i medfør af denne forordning, må kun anvendes til det formål, hvortil de er indhentet. Dette stykke må ikke udelukke anvendelsen af oplysninger, der modtages som led i en undersøgelse, med henblik på at iværksætte en anden undersøgelse i henhold til denne forordning.
4. Kommissionen og medlemsstaterne, herunder deres respektive tjenestemænd, må ikke videregive oplysninger modtaget i medfør af denne forordning, som ifølge deres natur er fortrolige, eller oplysninger, som er stillet til rådighed på et fortroligt grundlag af parter i en undersøgelse, medmindre den part, der har givet oplysningerne, udtrykkeligt har givet tilladelse hertil. Oplysninger, der udveksles mellem Kommissionen og medlemsstaterne, eller interne dokumenter, der er udarbejdet af Unionens myndigheder eller af medlemsstaterne, må kun videregives, hvis dette udtrykkeligt fremgår af denne forordning.
5. Viser det sig, at en anmodning om fortrolig behandling ikke er berettiget, og at den person, der giver oplysningerne, hverken er villig til at offentliggøre dem eller tillade, at de fremlægges i store træk eller i forkortet form, kan de pågældende oplysninger lades ude af betragtning.

6. Denne artikel udelukker ikke, at EU-myndighederne fremlægger generelle oplysninger og navnlig fremlægger begrundelserne for de afgørelser, der er truffet i medfør af denne forordning, eller at de fremlægger de beviser, som EU-myndighederne har lagt til grund, for så vidt dette er nødvendigt for at forklare disse begrundelser i retssager. Ved en sådan fremlæggelse tages der hensyn til de berørte parter berettigede interesse i, at deres forretnings- eller statshemmeligheder ikke røbes.
7. Medlemsstaterne træffer nødvendige og passende foranstaltninger, der skal sikre fortrolig behandling af oplysninger, og som er relevante for anvendelsen af denne forordning, forudsat at de er forenelige med forordningens vilkår.

Artikel 9

Grundlag for konklusioner i tilfælde af manglende samarbejdsvilje

Hvis adgang til de nødvendige oplysninger nægtes eller i øvrigt ikke gives inden for de frister, der er fastsat i denne forordning, eller hvis undersøgelsen vanskeliggøres i væsentlig grad, kan der drages foreløbige eller endelige konklusioner, positive eller negative, på grundlag af de foreliggende faktiske oplysninger og beviser. Finder Kommissionen, at der er afgivet urigtige eller vildledende oplysninger, kan der ses bort fra disse oplysninger.

Artikel 10
Fremlæggelse af oplysninger

1. Kommissionen fremlægger oplysninger til det berørte tredjeland, den berørte enhed i et tredjeland og tredjelandets berørte luftfartsselskab samt klageren, de interesserede parter, medlemsstaterne og de berørte EU-luftfartsselskaber om de vigtigste forhold og betragtninger, der påtænkes lagt til grund for vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger eller indstilling af sagsforløb uden vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger, senest en måned, inden det udvalg, der er omhandlet i artikel 16, træder sammen i overensstemmelse med artikel 13, stk. 2, eller artikel 14, stk. 1.
2. Fremlæggelse, jf. stk. 1, foregriber ikke en efterfølgende afgørelse, som måtte blive truffet af Kommissionen. Påtænker Kommissionen at lægge yderligere eller andre forhold og betragtninger til grund for en sådan afgørelse, skal disse fremlægges så hurtigt som muligt.
3. Yderligere oplysninger, der indgives efter fremlæggelsen af oplysninger, tages kun i betragtning, hvis de modtages inden for en frist, som Kommissionen fastsætter i hvert enkelt tilfælde, og som skal være mindst 14 dage, idet der tages behørigt hensyn til sagens hastende karakter. Der kan fastsættes en kortere frist, når yderligere endelige oplysninger skal fremlægges.

Artikel 11

Sagsforløbs varighed og suspension

1. Et sagsforløb skal afsluttes inden for 20 måneder. Denne periode kan forlænges i behørigt begrundede tilfælde. I tilfælde af suspension af sagsforløbet som fastsat i artikel 4 indregnes denne suspensionsperiode ikke i sagsforløbets varighed.
2. Undersøgelsen skal afsluttes inden for 12 måneder. Denne periode kan forlænges i behørigt begrundede tilfælde. I tilfælde af suspension af undersøgelsen som fastsat i artikel 6 indregnes denne suspensionsperiode ikke i undersøgelsens varighed. Hvis perioden for undersøgelsen forlænges, lægges varigheden af forlængelsen til den samlede varighed af sagsforløbet som fastlagt i nærværende artikels stk. 1.
3. I hastende tilfælde, dvs. situationer, hvor skaden kan være uigenkaldelig for EU-luftfartsselskabet eller EU-luftfartsselskaberne efter klagerens eller de interesserede parter fremlæggelse af klare beviser, kan sagsforløbet forkortes til ni måneder.

4. Kommissionen suspenderer et sagsforløb, hvis det berørte tredjeland eller den berørte enhed i tredjelandet har taget afgørende skridt til at eliminere den konkurrenceforvridende praksis eller skaden eller truslen om skade for de berørte EU-luftfartsselskaber.
5. I de tilfælde, der er omhandlet i stk. 4, genoptager Kommissionen sagsforløbet, hvis den konkurrenceforvridende praksis, skaden eller truslen om skade for de berørte EU-luftfartsselskaber ikke er blevet elimineret inden for en rimelig frist, der dog i alle tilfælde højst kan være seks måneder.

Kapitel III

Konkurrenceforvridende praksis

Artikel 12

Fastlæggelse af skade eller trussel om skade

1. En konstatering af skade med henblik på dette kapitel skal baseres på beviser og tage hensyn til relevante faktorer, særlig:
 - a) de berørte EU-luftfartsselskabers situation, navnlig hvad angår aspekter såsom trafikhyppighed, kapacitetsudnyttelse, netværkseffekt, salg, markedsandel, fortjeneste, kapitalafkast, investering og beskæftigelse

- b) den generelle situation på de berørte markeder for lufttransportydelser, navnlig hvad angår flybilletpriser eller luftfragtrater, lufttransportydelseernes kapacitet og hyppighed eller brug af nettet.
- 2. Fastlæggelsen af en trussel om skade skal baseres på klare beviser og ikke blot på påstande, formodninger eller fjerne muligheder. Udviklingen til en skade skal kunne forudsiges tydeligt, være meget sandsynlig og nært forestående og uden rimelig tvivl kunne tilskrives en handling foretaget af eller en afgørelse truffet af et tredjeland eller af en enhed i et tredjeland.
- 3. For at fastslå, om der foreligger en trussel om skade, tages hensyn til faktorer såsom:
 - a) den forventede udvikling i de berørte EU-luftfartsselskabers situation, navnlig hvad angår trafikhyppighed, kapacitetsudnyttelse, netværkseffekt, salg, markedsandel, fortjeneste, kapitalafkast, investering og beskæftigelse
 - b) den forventede udvikling i den generelle situation på de potentielt berørte markeder for lufttransportydelser, navnlig hvad angår flybilletpriser eller luftfragtrater, lufttransportydelseernes kapacitet og hyppighed eller brug af nettet.

Selvom ingen af faktorerne i litra a) og b) i sig selv nødvendigvis er udslagsgivende for afgørelsen, skal en undersøgelse af samtlige faktorer føre til den konklusion, at der er overhængende risiko for en yderligere konkurrenceforvridende praksis, og at der vil ske skade, hvis der ikke træffes foranstaltninger.

4. Kommissionen vælger en undersøgelsesperiode, som omfatter, men ikke er begrænset til, den periode, i hvilken skaden angiveligt er sket, og analyserer de relevante beviser for denne periode.
5. Hvis skaden eller truslen om skade for de berørte EU-luftfartsselskaber er forårsaget af andre faktorer end konkurrenceforvridende praksis, tilskrives disse ikke den praksis, som undersøges, men lades ude af betragtning.

Artikel 13

Indstilling uden afhjælpende foranstaltninger

1. Kommissionen skal indstille undersøgelsen uden at vedtage afhjælpende foranstaltninger, hvis klagen trækkes tilbage, medmindre Kommissionen fortsætter undersøgelsen på eget initiativ.

2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter og indstiller en undersøgelse, som foretages i henhold til artikel 5, uden vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger, hvis:
- a) Kommissionen konkluderer, at et af følgende forhold ikke gør sig gældende:
 - i) der foreligger en konkurrenceforvridende praksis, som er indført af et tredjeland eller en enhed i et tredjeland
 - ii) der foreligger en skade eller en trussel om skade for de berørte EU-luftfartsselskaber
 - iii) der foreligger en årsagssammenhæng mellem skaden eller truslen om skade og den pågældende praksis
 - b) Kommissionen konkluderer, at vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger i henhold til artikel 14 ville stride mod Unionens interesser
 - c) det berørte tredjeland eller den berørte enhed i tredjelandet har elimineret den konkurrenceforvridende praksis, eller
 - d) det berørte tredjeland eller den berørte enhed i tredjelandet har elimineret skaden eller truslen om skade for de berørte EU-luftfartsselskaber.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

3. Afgørelsen om at indstille undersøgelsen i henhold til stk. 2 ledsages af en begrundelse herfor og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 14

Afhjælpende foranstaltninger

1. Medmindre andet fremgår af artikel 13, vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter afhjælpende foranstaltninger, hvis det fastslås i en undersøgelse, der foretages i henhold til artikel 5, at en konkurrenceforvridende praksis, som er indført af et tredjeland eller en enhed i et tredjeland, har forårsaget skade for de berørte EU-luftfartsselskaber.

De gennemførelsesretsakter, der fastsætter afhjælpende foranstaltninger som omhandlet i nærværende artikels stk. 3, litra b), vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

De gennemførelsesretsakter, der fastsætter afhjælpende foranstaltninger som omhandlet i nærværende artikels stk. 3, litra b), vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2 og 3.

2. Medmindre andet fremgår af artikel 13, kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter afhjælpende foranstaltninger, hvis det fastslås i en undersøgelse, der foretages i henhold til artikel 5, at en konkurrenceforvridende praksis, som er indført af et tredjeland eller en enhed i et tredjeland, forårsager en trussel om skade, jf. artikel 12, stk. 2 og 3, for de berørte EU-luftfartsselskaber. Disse afhjælpende foranstaltninger træder ikke i kraft, før truslen om skade har udviklet sig til en faktisk skade.

De gennemførelsesretsakter, der fastsætter afhjælpende foranstaltninger som omhandlet i nærværende artikels stk. 3, litra b), vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

De gennemførelsesretsakter, der fastsætter afhjælpende foranstaltninger som omhandlet i denne artikels stk. 3, litra b), vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2 og 3.

3. De afhjælpende foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 1 og 2, pålægges de luftfartsselskaber i et tredjeland, som drager fordel af den konkurrenceforvridende praksis, og kan tage følgende former:
- a) finansielle forpligtelser

- b) enhver operationel foranstaltning med en tilsvarende eller lavere værdi som f.eks. suspension af indrømmelser, af skyldige ydelser eller af øvrige rettigheder for tredjelandets luftfartsselskab. Der lægges vægt på gensidige operationelle foranstaltninger, forudsat at de ikke er i strid med Unionens interesser eller uforenelige med EU-retten eller med internationale forpligtelser.
- 4. De afhjælpende foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 1 og 2, må ikke gå videre, end hvad der er nødvendigt for at udligne skaden for de berørte EU-luftfartsselskaber. Med henblik herpå kan disse afhjælpende foranstaltninger være begrænset til et bestemt geografisk område eller være tidsbegrænsede.
- 5. De afhjælpende foranstaltninger må ikke bestå i suspension eller begrænsning af trafikrettigheder, som en medlemsstat har tildelt et tredjeland i henhold til en lufttransportaftale, en aftale om luftfartsydelser eller enhver bestemmelse om lufttransportydelser i en anden aftale, der er indgået med det pågældende tredjeland.
- 6. De afhjælpende foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 1 og 2, må ikke medføre, at Unionen eller de berørte medlemsstater overtræder lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelser eller bestemmelser om lufttransportydelser i en handelsaftale eller en anden aftale, der er indgået med det berørte tredjeland.

7. Afgørelsen om at afslutte undersøgelsen med vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger som omhandlet i stk. 1 og 2 ledsages af en begrundelse herfor og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 15

Revision af afhjælpende foranstaltninger

1. De afhjælpende foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 14, forbliver kun i kraft så længe og i det omfang, det er nødvendigt, i lyset af at den konkurrenceforvridende praksis og den deraf følgende skade varer ved. Til dette formål finder revisionsproceduren i nærværende artikels stk. 2, 3 og 4 anvendelse. Kommissionen forelægger regelmæssigt Europa-Parlamentet og Rådet en skriftlig rapport om de afhjælpende foranstaltningers effektivitet og virkning.
2. Når omstændighederne berettiger dertil, kan spørgsmålet om, hvorvidt det er nødvendigt at opretholde afhjælpende foranstaltninger i deres oprindelige form, tages op til revision enten på Kommissionens eller klagerens initiativ eller efter en begrundet anmodning fra de berørte medlemsstater, det berørte tredjeland eller den berørte enhed i tredjelandet.

3. Kommissionen skal i forbindelse med sin revision vurdere, om den konkurrenceforvridende praksis, skaden og årsagssammenhængen mellem denne praksis og skaden fortsat består.
4. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der ophæver, ændrer eller opretholder, alt efter tilfældet, de afhjælpende foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 14. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

Kapitel IV

Afsluttende bestemmelser

Artikel 16

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 17

Rapport og oplysninger

1. Kommissionen aflægger regelmæssigt Europa-Parlamentet og Rådet rapport om anvendelsen og gennemførelsen af denne forordning. Under behørig hensyntagen til beskyttelsen af fortrolige oplysninger, jf. artikel 8, skal rapporten indeholde oplysninger om anvendelse af afhjælpende foranstaltninger, indstilling af undersøgelser uden afhjælpende foranstaltninger, revisioner af afhjælpende foranstaltninger og samarbejde med medlemsstater, interesserede parter og tredjelande.
2. Europa-Parlamentet og Rådet kan opfordre Kommissionen til at forelægge og forklare spørgsmål vedrørende anvendelsen af denne forordning.

Artikel 18

Ophævelse

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

Artikel 19

Ikrafttræden

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

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

Udfærdiget i Strasbourg, den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand