



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

**Στρασβούργο, 17 Απριλίου 2019
(OR. en)**

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

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

**AVIATION 167
CODEC 2293**

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 868/2004**

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/... ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 17ης Απριλίου 2019

**σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών
και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία²,

¹ ΕΕ C 197 της 8.6.2018, σ. 58.

² Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Μαρτίου 2019 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 9ης Απριλίου 2019.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η αεροπορία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομία της Ένωσης και στην καθημερινότητα των πολιτών της Ένωσης και αποτελεί έναν από τους πλέον αποδοτικούς και δυναμικούς τομείς της οικονομίας της Ένωσης. Πρόκειται για μια ισχυρή κινητήρια δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης, της απασχόλησης, του εμπορίου και του τουρισμού, καθώς και η συνδεσιμότητα και η κινητικότητα για τις επιχειρήσεις όσο και για τους πολίτες, ιδιαίτερα στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της Ένωσης. Τις τελευταίες δεκαετίες, η αύξηση των αεροπορικών μεταφορών συνέβαλε σημαντικά στη βελτίωση της συνδεσιμότητας εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και υπήρξε σημαντική καταλυτική δύναμη για την οικονομία της Ένωσης.
- (2) Οι αερομεταφορείς της Ένωσης βρίσκονται στο επίκεντρο του παγκόσμιου δικτύου που συνδέει την Ευρώπη τόσο στο εσωτερικό της όσο και με τον υπόλοιπο κόσμο. Θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ανταγωνίζονται τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών σε ένα περιβάλλον ανοικτού και θεμιτού ανταγωνισμού. Αυτό είναι αναγκαίο προκειμένου να παρασχεθούν οφέλη στους καταναλωτές, να διατηρηθούν οι συνθήκες που συμβάλλουν σε υψηλό επίπεδο αεροπορικής συνδεσιμότητας της Ένωσης και να εξασφαλιστούν η διαφάνεια, ίσοι όροι ανταγωνισμού και η διαρκής ανταγωνιστικότητα των αερομεταφορέων της Ένωσης καθώς και υψηλά επίπεδα ποιοτικής απασχόλησης στην αεροπορική βιομηχανία της Ένωσης.

- (3) Σε ένα πλαίσιο έντονου ανταγωνισμού μεταξύ των συντελεστών των αεροπορικών μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο, ο θεμιτός ανταγωνισμός αποτελεί απαραίτητη γενική αρχή στην εκμετάλλευση διεθνών υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών. Η αρχή αυτή αναγνωρίζεται ιδίως στη Σύμβαση του Σικάγου για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία της 7ης Δεκεμβρίου 1944 («σύμβαση του Σικάγου»), στο προοίμιο της οποίας αναγνωρίζεται ότι είναι αναγκαίο οι διεθνείς υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών να βασίζονται στην ισότητα ευκαιριών. Το άρθρο 44 της σύμβασης του Σικάγου ορίζει επίσης ότι ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) έχει ως στόχο την προώθηση της ανάπτυξης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, ώστε να διασφαλίζεται ότι κάθε συμβαλλόμενο κράτος έχει τη θεμιτή δυνατότητα να εκμεταλλεύεται διεθνείς αεροπορικές γραμμές και να αποφεύγονται οι διακρίσεις μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών.
- (4) Η αρχή του θεμιτού ανταγωνισμού είναι σαφώς καθιερωμένη στην Ένωση, όπου οι στρεβλωτικές πρακτικές της αγοράς υπόκεινται στο ενωσιακό δίκαιο, το οποίο εγγυάται ίσες ευκαιρίες και ισότιμους όρους ανταγωνισμού για ενωσιακούς και μη αερομεταφορείς, που δραστηριοποιούνται στην Ένωση.

- (5) Εντούτοις, παρά τις συνεχείς προσπάθειες από την Ένωση και ορισμένες τρίτες χώρες, οι αρχές του θεμιτού ανταγωνισμού δεν έχουν ακόμη καθοριστεί με ειδικούς πολυμερείς κανόνες, ιδίως συμφωνίες στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ ή του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ), όπως η Γενική Συμφωνία Εμπορίου και Υπηρεσιών (GATS) και το παράρτημα αυτής περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, από το πεδίο εφαρμογής του οποίου υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών έχουν σε μεγάλο βαθμό εξαιρεθεί.
- (6) Θα πρέπει, συνεπώς, να ενταθούν οι προσπάθειες στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ και του ΠΟΕ για να υποστηρίξουν ενεργά την εκπόνηση διεθνών κανόνων που θα εγγυώνται όρους θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ όλων των αερομεταφορέων.
- (7) Ο θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ αερομεταφορέων θα πρέπει κατά προτίμηση να αποτελέσει το αντικείμενο συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτες χώρες. Ωστόσο, οι περισσότερες συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών ή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που έχουν συναφθεί μεταξύ της Ένωσης ή των κρατών μελών της ή αμφοτέρων, αφενός, και τρίτων χωρών, αφετέρου, δεν προβλέπουν μέχρι στιγμής κατάλληλους κανόνες θεμιτού ανταγωνισμού. Θα πρέπει, συνεπώς, κατά τη διαπραγμάτευση να ενταθούν οι προσπάθειες ενσωμάτωσης ρητρών θεμιτού ανταγωνισμού στις υπάρχουσες ή τις μελλοντικές συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτες χώρες.

- (8) Ο θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ αερομεταφορέων μπορεί επίσης να διασφαλιστεί μέσω κατάλληλης νομοθεσίας της Ένωσης, όπως ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου¹ και η οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου². Στον βαθμό που ο θεμιτός ανταγωνισμός προϋποθέτει προστασία των αερομεταφορέων της Ένωσης από ορισμένες πρακτικές που εφαρμόζουν τρίτες χώρες ή μεταφορείς τρίτων χωρών, το ζήτημα αυτό πραγματευόταν προηγουμένως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³. Ωστόσο, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 έχει αποδειχθεί αναποτελεσματικός όσον αφορά τον βασικό γενικό σκοπό του θεμιτού ανταγωνισμού. Πρόκειται ιδίως για την περίπτωση ορισμένων κανόνων που αφορούν τον ορισμό των εν λόγω πρακτικών, εξαιρουμένων των επιδοτήσεων, και τις απαιτήσεις όσον αφορά την έναρξη και τη διεξαγωγή έρευνας. Επιπλέον, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 δεν έχει παράσχει τη συμπληρωματικότητα με τις συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών στις οποίες η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος. Λόγω του αριθμού και της σημασίας των τροποποιήσεων που θα ήταν αναγκαίες για να αντιμετωπιστούν τα θέματα αυτά, είναι σκόπιμο να αντικατασταθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 από νέα πράξη.

¹ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1).

² Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36).

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για την προστασία από τις πρακτικές χορήγησης ενισχύσεων και τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές που προκαλούν ζημία στους κοινοτικούς αερομεταφορείς κατά την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών από χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΕ L 162 της 30.4.2004, σ. 1).

- (9) Η ανταγωνιστικότητα του τομέα αερομεταφορών της Ένωσης εξαρτάται από την ανταγωνιστικότητα κάθε μέρους της αλυσίδας αξίας των αεροπορικών μεταφορών και μπορεί να διατηρηθεί μόνο μέσω της συμπληρωματικής δέσμης πολιτικών. Η Ένωση θα πρέπει να αρχίσει εποικοδομητικό διάλογο με τρίτες χώρες προκειμένου να βρεθεί μια βάση για τον θεμιτό ανταγωνισμό. Για τον σκοπό αυτό, παραμένει αναγκαία μια αποτελεσματική, αναλογική και αποτρεπτική νομοθεσία για να διατηρηθούν ευνοϊκοί όροι για υψηλού επιπέδου συνδεσιμότητα στην Ένωση και να εξασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός με τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Προς τούτο, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει την εξουσία να διενεργεί έρευνα και να λαμβάνει μέτρα, όπου είναι αναγκαίο. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να είναι διαθέσιμα όταν πρακτικές στρέβλωσης του ανταγωνισμού προκαλούν ζημία σε αερομεταφορείς της Ένωσης.
- (10) Η διάκριση μπορεί να περιλαμβάνει καταστάσεις κατά τις οποίες αερομεταφορέας της Ένωσης υπόκειται σε διαφορετική μεταχείριση χωρίς αντικειμενική αιτιολόγηση, ιδιαίτερα όσον αφορά: τις τιμές και την πρόσβαση σε επίγεια εξυπηρέτηση· αερολιμενικές υποδομές· υπηρεσίες αεροναυτιλίας· την κατανομή των διαθέσιμων χρονοθυρίδων (slots)· διοικητικές διαδικασίες, όπως η χορήγηση θεωρήσεων για προσωπικό ξένων αερομεταφορέων· λεπτομερείς ρυθμίσεις πώλησης και διάθεσης αεροπορικών υπηρεσιών· ή τυχόν άλλα ζητήματα άσκησης επιχειρηματικής δράσης, όπως επαχθείς διαδικασίες εκτελωνισμού ή οποιαδήποτε άλλη αθέμιτη πρακτική οικονομικής ή επιχειρησιακής φύσης.

- (11) Οι διαδικασίες θα πρέπει να ολοκληρώνονται χωρίς επανορθωτικά μέτρα βάσει του παρόντος κανονισμού, εφόσον η λήψη τους αντίκειται στο συμφέρον της Ένωσης, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τις επιπτώσεις τους σε άλλα πρόσωπα, ιδίως στους καταναλωτές ή τις επιχειρήσεις της Ένωσης, καθώς και τις επιπτώσεις τους στα υψηλά επίπεδα συνδεσιμότητας σε όλη την Ένωση. Κατά την αξιολόγηση του συμφέροντος της Ένωσης, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην κατάσταση των κρατών μελών που βασίζονται αποκλειστικά ή σε μεγάλο βαθμό στις αεροπορικές μεταφορές για τη συνδεσιμότητά τους με τον υπόλοιπο κόσμο, ενώ θα πρέπει να εξασφαλίζεται η συνοχή με άλλους τομείς πολιτικής της Ένωσης. Οι διαδικασίες θα πρέπει επίσης να λήγουν χωρίς μέτρα εάν οι απαιτήσεις για τα εν λόγω μέτρα δεν πληρούνται ή δεν πληρούνται πλέον.
- (12) Κατά τον προσδιορισμό του κατά πόσον η λήψη επανορθωτικών μέτρων αντίκειται στο συμφέρον της Ένωσης, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις απόψεις όλων των ενδιαφερόμενων μερών. Προκειμένου να οργανώνει διαβουλεύσεις με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και να τους παρέχει τη δυνατότητα να εκφράσουν τις απόψεις τους, θα πρέπει να καθορίζονται στην ανακοίνωση για την έναρξη της έρευνας προθεσμίες για την παροχή πληροφοριών ή για αίτηση ακρόασης. Τα ενδιαφερόμενα μέρη θα πρέπει να γνωρίζουν τους όρους της κοινοποίησης για τις πληροφορίες που παρέχουν και θα πρέπει να δικαιούνται να απαντήσουν στις παρατηρήσεις των άλλων μερών.

- (13) Για να είναι επαρκώς ενημερωμένη η Επιτροπή σχετικά με τα πιθανά στοιχεία που δικαιολογούν την έναρξη έρευνας, οποιοδήποτε κράτος μέλος, αερομεταφορέας της Ένωσης ή ένωση αερομεταφορέων της Ένωσης θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να υποβάλει καταγγελία, η οποία θα πρέπει να εξεταστεί εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.
- (14) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, είναι ουσιώδες η Επιτροπή να έχει τη δυνατότητα να κινεί διαδικασίες βάσει καταγγελίας με στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν την εκ πρώτης όψεως απειλούμενη ζημία.
- (15) Κατά την έρευνα η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάζει τις πρακτικές στρέβλωσης του ανταγωνισμού εντός του σχετικού πλαισίου. Δεδομένης της ποικιλομορφίας των πιθανών πρακτικών, η πρακτική και οι επιπτώσεις της μπορεί, σε ορισμένες περιπτώσεις, να περιορίζονται σε δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ δύο πόλεων, ενώ σε άλλες περιπτώσεις μπορεί να ήταν σκόπιμο να εξεταστούν η πρακτική και οι επιπτώσεις της στο ευρύτερο δίκτυο αεροπορικών μεταφορών.
- (16) Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι η έρευνα μπορεί να καλύπτει όσο το δυνατόν ευρύτερο φάσμα σχετικών στοιχείων. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διενεργεί έρευνα σε τρίτες χώρες, με την επιφύλαξη της συναίνεσης των οντοτήτων της τρίτης χώρας και ελλείψει αντιρρήσεων από τις εν λόγω τρίτες χώρες. Για τους ίδιους λόγους και προς τον ίδιο σκοπό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποχρεούνται να συντρέχουν την Επιτροπή στο μέτρο των δυνατοτήτων τους. Η Επιτροπή θα πρέπει να ολοκληρώνει την έρευνα βασισόμενη στα καλύτερα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία.

- (17) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή θα μπορούσε να εξετάσει κατά πόσον η πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού συνιστά επίσης παραβίαση διεθνούς συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας που περιλαμβάνει διατάξεις περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, στην οποία η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος. Εάν ισχύει αυτό, η Επιτροπή θα μπορούσε να θεωρήσει ότι η πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού, πράγμα το οποίο επίσης συνιστά παραβίαση διεθνούς συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας που περιλαμβάνει διατάξεις περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, στην οποία η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος, θα πρέπει να εξετάζεται με πιο κατάλληλο τρόπο μέσω της εφαρμογής των διαδικασιών επίλυσης διαφορών που προβλέπει η συμφωνία αυτή. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να αναστείλει την έρευνα που κινείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Όπου η εφαρμογή των διαδικασιών επίλυσης διαφορών που έχουν θεσπιστεί από τη διεθνή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας που περιλαμβάνει διατάξεις περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, στην οποία η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος δεν επανορθώνει επαρκώς την κατάσταση, θα πρέπει να είναι δυνατόν για την Επιτροπή να επαναλάβει την έρευνα.

- (18) Οι συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών και ο παρών κανονισμός θα πρέπει να διευκολύνουν τον διάλογο με τις ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες με σκοπό την αποτελεσματική επίλυση των διαφορών και την αποκατάσταση του θεμιτού ανταγωνισμού. Εάν η έρευνα που διεξάγει η Επιτροπή αφορά εκμετάλλευση πτήσεων που καλύπτονται από συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών ή από οποιαδήποτε άλλη συμφωνία που περιλαμβάνει διατάξεις περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών συναφθείσα με τρίτη χώρα και της οποίας η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος, θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι η Επιτροπή ενεργεί με πλήρη γνώση των διαδικασιών που προτίθεται να ακολουθήσει ή ακολουθεί το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, βάσει της εν λόγω συμφωνίας και οι οποίοι αφορούν την κατάσταση που ερευνά η Επιτροπή. Τα κράτη μέλη θα πρέπει, επομένως, να υποχρεούνται να ενημερώνουν την Επιτροπή αναλόγως. Σε τέτοια περίπτωση, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να κοινοποιούν στην Επιτροπή την πρόθεσή τους να αντιμετωπίσουν την πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού αποκλειστικά στο πλαίσιο των διαδικασιών επίλυσης διαφορών που περιλαμβάνονται στις αντίστοιχες συμφωνίες τους αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών ή σε οποιαδήποτε άλλη συμφωνία που περιλαμβάνει διατάξεις περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών συναφθείσες με τρίτη χώρα και στις οποίες η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος. Εάν όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη έχουν προβεί σε σχετική κοινοποίηση στην Επιτροπή και δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση, η Επιτροπή θα πρέπει να αναστέλλει προσωρινά την έρευνά της.

- (19) Σε περίπτωση που τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σκοπεύουν να αντιμετωπίσουν την πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού αποκλειστικά μέσω των διαδικασιών επίλυσης διαφορών που εφαρμόζονται στο πλαίσιο των συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών, αεροπορικών υπηρεσιών ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας που περιλαμβάνει διατάξεις περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών και που έχουν συναφθεί με την αντίστοιχη τρίτη χώρα προκειμένου να τηρήσουν τις υποχρεώσεις βάσει των εν λόγω συμφωνιών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώκουν να εφαρμόζουν άμεσα τις διμερείς διαδικασίες επίλυσης διαφορών και να ενημερώνουν πλήρως σχετικά την Επιτροπή. Όταν η πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού συνεχίζεται και η Επιτροπή επανεκκινεί την έρευνα, οι διαπιστώσεις που αποκτήθηκαν κατά τη διάρκεια της εφαρμογής της εν λόγω συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας που περιλαμβάνει διατάξεις περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι ο θεμιτός ανταγωνισμός αποκαθίσταται το ταχύτερο δυνατόν.
- (20) Διαπιστώσεις που αποκτήθηκαν κατά την εφαρμογή των διαδικασιών επίλυσης διαφορών στο πλαίσιο διεθνούς συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας που περιλαμβάνει διατάξεις περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, στην οποία η Ένωση ή ένα κράτος μέλος είναι συμβαλλόμενο μέρος θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

- (21) Για λόγους διοικητικής αποτελεσματικότητας και με σκοπό την πιθανή περάτωση της διαδικασίας χωρίς την επιβολή μέτρων, θα πρέπει να είναι δυνατή η αναστολή της διαδικασίας, εάν η τρίτη χώρα ή η οντότητα τρίτης χώρας έχει λάβει αποφασιστικά μέτρα για την εγκατάλειψη των πρακτικών στρέβλωσης του ανταγωνισμού ή την επακόλουθη ζημία ή απειλή ζημίας.
- (22) Τα πορίσματα σχετικά με τη ζημία ή την απειλή ζημίας σε θιγόμενους αερομεταφορείς της Ένωσης θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν τη ρεαλιστική αξιολόγηση της κατάστασης και ως εκ τούτου, να βασίζονται σε όλους τους σχετικούς παράγοντες, ιδίως όσον αφορά την κατάσταση των εν λόγω αερομεταφορέων και τη γενική κατάσταση της πληγείσας αγοράς αεροπορικών μεταφορών.
- (23) Είναι αναγκαίο να καθοριστούν οι προϋποθέσεις ολοκλήρωσης αυτών των διαδικασιών, με ή χωρίς την επιβολή επανορθωτικών μέτρων.
- (24) Τα επανορθωτικά μέτρα κατά πρακτικών στρέβλωσης του ανταγωνισμού αποσκοπούν στην αντιστάθμιση της προκαλούμενης ζημίας λόγω των πρακτικών αυτών. Θα πρέπει, επομένως, τα επανορθωτικά μέτρα να έχουν τη μορφή οικονομικής επιβάρυνσης ή άλλου είδους μέτρων, τα οποία, καθώς αντιπροσωπεύουν μετρήσιμη χρηματική αξία, καθιστούν δυνατή την επίτευξη του ίδιου αποτελέσματος. Για να συνάδουν με την αρχή της αναλογικότητας, τα μέτρα οποιασδήποτε φύσεως θα πρέπει να περιορίζονται στα απολύτως αναγκαία για την αντιστάθμιση της ζημίας που έχει διαπιστωθεί. Τα επανορθωτικά μέτρα θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς αεροπορικών μεταφορών της Ένωσης και δεν θα πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα να δοθεί αδικαιολόγητο πλεονέκτημα σε αερομεταφορέα ή σε ομάδα αερομεταφορέων.

- (25) Ο παρών κανονισμός δεν έχει στόχο να επιβάλει οποιαδήποτε πρότυπα για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών, για παράδειγμα όσον αφορά τις επιδοτήσεις, εισάγοντας αυστηρότερες υποχρεώσεις από εκείνες που ισχύουν για τους αερομεταφορείς της Ένωσης.
- (26) Οι καταστάσεις που ερευνώνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού και ο τυχόν αντίκτυπός τους στα κράτη μέλη ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με τις περιστάσεις. Θα πρέπει συνεπώς να είναι δυνατόν να εφαρμοστούν επανορθωτικά μέτρα, ανάλογα με την περίπτωση, σε έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς τρίτων χωρών, σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή ή για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, ή να καθοριστεί μια μελλοντική ημερομηνία από την οποία θα ισχύουν.
- (27) Τα επανορθωτικά μέτρα δεν θα πρέπει να συνίστανται στην αναστολή ή τον περιορισμό των δικαιωμάτων κυκλοφορίας που χορηγούνται από κράτος μέλος σε μια τρίτη χώρα.
- (28) Σύμφωνα με την ίδια αρχή της αναλογικότητας, τα επανορθωτικά μέτρα για πρακτικές στρέβλωσης του ανταγωνισμού θα πρέπει να παραμένουν σε ισχύ μόνο για το αναγκαίο διάστημα και στην αναγκαία έκταση για τη συγκεκριμένη πρακτική και την επακόλουθη ζημία. Συνεπώς, όταν οι περιστάσεις το δικαιολογούν, θα πρέπει να προβλέπεται επανεξέταση.

- (29) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.
- (30) Η Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώνει τακτικά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, μέσω έκθεσης. Η εν λόγω έκθεση θα πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με: την εφαρμογή επανορθωτικών μέτρων· την περάτωση της έρευνας χωρίς λήψη επανορθωτικών μέτρων· αξιολογήσεις των επανορθωτικών μέτρων· και τη συνεργασία με τα κράτη μέλη, τα ενδιαφερόμενα μέρη και τρίτες χώρες. Η εν λόγω έκθεση θα πρέπει να καταρτίζεται και να αντιμετωπίζεται με το κατάλληλο επίπεδο εμπιστευτικότητας.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55, 28.2.2011, σ. 13).

- (31) Επειδή ο στόχος του παρόντος κανονισμού, ήτοι αποτελεσματική και ίση προστασία για όλους τους αερομεταφορείς της Ένωσης βασιζόμενη σε ομοιόμορφα κριτήρια και διαδικασίες, από τη ζημία ή την απειλή ζημίας σε έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς της Ένωσης εξαιτίας πρακτικών στρέβλωσης του ανταγωνισμού και ασκούνται από τρίτες χώρες ή οντότητες τρίτων χωρών, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (32) Δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός αντικαθιστά τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 868/2004, ο εν λόγω κανονισμός θα πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Κεφάλαιο I

Γενικές διατάξεις

Άρθρο 1 *Αντικείμενο*

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη διεξαγωγή ερευνών από την Επιτροπή και τη λήψη επανορθωτικών μέτρων σε περιπτώσεις πρακτικών που προκαλούν στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων της Ένωσης και αερομεταφορέων τρίτων χωρών και προκαλούν, ή απειλούν να προκαλέσουν, ζημία σε αερομεταφορείς της Ένωσης.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 και του άρθρου 20 της οδηγίας 96/67/ΕΚ.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «αερομεταφορέας»: αερομεταφορέας όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.
- 2) «υπηρεσία αεροπορικών μεταφορών»: πτήση ή σειρά πτήσεων για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου, έναντι αμοιβής ή μίσθωσης.
- 3) «ενδιαφερόμενο μέρος»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή κάθε επίσημος φορέας, ανεξάρτητα από το εάν διαθέτει ίδια νομική προσωπικότητα, που είναι πιθανό να έχει σημαντικό συμφέρον από την έκβαση της διαδικασίας, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των αερομεταφορέων.
- 4) «ενδιαφερόμενο κράτος μέλος»: κάθε κράτος μέλος που:
 - α) χορήγησε την άδεια εκμετάλλευσης στους θιγόμενους αερομεταφορείς της Ένωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008· ή

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).

- β) έχει συνάψει συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, συμφωνία αεροπορικών υπηρεσιών ή άλλη συμφωνία που περιλαμβάνει διατάξεις περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα, στο πλαίσιο της οποίας δραστηριοποιούνται οι θιγόμενοι αερομεταφορείς της Ένωσης·
- 5) «οντότητα τρίτης χώρας»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, ή κάθε επίσημος φορέας ανεξάρτητα από το εάν διαθέτει ίδια νομική προσωπικότητα, που τελεί υπό τη δικαιοδοσία τρίτης χώρας, είτε ελέγχεται από κυβέρνηση τρίτης χώρας είτε όχι και άμεσα ή έμμεσα εμπλεκόμενος σε υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών ή συναφείς υπηρεσίες ή στην παροχή υπηρεσιών ή υποδομών που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών ή συναφών υπηρεσιών·
- 6) «πρακτικές στρέβλωσης του ανταγωνισμού»: διάκριση και επιδοτήσεις·
- 7) «απειλή ζημίας»: απειλή η εξέλιξη της οποίας σε ζημία είναι σαφώς προβλέψιμη, πολύ πιθανή και επικείμενη, και η οποία μπορεί να αποδοθεί, πέραν πάσης εύλογης αμφιβολίας, σε πράξη ή απόφαση η οποία λαμβάνεται από τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας.

- 8) «διάκριση»: κάθε είδους διαφοροποίηση χωρίς αντικειμενική αιτιολόγηση στην παροχή αγαθών ή υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων υπηρεσιών, που γίνεται στα πλαίσια της εκτέλεσης υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ή στον χειρισμό αυτών των υπηρεσιών από τις σχετικές δημόσιες αρχές, συμπεριλαμβανομένων των πρακτικών σχετικών με την αεροναυτιλία ή τις διευκολύνσεις αερολιμένα και τις υπηρεσίες, τα καύσιμα, την επίγεια εξυπηρέτηση, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων, την κατανομή των χρονοθυρίδων, τα τέλη και τη χρήση άλλων εγκαταστάσεων ή υπηρεσιών χρησιμοποιούμενων για την εκμετάλλευση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών·
- 9) «επιδότηση»: κάθε οικονομική συνεισφορά:
- α) που χορηγείται από κρατικό ή άλλο δημόσιο οργανισμό τρίτης χώρας σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες μορφές:
 - i) πρακτική κρατικού ή άλλου δημόσιου οργανισμού που συνεπάγεται άμεση μεταβίβαση κεφαλαίων, δυνητική άμεση μεταβίβαση κεφαλαίων ή υποχρεώσεων (όπως επιχορηγήσεις, δάνεια, εισφορά κεφαλαίων, εγγυήσεις δανείων, συμψηφισμός ζημιών διαχείρισης ή αντιστάθμιση οικονομικών βαρών που επιβάλλονται από τις δημόσιες αρχές)·
 - ii) οφειλές έναντι κρατικού ή άλλου δημόσιου οργανισμού για τις οποίες παρέχεται απαλλαγή ή δεν εισπράττονται (όπως η προτιμησιακή φορολογική μεταχείριση ή φορολογικά κίνητρα, όπως είναι οι φορολογικές απαλλαγές)·

- iii) κρατικός ή άλλος δημόσιος οργανισμός, συμπεριλαμβανομένων των ελεγχόμενων από το δημόσιο επιχειρήσεων, παρέχει αγαθά ή υπηρεσίες, ή αγοράζει αγαθά ή υπηρεσίες·
 - iv) κρατικός ή άλλος δημόσιος οργανισμός προβαίνει σε πληρωμές σε χρηματοδοτικό μηχανισμό ή αναθέτει ή υποδεικνύει σε ιδιωτικό φορέα να εκτελεί μια ή περισσότερες από τις λειτουργίες του τύπου που αναφέρονται στα σημεία i), ii) και iii), τις οποίες κανονικά αναλαμβάνει το δημόσιο και, ουσιαστικά, δεν διαφέρουν πραγματικά από πρακτικές που συνήθως ακολουθούνται από κρατικές αρχές·
- β) που αποφέρει όφελος· και
- γ) περιοριζόμενη, από το νόμο ή στην πράξη, σε οντότητα ή κλάδο ή ομάδα οντοτήτων ή κλάδων οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία της χορηγούσας αρχής·
- 10) «αερομεταφορέας της Ένωσης»: αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008·
- 11) «θιγόμενος αερομεταφορέας της Ένωσης»: ο αερομεταφορέας που φέρεται ότι υπέστη ζημία ή απειλή ζημίας δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο β).

Άρθρο 3
Συμφέρον της Ένωσης

1. Η Επιτροπή προβαίνει στον προσδιορισμό του συμφέροντος της Ένωσης για τον σκοπό του άρθρου 13 παράγραφος 2 στοιχείο β), με βάση την εκτίμηση όλων των διαφορετικών συμφερόντων, τα οποία αφορούν τη συγκεκριμένη κατάσταση που πρέπει να ιδωθεί στο σύνολό της. Κατά τον προσδιορισμό του συμφέροντος της Ένωσης, δίνεται προτεραιότητα στην ανάγκη να προστατευτούν τα συμφέροντα των καταναλωτών και να διατηρηθεί ένα υψηλό επίπεδο συνδεσιμότητας για τους επιβάτες και για την Ένωση. Στο πλαίσιο ολόκληρης της αλυσίδας των αερομεταφορών, η Επιτροπή μπορεί επίσης να λαμβάνει υπόψη τους σχετικούς κοινωνικούς παράγοντες. Η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη την ανάγκη να εξαλειφθούν οι πρακτικές στρέβλωσης του ανταγωνισμού, να αποκατασταθεί ο αποτελεσματικός και θεμιτός ανταγωνισμός και να αποφευχθούν στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά.
2. Το συμφέρον της Ένωσης καθορίζεται βάσει οικονομικής ανάλυσης από την Επιτροπή. Η Επιτροπή βασίζει την εν λόγω ανάλυση στις πληροφορίες που συνέλεξαν τα ενδιαφερόμενα μέρη. Κατά τον καθορισμό του συμφέροντος της Ένωσης, η Επιτροπή ζητά επίσης κάθε άλλη σχετική πληροφορία που κρίνει αναγκαία και λαμβάνει, ιδίως, υπόψη τους παράγοντες που προβλέπονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1. Οι πληροφορίες λαμβάνονται υπόψη μόνον εφόσον συνοδεύονται από συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία που τεκμηριώνουν την αξιοπιστία τους.

3. Ο προσδιορισμός του συμφέροντος της Ένωσης για τους σκοπούς του άρθρου 13 παράγραφος 2 στοιχείο β) είναι δυνατός μόνον εφόσον όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν τη δυνατότητα να αναγγεληθούν, να γνωστοποιήσουν γραπτώς τις απόψεις τους, να υποβάλουν πληροφορίες στην Επιτροπή ή να ζητήσουν να γίνουν δεκτά σε ακρόαση από την Επιτροπή, σύμφωνα με τα χρονικά όρια που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 8 στοιχείο β). Στις αιτήσεις ακρόασης προσδιορίζονται οι λόγοι που αφορούν το συμφέρον της Ένωσης σχετικά με τους οποίους τα μέρη επιθυμούν να γίνονται δεκτά σε ακρόαση.
4. Τα ενδιαφερόμενα μέρη που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου δύνανται να ζητήσουν να τεθούν στη διάθεσή τους τα πραγματικά περιστατικά και το σκεπτικό, επί των οποίων είναι πιθανό να βασιστούν αποφάσεις. Οι πληροφορίες αυτές διατίθενται στο μέτρο του δυνατού, σύμφωνα με το άρθρο 8 και με την επιφύλαξη τυχόν μεταγενέστερης απόφασης της Επιτροπής.
5. Η οικονομική ανάλυση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 διαβιβάζεται προς ενημέρωση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Κεφάλαιο II

Κοινές διαδικαστικές διατάξεις

Άρθρο 4

Έναρξη της διαδικασίας

1. Έρευνα κινείται μετά από γραπτή καταγγελία που έχει καταθέσει κράτος μέλος, ένας ή περισσότεροι αερομεταφορείς της Ένωσης ή ένωση αερομεταφορέων της Ένωσης ή με πρωτοβουλία της Επιτροπής, εάν υπάρχουν εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία για την ύπαρξη όλων των ακόλουθων περιστάσεων:
 - α) πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού, την οποία ασκεί τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας·
 - β) ζημία ή απειλή ζημίας σε έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς της Ένωσης· και
 - γ) αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της καταγγελλόμενης πρακτικής και της καταγγελλόμενης ζημίας ή απειλής ζημίας.
2. Όταν λαμβάνει καταγγελία δυνάμει της παραγράφου 1, η Επιτροπή ενημερώνει όλα τα κράτη μέλη.

3. Η Επιτροπή εξετάζει εγκαίρως την ακρίβεια και την πληρότητα των στοιχείων που περιέχει η καταγγελία ή διαθέτει η ίδια, ώστε να αποφανθεί κατά πόσο επαρκούν για να αιτιολογηθεί η έναρξη έρευνας σύμφωνα με την παράγραφο 1.
4. Η Επιτροπή αποφασίζει να μην κινήσει έρευνα εφόσον τα πραγματικά περιστατικά που αναφέρονται στην καταγγελία δεν δημιουργούν συστηματικό πρόβλημα, ούτε έχουν σημαντικές επιπτώσεις σε έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς της Ένωσης.
5. Η Επιτροπή ενημερώνει τον καταγγέλλοντα και όλα τα κράτη μέλη όταν αποφασίζει να μην κινήσει έρευνα. Η σχετική ενημέρωση περιλαμβάνει τους λόγους της απόφασης. Η εν λόγω ενημέρωση διαβιβάζεται επίσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 17.
6. Εφόσον τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίστηκαν δεν επαρκούν για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η Επιτροπή ενημερώνει τον καταγγέλλοντα σχετικά με την ανεπάρκεια αυτή εντός 60 ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης της καταγγελίας. Ο καταγγέλλων διαθέτει προθεσμία 45 ημερών για να προσκομίσει πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία. Εάν δεν τα προσκομίσει εντός αυτής της προθεσμίας, η Επιτροπή δύναται να αποφασίσει να μην κινήσει διαδικασία έρευνας.

7. Υπό την επιφύλαξη των παραγράφων 4 και 6, η Επιτροπή αποφασίζει για την έναρξη ή όχι έρευνας σύμφωνα με την παράγραφο 1 εντός μέγιστης προθεσμίας πέντε μηνών από την κατάθεση της καταγγελίας.
8. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, όταν η Επιτροπή κρίνει ότι υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που δικαιολογούν την έναρξη έρευνας, προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:
- α) κινεί τη διαδικασία και ενημερώνει σχετικά τα κράτη μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο·
 - β) δημοσιεύει ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*· στην ανακοίνωση αναγγέλλεται η έναρξη έρευνας, αναφέρονται το πεδίο της έρευνας, η τρίτη χώρα ή η οντότητα τρίτης χώρας η οποία κατά τους ισχυρισμούς στην καταγγελία ασκεί πρακτικές στρέβλωσης του ανταγωνισμού και την καταγγελλόμενη ζημία ή την απειλή ζημίας, τους θιγόμενους αερομεταφορείς της Ένωσης και την προθεσμία εντός της οποίας τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να αναγγεληθούν, να γνωστοποιήσουν γραπτώς τις απόψεις τους, να υποβάλουν πληροφορίες ή να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή· Το χρονικό αυτό διάστημα είναι το λιγότερο 30 ημέρες.

- γ) ειδοποιεί επίσημα τους εκπροσώπους της τρίτης χώρας και της οντότητας τρίτης χώρας σχετικά με την έναρξη έρευνας·
- δ) ενημερώνει τον καταγγέλλοντα και την επιτροπή που προβλέπεται στο άρθρο 16 σχετικά με την έναρξη έρευνας.

9. Σε περίπτωση που η καταγγελία αποσυρθεί πριν από την έναρξη της έρευνας, η καταγγελία θεωρείται ότι δεν έχει κατατεθεί. Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη του δικαιώματος της Επιτροπής να κινησει την έρευνα με δική της πρωτοβουλία σύμφωνα με την παράγραφο 1.

Άρθρο 5

Η έρευνα

1. Μετά την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή αρχίζει έρευνα.
2. Η έρευνα αποσκοπεί στον προσδιορισμό του κατά πόσο η πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού, την οποία ασκεί τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας, έχει προκαλέσει ζημία ή απειλή ζημίας στους θιγόμενους αερομεταφορείς της Ένωσης.

3. Όταν, κατά τη διάρκεια της έρευνας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή βρίσκει αποδεικτικά στοιχεία για το ότι μια πρακτική θα μπορούσε να οδηγήσει σε αρνητικές επιπτώσεις για τις αεροπορικές συνδέσεις μιας συγκεκριμένης περιοχής, ενός κράτους μέλους ή μιας ομάδας κρατών μελών, και, ως εκ τούτου, για τους επιβάτες, τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του συμφέροντος της Ένωσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 3.
4. Η Επιτροπή αναζητεί κάθε πληροφορία που κρίνει αναγκαία για τη διεξαγωγή της έρευνας και επαληθεύει την ακρίβεια των πληροφοριών που έχει λάβει ή έχει συγκεντρώσει με τους θιγόμενους αερομεταφορείς της Ένωσης ή με την τρίτη χώρα, ένα ενδιαφερόμενο μέρος ή με τη θιγόμενη οντότητα τρίτης χώρας.
5. Όταν οι πληροφορίες που υποβάλλονται σύμφωνα με την παράγραφο 4 είναι ελλιπείς, λαμβάνονται υπόψη, υπό τον όρο ότι δεν είναι ψευδείς ή παραπλανητικές.
6. Όταν δεν γίνονται δεκτά ορισμένα αποδεικτικά στοιχεία ή ορισμένες πληροφορίες, το μέρος που τα έχει προσκομίσει ενημερώνεται πάραυτα σχετικά με τους λόγους της απόρριψής τους και του παραχωρείται επίσης η δυνατότητα να παράσχει πρόσθετες εξηγήσεις εντός ταχθείσας προθεσμίας.

7. Η Επιτροπή δύναται να ζητεί από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να τη συνδράμουν στην έρευνα. Συγκεκριμένα, εφόσον τους ζητηθεί από την Επιτροπή, λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να συνδράμουν την Επιτροπή στην έρευνα με την παροχή σχετικών και διαθέσιμων πληροφοριών. Εφόσον ζητηθεί από την Επιτροπή, κάθε κράτος μέλος επιδιώκει να συμβάλει στην αντίστοιχη επαλήθευση και τις αναλύσεις.
8. Εάν το κρίνει απαραίτητο, η Επιτροπή μπορεί να διεξαγάγει έρευνες στο έδαφος τρίτης χώρας, υπό την προϋπόθεση ότι η ενδιαφερόμενη οντότητα της τρίτης χώρας έχει συναινέσει και η κυβέρνηση της τρίτης χώρας έχει ενημερωθεί επισήμως και δεν πρόβαλε καμία αντίρρηση.
9. Μέρη τα οποία έχουν αναγγελθεί εντός της προθεσμίας που καθορίζεται στην ανακοίνωση έναρξης της διαδικασίας γίνονται δεκτά σε ακρόαση, εάν έχουν υποβάλει αίτημα ακρόασης στο οποίο εμφανίζεται ότι είναι ενδιαφερόμενα μέρη.
10. Οι καταγγέλλοντες, τα ενδιαφερόμενα μέρη, τα κράτη μέλη και οι εκπρόσωποι της τρίτης χώρας ή της οντότητας της τρίτης χώρας μπορούν να συμβουλευονται όλες τις πληροφορίες που έχουν τεθεί στη διάθεση της Επιτροπής, εξαιρουμένων των εσωτερικών εγγράφων προς χρήση της Επιτροπής και των διοικητικών αρχών της Ένωσης και των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, υπό τον όρο ότι οι πληροφορίες αυτές δεν είναι εμπιστευτικές κατά την έννοια του άρθρου 8 και ότι έχουν απευθύνει γραπτή αίτηση στην Επιτροπή.

Άρθρο 6

Αναστολή

1. Η Επιτροπή δύναται να αναστείλει την έρευνα, εφόσον αυτό φαίνεται πιο κατάλληλο για να αντιμετωπιστούν οι πρακτικές στρέβλωσης του ανταγωνισμού αποκλειστικά βάσει της διαδικασίας επίλυσης διαφορών που εφαρμόζεται στη συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών, στις οποίες η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος, ή σε οποιαδήποτε άλλη συμφωνία που περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, στις οποίες η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη για την αναστολή της έρευνας.

Η Επιτροπή επανεκκινεί την έρευνα σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) η διαδικασία που διεξήχθη δυνάμει της ισχύουσας συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας που περιλαμβάνει διατάξεις περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, έχει οδηγήσει σε διαπίστωση παράβασης από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος ή συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας, η οποία έχει καταστεί οριστική και δεσμευτική για το εν λόγω μέρος ή μέρη, αλλά τα διορθωτικά μέτρα δεν έχουν ληφθεί αμέσως ή εντός της προθεσμίας που προβλέπεται δυνάμει των σχετικών διαδικασιών·
- β) η πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού δεν έχει εξαλειφθεί εντός 12 μηνών από την ημερομηνία αναστολής της έρευνας.

2. Η Επιτροπή αναστέλλει την έρευνα, εφόσον εντός 15 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία της κοινοποίησης της έναρξης της έρευνας:
- α) όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη που αναφέρονται στο άρθρο 2 σημείο 4) στοιχείο β) έχουν κοινοποιήσει στην Επιτροπή την πρόθεσή τους να αντιμετωπίσουν τις πρακτικές στρέβλωσης του ανταγωνισμού αποκλειστικά στο πλαίσιο των διαδικασιών επίλυσης διαφορών που εφαρμόζονται δυνάμει της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας που περιλαμβάνει διατάξεις περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, την οποία έχουν συνάψει με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα, και
 - β) κανένα από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη που αναφέρονται στο άρθρο 2 σημείο 4) στοιχείο α) δεν έχει αντιταχθεί.

Σε αυτές τις περιπτώσεις αναστολής εφαρμόζεται το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2.

3. Η Επιτροπή δύναται να επανεκκινήσει την έρευνα σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη που αναφέρονται στο άρθρο 2 σημείο 4) στοιχείο α) δεν κίνησαν τη διαδικασία επίλυσης διαφορών δυνάμει των σχετικών διεθνών συμφωνιών εντός τριών μηνών από την ημερομηνία της κοινοποίησης που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α)·

- β) τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη που αναφέρονται στο άρθρο 2 σημείο 4) στοιχείο β) ενημερώνουν την Επιτροπή ότι τα αποτελέσματα των διαδικασιών επίλυσης διαφορών που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, δεν έχουν εφαρμοστεί ορθά και χωρίς καθυστέρηση·
- γ) όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ζητούν από την Επιτροπή να επανεκκινήσει την έρευνα·
- δ) η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού δεν έχει εξαλειφθεί εντός 12 μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη·
- ε) στις περιπτώσεις κατεπείγοντος που προβλέπονται στο άρθρο 11 παράγραφος 3, εάν, εντός εννέα μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης, που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) του παρόντος άρθρου από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη που αναφέρονται στο άρθρο 2 σημείο 4) στοιχείο β), η πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού δεν έχει εξαλειφθεί· κατόπιν αίτησης ενός ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, η εν λόγω προθεσμία μπορεί να παραταθεί από την Επιτροπή, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, για μέγιστο διάστημα τριών μηνών.

Άρθρο 7

Συνεργασία με τα κράτη μέλη σε διαδικασίες σχετικές με περιπτώσεις που εμπίπτουν στο κεφάλαιο III

1. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή για όλες τις σχετικές συνεδριάσεις που έχουν προγραμματιστεί στο πλαίσιο της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών ή οποιασδήποτε διάταξης περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που περιλαμβάνεται σε κάθε άλλη συμφωνία συναφθείσα με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα, για να συζητηθεί το πρόβλημα που καλύπτει η έρευνα. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος παρέχει στην Επιτροπή την ημερήσια διάταξη και όλες τις σχετικές πληροφορίες που της επιτρέπουν να κατανοήσει τα ζητήματα που πρόκειται να συζητηθούν στις εν λόγω συνεδριάσεις.
2. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κρατεί ενήμερη την Επιτροπή σχετικά με τη διεξαγωγή οποιασδήποτε διαδικασίας επίλυσης διαφορών που προβλέπεται σε συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών ή σε οποιαδήποτε διάταξη περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που περιλαμβάνεται σε κάθε άλλη συμφωνία συναφθείσα με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα και, κατά περίπτωση, καλεί την Επιτροπή να παραστεί στις εν λόγω διαδικασίες. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

Άρθρο 8
Εμπιστευτικότητα

1. Η Επιτροπή, όταν υπάρχουν έγκυροι λόγοι, χειρίζεται ως εμπιστευτική κάθε πληροφορία που εκ φύσεως είναι εμπιστευτική, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά πληροφοριών που η γνωστοποίησή τους θα απέφερε σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε ανταγωνιστή ή θα είχε σοβαρές αρνητικές συνέπειες για το πρόσωπο που παρέσχε την πληροφορία ή για το πρόσωπο από το οποίο έλαβε την πληροφορία αυτός που την παρέσχε, ή οι οποίες παρέχονται εμπιστευτικά από μέρη που μετέχουν στην έρευνα.
2. Τα ενδιαφερόμενα μέρη που προσκομίζουν εμπιστευτικές πληροφορίες απαιτείται να υποβάλουν μη εμπιστευτικού χαρακτήρα περιλήψεις των πληροφοριών αυτών. Οι εν λόγω περιλήψεις είναι αρκούντως λεπτομερείς ώστε να επιτρέπουν σε ικανοποιητικό βαθμό την κατανόηση της ουσίας των παρεχόμενων πληροφοριών εμπιστευτικού χαρακτήρα. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να επισημάνουν ότι οι εμπιστευτικές πληροφορίες δεν είναι δυνατόν να συνοψιστούν. Σε αυτές τις εξαιρετικές περιπτώσεις, δηλώνονται οι λόγοι για τους οποίους δεν είναι δυνατή περίληψη των πληροφοριών.

3. Οι πληροφορίες που αποκτώνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού χρησιμοποιούνται μόνον για τους σκοπούς για τους οποίους ζητήθηκαν. Η παρούσα παράγραφος δεν αποκλείει τη χρήση πληροφοριών που ελήφθησαν στο πλαίσιο έρευνας με σκοπό την κίνηση άλλης έρευνας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
4. Η Επιτροπή, τα κράτη μέλη, καθώς και οι αντίστοιχοι υπάλληλοί τους δεν αποκαλύπτουν τις εμπιστευτικού χαρακτήρα πληροφορίες που λαμβάνουν κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ούτε τις πληροφορίες που έχουν παρασχεθεί ως εμπιστευτικές από τα μέρη που μετέχουν σε έρευνα, χωρίς τη ρητή συγκατάθεση του μέρους που έχει υποβάλει τις εν λόγω πληροφορίες. Οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών, ή οποιοδήποτε έγγραφο εσωτερικής χρήσης που συντάσσουν οι αρχές της Ένωσης ή των κρατών μελών, δεν αποκαλύπτονται, εκτός όταν αυτό προβλέπεται ρητά στον παρόντα κανονισμό.
5. Οσάκις προκύπτει ότι δεν δικαιολογείται αίτημα εμπιστευτικής μεταχείρισης και αν το πρόσωπο που παρείχε πληροφορία είτε δεν επιθυμεί τη δημοσιοποίησή της είτε αρνείται να επιτρέψει τη δημοσιοποίησή της σε γενικόλογη ή περιληπτική μορφή, η εν λόγω πληροφορία είναι δυνατό να αγνοηθεί.

6. Το παρόν άρθρο δεν αντιτίθεται στη δημοσιοποίηση πληροφοριών γενικού χαρακτήρα από τις αρχές της Ένωσης και, ιδίως, των λόγων στους οποίους στηρίχθηκαν αποφάσεις βάσει του παρόντος κανονισμού, ούτε στη δημοσιοποίηση των αποδεικτικών στοιχείων στα οποία βασίστηκαν οι αρχές της Ένωσης στον βαθμό που απαιτείται για να εξηγηθούν οι συγκεκριμένοι λόγοι σε δικαστικές διαδικασίες. Στη δημοσιοποίηση λαμβάνεται υπόψη το νόμιμο συμφέρον των ενδιαφερόμενων μερών να μην αποκαλύπτεται το επιχειρηματικό τους ή κρατικό απόρρητο.
7. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε μέτρο που είναι αναγκαίο και κατάλληλο, ώστε να εξασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που σχετίζονται με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι είναι συμβατό με τους όρους του.

Άρθρο 9

Βάση ευρημάτων σε περίπτωση μη συνεργασίας

Όταν απορρίπτεται η πρόσβαση στις αναγκαίες πληροφορίες ή όταν δεν παρέχεται με άλλο τρόπο εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, ή όταν η έρευνα παρακωλύεται σε σημαντικό βαθμό, δύναται να συνάγονται προσωρινά ή τελικά συμπεράσματα, θετικά ή αρνητικά, με βάση τα διαθέσιμα πραγματικά περιστατικά και αποδεικτικά στοιχεία. Εφόσον η Επιτροπή διαπιστώσει ότι έχουν δοθεί εσφαλμένες ή παραπλανητικές πληροφορίες, οι εν λόγω πληροφορίες δεν λαμβάνονται υπόψη.

Άρθρο 10
Δημοσιοποίηση

1. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί στην ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα, στην ενδιαφερόμενη οντότητα τρίτης χώρας και στον θιγόμενο αερομεταφορέα τρίτης χώρας, καθώς και στον καταγγέλλοντα, στα ενδιαφερόμενα μέρη, στα κράτη μέλη και στους θιγόμενους αερομεταφορείς της Ένωσης τα ουσιώδη πραγματικά περιστατικά και το σκεπτικό, βάσει των οποίων σκοπεύει να λάβει επανορθωτικά μέτρα ή να περατώσει τη διαδικασία χωρίς τη λήψη επανορθωτικών μέτρων, το αργότερο ένα μήνα πριν από τη σύγκληση της προβλεπόμενης στο άρθρο 16 επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 ή το άρθρο 14 παράγραφος 1.
2. Η δημοσιοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν προδικάζει μεταγενέστερη απόφαση που ενδέχεται να λάβει η Επιτροπή. Εφόσον η Επιτροπή προτίθεται να στηρίξει την εν λόγω απόφαση σε τυχόν πρόσθετα ή διαφορετικά πραγματικά περιστατικά και διαπιστώσεις, τα γνωστοποιεί το συντομότερο δυνατόν.
3. Τυχόν πρόσθετα στοιχεία που προσκομίζονται μετά τη δημοσιοποίηση λαμβάνονται υπόψη μόνο εφόσον παραληφθούν εντός προθεσμίας τουλάχιστον 14 ημερών, την οποία καθορίζει η Επιτροπή κατά περίπτωση, ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του ζητήματος. Δύναται να καθοριστεί συντομότερη προθεσμία εφόσον χρειάζεται πρόσθετη τελική δημοσιοποίηση στοιχείων.

Άρθρο 11

Διάρκεια της διαδικασίας και αναστολή

1. Η διαδικασία ολοκληρώνεται εντός 20 μηνών. Η εν λόγω περίοδος επιτρέπεται να παραταθεί σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις. Σε περίπτωση αναστολής της διαδικασίας όπως προβλέπεται στο άρθρο 4, η εν λόγω περίοδος αναστολής δεν υπολογίζεται ως μέρος της διάρκειας της διαδικασίας.
2. Η έρευνα ολοκληρώνεται εντός 12 μηνών. Η εν λόγω περίοδος δύναται να παραταθεί σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις. Σε περίπτωση αναστολής της έρευνας όπως προβλέπεται στο άρθρο 6, η εν λόγω περίοδος αναστολής δεν υπολογίζεται ως μέρος της διάρκειας της έρευνας. Όταν η περίοδος για την έρευνα έχει παραταθεί, η διάρκεια της παράτασης προστίθεται στη συνολική διάρκεια της διαδικασίας η οποία ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.
3. Σε επείγουσες περιπτώσεις, ήτοι σε περιπτώσεις όπου, μετά από σαφή αποδεικτικά στοιχεία που υποβάλλονται από τον καταγγέλλοντα ή από τα ενδιαφερόμενα μέρη, η ζημία σε αερομεταφορές της Ένωσης θα μπορούσε να είναι αμετάκλητη, η διαδικασία μπορεί να μειωθεί σε εννέα μήνες.

4. Η Επιτροπή αναστέλλει τη διαδικασία εάν η ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα ή η ενδιαφερόμενη οντότητα τρίτης χώρας έχει λάβει αποφασιστικά μέτρα για την εξάλειψη της πρακτικής στρέβλωσης του ανταγωνισμού ή της ζημίας ή της απειλής ζημίας σε αερομεταφορείς της Ένωσης.
5. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4, η Επιτροπή επανεκκινεί τη διαδικασία εάν η πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού, η ζημία ή η απειλή ζημίας στους θιγόμενους αερομεταφορείς της Ένωσης δεν έχει εξαλειφθεί μετά την παρέλευση εύλογου χρονικού διαστήματος, το οποίο σε κάθε περίπτωση δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες.

Κεφάλαιο IV

Πρακτικές στρέβλωσης του ανταγωνισμού

Άρθρο 12

Προσδιορισμός της ζημίας ή της απειλής της ζημίας

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου, η διαπίστωση ζημίας βασίζεται σε αποδεικτικά στοιχεία και στη συνεκτίμηση των σχετικών παραγόντων, και ιδίως:
 - α) της κατάστασης των θιγόμενων αερομεταφορέων της Ένωσης, ιδίως από άποψη συχνότητας των υπηρεσιών, αξιοποίησης της χωρητικότητας, επίπτωσης στο δίκτυο, πωλήσεων, μεριδίου της αγοράς, κερδών, απόδοσης κεφαλαίου, επενδύσεων και απασχόλησης·

- β) της γενικής κατάστασης των θιγόμενων αγορών υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ιδίως όσον αφορά το επίπεδο των ναύλων ή των κομίστρων, τη χωρητικότητα και τη συχνότητα των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών ή τη χρήση του δικτύου.
2. Ο προσδιορισμός της απειλής ζημίας βασίζεται σε σαφή απόδειξη και όχι απλώς σε ισχυρισμούς, υποθέσεις ή ισχνές πιθανότητες. Η εξέλιξη σε ζημία πρέπει να είναι σαφώς προβλέψιμη, πολύ πιθανή και επικείμενη, και ικανή να αποδοθεί, πέραν πάσης εύλογης αμφιβολίας, σε πράξη ή απόφαση λαμβανόμενη από τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας.
3. Για να διαπιστωθεί η ύπαρξη απειλής ζημίας, θα πρέπει να εξετάζονται, μεταξύ άλλων, οι ακόλουθοι παράγοντες:
- α) η προβλεπόμενη εξέλιξη της κατάστασης των αερομεταφορέων της Ένωσης, ιδίως από άποψη συχνότητας των υπηρεσιών, αξιοποίησης της χωρητικότητας, επίπτωσης στο δίκτυο, πωλήσεων, μεριδίου της αγοράς, κερδών, απόδοσης κεφαλαίου, επενδύσεων και απασχόλησης·
- β) η προβλεπόμενη εξέλιξη της κατάστασης στις δυνητικά θιγόμενες αγορές υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ιδίως όσον αφορά το επίπεδο των ναύλων ή των κομίστρων, τη χωρητικότητα και τη συχνότητα των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών ή τη χρήση του δικτύου.

Μολονότι κανένας από τους ανωτέρω παράγοντες των στοιχείων α) και β) δεν είναι απαραίτητα από μόνος του αποφασιστικής σημασίας, οι εξεταζόμενοι παράγοντες στο σύνολό τους οδηγούν στο συμπέρασμα ότι επίκειται περαιτέρω άσκηση πρακτικής στρέβλωσης του ανταγωνισμού και ότι πρόκειται να προκληθεί ζημία σε περίπτωση που δεν ληφθούν μέτρα.

4. Η Επιτροπή επιλέγει περίοδο έρευνας η οποία περιλαμβάνει, αλλά δεν περιορίζεται, στην περίοδο κατά την οποία φέρεται να προκληθήκε η ζημία, και αναλύει τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία της εν λόγω περιόδου.
5. Όταν η ζημία ή η απειλή ζημίας στους θιγόμενους αερομεταφορείς της Ένωσης προκλήθηκε από παράγοντες άλλους από την πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού, δεν αποδίδονται στην εξεταζόμενη πρακτική και δεν λαμβάνονται υπόψη.

Άρθρο 13

Περάτωση χωρίς επανορθωτικά μέτρα

1. Η Επιτροπή διακόπτει την έρευνα χωρίς να ληφθούν επανορθωτικά μέτρα σε περίπτωση που η καταγγελία αποσυρθεί, εκτός εάν η Επιτροπή τη συνεχίσει με δική της πρωτοβουλία.

2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που διακόπτουν την έρευνα που διεξάγεται βάσει του άρθρου 5, χωρίς τη λήψη επανορθωτικών μέτρων εφόσον:
- α) η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν έχει αποδειχθεί ένα από τα ακόλουθα:
- i) η ύπαρξη πρακτικής στρέβλωσης του ανταγωνισμού, την οποία ασκεί τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας·
 - ii) ζημία ή απειλή ζημίας στους αερομεταφορείς της Ένωσης·
 - iii) αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ζημίας ή της απειλής ζημίας και της συγκεκριμένης πρακτικής·
- β) η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η λήψη επανορθωτικών μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 14 θα ήταν αντίθετη προς το συμφέρον της Ένωσης·
- γ) η ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα ή η ενδιαφερόμενη οντότητα της τρίτης χώρας έχει εξαλείψει την πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού· ή
- δ) η τρίτη χώρα ή η οντότητα τρίτης χώρας έχει εξαλείψει τη ζημία ή την απειλή ζημίας στους θιγόμενους αερομεταφορείς της Ένωσης.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 16 παράγραφος 2.

3. Η απόφαση για τον τερματισμό της έρευνας σύμφωνα με την παράγραφο 2 συνοδεύεται από σχετική αιτιολόγηση και δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 14

Επανορθωτικά μέτρα

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 13, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζουν επανορθωτικά μέτρα εάν από την έρευνα που διεξάγεται σύμφωνα με το άρθρο 5 προκύψει ότι πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού, την οποία ασκεί τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας, έχει προκαλέσει ζημία στους θιγόμενους αερομεταφορείς της Ένωσης.

Οι εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζουν επανορθωτικά μέτρα τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο α) του παρόντος άρθρου, εκδίδονται σύμφωνα με την διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφος 2.

Οι εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζουν επανορθωτικά μέτρα τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, εκδίδονται σύμφωνα με την διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφοι 2 και 3.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 13, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζουν επανορθωτικά μέτρα, εάν από την έρευνα που διεξάγεται σύμφωνα με το άρθρο 5 προκύψει ότι πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού, την οποία ασκεί τρίτη χώρα ή οντότητα τρίτης χώρας, δημιουργεί απειλή ζημίας, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφοι 2 και 3, στον θιγόμενο ή, στους θιγόμενους αερομεταφορείς της Ένωσης. Τα εν λόγω επανορθωτικά μέτρα δεν τίθεται σε ισχύ προτού η απειλή ζημίας να εξελιχθεί σε πραγματική ζημία.

Οι εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζουν επανορθωτικά μέτρα τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο α) του παρόντος άρθρου εκδίδονται σύμφωνα με την διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφος 2.

Οι εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζουν επανορθωτικά μέτρα τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, εκδίδονται σύμφωνα με την διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16 παράγραφοι 2 και 3.

3. Τα επανορθωτικά μέτρα που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 επιβάλλονται στους αερομεταφορείς τρίτης χώρας που επωφελούνται από την πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού και μπορούν να λάβουν τη μορφή ενός από τα ακόλουθα:

α) οικονομικές επιβαρύνσεις·

- β) κάθε επιχειρησιακό μέτρο ισοδύναμης ή μικρότερης αξίας, όπως είναι η αναστολή παραχωρήσεων, οφειλόμενων υπηρεσιών ή άλλων δικαιωμάτων του αερομεταφορέα τρίτης χώρας. Δίνεται προτεραιότητα στα αμοιβαία επιχειρησιακά μέτρα, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά δεν είναι αντίθετα προς το συμφέρον της Ένωσης ή ότι δεν συνάδουν με το δίκαιο της Ένωσης ή τις διεθνείς υποχρεώσεις.
4. Τα επανορθωτικά μέτρα που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν υπερβαίνουν το αναγκαίο μέτρο για την αντιστάθμιση της ζημίας των θιγόμενων αερομεταφορέων της Ένωσης. Για τον σκοπό αυτό, τα εν λόγω επανορθωτικά μέτρα μπορούν να περιορίζονται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή ή σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο.
5. Τα επανορθωτικά μέτρα δεν περιλαμβάνουν την αναστολή ή τον περιορισμό των δικαιωμάτων μεταφοράς, τα οποία παραχωρούνται από ένα κράτος μέλος σε τρίτη χώρα βάσει συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών ή οποιασδήποτε διάταξης περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών που περιλαμβάνεται σε οποιαδήποτε άλλη συμφωνία που έχει συναφθεί με την εν λόγω τρίτη χώρα.
6. Τα επανορθωτικά μέτρα που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν οδηγούν την Ένωση ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σε παραβίαση συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών ή αεροπορικών υπηρεσιών ή οποιασδήποτε διάταξης περί υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών σε εμπορική συμφωνία ή σε οποιαδήποτε άλλη συμφωνία που έχει συναφθεί με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα.

7. Η απόφαση ολοκλήρωσης της έρευνας με τη λήψη επανορθωτικών μέτρων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 συνοδεύεται από σχετική αιτιολόγηση και δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 15

Επανεξέταση των επανορθωτικών μέτρων

1. Τα επανορθωτικά μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 14 παραμένουν σε ισχύ μόνο για το διάστημα και στην έκταση που απαιτούνται λόγω της συνεχιζόμενης πρακτικής στρέβλωσης του ανταγωνισμού και της επακόλουθης ζημίας. Προς τον σκοπό αυτό, εφαρμόζεται η διαδικασία επανεξέτασης που καθορίζεται στις παραγράφους 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου. Σε τακτά διαστήματα, η Επιτροπή υποβάλει γραπτή έκθεση στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την αποτελεσματικότητα και τον αντίκτυπο των επανορθωτικών μέτρων.
2. Εφόσον δικαιολογείται από τις περιστάσεις, επανεξετάζεται εάν είναι αναγκαίο να συνεχιστεί η επιβολή επανορθωτικών μέτρων στην αρχική τους μορφή, είτε με πρωτοβουλία της Επιτροπής ή του καταγγέλλοντος ή κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, της ενδιαφερόμενης τρίτης χώρας ή της ενδιαφερόμενης οντότητας τρίτης χώρας.

3. Κατά την επανεξέταση, η Επιτροπή αξιολογεί τη συνεχιζόμενη πρακτική στρέβλωσης του ανταγωνισμού, τη ζημία και την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της πρακτικής και της ζημίας.
4. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καταργούν, τροποποιούν ή διατηρούν, αναλόγως με την περίπτωση, τα επανορθωτικά μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 14. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 16 παράγραφος 2.

Κεφάλαιο V

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 16

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Όταν η επιτροπή δεν παρέχει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 17

Εκθέσεις και ενημέρωση

1. Σε τακτική βάση, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή και υλοποίηση του παρόντος κανονισμού. Με την επιφύλαξη της υποχρέωσης προστασίας των πληροφοριών εμπιστευτικού χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 8, η έκθεση περιέχει πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή των επανορθωτικών μέτρων, την περάτωση της έρευνας χωρίς λήψη επανορθωτικών μέτρων, τις αξιολογήσεις επανορθωτικών μέτρων και τη συνεργασία με τα κράτη μέλη, τα ενδιαφερόμενα μέρη και τρίτες χώρες.
2. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μπορούν να καλέσουν την Επιτροπή να παρουσιάσει και να εξηγήσει όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 18

Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 καταργείται. Οι παραπομπές στον καταργηθέντα κανονισμό νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 19

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος