



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

**Strasbourg, 17. aprill 2019
(OR. en)**

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

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

**AVIATION 167
CODEC 2293**

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, MIS KÄSITLEB KONKURENTSI
KAITSMIST LENNUTRANSPOORDISEKTORIS JA MILLEGA TUNNISTATAKSE
KEHTETUKS MÄÄRUS (EÜ) NR 868/2004**

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
MÄÄRUS (EL) 2019/...,**

17. aprill 2019,

**mis käsitleb konkurentsi kaitsmist lennustranspordisektoris
ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 868/2004**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt²

¹ ELT C 197, 8.6.2018, lk 58.

² Euroopa Parlamendi 14. märtsi 2019. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 9. aprilli 2019. aasta otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Lennundussektoril on oluline roll liidu majanduses ja liidu kodanike igapäevaelus ning tegemist on ühe tulemuslikuma ja dünaamilisema sektoriga liidu majanduses. Lennundussektor soodustab märkimisväärselt majanduskasvu, töökohtade loomist, kaubandust ja turismi ning ettevõtete ja kodanike ühendatust ja liikuvust, eelkõige liidu lennutranspordi siseturul. Lennutransporditeenuste kasv viimastel kümnenditel on märkimisväärselt aidanud parandada ühendatust liidus ja kolmandate riikidega ning andnud märkimisväärse panuse liidu majandusse.
- (2) Liidu lennuettevõtjatel on keskne koht üleilmses võrgustikus, mis ühendab omavahel Euroopas ja kogu maailmas asuvaid sihtkohti. Liidu lennuettevõtjatel peaks olema võimalik konkureerida kolmandate riikide lennuettevõtjatega keskkonnas, kus on tagatud avatud ja aus konkurents. See on vajalik selleks, et tuua kasu tarbijatele, säilitada tingimused, millega tagatakse liidus head lennuühendused, ja tagada läbipaistvus, võrdsed tingimused ja liidu lennuettevõtjate jätkuv konkurentsivõime ning kvaliteetse tööhõive kõrge määr liidu lennundussektoris.

- (3) Kogu maailma lennuettevõtjate vahelise suurenenud konkurentsi tingimustes on aus konkurents rahvusvaheliste lennutransporditeenuste osutamise lahutamatu üldpõhimõte. Eelkõige on seda põhimõtet tunnustatud 7. detsembri 1944. aasta Chicago rahvusvahelises tsiviillennunduse konventsioonis („Chicago konventsioon“), mille preambulis tõdetakse vajadust luua rahvusvahelised lennutransporditeenused võrdsete võimaluste alusel. Lisaks on Chicago konventsiooni artiklis 44 märgitud, et Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) eesmärk peaks olema soodustada rahvusvahelise lennutranspordi arengut, et tagada õiglased võimalused osalisriigi jaoks rahvusvahelise lennuliiklusega seotud lennuettevõtete käitamisel ja vältida osalisriikide diskrimineerimist.
- (4) Liidus on ausa konkurentsi põhimõte sügavalt juurdunud ja turgu moonutavate tavade suhtes kohaldatakse liidu õigust, millega tagatakse võrdsed võimalused ning ausa konkurentsi tingimused kõikidele liidu ja kolmandate riikide lennuettevõtjatele, kes käitavad lende liidus.

- (5) Vaatamata liidu ja mõne kolmanda riigi jätkuvatele jõupingutustele ei ole ikka veel kindlaks määratud ausa konkurentsi põhimõtteid konkreetsete mitmepoolsete normide kaudu, pidades eelkõige silmas ICAOd või Maailma Kaubandusorganisatsiooni (WTO) lepinguid, näiteks teenustekaubanduse üldleping (GATS) ja selle lisa õhuveoteenuste kohta, mille kohaldamisalast on lennutransporditeenused suures osas välja jäetud.
- (6) Seepärast tuleks ICAO ja WTO raames teha täiendavaid jõupingutusi, et aktiivselt toetada selliste rahvusvaheliste normide väljatöötamist, millega tagatakse ausa konkurentsi tingimused kõikidele lennuettevõtjatele.
- (7) Lennuettevõtjate vahelise ausa konkurentsi tingimusi oleks kõige parem käsitleda kolmandate riikidega sõlmitavates lennutranspordi- või lennuliikluse lepingutes. Siiski ei sisalda ühelt poolt liidu või selle liikmesriikide või nii liidu kui ka selle liikmesriikide ja teiselt poolt kolmandate riikide vahel sõlmitud lennutranspordi- või lennuliikluse lepingud enamasti ka praegu sobivaid norme ausa konkurentsi tagamiseks. Seepärast tuleks teha täiendavaid jõupingutusi, et pidada läbirääkimisi ausa konkurentsi sätete lisamiseks kehtivatesse ja kolmandate riikidega tulevikus sõlmitavatesse lennutranspordi- või lennuliikluse lepingutesse.

- (8) Ausa konkurentsi lennuettevõtjate vahel saab tagada ka asjakohaste liidu õigusaktide, näiteks nõukogu määruse (EMÜ) nr 95/93¹ ja nõukogu direktiivi 96/67/EÜ² abil. Ausat konkurentsi käsitleti varem Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 868/2004³ niivõrd, kuivõrd see eeldas liidu lennuettevõtjate kaitset kolmandate riikide või selliste riikide lennuettevõtjate poolt kasutusele võetud teatavate tavade vastu. Siiski on selgunud, et määrus (EÜ) nr 868/2004 ei olnud oma üldeesmärgi ehk ausa konkurentsi saavutamiseks tõhus. See kehtib eeskätt määruse teatavate normide puhul, mis on seotud asjaomaste tavade (välja arvatud subsideerimine) määratlustega ning uurimise algatamist ja läbiviimist käsitlevate nõuetega. Lisaks ei ole määrusega (EÜ) nr 868/2004 õnnestunud tagada täiendavust liidu osalusega lennutranspordi- või lennuliikluse lepingutega. Arvestades eespool nimetatud probleemide lahendamiseks vajalike muudatuste arvu ja olulisust, on asjakohane asendada määrus (EÜ) nr 868/2004 uue õigusaktiga.

¹ Nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1).

² Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades (EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 868/2004, mis käsitleb kaitset kolmandate riikide poolse subsideerimise ja ebaõiglase hinnakujunduse vastu, mis põhjustab ühenduse lennuettevõtjatele lennuteenuste pakkumisel kahju (ELT L 162, 30.4.2004, lk 1).

- (9) Liidu lennundussektori konkurentsivõimelisus sõltub lennunduse väärtusahela iga osa konkurentsivõimelisusest ja seda on võimalik säilitada vaid üksteist täiendavate poliitikameetmetega. Liit peaks pidama sisukat dialoogi kolmandate riikidega, et leida alus ausale konkurentsile. Seoses sellega on jätkuvalt vaja tõhusaid, proportsionaalseid ja hoiatavaid õigusnorme, et säilitada tingimused, mis aitavad tagada liidus hea ühendatuse ning ausa konkurentsi liidu ja kolmandate riikide lennuettevõtjate vahel. Selleks tuleks komisjonile anda volitused uurimiste korraldamiseks ja vajaduse korral meetmete võtmiseks. Sellised meetmed peaksid olema kättesaadavad juhul, kui konkurentsi moonutavad tavad tekitavad liidu lennuettevõtjatele kahju.
- (10) Diskrimineerimine võib hõlmata olukordi, kus liidu lennuettevõtjat koheldakse ilma objektiivse põhjendusest erinevalt, eelkõige seoses juurdepääsuga maapealsele teenindusele, lennujaama taristule ja aeronavigatsiooniteenustele ja nende hindadega, teenindusaegade jaotamise ja haldusmenetlustega, näiteks viisade andmine välisriigi lennuettevõtja töötajatele, lennuteenuste müügi ja levitamise üksikasjalik kord või muud „äritegevusega seotud küsimused“, näiteks koormavad tollivormistusmenetlused, või muud finantsküsimuste või tegevusega seotud ebaausad tavad.

- (11) Menetlus tuleks lõpetada käesoleva määruse kohaseid tasakaalustavaid meetmeid võtmata, kui sellised meetmed ei ole kooskõlas liidu huvidega, pöörates erilist tähelepanu mõjule, mida need meetmed avaldavad teistele isikutele, eelkõige liidu tarbijatele või ettevõtjatele, samuti heale ühendatusele avalduvale mõjule kogu liidus. Liidu huvide hindamisel tuleks pöörata erilist tähelepanu nende liikmesriikide olukorrale, kes tuginevad ülejäänud maailmaga ühendatuse puhul ainult või märkimisväärselt lennutranspordile, ning tagada ühtsus liidu teiste poliitikavaldkondadega. Menetlus tuleks lõpetada tasakaalustavaid meetmeid võtmata ka siis, kui selliste meetmete võtmiseks vajalikud nõuded ei ole või ei ole enam täidetud.
- (12) Selle kindlakstegemisel, kas tasakaalustavate meetmete võtmine oleks vastuolus liidu huvidega, peaks komisjon võtma arvesse kõigi huvitatud isikute arvamust. Selleks et korraldada konsultatsioone kõikide huvitatud isikutega ning anda neile võimalus olla ära kuulatud, tuleks uurimise algatamise teates täpsustada teabe esitamise või ära kuulamise taotlemise tähtaegu. Huvitatud isikud peaksid olema teadlikud enda esitatud teabe avaldamise tingimustest ning neil peaks olema õigus vastata teiste isikute märkustele.

- (13) Selleks et komisjon saaks adekvaatset teavet võimalike tegurite kohta, mis annavad põhjust algatada uurimist, peaks kõikidel liikmesriikidel, liidu lennuettevõtjatel ja liidu lennuettevõtjate ühendustel olema õigus esitada kaebus, millega tuleks tegeleda mõistliku aja jooksul.
- (14) Määruse tõhususe tagamiseks on väga oluline, et komisjonil on võimalik algatada menetlus kaebuse alusel, milles esitatakse prima facie tõendid kahju ohu kohta.
- (15) Uurimise käigus peaks komisjon pöörama tähelepanu konkurentsi moonutavatele tavadele asjaomases kontekstis. Arvestades võimalike tavade mitmekesisust, võib tava ja selle mõju mõnel juhul piirduda lennutransporditegevusega linnadevahelisel mõlemasuunalisel lennuliinil, kuid muudel juhtudel võib olla asjakohane kaaluda tava ja selle mõju lennutranspordivõrgustikule laiemalt.
- (16) Oluline on tagada, et uurimist saaks laiendada võimalikult paljudele asjakohastele teguritele. Selleks peaks komisjonil olema võimalik korraldada uurimisi kolmandates riikides, kui kolmanda riigi asjaomased üksused annavad selleks nõusoleku ning asjaomased kolmandad riigid sellele vastu ei ole. Samadel põhjustel ja samal eesmärgil peaksid liikmesriigid olema kohustatud toetama komisjoni parimal võimalikul viisil. Komisjon peaks uurimise lõpule viima parimate kättesaadavate tõendite põhjal.

- (17) Uurimise käigus võib komisjon kaaluda, kas konkurentsi moonutav tava kujutab endast ka liidu osalusega rahvusvahelise lennutranspordi- või lennuliikluse lepingu või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldava muu lepingu rikkumist. Sellisel juhul võib komisjon leida, et konkurentsi moonutava tavaga, mis kujutab endast ka liidu osalusega rahvusvahelise lennutranspordi- või lennuliikluse lepingu või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldava muu lepingu rikkumist, saaks asjakohasemalt tegeleda asjaomase lepinguga kehtestatud vaidluste lahendamise menetluste kohaldamise kaudu. Sellisel juhul peaks komisjonil olema õigus käesoleva määruse kohaselt algatatud uurimine peatada. Kui liidu osalusega rahvusvahelise lennutranspordi- või lennuliikluse lepinguga või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldava muu lepinguga kehtestatud vaidluste lahendamise menetluste kohaldamise teel olukorda piisavalt ei parandata, peaks komisjonil olema võimalik uurimist jätkata.

- (18) Lennuliikluse lepingud ja käesolev määrus peaksid hõlbustama dialoogi asjaomaste kolmandate riikidega, et vaidlused tõhusalt lahendada ja aus konkurents taastada. Kui komisjoni korraldatud uurimine on seotud kolmanda riigiga sõlmitud lennutranspordi- või lennuliikluse lepinguga või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldava muu lepinguga, milles liit ei ole osaline, tuleks tagada, et komisjon oleks uurimise käigus täielikult teadlik kõikidest menetlustest, mida asjaomane liikmesriik on sellise lepingu alusel algatanud või kavatseb algatada ja mis on seotud komisjoni uuritava olukorraga. Seega peaksid liikmesriigid olema kohustatud komisjoni sellistest menetlustest teavitama. Sel juhul peaks kõikidel asjaomastel liikmesriikidel olema õigus teatada komisjonile oma kavatsusest käsitleda konkurentsi moonutavat tava üksnes vaidluste lahendamise menetluse raames, mis on sätestatud nende poolt kolmanda riigiga sõlmitud lennutranspordi- või lennuliikluse lepingus või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldavas muus lepingus, milles liit ei ole osaline. Kui kõik asjaomased liikmesriigid komisjoni teavitavad ning vastuväiteid ei esitata, peaks komisjon oma uurimise ajutiselt peatama.

- (19) Kui asjaomased liikmesriigid kavatsevad käsitleda konkurentsi moonutavat tava üksnes vaidluste lahendamise menetluste raames, mis on sätestatud nende poolt asjaomase kolmanda riigiga sõlmitud lennutranspordi- või lennuliikluse lepingus või muus lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldavas lepingus, eesmärgiga täita neist lepingutest tulenevaid omapoolseid kohustusi, peaksid liikmesriigid püüdma kahepoolsed vaidluste lahendamise menetlused kiirelt ellu viia ning nad peaksid komisjoni sellest igakülselt teavitama. Kui konkurentsi moonutav tava püsib ning komisjon jätkab uurimist, tuleks võtta arvesse sellise lennutranspordi- või lennuliikluse lepingu või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldava muu lepingu kohaldamise käigus saadud teavet, eesmärgiga tagada ausa konkurentsi taastamine niipea kui võimalik.
- (20) Tuleks võtta arvesse liidu või liikmesriigi osalusega rahvusvahelise lennutranspordi- või lennuliikluse lepingu või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldava muu lepinguga kehtestatud vaidluste lahendamise menetluste kohaldamise käigus saadud teavet.

- (21) Haldustõhususe huvides ja meetmeid võtmata lõpetamise võimalust silmas pidades peaks olema võimalik menetlus peatada juhul, kui asjaomane kolmas riik või kolmanda riigi asjaomane üksus on astunud otsustavaid samme, et kaotada konkurentsi moonutav tava või tekitatud kahju või kahju oht.
- (22) Liidu lennuettevõtjatele tekitatud kahjuga või kahju ohuga seotud järeltulekute tegemisel tuleks olukorda realistlikult hinnata ja seetõttu peaks arvesse võtma kõiki asjakohaseid tegureid, eelkõige asjaomase lennuettevõtja olukorda ning mõjutatud lennutranspordituru üldist olukorda.
- (23) On vaja sätestada tingimused, mille kohaselt menetlus tuleks lõpetada kas tasakaalustavate meetmete võtmisega või meetmeid võtmata.
- (24) Konkurentsi moonutavate tavade suhtes võetavate tasakaalustavate meetmete eesmärk on hüvitada kahju, mille asjaomased tavad on tekitanud. Seega peaksid need meetmed kujutama endast finantskohustusi või muid mõõdetava rahalise väärtusega meetmeid, millel on samasugune mõju. Vastavalt proportsionaalsuse põhimõttele ei tohi ükski meede minna kaugemale sellest, mida on vaja kindlakstehtud kahju hüvitamiseks. Tasakaalustava meetme puhul tuleks võtta arvesse liidu lennutranspordituru nõuetekohast toimimist ning selle tulemuseks ei tohiks olla ühegi lennuettevõtja või lennuettevõtjate rühma ebaõiglane eelistamine.

- (25) Käesoleva määruse eesmärk ei ole kehtestada standardeid kolmandate riikide lennuettevõtjatele, näiteks seoses subsiidiumitega, nähes ette liidu lennuettevõtjate suhtes kohaldatavatest kohustustest piiravamaid kohustusi.
- (26) Käesoleva määruse kohaselt uuritavad olukorrad ja nende võimalik mõju liikmesriikidele võivad asjaoludest lähtuvalt erineda. Seetõttu peaks olema võimalik võtta tasakaalustavaid meetmeid olenevalt juhtumist kas kolmanda riigi ühe või mitme lennuettevõtja suhtes või konkreetsetes geograafilises piirkonnas või konkreetse ajavahemiku jooksul või näha ette kuupäev tulevikus, millest alates hakatakse kõnealuseid meetmeid kohaldama.
- (27) Tasakaalustavad meetmed ei tohiks peatada ega piirata liikmesriigi poolt kolmandale riigile antud liiklusõigusi.
- (28) Proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt peaksid konkurentsi moonutavate tavade korral võetavad tasakaalustavad meetmed kehtima üksnes nii kaua ja üksnes sellises ulatuses, mis on vajalik asjaomase tava ja sellega tekitatud kahju seisukohast. Seega tuleks asjaomased meetmed läbi vaadata, kui see on asjaoludest lähtuvalt vajalik.

- (29) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹.
- (30) Komisjon peaks aruande vormis regulaarselt teavitama Euroopa Parlamenti ja nõukogu käesoleva määruse rakendamisest. Nimetatud aruanne peaks sisaldama teavet, mis käsitleb tasakaalustavate meetmete kohaldamist, uurimiste lõpetamist tasakaalustavaid meetmeid võtmata, tasakaalustavate meetmete läbivaatamist ning koostööd liikmesriikide, huvitatud isikute ja kolmandate riikidega. Aruanne tuleks koostada ja seda tuleks käsitleda vastavalt nõuetekohasele konfidentsiaalsuse tasemele.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (31) Kuna käeoleva määruse eesmärgke, nimelt tagada kõikidele liidu lennuettevõtjatele võrdselt ühtsetel kriteeriumidel ja menetlustel põhinev tõhus kaitse ühele või mitmele liidu lennuettevõtjale kolmanda riigi või kolmanda riigi üksuse poolt konkurentsi moonutava tava kohaldamisest tekitatud kahju või kahju ohu vastu, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (32) Kuna käesoleva määrusega asendatakse määrus (EÜ) nr 868/2004, tuleks nimetatud määrus kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I peatükk

Üldsätted

Artikkel 1

Reguleerimisese

1. Käesolevas määruses sätestatakse õigusnormid, mis käsitlevad komisjoni korraldatavaid uurimisi ja tasakaalustavate meetmete võtmist seoses tavadega, mis moonutavad liidu lennuettevõtjate ja kolmandate riikide lennuettevõtjate vahelist konkurentsi ning tekitavad liidu lennuettevõtjatele kahju või kahju ohu.
2. Käesoleva määruse kohaldamine ei piira määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 12 ja direktiivi 96/67/EÜ artikli 20 kohaldamist.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „lennuettevõtja“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1008/2008¹ määratletud lennuettevõtja;
- 2) „lennutransporditeenus“ – lend või lendude sari, et vedada reisijaid, lasti või posti tasu või rendi eest;
- 3) „huvitatud isik“ – füüsiline või juriidiline isik või ametiasutus, mis võib olla eraldi juriidiline isik või mitte, ning millel võib olla märkimisväärne huvi menetlustulemuse vastu, sealhulgas, kuid mitte ainult lennuettevõtjad;
- 4) „asjaomane liikmesriik“ – liikmesriik, kes
 - a) andis lennutegevusloa asjaomasele liidu lennuettevõtjale vastavalt määrusele (EÜ) nr 1008/2008 või

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3).

- b) on sõlminud asjaomase kolmanda riigiga lennutranspordilepingu, lennuliikluse lepingu või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldava muu lepingu, mille alusel tegutsevad asjaomased liidu lennuettevõtjad;
- 5) „kolmanda riigi üksus“ – kolmanda riigi jurisdiktsiooni alla kuuluv füüsiline või juriidiline (tulunduslik või mittetulunduslik) isik või ametiasutus, mis võib olla eraldi juriidiline isik või mitte, ning mis on või ei ole kolmanda riigi valitsuse kontrolli all ja mis on otseselt või kaudselt seotud lennutransporditeenuste või lennutranspordiga seotud teenuste osutamisega või pakub lennutransporditeenuste või lennutranspordiga seotud teenuste osutamiseks kasutatavat taristut või selleks kasutatavaid teenuseid;
- 6) „konkurentsi moonutavad tavad“ – diskrimineerimine ja subsiidiumid;
- 7) „kahju oht“ – oht, mille puhul kahju tekkimine on selgelt prognoositav, väga tõenäoline ja peatne ning mille on põhjendatud kahtlusega tekitanud kolmanda riigi või kolmanda riigi üksuse tegevus või otsus;

- 8) „diskrimineerimine“ – objektiivse põhjendusega eristuste tegemine kaupade või teenuste, sealhulgas lennutransporditeenuste käitamisega seotud avalike teenuste tarnimise suhtes või nende kaupade või teenuste käsitlemise suhtes asjaomaste teenustega seotud avaliku sektori asutuste poolt, sealhulgas tavad, mis on seotud navigatsiooni- või lennujaamarajatiste ja -teenustega, kütusega, maaapealse teenindusega, julgestusega, arvutipõhiste ettetellimissüsteemidega, teenindusaegade jaotamisega, tasudega ning lennutransporditeenuste käitamiseks kasutatavate muude rajatiste või teenustega;
- 9) „subsiidium“ – rahaline abi,
- a) mis on saadud kolmanda riigi valitsuselt või muult avaliku sektori organisatsioonilt ja mida antakse mõnes järgmises vormis:
- i) valitsuse või muu avaliku sektori organisatsiooni tegevus, mis hõlmab rahaliste vahendite otsest ülekandmist ning rahaliste vahendite või kohustuste (nt toetused, laenud, paigutused omakapitali, laenutagatised, tegevuskahjumi tasaarvestamine või avaliku sektori asutuste kehtestatud finantskohustuste hüvitamine) võimalikku otsest ülekandmist;
- ii) valitsus või muu avaliku sektori organisatsioon loobub tavaliselt laekuvatest tuludest või jätab need sisse nõudmata (näiteks sellised maksusoodustused või -stiimulid nagu maksuvähendused);

- iii) valitsus või muu avaliku sektori organisatsioon, sealhulgas avaliku sektori kontrolli alla kuuluv ettevõtja, pakub või ostab kaupu või teenuseid;
 - iv) valitsus või muu avaliku sektori organisatsioon teeb makseid rahastamismehhanismi või volitab või suunab mõnda eraettevõtjat täitma ühte või mitut punktides i, ii ja iii osutatud ülesannet, mis tavaliselt kuuluks valitsuse pädevusse ja mille menetlus ei erine tegelikult tavalisest valitsuse järgitavast menetlusest;
- b) millest saadakse kasu ning
 - c) mis piirdub juriidiliselt või faktiliselt üksusega või majandussektoriga (üksuste või majandussektorite rühmaga), mis kuulub (kuuluvad) toetust andva asutuse jurisdiktsiooni alla;
- 10) „liidu lennuettevõtja“ – lennuettevõtja, kellel on liikmesriigis vastavalt määrusele (EÜ) nr 1008/2008 välja antud kehtiv lennutegevusluba;
- 11) „asjaomane liidu lennuettevõtja“ – lennuettevõtja, millele on väidetavalt tekitatud kahju või mille puhul on väidetavalt kahju tekkimise oht vastavalt artikli 4 lõike 1 punktile b.

Artikkel 3

Liidu huvi

1. Liidu huvid artikli 13 lõike 2 punkti b tähenduses määrab kindlaks komisjon, hinnates tervikuna kõiki eri huve, mis on konkreetse olukorra kontekstis olulised. Liidu huvide kindlaksmääramisel peetakse esmatähtsaks vajadust kaitsta tarbijate huve ning säilitada reisijate ja liidu jaoks väga hea ühendatus. Kogu lennuahela kontekstis võib komisjon võtta arvesse ka asjakohaseid sotsiaalseid tegureid. Komisjon kaalub samuti vajadust kaotada konkurentsi moonutav tava, taastada tõhus ja aus konkurents ning vältida siseturu moonutamist.
2. Liidu huvid määratakse kindlaks komisjoni majandusanalüüsi alusel. Komisjon võtab oma analüüsi aluseks huvitatud isikutelt kogutud teabe. Kõnealuse huvi kindlaksmääramisel otsib komisjon ka muud teavet, mida ta peab vajalikuks, ning võtab eeskätt arvesse artikli 12 lõikes 1 sätestatud tegureid. Teavet võetakse arvesse üksnes siis, kui seda toetab tegelik tõendusmaterjal, mis kinnitab selle õigsust.

3. Liidu huvid artikli 13 lõike 2 punkti b tähenduses määratakse kindlaks vaid siis, kui kõikidele huvitatud isikutele on antud võimalus anda endast teada, esitada kirjalikult oma seisukohad, esitada komisjonile teavet või taotleda komisjonilt ärakuulamist, kooskõlas artikli 4 lõike 8 punktis b sätestatud tähtaegadega. Ärakuulamise taotlustes tuuakse ära liidu huvidega seotud põhjused, millele tuginedes isikud soovivad, et neid ära kuulataks.
4. Käesoleva artikli lõigetes 2 ja 3 osutatud huvitatud isikud võivad taotleda, et neile tehakse kättesaadavaks asjaolud ja kaalutlused, mille põhjal otsus tõenäoliselt tehakse. Selline teave tehakse võimaluste piires kättesaadavaks kooskõlas artikliga 8 ning see ei piira komisjoni ühegi võimaliku hilisema otsuse tegemist.
5. Lõikes 2 osutatud majandusanalüüs edastatakse teavitamise eesmärgil Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

II peatükk

Üldised menetlussätted

Artikkel 4

Menetluse algatamine

1. Uurimine algatatakse pärast seda, kui liikmesriik, üks või mitu liidu lennuettevõtjat või liidu lennuettevõtjate ühendus on esitanud kirjaliku kaebuse, või komisjoni enda algatusel, kui leidub prima facie tõendeid kõikide järgmiste asjaolude olemasolu kohta:
 - a) kolmas riik või kolmanda riigi üksus kasutab konkurentsi moonutavat tava,
 - b) ühele või mitmele liidu lennuettevõtjale on põhjustatud kahju või on sellise kahju oht ning
 - c) põhjuslik seos väidetava tava ning väidetava kahju või kahju ohu vahel.
2. Kui komisjon saab kaebuse vastavalt lõikele 1, teavitab ta sellest kõiki liikmesriike.

3. Komisjon kontrollib õigel ajal kaebuses esitatud või komisjoni käsutuses olevate andmete täpsust ja asjakohasust, et teha kindlaks, kas lõike 1 kohase uurimise algatamiseks on piisavalt tõendeid.
4. Komisjon otsustab uurimist mitte algatada, kui ta leiab, et kaebuses esitatud faktid ei osuta süsteemsele probleemile ega avalda ühele või mitmele liidu lennuettevõtjale märkimisväärset mõju.
5. Komisjon teavitab kaebuse esitajat ja kõiki liikmesriike, kui ta on otsustanud uurimist mitte algatada. Esitatud teave sisaldab otsuse põhjuseid. Teave edastatakse ka Euroopa Parlamendile kooskõlas artikliga 17.
6. Kui esitatud tõendid ei ole lõike 1 kohaldamiseks piisavad, teatab komisjon sellest kaebuse esitajale 60 päeva jooksul alates kaebuse esitamise kuupäevast. Kaebuse esitajale antakse 45 päeva täiendavate tõendite esitamiseks. Kui kaebuse esitaja ei esita selle aja jooksul täiendavaid tõendeid, võib komisjon otsustada uurimist mitte algatada.

7. Kui lõigetest 4 ja 6 ei tulene teisiti, võtab komisjon vastavalt lõikele 1 vastu otsuse uurimise algatamise kohta hiljemalt viie kuu möödumisel kaebuse esitamise kuupäevast.
8. Kui komisjon leiab vastavalt lõikele 4, et uurimise algatamiseks on piisavalt tõendeid, teeb komisjon järgmist:
 - a) algatab menetluse ja teavitab sellest liikmesriike ja Euroopa Parlamenti;
 - b) avaldab teate *Euroopa Liidu Teatajas*; kõnealuses teates teatatakse uurimise algatamisest, märgitakse selle ulatus, kolmas riik või kolmanda riigi üksus, mis väidetavalt on kasutanud konkurentsi moonutavaid tavaid, väidetav kahju või kahju oht, asjaomased liidu lennuettevõtjad ning ajavahemik, mille jooksul huvitatud isikud võivad endast teada anda, esitada kirjalikke arvamusi ja teavet või taotleda komisjonilt ärakuulamist. See ajavahemik peab olema vähemalt 30 päeva;

- c) esitab asjaomase kolmanda riigi ja selle asjaomase üksuse esindajatele ametliku teate uurimise algatamise kohta;
 - d) teatab kaebuse esitajale ja artikli 16 kohaselt loodud komiteele uurimise algatamisest.
9. Kui kaebus võetakse tagasi enne uurimise algatamist, loetakse, et kaebust ei ole esitatud. See ei mõjuta komisjoni õigust algatada uurimine omal algatusel vastavalt lõikele 1.

Artikkel 5

Uurimine

1. Pärast menetluse algatamist alustab komisjon uurimist.
2. Uurimise eesmärk on teha kindlaks, kas kolmanda riigi või selle üksuse kasutatud tava, mis moonutab konkurentsi, on tekitanud asjaomasele liidu lennuettevõtjale kahju või asjaomasele liidu lennuettevõtjale tekitatava kahju ohu.

3. Kui käesoleva artikli lõikes 2 osutatud uurimise käigus leiab komisjon tõendeid selle kohta, et asjaomane tava võib negatiivselt mõjutada konkreetse piirkonna, liikmesriigi või liikmesriikide rühma lennuühendusi ning seeläbi ka reisijaid, võetakse neid tõendeid arvesse artiklis 3 osutatud liidu huvide kindlaksmääramisel.
4. Komisjon nõuab asjaomaselt liidu lennuettevõtjalt või asjaomaselt kolmandalt riigilt, huvitatud isikult või kolmanda riigi asjaomaselt üksuselt kogu teavet, mida ta peab uurimise läbiviimiseks vajalikuks, ning kontrollib talle esitatud või tema kogutud teabe õigsust.
5. Kui lõike 4 kohaselt esitatud teave on puudulik, võetakse seda siiski arvesse juhul, kui see ei ole vale ega eksitav.
6. Tõendite või teabe vastu võtmata jätmise korral teatatakse selle põhjused viivitamata teabeandjale ning talle antakse võimalus esitada määratud tähtaja jooksul täiendavad selgitused.

7. Komisjon võib taotleda asjaomastelt liikmesriikidelt komisjoni toetamist uurimises. Komisjoni taotluse saamisel võtavad nad vajalikud meetmed, et toetada komisjoni uurimises, andes asjakohast ja kättesaadavat teavet. Komisjoni taotluse saamisel püüavad liikmesriigid aidata kaasa asjakohasele kontrollimisele ja analüüsile.
8. Vajaduse korral võib komisjon korraldada uurimisi kolmanda riigi territooriumil, kui kolmanda riigi asjaomane üksus on andnud oma nõusoleku ning kolmanda riigi valitsust on sellest ametlikult teavitatud ja valitsus ei ole vastuväiteid esitanud.
9. Huvitatud isikud, kes on uurimise algatamise teates määratud tähtaja jooksul endast teada andnud, kuulatakse ära pärast seda, kui nad on esitanud asjakohase taotluse, milles näidatakse, et tegemist on huvitatud isikuga.
10. Kaebuse esitajad, huvitatud isikud, liikmesriigid ja asjaomase kolmanda riigi või kolmanda riigi asjaomase üksuse esindajad võivad tutvuda kogu komisjoni käsutusse antud teabega, välja arvatud komisjonile ning liidu ja asjaomase liikmesriigi asutustele ametialaseks kasutuseks mõeldud dokumendid, kui see teave ei ole artikli 8 tähenduses konfidentsiaalne ja kui nad on esitanud komisjonile asjakohase kirjaliku taotluse.

Artikkel 6

Peatamine

1. Komisjon võib uurimise peatada, kui konkurentsi moonutavat tava tundub asjakohasem käsitleda üksnes vaidluste lahendamise menetluste raames, mis on kindlaks määratud kohaldatavas lennutranspordilepingus või lennuliikluse lepingus, mille osaline liit on, või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldavas muus lepingus, mille osaline liit on. Komisjon teatab uurimise peatamisest liikmesriikidele.

Komisjon võib jätkata uurimist kõikidel järgmistel juhtudel:

- a) kohaldatava lennutranspordilepingu või lennuliikluse lepingu või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldava muu lepingu kohase menetluse tulemuseks on lepingu teis(t)e osalis(t)e toimepandud rikkumise tuvastamine, mis on kõnealus(t)e teis(t)e osalis(t)e jaoks muutunud lõplikuks ja siduvaks, kuid parandusmeetmeid ei ole võetud ei kohe ega asjaomaste menetluste kohaselt määratud tähtaja jooksul;
- b) konkurentsi moonutavat tava ei ole kaotatud 12 kuu jooksul alates uurimise peatamise kuupäevast.

2. Komisjon peatab uurimise, kui 15 päeva jooksul alates uurimise algatamist käsitleva teate kuupäevast
- a) on artikli 2 punkti 4 alapunktis b osutatud asjaomane liikmesriik andnud komisjonile teada oma kavatsusest käsitleda konkurentsi moonutavat tava üksnes nende vaidluste lahendamise menetluste raames, mida kohaldatakse lennutranspordilepingu või lennuliikluse lepingu või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldava muu lepingu kohaselt, mille nad on asjaomase kolmanda riigiga sõlminud, ning
 - b) ei ole ükski artikli 2 punkti 4 alapunktis a osutatud asjaomane liikmesriik vastuväiteid esitanud.

Sellistel peatamise juhtudel kohaldatakse artikli 7 lõikeid 1 ja 2.

3. Komisjon võib jätkata uurimist kõikidel järgmistel juhtudel:
- a) artikli 2 punkti 4 alapunktis b osutatud asjaomane liikmesriik ei ole algatanud asjaomase rahvusvahelise lepingu kohast vaidluste lahendamise menetlust kolme kuu jooksul alates lõike 2 punktis a teatamiseks ettenähtud kuupäevast;

- b) artikli 2 punkti 4 alapunktis b osutatud asjaomane liikmesriik teavitab komisjoni, et käesoleva artikli lõikes 2 osutatud vaidluste lahendamise menetluste tulemust ei ole nõuetekohaselt ja kiirelt jõustatud;
- c) asjaomane liikmesriik palub komisjonil uurimist jätkata;
- d) komisjon järeldeb, et konkurentsi moonutavat tava ei ole kaotatud 12 kuu jooksul alates lõike 2 punktis a osutatud asjaomase liikmesriigi poolse teatamise kuupäevast;
- e) artikli 11 lõikes 3 ettenähtud kiireloomulistel juhtudel, kui konkurentsi moonutavat tava ei ole kaotatud üheksa kuu jooksul alates artikli 2 punkti 4 alapunktis b osutatud asjaomase liikmesriigi poolse käesoleva artikli lõike 2 punktis a osutatud teatamise kuupäevast; asjaomase liikmesriigi taotluse korral võib komisjon nimetatud ajavahemikku pikendada nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel kõige rohkem kolme kuu võrra.

Artikkel 7

Koostöö liikmesriikidega

III peatüki kohaste juhtumite menetlemisel

1. Lõikes 2 osutatud asjaomane liikmesriik teatab komisjonile kõikidest asjakohastest kohtumistest, mida ta kavatseb pidada asjaomase kolmanda riigiga sõlmitud lennutranspordilepingu või lennuliikluse lepingu või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldava muu lepingu raames, et arutada uurimisega seotud probleemi. Asjaomane liikmesriik edastab komisjonile kohtumise päevakorra ja kogu asjakohase teabe, mis aitab kohtumistel arutusele tulevaid teemasid mõista.
2. Asjaomane liikmesriik teavitab komisjoni asjaomase kolmanda riigiga sõlmitud lennutranspordilepingus või lennuliikluse lepingus või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldavas muus lepingus sätestatud vaidluste lahendamise menetluse käigust ja kutsub komisjoni vajaduse korral menetluses osalema. Komisjon võib nõuda asjaomaselt liikmesriigilt lisateavet.

Artikkel 8
Konfidentsiaalsus

1. Komisjon käsitleb asjakohase põhjendatuse korral konfidentsiaalsena igasugust teavet, mis on olemuselt konfidentsiaalne, sealhulgas, kuid mitte ainult teavet, mille avalikustamine annaks konkurendile märkimisväärse eelise või millel oleks oluliselt kahjustav mõju teabeandjale või isikule, kellelt teabeandja teavet sai, või mida uurimisosalisel on konfidentsiaalselt edastanud.
2. Konfidentsiaalset teavet edastavad huvitatud isikud on kohustatud esitama sellise teabe mittekonfidentsiaalse kokkuvõtte. Nimetatud kokkuvõtted peavad olema piisavalt üksikasjalikud ning võimaldama vajalikul määral aru saada konfidentsiaalsena esitatud teabe sisust. Erandlike asjaolude korral võivad huvitatud isikud märkida, et konfidentsiaalsest teabest ei ole võimalik kokkuvõtet teha. Selliste erandlike asjaolude korral tuleb põhjendada, miks kokkuvõtet ei ole võimalik teha.

3. Käesoleva määruse kohaselt saadud teavet kasutatakse ainult sel eesmärgil, milleks seda nõuti. Käesolev lõige ei välista uurimise käigus saadud teabe kasutamist selleks, et vastavalt käesolevale määrusele algatada mõni teine uurimine.
4. Komisjon, liikmesriigid ega nende ametnikud ei tohi teabeandja eriloata avaldada käesoleva määruse alusel saadud konfidentsiaalset teavet ega muud uurimisosalise konfidentsiaalselt edastatud teavet. Komisjoni ja liikmesriikide vahel vahetatavat teavet ning liidu või liikmesriikide asutuste sisedokumente ei tohi avalikustada, välja arvatud juhul, kui see on käesolevas määruses sätestatud erijuhtudel ette nähtud.
5. Kui selgub, et teabe konfidentsiaalsena käsitamise taotlus ei ole põhjendatud, ning kui teabeandja kas ei soovi teavet avalikustada või ei luba seda üldsõnalises või kokkuvõtlikus vormis avaldada, võib asjaomase teabe jätta arvesse võtmata.

6. Käesolev artikkel ei takista liidu asutusi avalikustamast üldteavet ja eriti põhjendusi, millele tuginevad käesoleva määruse alusel vastu võetud otsused, või tõendeid, millele liidu asutused toetuvad, kui seda on vaja kõnealuste põhjenduste selgitamisel kohtumenetluse käigus. Sellise avalikustamise puhul tuleb arvesse võtta asjaomaste isikute õigustatud huvi, et nende äri- või riigisaladusi ei avaldata.
7. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud ja asjakohased meetmed, mille eesmärk on tagada käesoleva määruse kohaldamise seisukohast olulise ja määruse tingimustele vastava teabe konfidentsiaalsus.

Artikkel 9

Järelduste tegemine koostööst keeldumise korral

Kui juurdepääsu vajalikule teabele ei lubata või muul viisil ei võimaldata käesolevas määruses sätestatud tähtjaks või kui uurimist märkimisväärselt takistatakse, võib esialgseid või lõplikke ning positiivseid või negatiivseid järeldusi teha kättesaadavate faktide ja tõendite alusel. Kui komisjon leiab, et talle on esitatud vale või eksitav teave, jäetakse selline teave arvesse võtmata.

Artikkel 10
Avalikustamine

1. Komisjon avalikustab asjaomasele kolmandale riigile, kolmanda riigi üksusele või kolmanda riigi lennuettevõtjale ning kaebuse esitajale, huvitatud isikutele, liikmesriikidele ja liidu lennuettevõtjatele olulised faktid ja kaalutlused, mille põhjal ta kavatseb võtta tasakaalustavad meetmed või lõpetada menetluse ilma tasakaalustavaid meetmeid võtmata, hiljemalt üks kuu enne artiklis 16 osutatud komitee kokkukutsumist vastavalt artikli 13 lõikele 2 või artikli 14 lõikele 1.
2. Lõikes 1 osutatud avalikustamine ei mõjuta komisjoni võimaliku hilisema otsuse tegemist. Kui komisjon kavatseb teha otsuse täiendavate või esialgsest erinevate faktide ja kaalutluste põhjal, avalikustatakse need esimesel võimalusel.
3. Pärast avalikustamist esitatud lisateavet võetakse arvesse ainult juhul, kui see on esitatud komisjoni poolt iga juhtumi kohta eraldi määratud tähtaja jooksul, mille pikkus on vähemalt 14 päeva, kusjuures arvesse võetakse küsimuse pakilisust. Kui peab toimuma täiendav lõplik avalikustamine, võib määrata lühema tähtaja.

Artikkel 11

Menetluse kestus ja menetluse peatamine

1. Menetlus viiakse lõpule 20 kuu jooksul. Seda ajavahemikku võib nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel pikendada. Kui menetlus artikli 4 kohaselt peatatakse, ei loeta seda peatamisperioodi menetluse kestuse sisse.
2. Uurimine viiakse lõpule 12 kuu jooksul. Seda ajavahemikku võib nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel pikendada. Kui uurimine artikli 6 kohaselt peatatakse, ei loeta seda peatamisperioodi menetluse kestuse sisse. Kui uurimisperioodi pikendatakse, lisatakse pikendatud ajavahemik menetluse kogukestusele, mis on sätestatud käesoleva artikli lõikes 1.
3. Kiireloomulistel juhtudel ehk olukordades, kus kaebuse esitaja või huvitatud isikud on esitanud selgeid tõendeid, mille kohaselt võib kahju liidu lennuettevõtjatele olla pöördumatu, võib menetlust lühendada üheksa kuuni.

4. Komisjon peatab menetluse juhul, kui asjaomane kolmas riik või kolmanda riigi asjaomane üksus on astunud otsustavaid samme, et kaotada konkurentsi moonutav tava või asjaomasele liidu lennuettevõtjale tekitatud kahju või sellise kahju oht.
5. Lõikes 4 osutatud juhtudel ja kui mõistliku aja jooksul ei ole konkurentsi moonutavat tava või asjaomasele liidu lennuettevõtjale tekitatud kahju või sellise kahju ohtu kaotatud, jätkab komisjon menetlust, kuid mitte kauem kui kuus kuud.

III peatükk

Konkurentsi moonutavad tavad

Artikkel 12

Kahju või kahju ohu kindlakstegemine

1. Käesoleva peatüki kohaldamisel tehakse kahju kindlaks tõendite alusel, võttes arvesse asjakohaseid tegureid, eelkõige järgmist:
 - a) asjaomase liidu lennuettevõtja olukord, pidades eelkõige silmas selliseid tegureid nagu teenuse osutamise sagedus, läbilaskevõime kasutamine, mõju võrgule, müük, turuosa, kasum, kapitalitootlus, investeeringud ja tööhõive;

- b) asjaomase lennutranspordituru üldine olukord, eelkõige hinnad või tariifid, lennutransporditeenuste maht ja sagedus või võrgu kasutamine.
- 2. Kahju ohu kindlakstegemisel tuginetakse selgetele tõenditele ning mitte üksnes vihjetele, oletustele ega kaudsetele võimalustele. Kahju tekkimine peab olema selgelt prognoositav, väga tõenäoline ja peatne ning selle peab põhjendatud kahtluseta olema tekitanud kolmanda riigi või kolmanda riigi üksuse tegevus või otsus.
- 3. Tehes kindlaks kahju ohu olemasolu, võetakse arvesse järgmiseid tegureid:
 - a) liidu asjaomase lennuettevõtja olukorra prognoositav areng, pidades eelkõige silmas selliseid tegureid nagu teenuse osutamise sagedus, läbilaskevõime kasutamine, mõju võrgule, müük, turuosa, kasum, kapitalitootlus, investeeringud ja tööhõive;
 - b) asjaomase lennutranspordituru üldise olukorra prognoositav areng, pidades eelkõige silmas selliseid tegureid nagu hinnad või tariifid, lennutransporditeenuste maht ja sagedus või võrgu kasutamine.

Kuigi ükski punktides a ja b loetletud tegureist ei pruugi eraldi olla otsustamisel tingimata määrav, peab kõigi vaadeldavate tegurite arvessevõtmine viima järeldusele, et peatselt on oodata konkurentsi moonutava tava kasutamist ning, kui meetmeid ei võeta, tekitatakse kahju.

4. Komisjon valib uurimisperioodi, mis hõlmab muu hulgas, kuid mitte ainult perioodi, mille käigus kahju väidetavalt tekitati, ning analüüsib seda perioodi käsitlevaid asjakohaseid tõendeid.
5. Uuritava tavaga ei seostata ja arvesse ei võeta sellist asjaomasele liidu lennuettevõtjale tekitatud kahju või sellise kahju ohtu, mille on põhjustanud muud tegurid kui konkurentsi moonutav tava.

Artikkel 13

Uurimise lõpetamine ilma tasakaalustavaid meetmeid võtmata

1. Komisjon lõpetab uurimise tasakaalustavaid meetmeid võtmata juhul, kui kaebus võetakse tagasi, välja arvatud siis, kui komisjon jätkab uurimist omal algatusel.

2. Komisjon lõpetab rakendusaktiga artikli 5 kohase uurimise tasakaalustavaid meetmeid võtmata järgmistel juhtudel:
- a) komisjon leiab, et tõendatud ei ole üks järgmistest:
 - i) kolmas riik või kolmanda riigi üksus kasutab konkurentsi moonutavat tava;
 - ii) asjaomasele liidu lennuettevõtjale on tekitatud kahju või on tekkinud sellise kahju oht;
 - iii) kahju või kahju ohu ning uuritava tava vahel on põhjuslik seos;
 - b) komisjon leiab, et tasakaalustavate meetmete võtmine vastavalt artiklile 14 oleks vastuolus liidu huvidega;
 - c) asjaomane kolmas riik või kolmanda riigi asjaomane üksus on kaotanud konkurentsi moonutava tava või
 - d) asjaomane kolmas riik või kolmanda riigi asjaomane üksus on asjaomasele liidu lennuettevõtjale tekitatud kahju hüvitanud või sellise kahju ohu kõrvaldanud.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

3. Otsus lõpetada uurimine vastavalt lõikele 2 peab olema põhjendatud ning see avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 14

Tasakaalustavad meetmed

1. Ilma et see piiraks artikli 13 kohaldamist, võtab komisjon rakendusaktidega vastu tasakaalustavad meetmed, kui artikli 5 kohaselt tehtud uurimise käigus tehakse kindlaks, et kolmandas riigis või kolmanda riigi üksuse poolt kasutusele võetud konkurentsi moonutav tava on tekitanud kahju asjaomasele liidu lennuettevõtjale.

Rakendusaktid, millega võetakse käesoleva artikli lõike 3 punktis a osutatud tasakaalustavad meetmed, võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Rakendusaktid, millega võetakse käesoleva artikli lõike 3 punktis b osutatud tasakaalustavad meetmed, võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõigetes 2 ja 3 osutatud kontrollimenetlusega.

2. Ilma et see piiraks artikli 13 kohaldamist, võib komisjon rakendusaktidega vastu võtta tasakaalustavad meetmed, kui artikli 5 kohaselt tehtud uurimise käigus tehakse kindlaks, et kolmandas riigis või kolmanda riigi üksuse poolt kasutusele võetud konkurentsi moonutav tava põhjustab asjaomastele liidu lennuettevõtjatele tekitatava kahju ohu artikli 12 lõike 2 ja 3 kohaselt. Need tasakaalustavad meetmed ei jõustu enne, kui kahju ohust on saanud tegelik kahju.

Rakendusaktid, millega võetakse käesoleva artikli lõike 3 punktis a osutatud tasakaalustavad meetmed, võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Rakendusaktid, millega võetakse käesoleva artikli lõike 3 punktis b osutatud tasakaalustavad meetmed, võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõigetes 2 ja 3 osutatud kontrollimenetlusega.

3. Lõigetes 1 ja 2 osutatud tasakaalustavaid meetmeid võetakse sellise kolmanda riigi lennuettevõtja suhtes, kes saab konkurentsi moonutavast tavast kasu, ja need meetmed võivad olla ühes järgmises vormis:

a) finantskohustused;

- b) samaväärne või väiksema väärtusega operatiivmeede, näiteks kontsessioonide, vastuteenuste osutamise või kolmanda riigi lennuettevõtja muude õiguste peatamine. Esmatähtsaks peetakse vastastikuseid operatiivmeetmeid, eeldusel et need ei ole vastuolus liidu huvidega, liidu õigusega või rahvusvaheliste kohustustega.
4. Lõigetes 1 ja 2 osutatud tasakaalustavad meetmed ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik asjaomasele liidu lennuettevõtjale tekitatud kahju hüvitamiseks. Sel eesmärgil võidakse neid tasakaalustavaid meetmeid kohaldada konkreetses geograafilises piirkonnas või piiratud aja jooksul.
5. Tasakaalustavate meetmete hulka ei kuulu kolmanda riigiga sõlmitud lennutranspordi- või lennuliikluse lepingu või lennutransporditeenuseid käsitlevaid sätteid sisaldava muu lepingu kohaselt liikmesriigi poolt sellele kolmandale riigile antud liiklusõiguste peatamine või piiramine.
6. Liit või asjaomased liikmesriigid ei kohalda lõigetes 1 ja 2 osutatud tasakaalustavaid meetmeid nii, et see oleks vastuolus asjaomase kolmanda riigiga sõlmitud lennutranspordi- või lennuliikluse lepinguga või kaubanduslepingu lennutransporditeenuseid käsitlevate sätetega või mis tahes muu lepinguga.

7. Otsus lõpetada uurimine lõigetes 1 ja 2 osutatud tasakaalustavate meetmete võtmisega peab olema põhjendatud ning see avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 15

Tasakaalustavate meetmete läbivaatamine

1. Artiklis 14 osutatud tasakaalustavad meetmed jäävad kehtima üksnes nii kauaks ja üksnes sellises ulatuses, mis on konkurentsi moonutava tava jätkuva kohaldamise ja sellest põhjustatud kahju seisukohalt vajalik. Selleks kohaldatakse käesoleva artikli lõigetes 2, 3 ja 4 sätestatud läbivaatamismenetlust. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule regulaarselt kirjaliku aruande tasakaalustavate meetmete tõhususe ja mõju kohta.
2. Kui asjaolud seda nõuavad, võib meetmed komisjoni või kaebuse esitaja algatusel või asjaomase liikmesriigi, asjaomase kolmanda riigi või kolmanda riigi asjaomase üksuse põhjendatud taotluse korral läbi vaadata, et kontrollida, kas tasakaalustavaid meetmeid on nende esialgsel kujul vaja jätkuvalt kohaldada.

3. Läbivaatamise käigus hindab komisjon, kas konkurentsi moonutav tava, tekitatud kahju ning asjaomase tava ning tekitatud kahju vaheline põhjuslik seos on jätkuvalt olemas või mitte.
4. Komisjon tunnistab artiklis 14 sätestatud tasakaalustavad meetmed rakendusaktiga kehtetuks, muudab neid või jätab need kehtima, kui see on asjakohane. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

IV peatükk

Lõppsätted

Artikkel 16

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

3. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

Artikkel 17

Aruandlus ja teave

1. Komisjon annab Euroopa Parlamendile ja nõukogule regulaarselt aru käesoleva määruse kohaldamise ja rakendamise kohta. Pidades nõuetekohaselt silmas konfidentsiaalse teabe kaitset artikli 8 tähenduses, sisaldab aruanne teavet tasakaalustavate meetmete kohaldamise kohta, uurimiste lõpetamise kohta tasakaalustavaid meetmeid võtmata ning tasakaalustavate meetmete läbivaatamise kohta ja koostöö kohta liikmesriikide, huvitatud isikute ja kolmandate riikidega.
2. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad kutsuda komisjoni üles tutvustama ja selgitama kõiki küsimusi, mis on seotud käesoleva määruse kohaldamisega.

Artikkel 18

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EÜ) nr 868/2004 tunnistatakse kehtetuks. Viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele.

Artikkel 19

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja