



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Strasbourg, le 17 avril 2019
(OR. en)**

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

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

**AVIATION 167
CODEC 2293**

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
VISANT À PRÉSERVER LA CONCURRENCE
DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN,
ET ABROGEANT LE RÈGLEMENT (CE) N° 868/2004**

RÈGLEMENT (UE) 2019/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 17 avril 2019

**visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien,
et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100,
paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire²,

¹ JO C 197 du 8.6.2018, p. 58.

² Position du Parlement européen du 14 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 9 avril 2019.

considérant ce qui suit:

- (1) L'aviation joue un rôle essentiel dans l'économie de l'Union et dans la vie quotidienne des citoyens de l'Union et représente l'un des secteurs les plus performants et les plus dynamiques de l'économie de l'Union. Elle est un puissant moteur pour la croissance économique, l'emploi, le commerce et le tourisme, ainsi que pour la connectivité et la mobilité tant des entreprises que des citoyens, en particulier au sein du marché intérieur de l'aviation de l'Union. Au cours des dernières décennies, la croissance des services de transport aérien a contribué de manière significative à améliorer la connectivité au sein de l'Union et avec les pays tiers et a été un important moteur de l'économie de l'Union.
- (2) Les transporteurs aériens de l'Union sont au cœur d'un réseau mondial qui relie l'Europe en interne et avec le reste du monde. Ils devraient être en mesure de concurrencer les transporteurs aériens des pays tiers dans un contexte de concurrence ouverte et loyale. Cela est nécessaire afin de servir les intérêts des consommateurs, de maintenir des conditions propices à un niveau élevé de connectivité aérienne de l'Union et d'assurer la transparence, des conditions de concurrence équitables et le maintien de la compétitivité des transporteurs aériens de l'Union, ainsi que de niveaux élevés d'emplois de qualité dans le secteur de l'industrie aéronautique de l'Union.

- (3) Dans un contexte de concurrence accrue entre acteurs du transport aérien à l'échelle mondiale, la concurrence loyale constitue un principe général indispensable de l'exploitation de services internationaux de transport aérien. Ce principe est notamment reconnu par la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 (ci-après dénommée "convention de Chicago"), dont le préambule reconnaît la nécessité pour les services internationaux de transport aérien d'être établis sur la base de l'égalité des chances. L'article 44 de la convention de Chicago précise également que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a pour objectif de promouvoir le développement du transport aérien international de manière à assurer à chaque État contractant une possibilité équitable d'exploiter des entreprises de transport aérien international et à éviter toute discrimination entre États contractants.
- (4) Le principe de concurrence loyale est bien établi dans l'Union, où les pratiques visant à fausser le marché sont soumises au droit de l'Union, qui garantit l'égalité des chances et des conditions de concurrence équitables pour les transporteurs aériens de l'Union et les transporteurs aériens de pays tiers qui opèrent dans l'Union.

- (5) Toutefois, en dépit des efforts constants de l'Union et de certains pays tiers, les principes de concurrence loyale n'ont pas encore été définis au moyen de règles multilatérales spécifiques, en particulier dans le cadre de l'OACI ou des accords de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), tels que l'accord général sur le commerce des services (AGCS) et son annexe sur les services de transport aérien, dont le champ d'application exclut, dans une large mesure, les services de transport aérien.
- (6) Des efforts supplémentaires devraient donc être fournis dans le cadre de l'OACI et de l'OMC afin de soutenir activement l'élaboration de règles internationales garantissant des conditions de concurrence équitables entre tous les transporteurs aériens.
- (7) La concurrence loyale entre les transporteurs aériens devrait de préférence être prévue dans le cadre des accords de transport aérien ou de services aériens conclus avec des pays tiers. Toutefois, la plupart des accords de transport aérien ou de services aériens conclus entre l'Union ou ses États membres, ou les deux à la fois, d'une part, et des pays tiers, d'autre part, ne prévoient pas, à ce jour, de règles adéquates en matière de concurrence loyale. Des efforts supplémentaires devraient donc être fournis en vue de négocier l'inclusion de clauses de concurrence loyale dans les accords de transport aérien ou de services aériens existants et futurs avec des pays tiers.

- (8) Une concurrence loyale entre les transporteurs aériens peut également être assurée grâce à une législation appropriée de l'Union, telle que le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil¹ et la directive 96/67/CE du Conseil². Dans la mesure où une concurrence loyale suppose la protection des transporteurs aériens de l'Union contre certaines pratiques adoptées par des pays tiers ou des transporteurs de pays tiers, cette question a été précédemment traitée dans le règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil³. Toutefois, le règlement (CE) n° 868/2004 s'est révélé inefficace au regard de son objectif général sous-jacent de concurrence loyale. Ce fut notamment le cas de certaines de ses règles relatives à la définition des pratiques concernées, autres que les subventions, et aux exigences relatives à l'ouverture et à la conduite des enquêtes. En outre, le règlement (CE) n° 868/2004 a échoué à apporter une complémentarité avec les accords de transport aérien ou de services aériens auxquels l'Union est partie. Compte tenu du nombre et de l'importance des modifications qui seraient nécessaires pour traiter ces points, il y a lieu de remplacer le règlement (CE) n° 868/2004 par un nouvel acte.

¹ Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1).

² Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996, p. 36).

³ Règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne (JO L 162 du 30.4.2004, p. 1).

- (9) La compétitivité du secteur de l'aviation de l'Union dépend de la compétitivité de chaque maillon de la chaîne de valeur de l'aviation et ne peut être maintenue qu'au moyen d'un ensemble de politiques complémentaire. L'Union devrait nouer un dialogue constructif avec les pays tiers afin de définir les bases d'une concurrence loyale. À cet égard, une législation effective, proportionnée et dissuasive demeure nécessaire afin de maintenir des conditions propices à un niveau élevé de connectivité de l'Union et de garantir une concurrence loyale avec les transporteurs aériens des pays tiers. À cette fin, il convient de conférer à la Commission le pouvoir de mener des enquêtes et de prendre des mesures si nécessaire. De telles mesures devraient être disponibles lorsque des pratiques faussant la concurrence causent un préjudice à des transporteurs aériens de l'Union.
- (10) La discrimination pourrait comprendre les situations dans lesquelles un transporteur aérien de l'Union fait l'objet d'une différence de traitement sans justification objective, en particulier une différence de traitement pour ce qui est: des prix et de l'accès concernant les services d'assistance en escale; des infrastructures aéroportuaires; des services de navigation aérienne; de l'attribution des créneaux horaires; des procédures administratives telles que celles relatives à l'octroi de visas pour le personnel d'un transporteur étranger; des modalités de vente et de distribution des services aériens; ou de toute autre question liée à la conduite des affaires, telle que les procédures de dédouanement contraignantes, ou toute autre pratique déloyale à caractère financier ou opérationnel.

- (11) Une procédure devrait être close sans imposer les mesures de réparation prévues par le présent règlement lorsque l'adoption de ces mesures irait à l'encontre de l'intérêt de l'Union, une attention particulière devant être accordée à leur incidence sur d'autres personnes, notamment les consommateurs ou les entreprises de l'Union, ainsi qu'à leur incidence sur les niveaux élevés de connectivité dans l'ensemble de l'Union. Lors de l'évaluation de l'intérêt de l'Union, il convient d'accorder une attention particulière à la situation des États membres dont la connectivité avec le reste du monde repose exclusivement ou significativement sur le transport aérien et d'assurer la cohérence avec les autres domaines d'action de l'Union. La procédure devrait également être close sans imposer de mesures lorsque les conditions justifiant ces mesures ne sont pas ou plus réunies.
- (12) Lorsqu'elle détermine si l'adoption de mesures de réparation est susceptible d'aller à l'encontre de l'intérêt de l'Union, la Commission devrait tenir compte du point de vue de toutes les parties intéressées. Afin d'organiser des consultations avec toutes les parties intéressées et de donner à celles-ci la possibilité d'être entendues, des délais pour la fourniture d'informations ou pour les demandes d'audition devraient être précisés dans l'avis d'ouverture de l'enquête. Les parties intéressées devraient avoir connaissance des conditions régissant la communication des informations qu'elles fournissent et devraient disposer d'un droit de réponse aux observations des autres parties.

- (13) Afin de permettre à la Commission d'être correctement informée des éventuels éléments justifiant l'ouverture d'une enquête, tout État membre, tout transporteur aérien de l'Union ou toute association de transporteurs aériens de l'Union devrait pouvoir déposer une plainte, laquelle devrait être traitée dans un délai raisonnable.
- (14) Afin d'assurer l'efficacité du présent règlement, il est essentiel que la Commission soit en mesure d'ouvrir une procédure sur la base d'une plainte présentant des éléments de preuve *prima facie* attestant de l'existence d'une menace de préjudice.
- (15) Au cours de l'enquête, la Commission devrait examiner les pratiques faussant la concurrence en tenant compte du contexte pertinent. Eu égard à la diversité des pratiques possibles, il se pourrait, dans certains cas, que la pratique et ses effets soient limités aux activités de transport aérien assurées sur un itinéraire entre deux villes, alors que dans d'autres cas, il pourrait être utile d'examiner la pratique et ses effets sur l'ensemble du réseau de transport aérien.
- (16) Il importe de veiller à ce que l'enquête puisse s'étendre à l'éventail le plus large possible d'éléments pertinents. À cet effet, la Commission devrait être habilitée à mener des enquêtes dans des pays tiers, sous réserve de l'accord des entités de pays tiers concernées et en l'absence d'objection de la part de ces pays tiers. Pour les mêmes raisons et dans le même but, les États membres devraient être tenus de soutenir la Commission au mieux de leurs possibilités. La Commission devrait clore l'enquête sur la base des meilleurs éléments de preuve disponibles.

- (17) Au cours de l'enquête, la Commission pourrait examiner si la pratique faussant la concurrence constitue également une violation d'un accord international de transport aérien ou de services aériens ou de tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien auquel l'Union est partie. Si tel est le cas, la Commission pourrait estimer qu'il serait plus approprié de lutter contre la pratique faussant la concurrence qui constitue également une violation d'un accord international de transport aérien ou de services aériens ou de tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien auquel l'Union est partie en appliquant les procédures de règlement des différends prévues par l'accord en question. En pareil cas, la Commission devrait être habilitée à suspendre l'enquête ouverte au titre du présent règlement. Lorsque l'application des procédures de règlement des différends prévues par l'accord international de transport aérien ou de services aériens ou de tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien auquel l'Union est partie ne permet pas de remédier à la situation de manière adéquate, la Commission devrait pouvoir reprendre l'enquête.

- (18) Les accords dans le secteur de l'aviation et le présent règlement devraient faciliter le dialogue avec les pays tiers concernés afin de régler efficacement les différends et de rétablir une concurrence loyale. Lorsque l'enquête menée par la Commission concerne des opérations relevant d'un accord de transport aérien ou de services aériens ou de tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien conclu avec un pays tiers et auquel l'Union n'est pas partie, il convient de veiller à ce que la Commission agisse en pleine connaissance de toute procédure envisagée ou menée par l'État membre concerné en vertu d'un tel accord et se rapportant à la situation faisant l'objet de l'enquête de la Commission. Dès lors, les États membres devraient être tenus d'informer la Commission en conséquence. En pareil cas, tous les États membres concernés devraient avoir le droit de notifier à la Commission leur intention de lutter contre la pratique faussant la concurrence en recourant exclusivement aux procédures de règlement des différends figurant dans les accords respectifs de transport aérien ou de services aériens ou tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien qu'ils ont conclus avec un pays tiers et auxquels l'Union n'est pas partie. Si tous les États membres concernés le notifient à la Commission et qu'aucune objection n'a été soulevée, la Commission devrait suspendre temporairement son enquête.

- (19) Si les États membres concernés entendent lutter contre la pratique faussant la concurrence en recourant exclusivement aux procédures de règlement des différends applicables en vertu des accords de transport aérien, des accords de services aériens ou de tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien et conclus avec le pays tiers concerné afin de se conformer à leurs obligations au titre desdits accords, ils devraient s'efforcer de mener les procédures bilatérales de règlement des différends avec diligence et devraient pleinement informer la Commission à cet égard. Lorsque la pratique faussant la concurrence persiste et que la Commission reprend l'enquête, il y a lieu de prendre en considération les conclusions tirées de l'application d'un tel accord de transport aérien ou de services aériens ou de tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien afin de faire en sorte que la concurrence loyale soit rétablie dans les meilleurs délais.
- (20) Il y a lieu de prendre en considération les conclusions tirées de l'application des procédures de règlement des différends prévues par un accord international de transport aérien ou de services aériens ou tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien auquel l'Union ou un État membre est partie.

- (21) Pour des raisons d'efficacité administrative et dans la perspective d'une éventuelle clôture de la procédure sans imposition de mesures, il devrait être possible de suspendre la procédure lorsque le pays tiers ou l'entité d'un pays tiers concerné(e) a pris des mesures décisives pour mettre fin à la pratique faussant la concurrence en question ou au préjudice ou à la menace de préjudice qui en résulte.
- (22) Les conclusions en matière de préjudice ou de menace de préjudice envers les transporteurs aériens de l'Union concernés devraient refléter une évaluation réaliste de la situation et devraient dès lors se fonder sur tous les facteurs pertinents, notamment ceux qui se rapportent à la situation de ces transporteurs et à la situation générale du marché du transport aérien affecté.
- (23) Il est nécessaire de définir les conditions dans lesquelles la procédure devrait être close, avec ou sans imposition de mesures de réparation.
- (24) Les mesures de réparation à l'égard des pratiques faussant la concurrence visent à compenser le préjudice résultant de ces pratiques. Elles devraient donc prendre la forme d'obligations financières ou d'autres mesures qui, du fait qu'elles représentent une valeur pécuniaire mesurable, permettent d'obtenir le même effet. Afin de respecter le principe de proportionnalité, les mesures, quelle que soit leur nature, devraient se limiter à ce qui est nécessaire pour compenser le préjudice constaté. Il convient que les mesures de réparation prennent en considération le bon fonctionnement du marché aérien de l'Union et ne donnent pas lieu à un avantage indu en faveur d'un transporteur aérien ou d'un groupe de transporteurs aériens.

- (25) Le présent règlement n'a pas pour objectif d'imposer de quelconques normes aux transporteurs aériens de pays tiers, par exemple en ce qui concerne les subventions, en introduisant des obligations plus restrictives que celles applicables aux transporteurs de l'Union.
- (26) Les situations faisant l'objet d'une enquête au titre du présent règlement et leur incidence potentielle sur les États membres pourraient varier selon les circonstances. Il devrait donc être possible d'appliquer des mesures de réparation, selon le cas, à un ou plusieurs transporteurs aériens de pays tiers ou à une zone géographique spécifique ou pour une durée donnée, ou de fixer une date future à partir de laquelle ces mesures doivent s'appliquer.
- (27) Les mesures de réparation ne devraient pas consister en une suspension ou en une limitation des droits de trafic octroyés par un État membre à un pays tiers.
- (28) Conformément au même principe de proportionnalité, les mesures de réparation à l'égard des pratiques faussant la concurrence ne devraient rester en vigueur que pour le temps et dans la mesure nécessaires eu égard à une telle pratique et au préjudice qui en résulte. Par conséquent, lorsque les circonstances le justifient, il convient de prévoir un réexamen.

- (29) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹.
- (30) La Commission devrait informer régulièrement le Parlement européen et le Conseil de la mise en œuvre du présent règlement au moyen d'un rapport. Ce rapport devrait notamment comprendre des informations sur: l'application de mesures de réparation; la clôture d'enquêtes sans imposition de mesures de réparation; les réexamens de mesures de réparation; et la coopération avec les États membres, les parties intéressées et les pays tiers. Ce rapport devrait être rédigé et traité avec le niveau de confidentialité approprié.

¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (31) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir une protection efficace, identique pour tous les transporteurs de l'Union et fondée sur des critères et des procédures uniformes, contre le préjudice ou la menace de préjudice envers un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union en raison de pratiques faussant la concurrence, adoptées par des pays tiers ou des entités de pays tiers, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, mais peut l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (32) Le présent règlement remplace le règlement (CE) n° 868/2004, qu'il convient donc d'abroger,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I

Dispositions générales

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit des règles relatives à la conduite d'enquêtes par la Commission et à l'adoption de mesures de réparation concernant des pratiques faussant la concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et les transporteurs aériens de pays tiers et qui causent ou menacent de causer un préjudice aux transporteurs aériens de l'Union.
2. Le présent règlement s'applique sans préjudice de l'article 12 du règlement (CEE) n° 95/93 et de l'article 20 de la directive 96/67/CE.

Article 2
Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) "transporteur aérien", un transporteur aérien au sens du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil¹;
- 2) "service de transport aérien", un vol ou une série de vols transportant, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, des passagers, du fret ou du courrier;
- 3) "partie intéressée", toute personne physique ou morale ou tout organisme officiel, doté ou non d'une personnalité juridique propre, qui est susceptible d'avoir un intérêt significatif aux résultats de la procédure, y compris, mais pas exclusivement, les transporteurs aériens;
- 4) "État membre concerné", tout État membre:
 - a) qui a délivré la licence d'exploitation aux transporteurs aériens de l'Union concernés, conformément au règlement (CE) n° 1008/2008; ou

¹ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

- b) dont l'accord de transport aérien, l'accord de services aériens ou tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien conclu avec le pays tiers concerné régit les activités des transporteurs aériens de l'Union concernés;
- 5) "entité d'un pays tiers", toute personne physique ou morale, qu'elle soit ou non à but lucratif, ou tout organisme officiel doté ou non d'une personnalité juridique propre, qui est placé(e) sous la juridiction d'un pays tiers, contrôlé(e) ou non par les pouvoirs publics d'un pays tiers, et participant directement ou indirectement à la prestation de services de transport aérien ou de services connexes ou à la fourniture d'infrastructures ou de services utilisés pour fournir des services de transport aérien ou des services connexes;
- 6) "pratiques faussant la concurrence", les discriminations et les subventions;
- 7) "menace de préjudice", une menace dont il est clair qu'elle est prévisible, très probable et imminente et qu'elle va évoluer en préjudice et qui peut être attribuée au-delà de tout doute raisonnable à une action ou une décision d'un pays tiers ou d'une entité d'un pays tiers;

- 8) "discrimination", tout type de différenciation, sans justification objective, en ce qui concerne la fourniture de biens ou la prestation de services, y compris les services publics, utilisés pour l'exploitation de services de transport aérien, ou en ce qui concerne leur traitement par les autorités publiques compétentes pour de tels services, notamment les pratiques liées à la navigation aérienne ou les installations et services aéroportuaires, le carburant, les services d'assistance en escale, la sûreté, les systèmes informatisés de réservation, la répartition des créneaux horaires, les redevances, ainsi que l'utilisation d'autres installations ou services utilisés pour l'exploitation de services de transport aérien;
- 9) "subvention", une contribution financière:
- a) accordée par les pouvoirs publics ou par un autre organisme public d'un pays tiers sous l'une des formes suivantes:
 - i) une pratique des pouvoirs publics ou d'un autre organisme public comportant un transfert direct de fonds ou des transferts directs potentiels de fonds ou de passifs (tels que des dons, prêts, participations au capital social, garanties de prêts, compensation de pertes opérationnelles ou compensation des charges financières imposées par les autorités publiques);
 - ii) des recettes des pouvoirs publics ou d'un autre organisme public normalement exigibles qui sont abandonnées ou ne sont pas perçues (par exemple, traitement fiscal préférentiel ou incitations fiscales telles que des crédits d'impôts);

- iii) la fourniture ou l'achat de biens ou de services par les pouvoirs publics ou un autre organisme public, y compris des entreprises sous contrôle public;
 - iv) le fait, pour les pouvoirs publics ou un autre organisme public, d'effectuer des versements à un mécanisme de financement ou de charger un organisme privé d'exécuter un ou plusieurs des types de fonctions visés aux points i), ii) et iii), qui seraient normalement du ressort des pouvoirs publics, ou de lui ordonner de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;
- b) conférant un avantage; et
 - c) spécifique, en droit ou en fait, à une entité ou une entreprise ou à un groupe d'entités ou d'entreprises relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention;
- 10) "transporteur aérien de l'Union", un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité, délivrée par un État membre conformément au règlement (CE) n° 1008/2008;
- 11) "transporteur aérien de l'Union concerné", le transporteur aérien qui est présumé subir un préjudice ou une menace de préjudice en vertu de l'article 4, paragraphe 1, point b).

Article 3
Intérêt de l'Union

1. La Commission détermine l'intérêt de l'Union aux fins de l'article 13, paragraphe 2, point b), sur la base d'une appréciation de tous les intérêts en jeu qui, pris dans leur ensemble, sont pertinents dans la situation donnée. Lors de la détermination de l'intérêt de l'Union, la priorité est accordée à la nécessité de protéger les intérêts des consommateurs et de maintenir un niveau élevé de connectivité pour les passagers et pour l'Union. Dans le cadre de l'ensemble de la chaîne de l'aviation, la Commission peut aussi tenir compte de facteurs sociaux pertinents. La Commission tient également compte de la nécessité de mettre fin à la pratique faussant la concurrence, de rétablir une concurrence loyale et effective et d'éviter toute distorsion sur le marché intérieur.
2. L'intérêt de l'Union est déterminé sur la base d'une analyse économique effectuée par la Commission. Celle-ci fonde cette analyse sur les informations recueillies auprès des parties intéressées. Lorsqu'elle détermine l'intérêt de l'Union, la Commission demande également toute autre information utile qu'elle juge nécessaire et prend notamment en considération les facteurs énoncés à l'article 12, paragraphe 1. Les informations ne sont prises en considération que lorsqu'elles sont étayées par des éléments de preuve concrets qui fondent leur validité.

3. La détermination de l'intérêt de l'Union aux fins de l'article 13, paragraphe 2, point b), ne peut intervenir que si les parties intéressées ont eu la possibilité de se faire connaître, de présenter leur point de vue par écrit, de fournir des informations à la Commission ou de demander à être entendues par la Commission, conformément aux délais prévus à l'article 4, paragraphe 8, point b). Les demandes d'audition exposent les raisons liées à l'intérêt de l'Union pour lesquelles les parties souhaitent être entendues.
4. Les parties intéressées visées aux paragraphes 2 et 3 du présent article peuvent demander que les faits et les considérations sur lesquels les décisions sont susceptibles d'être fondées soient mis à leur disposition. Ces informations sont mises à disposition dans toute la mesure du possible, conformément à l'article 8, et sans préjudice de toute décision ultérieure prise par la Commission.
5. L'analyse économique visée au paragraphe 2 est transmise au Parlement européen et au Conseil pour information.

Chapitre II

Dispositions communes relatives à la procédure

Article 4

Ouverture de la procédure

1. Une enquête est ouverte à la suite d'une plainte écrite introduite par un État membre, un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union ou une association de transporteurs aériens de l'Union, ou encore à l'initiative de la Commission, s'il existe des éléments de preuve *prima facie* attestant de l'existence de l'ensemble des circonstances suivantes:
 - a) une pratique faussant la concurrence, adoptée par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers;
 - b) un préjudice ou une menace de préjudice pour un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union; et
 - c) un lien de causalité entre la pratique en cause et le préjudice présumé ou la menace de préjudice présumée.
2. Lorsqu'elle reçoit une plainte en application du paragraphe 1, la Commission en informe tous les États membres.

3. La Commission examine en temps utile l'exactitude et l'adéquation des éléments qui sont fournis dans la plainte ou qui sont à sa disposition, afin de déterminer s'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une enquête conformément au paragraphe 1.
4. La Commission décide de ne pas ouvrir d'enquête lorsque les faits présentés dans la plainte ne soulèvent pas de problème systémique et n'ont pas d'incidence notable sur un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union.
5. Lorsqu'elle décide de ne pas ouvrir d'enquête, la Commission en informe le plaignant et tous les États membres. L'information fournie contient les motifs de la décision. Cette information est également transmise au Parlement européen, conformément à l'article 17.
6. Lorsque les éléments de preuve présentés sont insuffisants aux fins du paragraphe 1, la Commission en informe le plaignant dans un délai de soixante jours à compter de la date à laquelle la plainte a été déposée. Le plaignant dispose de quarante-cinq jours pour fournir des éléments de preuve supplémentaires. Si le plaignant ne s'exécute pas dans ce délai, la Commission peut décider de ne pas ouvrir l'enquête.

7. Sous réserve des paragraphes 4 et 6, la Commission décide de l'ouverture d'une enquête conformément au paragraphe 1 dans un délai maximum de cinq mois à compter du dépôt de la plainte.
8. Sous réserve du paragraphe 4, lorsque la Commission estime qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une enquête, elle procède comme suit:
 - a) elle ouvre la procédure et en informe les États membres et le Parlement européen;
 - b) elle publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*; l'avis annonce l'ouverture de l'enquête, indique le domaine couvert par l'enquête, le pays tiers ou l'entité d'un pays tiers qui est présumé avoir été impliqué dans des pratiques faussant la concurrence et le préjudice présumé ou la menace de préjudice présumée, ainsi que les transporteurs aériens de l'Union concernés, et il précise le délai dans lequel les parties intéressées peuvent se faire connaître, présenter leur point de vue par écrit, fournir des informations ou demander à être entendues par la Commission. Ce délai est d'au moins trente jours;

- c) elle informe officiellement les représentants du pays tiers et l'entité d'un pays tiers concernés de l'ouverture de l'enquête;
 - d) elle informe le plaignant et le comité visé à l'article 16 de l'ouverture de l'enquête.
9. Lorsque la plainte est retirée avant l'ouverture de l'enquête, elle est considérée comme n'ayant pas été déposée. Cette disposition est sans préjudice du droit de la Commission d'ouvrir une enquête de sa propre initiative conformément au paragraphe 1.

Article 5

Enquête

1. À la suite de l'ouverture de la procédure, la Commission débute une enquête.
2. L'enquête vise à déterminer si une pratique faussant la concurrence, adoptée par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers, a causé ou menace de causer un préjudice aux transporteurs aériens de l'Union concernés.

3. Si, au cours de l'enquête visée au paragraphe 2 du présent article, la Commission trouve des éléments de preuve attestant qu'une pratique pourrait avoir une incidence négative sur la connectivité aérienne d'une région donnée, d'un État membre ou d'un groupe d'États membres, et ainsi pour les passagers, il est tenu compte de ces éléments de preuve pour déterminer l'intérêt de l'Union conformément à l'article 3.
4. La Commission demande toutes les informations qu'elle considère comme étant nécessaires pour mener l'enquête et vérifie l'exactitude des informations qu'elle a reçues des transporteurs aériens de l'Union concernés, ou du pays tiers concerné, d'une partie intéressée ou de l'entité d'un pays tiers concernée, ou qu'elle a recueillies auprès d'eux.
5. Lorsque les informations fournies en application du paragraphe 4 sont incomplètes, elles sont prises en considération pour autant qu'elles ne soient ni fausses ni trompeuses.
6. Si des éléments de preuve ou des informations ne sont pas acceptés, la partie qui les a communiqués est informée immédiatement des motifs de leur rejet et a la possibilité de fournir des explications complémentaires dans un délai qui a été imparti.

7. La Commission peut demander aux États membres concernés de l'aider dans son enquête. En particulier, à la demande de la Commission, ils prennent les mesures nécessaires pour aider la Commission dans son enquête en lui fournissant les informations pertinentes disponibles. À la demande de la Commission, les États membres s'efforcent de contribuer aux vérifications et analyses pertinentes.
8. En cas de besoin, la Commission peut mener des enquêtes sur le territoire d'un pays tiers, pour autant que l'entité d'un pays tiers concernée ait donné son accord et que les pouvoirs publics de ce pays tiers aient été officiellement informés et n'aient pas formulé d'objections.
9. Les parties qui se sont fait connaître dans les délais fixés dans l'avis d'ouverture sont entendues si elles ont introduit une demande d'audition démontrant qu'elles sont effectivement une partie intéressée.
10. Les plaignants, les parties intéressées, les États membres et les représentants du pays tiers concerné ou de l'entité d'un pays tiers concernée peuvent consulter toutes les informations mises à la disposition de la Commission, à l'exception des documents internes qui sont à l'usage de la Commission et des administrations de l'Union et des États membres concernés, pour autant que ces informations ne soient pas confidentielles au sens de l'article 8 et qu'ils aient adressé une demande écrite à la Commission.

Article 6
Suspension

1. La Commission peut suspendre l'enquête s'il paraît plus approprié de lutter contre la pratique faussant la concurrence en recourant exclusivement aux procédures de règlement des différends prévues par un accord de transport aérien ou de services aériens applicable auquel l'Union est partie ou par tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien auquel l'Union est partie. La Commission informe les États membres de la suspension de l'enquête.

La Commission peut reprendre l'enquête dans chacun des cas suivants:

- a) la procédure menée en vertu de l'accord de transport aérien ou de services aériens ou de tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien applicable a conclu à l'existence d'une infraction commise par l'autre ou les autres parties à l'accord et cette conclusion est devenue définitive et obligatoire pour cette ou ces autres parties, mais aucune mesure corrective n'a été prise rapidement ou dans les délais prévus dans le cadre des procédures applicables;
- b) il n'a pas été mis fin à la pratique faussant la concurrence dans un délai de douze mois à compter de la date de la suspension de l'enquête.

2. La Commission suspend l'enquête si, dans un délai de quinze jours à compter de la date de la notification de l'ouverture de l'enquête:
- a) tous les États membres concernés visés à l'article 2, point 4) b), ont notifié à la Commission leur intention de lutter contre la pratique faussant la concurrence en recourant exclusivement aux procédures de règlement des différends applicables en vertu des accords de transport aérien, des accords de services aériens ou de tout autre accord comportant des dispositions relatives à des services de transport aérien qu'ils ont conclus avec le pays tiers concerné; et
 - b) aucun des États membres concernés visés à l'article 2, point 4) a), n'a soulevé d'objections.

Dans de tels cas de suspension, l'article 7, paragraphes 1 et 2, s'applique.

3. La Commission peut reprendre l'enquête dans chacun des cas suivants:
- a) les États membres concernés visés à l'article 2, point 4) b), n'ont pas engagé la procédure de règlement des différends en vertu de l'accord international pertinent dans un délai de trois mois à compter de la date de la notification visée au paragraphe 2, point a);

- b) les États membres concernés visés à l'article 2, point 4) b), informent la Commission que le résultat des procédures de règlement des différends visées au paragraphe 2 du présent article n'a pas été mis en œuvre correctement et avec diligence;
- c) tous les États membres concernés demandent à la Commission de reprendre l'enquête;
- d) la Commission parvient à la conclusion qu'il n'a pas été mis fin à la pratique faussant la concurrence dans un délai de douze mois à compter de la date de la notification visée au paragraphe 2, point a), par les États membres concernés;
- e) dans les cas d'urgence prévus à l'article 11, paragraphe 3, s'il n'a pas été mis fin à la pratique faussant la concurrence dans un délai de neuf mois à compter de la date de la notification visée au paragraphe 2, point a), du présent article adressée par les États membres concernés visés à l'article 2, point 4) b); à la demande d'un État membre concerné, ce délai peut être prolongé de trois mois au maximum par la Commission dans des cas dûment justifiés.

Article 7

Coopération avec les États membres en ce qui concerne les procédures applicables aux cas relevant du chapitre III

1. L'État membre concerné informe la Commission de toutes les réunions pertinentes prévues dans le cadre de l'accord de transport aérien ou de services aériens ou de toute disposition sur les services de transport aérien contenue dans tout autre accord conclu avec le pays tiers concerné afin de discuter de la question faisant l'objet de l'enquête. L'État membre concerné communique à la Commission l'ordre du jour et toutes les informations utiles qui lui permettront de bien comprendre les sujets abordés lors de ces réunions.
2. L'État membre concerné tient la Commission informée du déroulement de toute procédure de règlement des différends prévue dans un accord de transport aérien ou de services aériens ou de tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien conclu avec le pays tiers concerné et, le cas échéant, invite la Commission à participer à ces procédures. La Commission peut demander à l'État membre concerné de lui fournir des informations supplémentaires.

Article 8
Confidentialité

1. Si des motifs valables sont avancés, la Commission traite comme confidentielle toute information à caractère confidentiel (il peut notamment s'agir, mais pas exclusivement, d'informations dont la divulgation avantagerait de façon notable un concurrent ou aurait un effet défavorable notable pour la personne qui a fourni l'information ou pour celle auprès de laquelle elle l'a obtenue) ou qui est fournie à titre confidentiel par des parties à une enquête.
2. Les parties intéressées qui fournissent des informations confidentielles sont tenues d'en donner des résumés non confidentiels. Ces résumés doivent être suffisamment détaillés pour permettre de comprendre raisonnablement la substance des informations communiquées à titre confidentiel. Dans des circonstances exceptionnelles, les parties intéressées peuvent indiquer que les informations confidentielles ne peuvent pas être résumées. Dans de telles circonstances exceptionnelles, les raisons pour lesquelles un résumé ne peut être fourni sont exposées.

3. Les informations reçues en application du présent règlement ne peuvent être utilisées que dans le but pour lequel elles ont été demandées. Le présent paragraphe n'exclut pas l'utilisation des informations reçues dans le cadre d'une enquête aux fins de l'ouverture d'une autre enquête conformément au présent règlement.
4. La Commission et les États membres, y compris leurs agents respectifs, ne divulguent pas, sauf autorisation expresse de la partie les ayant fournies, les informations à caractère confidentiel qu'ils ont reçues en application du présent règlement, ou celles qui sont fournies à titre confidentiel par une partie à une enquête. Les échanges d'informations entre la Commission et les États membres ou tout document interne préparé par les autorités de l'Union ou des États membres ne sont pas divulgués, sauf si leur divulgation est expressément prévue par le présent règlement.
5. Lorsqu'il apparaît qu'une demande de traitement confidentiel n'est pas justifiée et si la personne qui a fourni l'information ne veut ni la rendre publique ni en autoriser la divulgation en termes généraux ou sous forme de résumé, il peut ne pas être tenu compte de l'information en question.

6. Le présent article ne fait pas obstacle à la communication, par les autorités de l'Union, d'informations générales, notamment des motifs sur lesquels les décisions prises en vertu du présent règlement sont fondées, ni à la communication des éléments de preuve sur lesquels les autorités de l'Union s'appuient, dans la mesure nécessaire à la justification de ces motifs lors de procédures juridictionnelles. Une telle communication tient compte de l'intérêt légitime des parties intéressées à ce que leurs secrets d'affaires ou secrets d'État ne soient pas divulgués.
7. Les États membres prennent toute mesure nécessaire et appropriée destinée à garantir la confidentialité des informations qui sont pertinentes pour l'application du présent règlement, pour autant qu'elles soient compatibles avec ses dispositions.

Article 9

Fondement des conclusions en cas de non-coopération

Lorsque l'accès aux informations nécessaires est refusé ou n'est pas accordé dans les délais prévus par le présent règlement, ou lorsque l'enquête est entravée de manière significative, des conclusions préliminaires ou finales, positives ou négatives, peuvent être établies sur la base des faits et éléments de preuve disponibles. Lorsque la Commission constate que des informations fausses ou trompeuses ont été transmises, ces informations ne sont pas prises en considération.

Article 10

Information des parties

1. La Commission communique au pays tiers, à l'entité d'un pays tiers et au transporteur aérien d'un pays tiers concerné, de même qu'au plaignant, aux parties intéressées, aux États membres et aux transporteurs aériens de l'Union concernés, les faits et considérations essentiels sur la base desquels elle entend adopter des mesures de réparation ou clore des procédures sans adopter de mesures de réparation, au plus tard un mois avant que le comité visé à l'article 16 ne soit convoqué, conformément à l'article 13, paragraphe 2, ou à l'article 14, paragraphe 1.
2. La communication visée au paragraphe 1 ne fait pas obstacle à toute décision ultérieure qui peut être prise par la Commission. Lorsque la Commission prévoit de fonder une telle décision sur des faits et considérations complémentaires ou différents, ces derniers sont communiqués dans les meilleurs délais.
3. Les informations complémentaires fournies après la communication des informations ne peuvent être prises en considération que si elles sont reçues dans un délai que la Commission fixe dans chaque cas en tenant dûment compte de l'urgence de l'affaire, mais qui ne peut être inférieur à quatorze jours. Une période plus courte peut être fixée s'il doit être procédé à une communication d'informations finale complémentaire.

Article 11

Durée de la procédure et suspension

1. La procédure est menée à bien dans un délai de vingt mois. Ce délai peut être prolongé dans des cas dûment justifiés. En cas de suspension de la procédure comme prévu au paragraphe 4, ce délai de suspension n'est pas pris en compte dans la durée de la procédure.
2. L'enquête est menée à bien dans un délai de douze mois. Ce délai peut être prolongé dans des cas dûment justifiés. En cas de suspension de l'enquête, comme prévu à l'article 6, ce délai de suspension n'est pas pris en compte dans la durée de l'enquête. Lorsque le délai prévu pour l'enquête est prolongé, la durée de la prolongation est ajoutée à la durée totale de la procédure fixée au paragraphe 1 du présent article.
3. En cas d'urgence, c'est-à-dire dans des situations où il ressort d'éléments de preuve clairs présentés par le plaignant ou les parties intéressées que le préjudice pour les transporteurs aériens de l'Union pourrait être irréversible, la procédure peut être ramenée à neuf mois.

4. La Commission suspend la procédure lorsque le pays tiers ou l'entité d'un pays tiers concerné(e) a pris des mesures décisives pour mettre fin à la pratique faussant la concurrence ou au préjudice ou à la menace de préjudice pour les transporteurs aériens de l'Union concernés.
5. Dans les cas visés au paragraphe 4, la Commission reprend la procédure s'il n'a pas été mis fin à la pratique faussant la concurrence, au préjudice ou à la menace de préjudice pour les transporteurs aériens de l'Union concernés après un délai raisonnable qui, en tout état de cause, ne doit pas excéder six mois.

Chapitre III

Pratiques faussant la concurrence

Article 12

Détermination du préjudice ou de la menace de préjudice

1. Aux fins du présent chapitre, la constatation d'un préjudice repose sur des éléments de preuve et tient compte des facteurs pertinents, en particulier:
 - a) la situation des transporteurs aériens de l'Union concernés, notamment en ce qui concerne des aspects tels que la fréquence des services, l'utilisation des capacités, l'effet sur le réseau, les ventes, la part de marché, les profits, le rendement du capital, l'investissement et l'emploi;

- b) la situation générale sur les marchés de services de transport aérien affectés, notamment en ce qui concerne le niveau des tarifs, la capacité et la fréquence des services de transport aérien ou l'utilisation du réseau.
- 2. La détermination d'une menace de préjudice repose sur des éléments de preuve clairs et non sur de simples allégations, conjectures ou possibilités hypothétiques. L'évolution en préjudice doit être clairement prévisible, très probable et imminente, et doit pouvoir être attribuée au-delà de tout doute raisonnable à une action ou une décision d'un pays tiers ou d'une entité d'un pays tiers.
- 3. Pour déterminer l'existence d'une menace de préjudice, il convient d'examiner des facteurs tels que:
 - a) l'évolution prévisible de la situation des transporteurs aériens de l'Union concernés, en particulier en ce qui concerne la fréquence des services, l'utilisation des capacités, l'effet sur le réseau, les ventes, la part de marché, les profits, le rendement du capital, l'investissement et l'emploi;
 - b) l'évolution prévisible de la situation générale sur les marchés de services de transport aérien potentiellement affectés, en particulier en ce qui concerne le niveau des tarifs, la capacité et la fréquence des services de transport aérien ou l'utilisation du réseau.

Bien qu'aucun des facteurs énumérés aux points a) et b), pris séparément, ne soit nécessairement décisif, la totalité des facteurs considérés doit amener à conclure qu'une nouvelle pratique faussant la concurrence est imminente et qu'un préjudice sera causé si aucune mesure n'est prise.

4. La Commission choisit une période d'enquête, qui inclut la période durant laquelle le préjudice est présumé avoir été causé sans toutefois s'y limiter, et analyse les éléments de preuve pertinents au cours de cette période.
5. Lorsque le préjudice ou la menace de préjudice pour les transporteurs aériens de l'Union concernés sont causés par des facteurs autres que la pratique faussant la concurrence, ils ne sont pas attribués à la pratique en cours d'examen et ne sont pas pris en compte.

Article 13

Clôture sans mesures de réparation

1. La Commission clôt l'enquête sans que des mesures de réparation soient adoptées lorsque la plainte est retirée, à moins qu'elle ne décide de poursuivre l'enquête de sa propre initiative.

2. La Commission clôt, par voie d'actes d'exécution, l'enquête menée au titre de l'article 5 sans adopter de mesures de réparation dans les cas suivants:
- a) la Commission conclut que l'une quelconque des situations suivantes n'est pas établie:
 - i) l'existence d'une pratique faussant la concurrence, adoptée par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers;
 - ii) l'existence d'un préjudice ou d'une menace de préjudice pour les transporteurs aériens de l'Union concernés;
 - iii) l'existence d'un lien de causalité entre le préjudice ou la menace de préjudice et la pratique en question;
 - b) la Commission conclut que l'adoption de mesures de réparation en application de l'article 14 irait à l'encontre de l'intérêt de l'Union;
 - c) le pays tiers ou l'entité d'un pays tiers concernés a mis fin à la pratique faussant la concurrence; ou
 - d) le pays tiers ou l'entité d'un pays tiers concernés a mis fin au préjudice ou à la menace de préjudice pour les transporteurs aériens de l'Union concernés.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

3. La décision de clore l'enquête conformément au paragraphe 2 est accompagnée d'un exposé des motifs justifiant cette décision et elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 14

Mesures de réparation

1. Sans préjudice de l'article 13, la Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des mesures de réparation si l'enquête menée au titre de l'article 5 conclut qu'une pratique faussant la concurrence, adoptée par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers, a causé un préjudice aux transporteurs aériens de l'Union concernés.

Les actes d'exécution fixant les mesures de réparation visées au paragraphe 3, point a), du présent article sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

Les actes d'exécution fixant les mesures de réparation visées au paragraphe 3, point b), du présent article sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphes 2 et 3.

2. Sans préjudice de l'article 13, la Commission peut adopter, par voie d'actes d'exécution, des mesures de réparation si l'enquête menée au titre de l'article 5 conclut qu'une pratique faussant la concurrence, adoptée par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers, menace de causer un préjudice, conformément à l'article 12, paragraphes 2 et 3, aux transporteurs aériens de l'Union concernés. Ces mesures de réparation n'entrent pas en vigueur avant que la menace de préjudice n'évolue en préjudice réel.

Les actes d'exécution fixant les mesures de réparation visées au paragraphe 3, point a), du présent article sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

Les actes d'exécution fixant les mesures de réparation visées au paragraphe 3, point b), du présent article sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphes 2 et 3.

3. Les mesures de réparation visées aux paragraphes 1 et 2 sont imposées aux transporteurs aériens d'un pays tiers ayant tiré profit de la pratique faussant la concurrence; elles peuvent revêtir l'une des formes suivantes:

a) obligations financières;

- b) toute mesure opérationnelle de valeur équivalente ou moindre, telle que la suspension de concessions, de services dus ou d'autres droits du transporteur aérien du pays tiers. Priorité est donnée aux mesures opérationnelles réciproques, pour autant qu'elles ne soient pas contraires à l'intérêt de l'Union ou incompatibles avec le droit de l'Union ou avec des obligations internationales.
- 4. Les mesures de réparation visées aux paragraphes 1 et 2 n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour compenser le préjudice pour les transporteurs aériens de l'Union concernés. À cette fin, ces mesures de réparation peuvent être limitées à une zone géographique déterminée ou être limitées dans le temps.
 - 5. Les mesures de réparation ne consistent pas en une suspension ou en une limitation des droits de trafic octroyés par un État membre à un pays tiers dans le cadre d'un accord de transport aérien, d'un accord de services aériens ou de toute disposition sur les services de transport aérien contenue dans tout autre accord conclu avec ce pays tiers.
 - 6. Les mesures de réparation visées aux paragraphes 1 et 2 ne doivent pas amener l'Union ou les États membres concernés à violer des accords de transport aérien ou de services aériens, ou toute disposition sur les services de transport aérien contenue dans un accord commercial ou tout autre accord conclu avec le pays tiers concerné.

7. La décision de clore l'enquête par l'adoption de mesures de réparation visées aux paragraphes 1 et 2 est accompagnée d'un exposé des motifs justifiant cette décision et elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 15

Réexamen de mesures de réparation

1. Les mesures de réparation visées à l'article 14 restent en vigueur uniquement durant le temps et dans la mesure nécessaires eu égard à la persistance de la pratique faussant la concurrence et du préjudice qui en résulte. À cette fin, la procédure de réexamen prévue aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article s'applique. La Commission fournit régulièrement au Parlement européen et au Conseil un rapport écrit sur l'efficacité et l'incidence des mesures de réparation.
2. Lorsque les circonstances le justifient, la nécessité de continuer à imposer des mesures de réparation sous leur forme initiale peut être réexaminée, à l'initiative de la Commission ou du plaignant ou sur demande motivée des États membres concernés, du pays tiers concerné ou de l'entité d'un pays tiers concernée.

3. Au cours de son réexamen, la Commission évalue la persistance de la pratique faussant la concurrence, du préjudice et du lien de causalité entre la pratique et le préjudice.
4. La Commission adopte des actes d'exécution abrogeant, modifiant ou maintenant, comme il convient, les mesures de réparation prévues à l'article 14. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

Chapitre IV

Dispositions finales

Article 16

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 17

Rapport et information

1. La Commission présente régulièrement un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application et la mise en œuvre du présent règlement. Dans le respect de la protection des informations confidentielles au sens de l'article 8, le rapport contient des informations sur l'application des mesures de réparation, la clôture d'enquêtes sans mesures de réparation, les réexamens de mesures de réparation et la coopération avec les États membres, les parties intéressées et les pays tiers.
2. Le Parlement européen et le Conseil peuvent inviter la Commission à présenter et expliquer toute question liée à l'application du présent règlement.

Article 18

Abrogation

Le règlement (CE) n° 868/2004 est abrogé. Les références au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement.

Article 19

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président