



EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

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

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

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

**AVIATION 167
CODEC 2293**

**UREDBA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA O ZAŠTITI TRŽIŠNOG NATJECANJA U
ZRAČNOM PRIJEVOZU I STAVLJANJU IZVAN SNAGE UREDBE (EZ) BR. 868/2004**

UREDBA (EU) 2019/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 17. travnja 2019.

**o zaštiti tržišnog natjecanja u zračnom prijevozu
i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 868/2004**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom²,

¹ SL C 197, 8.6.2018., str. 58.

² Stajalište Europskog parlamenta od 14. ožujka 2019. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 9. travnja 2019.

budući da:

- (1) Zrakoplovstvo ima ključnu ulogu u gospodarstvu Unije i svakodnevnom životu njezinih građana te je jedan od najuspješnijih i najdinamičnijih sektora gospodarstva Unije. Snažan je pokretač gospodarskog rasta, otvaranja radnih mjesta, trgovine i turizma te povezanosti i mobilnosti za poduzeća i građane, a posebice na unutarnjem zrakoplovnom tržištu Unije. U posljednjim je desetljećima rast usluga zračnog prijevoza znatno doprinio poboljšanju povezanosti unutar Unije i s trećim zemljama te je snažan pokretač gospodarstva Unije.
- (2) Zračni prijevoznici Unije u središtu su globalne mreže koja Europu povezuje unutar njezinih granica i s ostatkom svijeta. Trebalo bi im biti omogućeno natjecanje sa zračnim prijevoznicima trećih zemalja u okružju otvorenog i poštenog tržišnog natjecanja. To je nužno kako bi se ostvarile koristi za potrošače, održali uvjeti kojima se omogućuje visoka razina zračne povezanosti Unije te osigurali transparentnost, ravnopravni uvjeti i daljnja konkurentnost zračnih prijevoznika Unije, kao i visoka razina kvalitetnih radnih mjesta u zrakoplovnoj industriji Unije.

- (3) U kontekstu povećanog tržišnog natjecanja među akterima zračnog prijevoza na globalnoj razini, pošteno tržišno natjecanje neophodno je opće načelo pri obavljanju usluga međunarodnog zračnog prijevoza. To je načelo posebno potvrđeno Čikaškom konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu od 7. prosinca 1944. („Čikaška konvencija”) u čijoj je preambuli istaknuta potreba da usluge međunarodnog zračnog prijevoza budu uspostavljene na temelju jednakih mogućnosti. U članku 44. Čikaške konvencije navedeno je i da je cilj Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) poticanje razvoja međunarodnog zračnog prijevoza i to osiguravanjem primjerenih mogućnosti sudjelovanja zračnih prijevoznika svake države ugovornice u međunarodnom zračnom prometu i izbjegavanjem diskriminacije među državama ugovornicama.
- (4) Načelo poštenog tržišnog natjecanja ustaljeno je u Uniji, u kojoj prakse kojima se narušava tržišno natjecanje podliježu pravu Unije na temelju kojeg se zračnim prijevoznicima Unije i onima iz trećih zemalja koji posluju u Uniji, jamče jednake mogućnosti i uvjeti poštenog tržišnog natjecanja.

- (5) Međutim, usprkos stalnim naporima Unije i nekih trećih zemalja, načela poštenog tržišnog natjecanja još nisu definirana posebnim multilateralnim pravilima, osobito u okviru ICAO-a ili sporazumâ Svjetske trgovinske organizacije (WTO) kao što su Opći sporazum o trgovini uslugama (GATS) i njegov Prilog o uslugama zračnog prijevoza iz čijih su područja primjene uglavnom isključene usluge zračnog prijevoza.
- (6) Stoga bi trebalo u okviru ICAO-a i WTO-a više nastojati aktivno podupirati uspostavu međunarodnih pravila kojima bi se zajamčili uvjeti poštenog tržišnog natjecanja među svim zračnim prijevoznicima.
- (7) Pošteno tržišno natjecanje među zračnim prijevoznicima trebalo bi se po mogućnosti rješavati u okviru sporazumâ o zračnom prometu ili zračnom prijevozu s trećim zemljama. Međutim, u većini sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu sklopljenih između Unije ili njezinih država članica ili oboje, s jedne strane, i trećih zemalja, s druge strane, do sada nisu predviđena primjerena pravila poštenog tržišnog natjecanja. Trebalo bi stoga poduzeti jače napore kako bi se u pregovorima dogovorilo uključivanje klauzula o poštenom tržišnom natjecanju u postojeće i buduće sporazume o zračnom prometu ili zračnom prijevozu s trećim zemljama.

- (8) Pošteno tržišno natjecanje među zračnim prijevoznicima može se osigurati i odgovarajućim zakonodavstvom Unije, kao što su Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93¹ i Direktiva Vijeća 96/97/EZ². U pogledu načela da pošteno tržišno natjecanje pretpostavlja zaštitu zračnih prijevoznika Unije od određenih praksi trećih zemalja ili prijevoznika iz trećih zemalja, to je pitanje prethodno bilo predmetom Uredbe (EZ) br. 868/2004 Europskog parlamenta i Vijeća³. Međutim, Uredba (EZ) br. 868/2004 pokazala se nedovoljno učinkovitom u pogledu njezina osnovnog cilja osiguravanja poštenog tržišnog natjecanja. To je posebno slučaj u pogledu nekih njezinih pravila koja se odnose na definiciju dotičnih praksi, osim subvencioniranja, te u pogledu zahtjeva za pokretanje i provođenje istraga. Osim toga, Uredbom (EZ) br. 868/2004 nije postignuta komplementarnost sa sporazumima o zračnom prometu ili zračnom prijevozu kojih je Unija stranka. S obzirom na broj i važnost izmjena koje bi bile potrebne za rješavanje tih pitanja, primjereno je zamijeniti Uredbu (EZ) br. 868/2004 novim aktom.

¹ Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.).

² Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36.).

³ Uredba (EZ) br. 868/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zaštiti od subvencija i nepravednih praksi određivanja cijena koje uzrokuju štetu zračnim prijevoznicima Zajednice koji pružaju usluge zračnog prijevoza iz zemalja koje nisu članice Europske zajednice (SL L 162, 30.4.2004., str. 1.).

- (9) Konkurentnost sektora zrakoplovstva Unije ovisi o konkurentnosti svakog dijela vrijednosnog lanca u zrakoplovstvu i može se održati samo komplementarnim skupom politika. Unija bi trebala sudjelovati u konstruktivnom dijalogu s trećim zemljama kako bi se pronašla osnova za pošteno tržišno natjecanje. U tom pogledu, učinkoviti, proporcionalni i odvraćajući propisi i dalje su potrebni za održavanje uvjeta kojima se omogućuje visoka razina povezanosti Unije i za osiguranje poštenog tržišnog natjecanja sa zračnim prijevoznicima trećih zemalja. U tu bi svrhu Komisiji trebalo dodijeliti ovlast za provedbu istrage i, prema potrebi, poduzimanje mjera. Takve bi mjere trebale biti dostupne ako prakse kojima se narušava tržišno natjecanje uzrokuju štetu zračnim prijevoznicima Unije.
- (10) Diskriminacija bi mogla uključivati situacije u kojima se prema zračnom prijevozniku Unije postupa različito bez objektivnog opravdanja, a posebice postupa različito u vezi sa sljedećim: cijenama zemaljskih usluga i pristupa njima; infrastrukturom zračne luke; uslugama u zračnoj plovidbi; dodjelom slotova; administrativnim postupcima poput postupaka dodjele viza za osoblje stranog zračnog prijevoznika; detaljnim aranžmanima prodaje i distribucije usluga zračnog prijevoza; ili bilo kojim drugim pitanjima u vezi s obavljanjem poslovanja poput opterećujućih postupaka carinjenja ili bilo kojom drugom nepoštenom praksom financijske ili operativne naravi.

- (11) Prema ovoj Uredbi postupak bi trebalo zaključiti bez kompenzacijskih mjera ako je njihovo donošenje protivno interesu Unije, posebno uzimajući u obzir njihov učinak na druge osobe, osobito potrošače ili poduzetnike u Uniji, kao i njihov učinak na visoku razinu povezanosti širom Unije. Pri procjeni interesa Unije posebnu pozornost trebalo bi obratiti na položaj država članica koje se za povezanost s ostatkom svijeta ili isključivo ili u velikoj mjeri oslanjaju na zračni prijevoz te bi trebalo osigurati dosljednost s ostalim područjima politika Unije. Isto tako, postupak bi trebalo zaključiti bez mjera ako zahtjevi za takve mjere nisu ili više nisu ispunjeni.
- (12) Pri određivanju toga bi li donošenje kompenzacijskih mjera bilo protivno interesu Unije Komisija bi trebala uzeti u obzir stajališta svih zainteresiranih strana. Kako bi se organizirala savjetovanja sa svim zainteresiranim stranama i kako bi im se dala mogućnost da budu saslušane, u obavijesti o pokretanju istrage trebalo bi navesti rokove za dostavu informacija ili za traženje saslušanja. Zainteresirane strane trebale bi biti upoznate s uvjetima objavljivanja informacija koje pružaju te imati pravo odgovoriti na primjedbe drugih strana.

- (13) Kako bi Komisija bila odgovarajuće obaviještena o mogućim elementima kojima se opravdava pokretanje istrage, svaka država članica, zračni prijevoznik Unije ili udruženje zračnih prijevoznika Unije trebali bi imati pravo na podnošenje pritužbe koja bi se trebala rješavati u razumnom roku.
- (14) Radi osiguravanja učinkovitosti ove Uredbe ključno je da Komisija može pokrenuti postupak na temelju pritužbe uz prednošenje dokaza *prima facie* o opasnosti od štete.
- (15) Tijekom istrage Komisija bi trebala razmotriti prakse kojima se narušava tržišno natjecanje u odgovarajućem kontekstu. S obzirom na raznovrsnost mogućih praksi, u pojedinim bi slučajevima praksa i njezini učinci mogli biti ograničeni na aktivnosti zračnog prijevoza na linijama između dva grada, dok bi u drugim slučajevima moglo biti od važnosti razmotriti praksu i njezine učinke na širu mrežu zračnog prijevoza.
- (16) Važno je osigurati da se istraga može proširiti na najveći mogući broj relevantnih elemenata. U tu bi svrhu Komisiji trebalo omogućiti provedbu istraga u trećim zemljama, podložno suglasnosti dotičnih subjekata iz treće zemlje te u nedostatku prigovora tih trećih zemalja. Zbog istog bi razloga i u istu svrhu države članice trebale biti dužne Komisiji pružiti potporu koliko god mogu. Komisija bi istragu trebala zaključiti na temelju najboljih dostupnih dokaza.

- (17) Tijekom istrage Komisija bi mogla razmotriti predstavlja li praksa kojom se narušava tržišno natjecanje i kršenje međunarodnog sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu ili bilo kojeg drugog sporazuma koji sadržava odredbe o uslugama zračnog prijevoza kojeg je Unija stranka. Ako je to slučaj, Komisija bi mogla smatrati da bi se praksa kojom se narušava tržišno natjecanje, a koja također predstavlja kršenje međunarodnog sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu ili bilo kojeg drugog sporazuma koji sadržava odredbe o uslugama zračnog prijevoza kojeg je Unija stranka, mogla primjerenije riješiti primjenom postupaka za rješavanje sporova utvrđenih tim sporazumom. U tom slučaju Komisija bi trebala imati pravo suspendirati istragu pokrenutu na temelju ove Uredbe. Ako se primjenom postupaka za rješavanje sporova utvrđenih u međunarodnom sporazumu o zračnom prometu ili zračnom prijevozu ili bilo kojem drugom sporazumu koji sadržava odredbe o uslugama zračnog prijevoza kojeg je Unija stranka dovoljno ne popravi stanje, Komisija bi trebala moći nastaviti istragu.

- (18) Sporazumima u području zrakoplovstva i ovom Uredbom trebao bi se olakšati dijalog s dotičnim trećim zemljama radi učinkovitog rješavanja sporova i ponovne uspostave poštenog tržišnog natjecanja. Ako se istraga koju provodi Komisija odnosi na operacije obuhvaćene sporazumom o zračnom prometu ili zračnom prijevozu ili bilo kojim drugim sporazumom koji sadržava odredbe o uslugama zračnog prijevoza sklopljenim s trećom zemljom kojeg Unija nije stranka, trebalo bi osigurati da Komisija djeluje u potpunosti upoznata sa svim postupcima koje dotična država članica namjerava provesti ili provodi na temelju tog sporazuma, a koji se odnose na situaciju koja je predmet istrage Komisije. Stoga bi države članice trebale biti dužne o tome obavješćivati Komisiju. U takvom slučaju sve dotične države članice trebale bi imati pravo Komisiju obavijestiti o svojoj namjeri da praksu kojom se narušava tržišno natjecanje rješavaju isključivo u okviru postupaka za rješavanje sporova navedenih u svojim sporazumima o zračnom prometu ili zračnom prijevozu ili bilo kojem drugom sporazumu koji sadržava odredbe o uslugama zračnog prijevoza sklopljenima s trećom zemljom kojih Unija nije stranka. Ako sve dotične države članice obavijeste Komisiju te nema prigovora, Komisija bi trebala privremeno suspendirati istragu.

- (19) Ako dotične države članice pitanje prakse kojom se narušava tržišno natjecanje namjeravaju rješavati isključivo u okviru postupaka za rješavanje sporova koji se primjenjuju na temelju sporazumâ o zračnom prometu, sporazumâ o zračnom prijevozu ili bilo kojeg drugog sporazuma koji sadržava odredbe o uslugama zračnog prijevoza, a koje su sklopile s dotičnom trećom zemljom kako bi ispunile svoje obveze u skladu s tim sporazumima, države članice trebale bi nastojati žurno provoditi bilateralne postupke za rješavanje sporova te o tome u potpunosti obavijestiti Komisiju. Ako praksa kojom se narušava tržišno natjecanje i dalje postoji, a Komisija nastavi istragu, trebalo bi uzeti u obzir nalaze dobivene tijekom primjene takvog sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu ili bilo kojeg drugog sporazuma koji sadržava odredbe o uslugama zračnog prijevoza kako bi se osiguralo da se što prije ponovno uspostavi pošteno tržišno natjecanje.
- (20) Trebalo bi uzeti u obzir nalaze dobivene tijekom primjene postupaka za rješavanje sporova u okviru međunarodnog sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu ili bilo kojeg drugog sporazuma koji sadržava odredbe o uslugama zračnog prijevoza kojeg je stranka Unija ili država članica.

- (21) Radi administrativne učinkovitosti i s obzirom na mogući završetak postupka bez mjera, trebalo bi omogućiti privremenu suspenziju postupka ako su dotična treća zemlja ili subjekt iz treće zemlje poduzeli odlučne korake s ciljem uklanjanja relevantne prakse kojom se narušava tržišno natjecanje odnosno otklanjanja posljedične štete ili opasnosti od štete.
- (22) Nalazi u pogledu štete ili opasnosti od štete dotičnim zračnim prijevoznicima Unije trebali bi odražavati realnu procjenu situacije te bi se stoga trebali temeljiti na svim relevantnim čimbenicima, a posebno s obzirom na situaciju tih prijevoznika te opću situaciju na pogođenom tržištu zračnog prijevoza.
- (23) Potrebno je utvrditi uvjete u skladu s kojima bi se postupak trebao zaključiti uz uvođenje kompenzacijskih mjera ili bez njih.
- (24) Kompenzacijskim mjerama u pogledu praksi kojima se narušava tržišno natjecanje teži se nadoknaditi štetu koja nastaje zbog tih praksi. Stoga bi one trebale imati oblik financijskih obveza ili drugih mjera kojima se može ostvariti isti učinak i koje pri tome čine mjerljivu novčanu vrijednost. Kako bi se poštovalo načelo proporcionalnosti, mjere bilo koje vrste trebale bi biti ograničene na ono što je potrebno za nadoknadu utvrđene štete. Kompenzacijskim mjerama trebalo bi se uzeti u obzir pravilno funkcioniranje tržišta zračnog prometa Unije te one ne bi smjele dovesti do neopravdane prednosti za bilo kojeg zračnog prijevoznika ili skupinu zračnih prijevoznika.

- (25) Ovom se Uredbom ne nastoji zračnim prijevoznicima trećih zemalja nametnuti norme, na primjer u pogledu subvencija, uvođenjem strožih obveza od onih koji se primjenjuju na prijevoznike u Uniji.
- (26) Situacije koje podliježu istrazi na temelju ove Uredbe i njihov potencijalni učinak na države članice mogle bi se razlikovati ovisno o okolnostima slučaja. Trebalo bi stoga biti moguće primijeniti kompenzacijske mjere, ovisno o slučaju, na jednog ili više zračnih prijevoznika trećih zemalja, na određeno zemljopisno područje ili određeni rok, ili odrediti datum u budućnosti od kojeg se trebaju primjenjivati.
- (27) Kompenzacijske mjere ne bi se smjele sastojati od suspenzije ili ograničenja prometnih prava koje je država članica dodijelila trećoj zemlji.
- (28) U skladu s istim načelom proporcionalnosti, kompenzacijske mjere u pogledu praksi kojima se narušava tržišno natjecanje trebale bi ostati na snazi samo onoliko dugo i u mjeri u kojoj je to potrebno s obzirom na takvu praksu i posljedičnu štetu. Slijedom toga, ako je to opravdano s obzirom na okolnosti, trebalo bi predvidjeti preispitivanje.

- (29) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹.
- (30) Komisija bi trebala redovito obavješćivati Europski parlament i Vijeće o provedbi ove Uredbe putem izvješća. To bi izvješće trebalo sadržavati informacije o sljedećem: primjeni kompenzacijskih mjera; završetku istraga bez kompenzacijskih mjera; preispitivanjima kompenzacijskih mjera; i suradnji s državama članicama, zainteresiranim stranama i trećim zemljama. To bi izvješće trebalo sastaviti te postupati s njime uz primjerenu razinu povjerljivosti.

¹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (31) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, odnosno učinkovitu zaštitu, jednaku za sve zračne prijevoznike Unije i utemeljenu na ujednačenim kriterijima i postupcima, od štete ili opasnosti od štete jednom zračnom prijevozniku Unije ili više njih uzrokovane praksama trećih zemalja ili subjekata iz trećih zemalja kojima se narušava tržišno natjecanje, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (32) S obzirom na to da se ovom Uredbom zamjenjuje Uredba (EZ) br. 868/2004, tu bi uredbu stoga trebalo staviti izvan snage,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Poglavlje I.

Opće odredbe

Članak 1.

Predmet

1. Ovom se Uredbom utvrđuju pravila o provođenju istraga od strane Komisije i o donošenju kompenzacijskih mjera u vezi s praksama kojima se narušava tržišno natjecanje između zračnih prijevoznika Unije i zračnih prijevoznika trećih zemalja te uzrokuje šteta ili opasnost od štete zračnim prijevoznicima Unije.
2. Ova se Uredba primjenjuje ne dovodeći u pitanje članak 12. Uredbe (EEZ) br. 95/93 i članak 20. Direktive 96/67/EZ.

Članak 2.
Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „zračni prijevoznik” znači zračni prijevoznik kako je definiran u Uredbi (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća¹;
2. „usluga zračnog prijevoza” znači let ili niz letova tijekom kojih se prevoze putnici, teret ili pošta za nadoknadu ili najamninu;
3. „zainteresirana strana” znači bilo koja fizička ili pravna osoba ili bilo koje službeno tijelo, bez obzira na to ima li ono vlastitu pravnu osobnost ili ne, koja/koje će vjerojatno imati znatan interes za ishod postupka, uključujući, ali ne ograničavajući se na zračne prijevoznike;
4. „dotična država članica” znači bilo koja država članica:
 - (a) koja je izdala operativnu licenciju dotičnim zračnim prijevoznicima Unije na temelju Uredbe (EZ) br. 1008/2008; ili

¹ Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3.).

- (b) u okviru čijeg sporazuma o zračnom prometu, sporazuma o zračnom prijevozu ili bilo kojeg drugog sporazuma koji sadržava odredbe o uslugama zračnog prijevoza s dotičnom trećom zemljom dotični zračni prijevoznici Unije posluju;
5. „subjekt iz treće zemlje” znači bilo koja fizička ili pravna osoba, profitna ili neprofitna, ili bilo koje službeno tijelo, bez obzira na to ima li ono vlastitu pravnu osobnost ili ne, koja/koje je pod nadležnošću treće zemlje, bez obzira na to je li pod kontrolom vlade treće zemlje ili ne, te je izravno ili neizravno uključena/uključeno u pružanje usluga zračnog prijevoza ili povezanih usluga odnosno u osiguravanje infrastrukture ili usluga koje se upotrebljavaju za pružanje usluga zračnog prijevoza ili povezanih usluga;
6. „prakse kojima se narušava tržišno natjecanje” znači diskriminacija i subvencije;
7. „opasnost od štete” znači opasnost za koju je jasno predvidljivo da će se vrlo vjerojatno i neposredno razviti u štetu te koja se može izvan opravdane sumnje pripisati djelovanju ili odluci treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje;

8. „diskriminacija” znači razlikovanje bilo koje vrste bez objektivnog opravdanja u pogledu ponude robe ili usluga, uključujući javne usluge, koje se upotrebljavaju za obavljanje usluga zračnog prijevoza, ili u pogledu njihova tretmana od strane javnih tijela u vezi s takvim uslugama, uključujući prakse koje se odnose na zračnu plovidbu ili objekte i usluge u zračnim lukama, gorivo, zemaljske usluge, sigurnost, računalne sustave rezervacija, dodjelu slotova, naknade i uporabu drugih objekata ili usluga za obavljanje usluga zračnog prijevoza;
9. „subvencija” znači financijski doprinos:
- (a) koji daje državno tijelo ili druga javna organizacija treće zemlje u bilo kojem od sljedećih oblika:
- i. praksa državnog tijela ili druge javne organizacije koja uključuje izravni prijenos sredstava ili potencijalni izravni prijenos sredstava ili obveza (kao što su bespovratna sredstva, zajmovi, dokapitalizacija, jamstva za zajmove, otpis operativnih gubitaka ili kompenzacija za financijska opterećenja koja nameću javna tijela);
 - ii. državno tijelo ili druga javna organizacija otpisuje ili ne prikuplja dospjele prihode (na primjer, povlašteni porezni tretman ili fiskalni poticaji, kao što su porezni krediti);

- iii. državno tijelo ili druga javna organizacija, uključujući poduzeća pod državnom kontrolom, pruža robu ili usluge, ili kupuje robu ili usluge;
 - iv. državno tijelo ili druga javna organizacija izvršava plaćanja u mehanizam financiranja ili privatnom tijelu povjerava izvršavanje jedne ili više vrsta funkcija navedenih u podtočkama i., ii. i iii. za koje je inače ovlašteno državno tijelo i u praksi se zapravo ne razlikuju od postupaka koje inače obavljaju državna tijela;
- (b) kojim se dodjeljuje pogodnost; i
- (c) koji je pravno ili stvarno ograničen na subjekt ili industriju ili na skupinu subjekata ili industrija za koje je nadležno tijelo koje dodjeljuje subvencije;
10. „zračni prijevoznik Unije” znači zračni prijevoznik s valjanom operativnom licencijom koju je dodijelila država članica u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008;
11. „dotični zračni prijevoznik Unije” znači zračni prijevoznik kojem je navodno uzrokovana šteta ili kojem navodno predstoji opasnost od štete na temelju članka 4. stavka 1. točke (b).

Članak 3.
Interes Unije

1. Komisija utvrđuje interes Unije za potrebe članka 13. stavka 2. točke (b) na temelju procjene svih različitih interesa koji su relevantni u pojedinoj situaciji i koji se uzimaju kao cjelina. Pri utvrđivanju interesa Unije prednost se daje potrebi za zaštitom interesa potrošača i održavanju visoke razine povezanosti putnika i Unije. U kontekstu cijelog lanca zrakoplovstva, Komisija može uzeti u obzir i relevantne socijalne čimbenike. Komisija uzima u obzir i potrebu da se ukloni praksa kojom se narušava tržišno natjecanje, da se ponovno uspostavi učinkovito i pošteno tržišno natjecanje te da se izbjegne bilo kakvo narušavanje unutarnjeg tržišta.
2. Interes Unije utvrđuje se na temelju ekonomske analize Komisije. Komisija tu analizu temelji na informacijama prikupljenima od zainteresiranih strana. Pri utvrđivanju interesa Unije Komisija također traži sve druge relevantne informacije koje smatra potrebnima i posebice uzima u obzir čimbenike iz članka 12. stavka 1. Informacije se uzimaju u obzir samo ako su popraćene stvarnim dokazima kojima se potkrepljuje njihova valjanost.

3. Utvrđivanje interesa Unije za potrebe članka 13. stavka 2. točke (b) provodi se samo ako je svim zainteresiranim stranama pružena mogućnost da se jave, iznesu svoja stajališta u pisanom obliku, dostave informacije Komisiji ili podnesu zahtjev za saslušanje pred Komisijom, u skladu s rokovima iz članka 4. stavka 8. točke (b). U zahtjevima za saslušanje navode se razlozi relevantni za interes Unije u vezi s kojima strane žele biti saslušane.
4. Zainteresirane strane iz stavaka 2. i 3. ovog članka mogu zatražiti da im se stave na raspolaganje činjenice i razmatranja na temelju kojih će se vjerojatno donijeti odluke. Takve se informacije stavljaju na raspolaganje u najvećoj mogućoj mjeri, u skladu s člankom 8., te ne dovodeći u pitanje bilo koju naknadnu odluku Komisije.
5. Ekonomska analiza iz stavka 2. šalje se na znanje Europskom parlamentu i Vijeću.

Poglavlje II.

Zajedničke odredbe o postupku

Članak 4.

Pokretanje postupaka

1. Istraga se pokreće na temelju pisane pritužbe koju podnosi država članica, jedan zračni prijevoznik Unije ili više njih ili udruženje zračnih prijevoznika Unije, ili na vlastitu inicijativu Komisije, ako postoje dokazi *prima facie* o postojanju svih sljedećih okolnosti:
 - (a) prakse treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje kojom se narušava tržišno natjecanje;
 - (b) štete ili opasnosti od štete jednom zračnom prijevozniku Unije ili više njih; i
 - (c) uzročno-posljedične veze između navodne prakse i navodne štete ili opasnosti od štete.
2. Nakon zaprimanja pritužbe na temelju stavka 1. Komisija obavješćuje sve države članice.

3. Komisija pravodobno ispituje točnost i primjerenost elemenata navedenih u pritužbi ili dostupnih Komisiji kako bi utvrdila postoje li dostatni dokazi koji opravdavaju pokretanje istrage u skladu sa stavkom 1.
4. Komisija odlučuje ne pokrenuti istragu ako činjenice iznesene u pritužbi ne upućuju na sustavni problem niti znatno utječu na jednog zračnog prijevoznika Unije ili više njih;
5. Komisija obavještuje podnositelja pritužbe i sve države članice u slučaju odluke o nepokretanju istrage. U dostavljenoj obavijesti navode se razlozi za tu odluku. Te se informacije u skladu s člankom 17. šalju i Europskom parlamentu.
6. Ako podneseni dokazi nisu dostatni u smislu stavka 1., Komisija obavještuje podnositelja pritužbe o takvoj nedostatnosti dokaza u roku od 60 dana od datuma podnošenja pritužbe. Podnositelj pritužbe ima 45 dana za podnošenje dodatnih dokaza. Ako podnositelj pritužbe to ne učini u navedenom roku, Komisija može odlučiti ne pokrenuti istragu.

7. Podložno stavcima 4. i 6., Komisija o pokretanju istrage u skladu sa stavkom 1. odlučuje u roku od najviše pet mjeseci od podnošenja pritužbe.
8. Podložno stavku 4., ako Komisija smatra da postoje dostatni dokazi koji opravdavaju pokretanje istrage, Komisija poduzima sljedeće korake:
 - (a) pokreće postupak i o tome obavješćuje države članice i Europski parlament;
 - (b) objavljuje obavijest u Službenom listu Europske unije; u obavijesti se najavljuje pokretanje istrage te se navode opseg istrage, treća zemlja ili subjekt iz treće zemlje koja/koji navodno primjenjuje prakse kojima se narušava tržišno natjecanje i navodna šteta ili opasnost od štete, dotični zračni prijevoznici Unije i rok u kojem se zainteresirane strane mogu javiti, iznijeti svoja stajališta u pisanom obliku, dostaviti informacije ili podnijeti zahtjev da ih Komisija sasluša. Taj rok ne smije biti kraći od 30 dana;

- (c) službeno obavješćuje predstavnike dotične treće zemlje i subjekta iz treće zemlje o pokretanju istrage;
 - (d) obavješćuje podnositelja pritužbe i Odbor predviđen člankom 16. o pokretanju istrage.
9. Ako se pritužba povuče prije pokretanja istrage, smatra se da pritužba nije ni podnesena. Time se u pitanje ne dovodi pravo Komisije da pokrene istragu na vlastitu inicijativu u skladu sa stavkom 1.

Članak 5.

Istraga

1. Nakon pokretanja postupka Komisija započinje istragu.
2. Cilj je istrage utvrditi je li praksa treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje kojom se narušava tržišno natjecanje uzrokovala štetu ili opasnost od štete dotičnim zračnim prijevoznicima Unije.

3. Ako tijekom istrage iz stavka 2. ovog članka Komisija pronađe dokaze o tome da bi praksa mogla negativno utjecati na zračnu povezanost određene regije, države članice ili skupine država članica, te tako i na putnike, ti se dokazi uzimaju u obzir pri utvrđivanju interesa Unije kako je navedeno u članku 3.
4. Komisija traži sve informacije koje smatra potrebnima za provođenje istrage i provjerava točnost informacija koje je dobila ili prikupila s dotičnim zračnim prijevoznicima Unije ili s dotičnom trećom zemljom, zainteresiranom stranom ili subjektom iz treće zemlje.
5. Ako su informacije dostavljene na temelju stavka 4. nepotpune, one se uzimaju u obzir pod uvjetom da nisu ni lažne ni obmanjujuće.
6. Ako dokazi ili informacije nisu prihvaćeni, stranku koja ih dostavlja odmah se obavještuje o razlozima neprihvatanja i omogućuje joj se da u utvrđenom roku podnese dodatna obrazloženja.

7. Komisija može zatražiti potporu dotičnih država članica u istrazi. One osobito, na zahtjev Komisije, poduzimaju potrebne korake da podrže Komisiju u istrazi dostavljanjem relevantnih i dostupnih informacija. Na zahtjev Komisije svaka država članica nastoji doprinijeti relevantnoj provjeri i analizama.
8. Ako se to pokaže potrebnim, Komisija može provoditi istrage na državnom području treće zemlje, pod uvjetom da je dotični subjekt iz treće zemlje dao svoj pristanak i da je vlada treće zemlje o tome službeno obaviještena i da nije podnijela prigovor.
9. Stranke koje su se javile u rokovima navedenima u obavijesti o pokretanju postupka saslušavaju se ako su podnijele zahtjev za saslušanje iz kojeg je razvidno da su zainteresirana strana.
10. Podnositelji pritužbi, zainteresirane strane, države članice i predstavnici dotične treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje mogu pregledati sve informacije koje su na raspolaganju Komisiji, osim dokumenata za internu upotrebu Komisije i administracija Unije i dotičnih država članica, ako te informacije nisu povjerljive u smislu članka 8. i ako su uputili pisani zahtjev Komisiji.

Članak 6.
Suspenzija

1. Komisija može suspendirati istragu ako se čini da je praksu kojom se narušava tržišno natjecanje primjerenije rješavati isključivo u okviru postupaka za rješavanje sporova uspostavljenih prema primjenjivom sporazumu o zračnom prometu ili zračnom prijevozu kojeg je Unija stranka ili prema bilo kojem drugom sporazumu kojeg je Unija stranka, a sadržava odredbe o uslugama zračnog prijevoza. Komisija obavještuje države članice o suspenziji istrage.

Komisija može nastaviti istragu u bilo kojem od sljedećih slučajeva:

- (a) postupkom koji se provodi u skladu s primjenjivim sporazumom o zračnom prometu ili zračnom prijevozu ili bilo kojim drugim sporazumom koji sadržava odredbe o uslugama zračnog prijevoza došlo se do zaključka da su druga stranka sporazuma ili više njih počinile povredu, koji je postao konačan i obvezujući za takvu drugu stranku ili stranke, ali korektivne mjere nisu poduzete odmah ili u roku koji je predviđen u okviru relevantnih postupaka;
- (b) praksa kojom se narušava tržišno natjecanje nije uklonjena unutar 12 mjeseci od datuma suspenzije istrage.

2. Komisija suspendira istragu ako u roku od 15 dana od datuma obavijesti o pokretanju istrage:
- (a) sve dotične države članice iz članka 2. točke 4. podtočke (b) obavijestile su Komisiju o svojoj namjeri da pristupe rješavanju prakse kojom se narušava tržišno natjecanje isključivo u okviru postupaka za rješavanje sporova koji se primjenjuju u okviru sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu ili bilo kojeg drugog sporazuma koji sadržava odredbe o uslugama zračnog prijevoza, koje su sklopile s dotičnom trećom zemljom; i
 - (b) nijedna od dotičnih država članica iz članka 2. točke 4. podtočke (a) nije podnijela prigovor.

U takvim slučajevima suspenzije primjenjuje se članak 7. stavci 1. i 2.

3. Komisija može nastaviti istragu u bilo kojem od sljedećih slučajeva:
- (a) dotične države članice iz članka 2. točke 4. podtočke (b) nisu pokrenule postupak za rješavanje sporova na temelju odgovarajućeg međunarodnog sporazuma u roku od tri mjeseca od datuma obavijesti iz stavka 2. točke (a);

- (b) dotične države članice iz članka 2. točke 4. podtočke (b) obavijestile su Komisiju da ishod postupaka za rješavanje sporova iz stavka 2. ovog članka nije proveden ispravno ni u najkraćem mogućem roku;
- (c) sve dotične države članice zatražile su od Komisije da nastavi istragu;
- (d) Komisija je došla do zaključka da praksa kojom se narušava tržišno natjecanje nije uklonjena u roku od 12 mjeseci od datuma obavijesti iz stavka 2. točke (a) koju su uputile dotične države članice;
- (e) u slučajevima hitnosti predviđenima u članku 11. stavku 3., ako praksa kojom se narušava tržišno natjecanje nije uklonjena u roku od devet mjeseci od datuma obavijesti iz stavka 2. točke (a) ovog članka koju su uputile dotične države članice iz članka 2. točke 4. podtočke (b); na zahtjev dotične države članice Komisija može u opravdanim slučajevima produljiti taj rok za najviše tri mjeseca.

Članak 7.

Suradnja s državama članicama u pogledu postupaka koji se odnose na slučajeve obuhvaćene poglavljem III.

1. Dotična država članica Komisiju obavješćuje o svim relevantnim sastancima predviđenima u okviru sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu, ili o bilo kojoj odredbi o uslugama zračnog prijevoza sadržanoj u bilo kojem drugom sporazumu, koji je sklopljen s dotičnom trećom zemljom radi rasprave o pitanju obuhvaćenom istragom. Dotična država članica Komisiji dostavlja dnevni red i sve relevantne informacije kojima se omogućuje razumijevanje tema o kojima će se raspravljati na tim sastancima.
2. Dotična država članica Komisiju obavješćuje o provođenju bilo kojeg postupka za rješavanje sporova predviđenog u sporazumu o zračnom prometu ili zračnom prijevozu, ili u bilo kojoj odredbi o uslugama zračnog prijevoza sadržanoj u bilo kojem drugom sporazumu, koji je sklopljen s dotičnom trećom zemljom i, prema potrebi, poziva Komisiju da sudjeluje u tim postupcima. Komisija može od dotične države članice zahtijevati dodatne informacije.

Članak 8.
Povjerljivost

1. Ako postoji osnovanost takvog zahtjeva, Komisija postupa kao s povjerljivima sa svim informacijama koje su po svojoj prirodi povjerljive, uključujući, ali ne ograničavajući se na informacije čije bi objavljivanje dalo znatnu komparativnu prednost konkurentu ili bi imalo znatne štetne učinke na osobu koja pruža informacije ili na osobu od koje je osoba koja pruža informacije primila informacije, ili koje stranke u istrazi dostavljaju na povjerljivoj osnovi.
2. Zainteresirane strane koje pružaju povjerljive informacije dužne su dostaviti sažetke tih informacija koji nisu povjerljivi. Ti sažeci moraju biti dovoljno detaljni kako bi se omogućilo razumijevanje biti informacija dostavljenih kao povjerljivih. U iznimnim okolnostima zainteresirane strane mogu navesti da se povjerljive informacije ne mogu sažeti. U tim se iznimnim okolnostima dostavlja obrazloženje o tome zašto informacije nije moguće sažeti.

3. Informacije primljene na temelju ove Uredbe upotrebljavaju se samo za potrebe za koje su zatražene. Ovim se stavkom ne isključuje upotreba informacija primljenih u okviru istrage radi pokretanja druge istrage u skladu s ovom Uredbom.
4. Komisija i države članice, uključujući njihove službenike, ne smiju otkrivati nikakve informacije povjerljive prirode koje prime u skladu s ovom Uredbom, ni informacije koje je stranka u istrazi dostavila na povjerljivoj osnovi, bez posebnog odobrenja stranke koja je te informacije dostavila. Razmjene informacija između Komisije i država članica ili dokumenti za internu upotrebu koje su pripremila tijela Unije ili država članica ne otkrivaju se osim ako je to posebno predviđeno ovom Uredbom.
5. Ako se pokaže da zahtjev za povjerljivošću nije opravdan i ako osoba koja pruža informacije ne želi objaviti informacije ni odobriti njihovu objavu u općem ili sažetom obliku, dotične se informacije mogu zanemariti.

6. Ovim se člankom ne sprječava objava općih informacija od strane tijela Unije te posebno objava razloga na kojima se temelje odluke donesene u skladu s ovom Uredbom ili objava dokaza na koje se tijela Unije oslanjaju u mjeri potrebnoj za njihovo obrazloženje u sudskim postupcima. Kod takve se objave vodi računa o legitimnom interesu dotičnih stranaka da se njihove poslovne ili državne tajne ne otkrivaju.
7. Države članice poduzimaju sve potrebne i odgovarajuće mjere koje su namijenjene osiguravanju povjerljivosti informacija relevantnih za primjenu ove Uredbe i pod pretpostavkom da su te mjere usklađene s njezinim uvjetima.

Članak 9.

Osnova za nalaze u slučaju nesuradnje

Ako je pristup potrebnim informacijama odbijen ili inače nije osiguran u rokovima predviđenima ovom Uredbom, ili ako je istraga znatno otežana, privremeni ili konačni nalazi, bili pozitivni ili negativni, mogu se donijeti na temelju raspoloživih činjenica i dokaza. Ako Komisija utvrdi da su dostavljene lažne ili obmanjujuće informacije, takve se informacije zanemaruju.

Članak 10.

Objava

1. Komisija dotičnoj trećoj zemlji, dotičnom subjektu iz treće zemlje i dotičnom zračnom prijevozniku iz treće zemlje te podnosiocu pritužbe, zainteresiranim stranama, državama članicama i dotičnim zračnim prijevoznicima iz Unije objavljuje osnovne činjenice i razmatranja na temelju kojih namjerava donijeti kompenzacijske mjere, ili okončati postupak bez donošenja kompenzacijskih mjera, najkasnije mjesec dana prije sazivanja Odbora iz članka 16., u skladu s člankom 13. stavkom 2. ili člankom 14. stavkom 1.
2. Objavom iz stavka 1. ne dovodi se u pitanje nijedna odluka koju Komisija može naknadno donijeti. Ako Komisija takvu odluku namjerava donijeti na temelju dodatnih ili različitih činjenica i razmatranja, oni se objavljuju u najkraćem mogućem roku.
3. Dodatne informacije dostavljene nakon objave uzimaju se u obzir samo ako su primljene u roku koji za svaki pojedinačni slučaj odredi Komisija, a koji iznosi najmanje 14 dana, pri čemu se uzima u obzir hitnost predmeta. Kraće razdoblje može se odrediti kad god je potrebna dodatna konačna objava.

Članak 11.

Trajanje postupka i suspenzija

1. Postupak se zaključuje u roku od 20 mjeseci. U opravdanim slučajevima taj se rok može produžiti. U slučaju suspenzije postupka kako je navedeno u stavku 4. to se razdoblje suspenzije ne uračunava u trajanje postupka.
2. Istraga se zaključuje u roku od 12 mjeseci. U opravdanim slučajevima taj se rok može produžiti. U slučaju suspenzije istrage kako je navedeno u članku 6. to se razdoblje suspenzije ne uračunava u trajanje istrage. Ako je razdoblje za istragu produženo, trajanje produženja dodaje se ukupnom trajanju postupka utvrđenom u stavku 1. ovog članka.
3. U slučaju hitnosti, odnosno u situacijama u kojima bi, na temelju jasnih dokaza koje je podnio podnositelj pritužbe ili zainteresirane strane, šteta nanesena zračnim prijevoznicima Unije mogla biti nepopravljiva, postupak može biti skraćen na devet mjeseci.

4. Komisija suspendira postupak ako su dotična treća zemlja ili subjekt iz treće zemlje poduzeli odlučne korake s ciljem uklanjanja prakse kojom se narušava tržišno natjecanje ili štete odnosno opasnosti od štete dotičnim zračnim prijevoznicima Unije.
5. U slučajevima iz stavka 4. Komisija nastavlja postupak ako praksa kojom se narušava tržišno natjecanje, šteta ili opasnost od štete dotičnim zračnim prijevoznicima Unije nije uklonjena u razumnom roku koji ni u kojem slučaju ne može biti dulji od šest mjeseci.

Poglavlje III.

Prakse kojima se narušava tržišno natjecanje

Članak 12.

Određivanje štete ili opasnosti od štete

1. Za potrebe ovog poglavlja, nalaz o šteti temelji se na dokazima i u njemu se u obzir uzimaju relevantni čimbenici, a posebno:
 - (a) situacija dotičnih zračnih prijevoznika Unije, posebno s obzirom na aspekte kao što su učestalost usluga, iskorištenost kapaciteta, učinak mreže, prodaja, tržišni udio, dobit, povrat na kapital, ulaganja i zapošljavanje;

- (b) opća situacija na pogođenim tržištima usluga zračnog prijevoza, posebno s obzirom na razinu cijena ili tarifa, kapacitet i učestalost usluga zračnog prijevoza ili uporabu mreže.
- 2. Utvrđivanje postojanja opasnosti od štete temelji se na jasnim dokazima, a ne samo na navodu, pretpostavci ili manjoj mogućnosti. Razvoj u štetu mora biti jasno predvidljiv, vrlo vjerojatan i neposredan te se mora moći izvan opravdane sumnje pripisati djelovanju ili odluci treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje.
- 3. Pri utvrđivanju postojanja opasnosti od štete razmatraju se čimbenici kao što su:
 - (a) predvidljivi razvoj situacije dotičnih zračnih prijevoznika Unije, posebno s obzirom na učestalost usluga, iskorištenost kapaciteta, učinak mreže, prodaju, tržišni udio, dobit, povrat na kapital, ulaganja i zapošljavanje;
 - (b) predvidljivi razvoj opće situacije na potencijalno pogođenim tržištima usluga zračnog prijevoza, posebno s obzirom na razinu cijena ili tarifa, kapacitet i učestalost usluga zračnog prijevoza ili upotrebu mreže.

Iako nijedan od čimbenika navedenih u točkama (a) i (b) nije sam po sebi nužno odlučujući, ukupnost razmatranih čimbenika mora dovoditi do zaključka o neposrednosti daljnje prakse kojom se narušava tržišno natjecanje i o tome da će, ako se ne poduzmu mjere, doći do štete.

4. Komisija odabire razdoblje istrage koje uključuje, ali nije ograničeno na razdoblje tijekom kojega je šteta navodno nastala i analizira relevantne dokaze u tom razdoblju.
5. Ako su štetu ili opasnost od štete dotičnim zračnim prijevoznicima Unije prouzročili čimbenici koji nisu u vezi s praksom kojom se narušava tržišno natjecanje, oni se ne pripisuju praksi koja se ispituje te se ne uzimaju u obzir.

Članak 13.

Završetak postupka bez kompenzacijskih mjera

1. Komisija okončava istragu bez donošenja kompenzacijskih mjera ako se pritužba povuče, osim ako Komisija nastavi istragu na vlastitu inicijativu.

2. Komisija donosi provedbene akte kojima se istraga provedena u skladu s člankom 5. okončava bez donošenja kompenzacijskih mjera u sljedećim slučajevima:
- (a) ako Komisija zaključi da nije utvrđeno bilo što od sljedećeg:
 - i. postojanje prakse treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje kojom se narušava tržišno natjecanje;
 - ii. postojanje štete ili opasnosti od štete dotičnim zračnim prijevoznicima Unije;
 - iii. postojanje uzročno-posljedične veze između štete ili opasnosti od štete i dotične prakse;
 - (b) ako Komisija zaključi da bi donošenje kompenzacijskih mjera u skladu s člankom 14. bilo protivno interesu Unije;
 - (c) ako su dotična treća zemlja ili subjekt iz treće zemlje uklonili praksu kojom se narušava tržišno natjecanje; ili
 - (d) ako su dotična treća zemlja ili subjekt iz treće zemlje otklonili štetu ili opasnost od štete dotičnim zračnim prijevoznicima Unije.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

3. Odluci o završetku istrage u skladu sa stavkom 2. prilaže se obrazloženje te se ona objavljuje u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 14.

Kompenzacijske mjere

1. Ne dovodeći u pitanje članak 13., Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju kompenzacijske mjere ako je istragom provedenom u skladu s člankom 5. utvrđeno da je praksa treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje kojom se narušava tržišno natjecanje uzrokovala štetu dotičnim zračnim prijevoznicima Unije.

Provedbeni akti kojima se utvrđuju kompenzacijske mjere iz stavka 3. točke (a) ovog članka donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

Provedbeni akti kojima se utvrđuju kompenzacijske mjere iz stavka 3. točke (b) ovog članka donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavaka 2. i 3.

2. Ne dovodeći u pitanje članak 13., Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju kompenzacijske mjere ako je istragom provedenom u skladu s člankom 5. utvrđeno da praksa treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje kojom se narušava tržišno natjecanje uzrokuje opasnost od štete, u skladu s člankom 12. stavcima 2. i 3., dotičnim zračnim prijevoznicima Unije. Te kompenzacijske mjere ne stupaju na snagu prije nego što se opasnost od štete razvije u stvarnu štetu.

Provedbeni akti kojima se utvrđuju kompenzacijske mjere iz stavka 3. točke (a) ovog članka donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

Provedbeni akti kojima se utvrđuju kompenzacijske mjere iz stavka 3. točke (b) ovog članka donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavaka 2. i 3.

3. Kompenzacijske mjere iz stavaka 1. i 2. uvode se za zračne prijevoznike treće zemlje koji imaju koristi od prakse kojom se narušava tržišno natjecanje te mogu biti u bilo kojem od sljedećih oblika:

(a) financijskih obveza;

- (b) bilo koje operativne mjere jednake ili manje vrijednosti, poput suspenzije koncesija, ugovorenih usluga ili drugih prava zračnog prijevoznika treće zemlje. Prednost se daje uzajamnim operativnim mjerama, pod uvjetom da nisu u suprotnosti s interesom Unije ili neusklađene s pravom Unije ili međunarodnim obvezama.
4. Kompenzacijske mjere iz stavaka 1. i 2. ne smiju premašiti okvire onog što je potrebno za nadoknadu štete dotičnim zračnim prijevoznicima Unije. U tu svrhu, te kompenzacijske mjere mogu biti ograničene na određeno zemljopisno područje ili mogu biti vremenski ograničene.
5. Kompenzacijske mjere ne smiju se sastojati od suspenzije ili ograničenja prometnih prava koja je država članica dodijelila trećoj zemlji u okviru sporazuma o zračnom prometu, sporazuma o zračnom prijevozu ili bilo koje odredbe o uslugama zračnog prijevoza sadržane u bilo kojem drugom sporazumu sklopljenom s tom trećom zemljom.
6. Kompenzacijskim mjerama iz stavaka 1. i 2. ne smije se Uniju ni dotične države članice dovesti do kršenja sporazuma o zračnom prometu, sporazuma o zračnom prijevozu ni bilo koje odredbe o uslugama zračnog prijevoza sadržane u trgovinskom sporazumu ili bilo kojem drugom sporazumu sklopljenom s dotičnom trećom zemljom.

7. Odluci o zaključenju istrage uz donošenje kompenzacijskih mjera iz stavaka 1. i 2. prilaže se obrazloženje te se ona objavljuje u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 15.

Preispitivanje kompenzacijskih mjera

1. Kompenzacijske mjere iz članka 14. ostaju na snazi onoliko dugo i u mjeri u kojoj je to potrebno s obzirom na postojanje prakse kojom se narušava tržišno natjecanje te posljedičnu štetu. U tu se svrhu primjenjuje postupak preispitivanja predviđen u stavcima 2., 3. i 4. ovog članka. Komisija redovito podnosi Europskom parlamentu i Vijeću pisano izvješće o djelotvornosti i učinku kompenzacijskih mjera.
2. Ako je to opravdano s obzirom na okolnosti, može se preispitati potreba za daljnjim provođenjem kompenzacijskih mjera u njihovu početnom obliku, na inicijativu Komisije ili podnositelja pritužbe odnosno na obrazloženi zahtjev dotičnih država članica, dotične treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje.

3. Tijekom preispitivanja Komisija procjenjuje postoji li i dalje praksa kojom se narušava tržišno natjecanje, šteta i uzročno-posljedična veza između prakse i štete.
4. Komisija donosi provedbene akte kojima, ovisno o slučaju, stavlja izvan snage, mijenja ili zadržava kompenzacijske mjere kako su utvrđene u članku 14. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

Poglavlje IV.

Završne odredbe

Članak 16.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni odbor jest odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 17.

Izvješća i informacije

1. Komisija redovito izvješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni i provedbi ove Uredbe. Uzimajući u obzir zaštitu povjerljivih informacija u smislu članka 8., izvješće sadržava informacije o primjeni kompenzacijskih mjera, završetku istraga bez kompenzacijskih mjera, preispitivanjima kompenzacijskih mjera i suradnji s državama članicama, zainteresiranim stranama i trećim zemljama.
2. Europski parlament i Vijeće mogu pozvati Komisiju da predstavi i objasni sva pitanja povezana s primjenom ove Uredbe.

Članak 18.
Stavljanje izvan snage

Uredba (EZ) br. 868/2004 stavlja se izvan snage. Upućivanja na uredbu stavljenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu.

Članak 19.
Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourg

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik