



EUROPOS SAJUNGA

EUROPOS PARLAMENTAS

TARYBA

**Strasbūras, 2019 m. balandžio 17 d.
(OR. en)**

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

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

**AVIATION 167
CODEC 2293**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS DĖL KONKURENCIJOS ORO
TRANSPORTO SEKTORIUJE APSAUGOS, KURIUO PANAIKINAMAS REGLAMENTAS
(EB) NR. 868/2004**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
REGLAMENTAS (ES) 2019/...**

2019 m. balandžio 17 d.

**dėl konkurencijos oro transporto sektoriuje apsaugos,
kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 868/2004**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,
pasikonsultavę su Regionų komitetu,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros²,

¹ OL C 197, 2018 6 8, p. 58.

² 2019 m. kovo 14 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2019 m. balandžio 9 d. Tarybos sprendimas.

kadangi:

- (1) aviacijai tenka itin svarbus vaidmuo Sąjungos ekonomikoje ir Sąjungos piliečių kasdieniame gyvenime, taip pat aviacijos sektorius yra vienas iš sėkmingiausių ir dinamiškiausių Sąjungos ekonomikos sektorių. Tai yra stipri varomoji ekonomikos augimo, darbo vietų kūrimo, prekybos ir turizmo, taip pat tiek įmonių, tiek piliečių susisiekimo ir judumo jėga, ypač Sąjungos aviacijos vidaus rinkoje. Per pastaruosius dešimtmečius oro transporto paslaugų sektoriaus augimas labai padėjo pagerinti susisiekimą Sąjungos viduje ir su trečiosiomis šalimis; be to, tai buvo svarbus Sąjungos ekonomikos augimo veiksnys;
- (2) Sąjungos oro vežėjai sudaro pasaulinio tinklo, jungiančio Europos šalis tarpusavyje ir su likusiu pasauliu, branduolį. Jiems turėtų būti suteikta galimybė konkuruoti su trečiųjų šalių oro vežėjais atviros ir sąžiningos konkurencijos sąlygomis. Tai yra būtina siekiant suteikti naudos vartotojams, išlaikyti aukšto lygio Sąjungos susisiekimui oru palankias sąlygas ir užtikrinti skaidrumą, vienodas sąlygas ir nuolatinį Sąjungos oro vežėjų konkurencingumą, taip pat aukštą kokybiško užimtumo Sąjungos aviacijos pramonėje lygį;

- (3) pasauliniu lygmeniu padidėjus oro transporto subjektų konkurencijai, sąžininga konkurencija yra būtinas bendrasis tarptautinio oro transporto paslaugų teikimo principas. Šis principas, visų pirma, įtvirtintas 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijoje (toliau – Čikagos konvencija), kurios preambulėje pripažįstama, kad tarptautinio oro transporto paslaugos turi būti teikiamos lygių galimybių pagrindu. Čikagos konvencijos 44 straipsnyje taip pat nurodoma, kad Tarptautinės civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO) siekia skatinti plėtoti tarptautinį oro transportą taip, kad užtikrintų vienodas kiekvienos Susitariančiosios Valstybės galimybes vykdyti tarptautinį oro transportą ir būtų išvengta Susitariančiųjų Valstybių diskriminavimo;
- (4) sąžiningos konkurencijos principas yra gerai įtvirtintas Sąjungoje, kur rinką iškraipančioms praktikoms taikoma Sąjungos teisė, kuria Sąjungoje veiklą vykdančioms Sąjungos ir trečiųjų šalių oro vežėjams garantuojamos lygios galimybės ir sąžiningos konkurencijos sąlygos;

- (5) tačiau, nepaisant Sąjungos ir kai kurių trečiųjų šalių nuolatos dedamų pastangų, sąžiningos konkurencijos principai ligi šiol neapibrėžti konkrečiomis daugiašalėmis taisyklėmis, visų pirma ICAO arba Pasaulio prekybos organizacijos (toliau – PPO) susitarimuose, pavyzdžiui, Bendrajame susitarime dėl prekybos paslaugomis (GATS) ir jo priede dėl oro transporto paslaugų; jie didžiajai daliai oro transporto paslaugų netaikomi;
- (6) todėl turėtų būti stiprinamos pastangos ICAO ir PPO kontekste, t. y. aktyviai remiamas tarptautinių taisyklių, kurios visiems oro vežėjams garantuotų sąžiningos konkurencijos sąlygas, rengimas;
- (7) sąžiningos oro vežėjų konkurencijos aspektą būtų pageidautina įtraukti į oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimus su trečiosiomis šalimis. Tačiau daugumoje oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimų, kuriuos Sąjunga ir (arba) jos valstybės narės yra sudariusios su trečiosiomis šalimis, tinkamos taisyklės dėl sąžiningos konkurencijos iki šiol nenumatytos. Todėl turėtų būti aktyviau deramasi dėl sąžiningos konkurencijos nuostatų įtraukimo į esamus ir būsimus oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimus su trečiosiomis šalimis;

- (8) sąžininga oro vežėjų konkurencija taip pat gali būti užtikrinama tinkamais Sąjungos teisės aktais, pavyzdžiui, Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 95/93¹ ir Tarybos direktyva 96/67/EB². Sąžininga konkurencija suponuoja Sąjungos oro vežėjų apsaugą nuo tam tikrų trečiųjų šalių ar trečiųjų šalių vežėjų taikomų praktikų; šis klausimas anksčiau buvo spęstas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 868/2004³. Tačiau paaiškėjo, kad Reglamentas (EB) Nr. 868/2004 buvo neveiksmingas siekiant pagrindinio bendrojo tikslo užtikrinti sąžiningą konkurenciją. Tai visų pirma pasakytina apie tam tikras jame nustatytas taisykles, susijusias su atitinkamų praktikų (išskyrus subsidijavimą) apibrėžtimi ir su reikalavimais dėl tyrimų inicijavimo ir vykdymo. Be to, Reglamentu (EB) Nr. 868/2004 neužtikrintas oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimų, kurių susitariančiąja šalimi yra Sąjunga, papildomumas. Atsižvelgiant į dalinių pakeitimų, kurių reikėtų šiems klausimams išspręsti, skaičių ir svarbą, Reglamentą (EB) Nr. 868/2004 yra tikslinga pakeisti nauju aktu;

¹ 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpų paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22, p. 1).

² 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36).

³ 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 868/2004 dėl apsaugos nuo subsidijavimo ir nesąžiningos kainų nustatymo veiklos, darančių žalą Bendrijos oro vežėjams, teikiantiems oro susisiekimo paslaugas iš šalių, kurios nėra Europos bendrijos narės (OL L 162, 2004 4 30, p. 1).

- (9) Sąjungos aviacijos sektoriaus konkurencingumas priklauso nuo kiekvienos aviacijos vertės grandinės dalies konkurencingumo ir gali būti išlaikytas tik įgyvendinant papildomų politikos priemonių rinkinį. Sąjunga turėtų vesti konstruktyvų dialogą su trečiosiomis šalimis, kad būtų surastas pagrindas sąžiningai konkurencijai. Šiuo atžvilgiu veiksmingi, proporcingi ir atgrasomi teisės aktai tebėra būtini siekiant išlaikyti aukšto lygio Sąjungos susisiekimui palankias sąlygas, ir kad būtų užtikrinta sąžininga konkurencija su trečiųjų šalių oro vežėjais. Tuo tikslu Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai atlikti tyrimą ir prireikus imtis priemonių. Turėtų būti sudarytos galimybės naudotis tokiais priemonėmis, kai konkurenciją iškraipiančios praktikos daro žalą Sąjungos oro vežėjams;
- (10) diskriminacija gali apimti atvejus, kai Sąjungos oro vežėjui be objektyvaus pagrindimo taikomos skirtingos sąlygos, visų pirma skirtingos sąlygos, susijusios su: antžeminių paslaugų kainomis ir prieiga prie jų; oro uosto infrastruktūra; oro navigacijos paslaugomis; laiko tarpinių paskirstymu; administracinėmis procedūromis, pavyzdžiui, tomis procedūromis, kurių pagrindu vizos išduodamos užsienio vežėjų darbuotojams; išsamia oro susisiekimo paslaugų pardavimo ir paskirstymo tvarka; ar kitais su veiklos vykdymu susijusiais klausimais, pavyzdžiui, veiklą apsunkinančiomis muitinio įforminimo procedūromis arba kita nesąžininga finansinio ar su veikla susijusio pobūdžio praktika;

- (11) procedūra turėtų būti užbaigiama nenustatant kompensacinių priemonių pagal šį reglamentą, jei pastarųjų patvirtinimas prieštarautų Sąjungos interesui, ypač atsižvelgiant į jų poveikį kitiems asmenims, visų pirma vartotojams ar įmonėms Sąjungoje, taip pat į jų poveikį aukšto lygio susisiekimui visoje Sąjungoje. Vertinant Sąjungos interesą ypač reikėtų atsižvelgti į valstybių narių, kurių susisiekimas su likusiu pasauliu visiškai arba ženkliai priklauso nuo oro transporto, padėtį, taip pat turėtų būti užtikrintas nuoseklumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis. Procedūra taip pat turėtų būti užbaigiama nenustatant priemonių, kai netenkinami arba nebetenkinami tokių priemonių nustatymo reikalavimai;
- (12) nustatant, ar kompensacinių priemonių patvirtinimas neprieštarauja Sąjungos interesui, Komisija turėtų atsižvelgti į visų suinteresuotųjų šalių nuomones. Siekiant surengti konsultacijas su visomis suinteresuotosiomis šalimis ir suteikti joms galimybę būti išklausytoms, skelbime apie tyrimo inicijavimą turėtų būti nurodyti informacijos pateikimo ir prašymo surengti klausymą pateikimo terminai. Suinteresuotosioms šalims turėtų būti žinomos jų teikiamos informacijos atskleidimo sąlygos ir jos turėtų turėti teisę atsakyti į kitų šalių pastabas;

- (13) kad Komisija būtų tinkamai informuota apie galimus elementus, kuriais remiantis būtų galima inicijuoti tyrimą, bet kuri valstybė narė, Sąjungos oro vežėjas arba Sąjungos oro vežėjų asociacija turėtų turėti teisę pateikti skundą, kuris turėtų būti išnagrinėtas per pagrįstą laikotarpį;
- (14) siekiant užtikrinti, kad šis reglamentas būtų veiksmingas, itin svarbu, kad Komisija galėtų inicijuoti procedūrą, remdamasi skundu, kuriuo pateikiami *prima facie* įrodymai dėl žalos pavojaus;
- (15) tyrimo metu Komisija turėtų atsižvelgti į konkurenciją iškraipančias praktikas atitinkamame kontekste. Atsižvelgiant į galimų praktikų įvairovę, tam tikrais atvejais praktika ir jos poveikis galėtų apsiriboti oro transporto tarp dviejų miestų veikla, o kitais atvejais galėtų būti tikslinga atsižvelgti į praktiką ir jos poveikį platesniame oro transporto tinkle;
- (16) svarbu užtikrinti, kad tyrimas galėtų būti išplėstas įtraukiant kuo daugiau susijusių elementų. Šiuo tikslu Komisijai turėtų būti suteikta galimybė vykdyti tyrimus trečiosiose šalyse, esant atitinkamų trečiosios šalies subjektų sutikimui ir jei tos trečiosios šalys neprieštarauja. Dėl tų pačių priežasčių ir tuo pačiu tikslu valstybės narės turėtų būti įpareigosios pagal savo išgales padėti Komisijai. Komisija turėtų užbaigti tyrimą remdamasi geriausiais turimais įrodymais;

- (17) tyrimo metu Komisija galėtų apsvarstyti, ar konkurenciją iškraipančia praktika taip pat pažeidžiamas tarptautinis oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimas arba bet kuris kitas susitarimas, į kurį įtrauktos nuostatos dėl oro transporto paslaugų, kurio susitariančiąja šalimi yra Sąjunga. Tuo atveju Komisija galėtų laikytis nuomonės, kad konkurenciją iškraipančios praktikos, kuria taip pat pažeidžiamas tarptautinis oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimas arba bet kuris kitas susitarimas, į kurį įtrauktos nuostatos dėl oro transporto paslaugų, kurio susitariančiąja šalimi yra Sąjunga, klausimas būtų tinkamiau išsprendžiamas taikant tuo susitarimu nustatytas ginčų sprendimo procedūras. Tokiu atveju Komisija turėtų turėti teisę sustabdyti pagal šį reglamentą inicijuotą tyrimą. Jeigu taikant tarptautiniu oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimu arba bet kuriuo kitu susitarimu, į kurį įtrauktos nuostatos dėl oro transporto paslaugų, kurio susitariančiąja šalimi yra Sąjunga, nustatytas ginčų sprendimo procedūras nepavyksta pakankamai ištaisyti padėties, Komisija turėtų turėti galimybę atnaujinti tyrimą;

- (18) aviacijos susitarimais ir šiuo reglamentu turėtų būti sudarytos palankesnės sąlygos dialogui su atitinkamomis trečiosiomis šalimis, kad būtų veiksmingai išspręsti ginčai ir atkurta sąžininga konkurencija. Kai Komisijos atliekamas tyrimas yra susijęs su veikla, kuriai taikomas su trečiąja šalimi sudarytas oro transporto ar oro susisieikimo paslaugų susitarimas arba bet kuris kitas susitarimas, į kurį įtrauktos nuostatos dėl oro transporto paslaugų, kurio susitariančiąja šalimi Sąjunga nėra, turėtų būti užtikrinta, kad Komisija imtųsi veiksmų gavusi visą informaciją apie procedūras, kurias pagal tokį susitarimą ketina atlikti arba atlieka atitinkama valstybė narė ir kurios susijusios su atveju, dėl kurio Komisija atlieka tyrimą. Todėl valstybės narės turėtų būti įpareigos deramai informuoti Komisiją. Tokiu atveju visos atitinkamos valstybės narės turėtų turėti teisę pranešti Komisijai apie savo ketinimą konkurenciją iškraipančios praktikos klausimą spręsti tik taikant ginčų sprendimo procedūras, nustatytas atitinkamuose jų su trečiąja šalimi sudarytuose oro transporto ar oro susisieikimo paslaugų susitarimuose arba bet kuriuose kituose susitarimuose, į kuriuos įtrauktos nuostatos dėl oro transporto paslaugų, kurių susitariančiąja šalimi Sąjunga nėra. Jei visos atitinkamos valstybės narės praneša Komisijai ir nepareiškia prieštaravimų, Komisija turėtų laikinai sustabdyti savo tyrimą;

- (19) jei atitinkamos valstybės narės ketina spręsti konkurenciją iškraipančios praktikos klausimą tik ginčų sprendimo procedūrų, taikytinų pagal oro transporto susitarimus, oro susisiekimo paslaugų susitarimus arba bet kurį kitą susitarimą, į kurį įtrauktos nuostatos dėl oro transporto paslaugų, kuriuos jos sudarė su atitinkama trečiąja šalimi siekdamos įvykdyti savo įsipareigojimus pagal šiuos susitarimus, pagalba, valstybės narės turėtų stengtis sparčiai taikyti dvišales ginčų sprendimo procedūras ir šiuo atžvilgiu jos turėtų visapusiškai informuoti Komisiją. Jei konkurenciją iškraipanti praktika taikoma toliau ir Komisija atnaujina tyrimą, turėtų būti atsižvelgta į išvadas, padarytas taikant tokį oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimą arba bet kurį kitą susitarimą, į kurį įtrauktos nuostatos dėl oro transporto paslaugų, siekiant užtikrinti, kad sąžininga konkurencija būtų atkurta kuo įmanoma greičiau;
- (20) turėtų būti atsižvelgta į išvadas, padarytas taikant tarptautiniu oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimu arba bet kuriuo kitu susitarimu, į kurį įtrauktos nuostatos dėl oro transporto paslaugų, kurio susitariančiąja šalimi yra Sąjunga arba valstybė narė, nustatytas ginčų sprendimo procedūras;

- (21) dėl priežasčių, susijusių su administraciniu veiksmingumu, ir atsižvelgiant į galimą procedūros nutraukimą nenustatant priemonių, turėtų būti įmanoma sustabdyti procedūros vykdymą, jei atitinkama trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas ėmėsi ryžtingų veiksmų pašalinti atitinkamą konkurenciją iškraipančią praktiką arba kilusią žalą ar žalos pavojų;
- (22) išvados dėl žalos arba žalos pavojaus atitinkamiems Sąjungos oro vežėjams turėtų atspindėti realų padėties vertinimą ir todėl turėtų būti grindžiamos visais svarbiais veiksniais, visų pirma susijusiais su tų oro vežėjų padėtimi ir bendra oro transporto rinkos, kuriai padarytas poveikis, padėtimi;
- (23) būtina nustatyti sąlygas, kuriomis procedūros turėtų būti užbaigiamos, nustatant kompensacines priemones arba jų nenustatant;
- (24) kompensacinėmis priemonėmis, taikomomis dėl konkurenciją iškraipančių praktikų, siekiama kompensuoti žalą, kuri padaryta dėl tų praktikų. Todėl tos priemonės turėtų būti finansinės prievolės arba kitos išmatuojamą piniginę vertę turinčios priemonės, kuriomis galima užtikrinti tokį patį poveikį. Laikantis proporcingumo principo, bet kokios rūšies priemonės turėtų būti tik tokios, kokios būtinos nustatytai žalai kompensuoti. Kompensacine priemone turėtų būti atsižvelgta į tinkamą Sąjungos oro rinkos veikimą, o ją taikant nei vienam oro vežėjui ar oro vežėjų grupei neturėtų būti suteiktas nepagrįstas pranašumas;

- (25) šiuo reglamentu nesiekama nustatyti jokių standartų trečiosios šalies oro vežėjams, pavyzdžiui, subsidijų atžvilgiu, nustatant griežtesnes pareigas nei tos, kurios taikomos Sąjungos vežėjams;
- (26) pagal šį reglamentą nagrinėjami atvejai ir jų galimas poveikis valstybėms narėms galėtų skirtis priklausomai nuo aplinkybių. Todėl turėtų būti galima taikyti kompensacines priemones, atsižvelgiant į atvejį, vienam ar keliems trečiosios šalies oro vežėjams, konkrečiai geografinei vietai ar konkretų laikotarpį arba nustatyti datą ateityje, nuo kurios jos turėtų būti taikomos;
- (27) kompensacinėmis priemonėmis neturėtų būti sustabdytos ar apribotos skrydžių teisės, kurias valstybė narė suteikė trečiajai šaliai;
- (28) laikantis to paties proporcingumo principo, konkurenciją iškraipančių praktikų atžvilgiu taikomos kompensacinės priemonės turėtų galioti tik tiek laiko ir tokiu mastu, kuris būtinas atsižvelgiant į tokią praktiką ir padarytą žalą. Todėl, kai tai būtina dėl susidariusių aplinkybių, turėtų būti numatyta atlikti peržiūrą;

- (29) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹;
- (30) Komisija turėtų reguliariai informuoti Europos Parlamentą ir Tarybą apie šio reglamento įgyvendinimą, teikdama ataskaitas. Tose ataskaitose turėtų būti pateikta informacija apie kompensacinių priemonių taikymą, tyrimų nutraukimą nenustatant kompensacinių priemonių, kompensacinių priemonių peržiūras ir bendradarbiavimą su valstybėmis narėmis, suinteresuotosiomis šalimis ir trečiosiomis šalimis. Tos ataskaitos turėtų būti rengiamos ir su jomis dirbama užtikrinant tinkamą konfidencialumo lygį;

¹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (31) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. visiems Sąjungos vežėjams užtikrinti vienodais kriterijais ir procedūromis grindžiamą vienodą veiksmingą apsaugą nuo žalos, kurią vienam ar keliems Sąjungos oro vežėjams daro trečiųjų šalių arba trečiųjų šalių subjektų taikomos konkurenciją iškraipiančios praktikos, arba žalos pavojaus, valstybės narės negali deramai pasiekti, o to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemonės. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (32) šiuo reglamentu pakeičiamas Reglamentas (EB) Nr. 868/2004, todėl tas reglamentas turėtų būti panaikintas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I skyrius

Bendrosios nuostatos

1 straipsnis

Dalykas

1. Šiame reglamente nustatomos taisyklės dėl Komisijos tyrimų vykdymo ir kompensacinių priemonių, susijusių su Sąjungos oro vežėjų ir trečiųjų šalių oro vežėjų tarpusavio konkurenciją iškraipančiomis praktikomis, kurios daro žalą Sąjungos oro vežėjams arba kelia žalos pavojų, nustatymo.
2. Šis reglamentas taikomas nedarant poveikio Reglamento (EEB) Nr. 95/93 12 straipsniui ir Direktyvos 96/67/EB 20 straipsniui.

2 straipsnis
Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamos šios terminų apibrėžtys:

- 1) oro vežėjas – oro vežėjas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1008/2008¹;
- 2) oro transporto paslauga – skrydis arba skrydžių serija keleiviams, paštui arba kroviniams vežti už atlygį arba samdos pagrindais;
- 3) suinteresuotoji šalis – fizinis ar juridinis asmuo arba savo teisinį subjektiškumą turinti ar jo neturinti oficiali įstaiga, galintis (-i) būti labai suinteresuotu (-a) procedūros baigtimi, įskaitant oro vežėjus, bet jais neapsiribojant;
- 4) atitinkama valstybė narė – valstybė narė:
 - a) kuri atitinkamiems Sąjungos oro vežėjams išdavė licenciją oro susisiekimui vykdyti pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 arba

¹ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimą paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3).

- b) pagal kurios su atitinkama trečiąja šalimi sudarytą oro transporto susitarimą, oro susisiekimo paslaugų susitarimą ar bet kuri susitarimą, į kuri įtrauktos nuostatos dėl oro transporto paslaugų, atitinkami Sąjungos oro vežėjai vykdo veiklą;
- 5) trečiosios šalies subjektas – pelno siekiantis ar nesiekiantis fizinis ar juridinis asmuo arba savo teisinį subjektiškumą turinti ar jo neturinti oficiali įstaiga, kuris (-i) priklauso trečiosios šalies jurisdikcijai, yra kontroliuojamas (-a) arba nekontroliuojamas (-a) trečiosios šalies vyriausybės ir yra tiesiogiai ar netiesiogiai susijęs (-usi) su oro transporto paslaugomis ar susijusiomis paslaugomis arba su infrastruktūros ar paslaugų, naudojamų oro transporto paslaugoms ar susijusioms paslaugoms teikti, teikimu;
- 6) konkurenciją iškraipiančios praktikos – diskriminacija ir subsidijos;
- 7) žalos pavojus – pavojus, kurio peraugimas į žalą yra aiškiai numatomas, labai tikėtinas bei gresiantis ir kuris be nepagrįstos abejonės gali būti siejamas su trečiosios šalies arba trečiosios šalies subjekto veiksmu ar sprendimu;

- 8) diskriminacija – objektyvaus pagrindo neturinti bet kokio pobūdžio diferenciacija, susijusi su prekių ar paslaugų, įskaitant viešąsias paslaugas, kuriomis naudojamos oro transporto paslaugoms teikti, tiekimu ar teikimu arba su tvarka, kurią toms prekėms ar paslaugoms taiko su tokių paslaugų teikimu susijusios valdžios institucijos, įskaitant praktikas, susijusias su oro navigacija arba oro uosto patalpomis ir paslaugomis, kuru, antžeminėmis paslaugomis, saugumu, kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis, laiko tarpų paskirstymu, mokesčiais ir oro transporto paslaugoms teikti reikalingų kitų patalpų ar paslaugų naudojimu;
- 9) subsidija – finansinis įnašas:
- a) kurį trečiosios šalies vyriausybė ar kita trečiosios šalies viešoji organizacija suteikia bet kuria iš šių formų:
 - i) vyriausybė ar kita viešoji organizacija vykdo praktiką, susijusią su tiesioginiu lėšų pervedimu, galimu tiesioginiu lėšų arba įsipareigojimų perleidimu (pavyzdžiui, dotacijomis, paskolomis, įnašu į kapitalą, paskolų garantijomis, veiklos nuostolių kompensavimu arba valdžios institucijų nustatytų finansinių įsipareigojimų kompensacija);
 - ii) vyriausybės ar kitos viešosios organizacijos pajamos, kurios kitu atveju būtų gautos, nurašomos ar nesurenkamos (pavyzdžiui, taikant palankesnę apmokestinimo tvarką arba fiskalines paskatas, tokias kaip mokesčių kreditai);

- iii) vyriausybė ar kita viešoji organizacija, įskaitant valstybės kontroliuojamas įmones, tiekia prekes ar teikia paslaugas arba perka prekes ar paslaugas;
 - iv) vyriausybė ar kita viešoji organizacija skiria lėšų finansavimo mechanizmui arba patiki ar nurodo privačiai įstaigai vykdyti vieną ar kelias iš i, ii ir iii punktuose nurodytų tipų funkcijas, kurios paprastai būtų suteiktos vyriausybei ir kurių vykdymas praktiškai iš esmės nesiskiria nuo praktikų, kurios paprastai taikomos vyriausybės;
- b) kuris suteikia naudos ir
 - c) kuris pagal įstatymus ar faktiškai apsiriboja subjektu ar pramonės šaka arba subjektų ar pramonės šakų grupe, kurie priklauso subsidiją teikiančios institucijos jurisdikcijai;
- 10) Sąjungos oro vežėjas – oro vežėjas, turintis galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą valstybės narės pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008;
- 11) atitinkamas Sąjungos oro vežėjas – oro vežėjas, kuriam, kaip įtariama, padaryta žala arba yra sukeltas žalos pavojus pagal 4 straipsnio 1 dalies b punktą.

3 straipsnis
Sąjungos interesas

1. Sąjungos interesą 13 straipsnio 2 dalies b punkto tikslu nustato Komisija, remdamasi visų įvairių interesų, kurie kaip visuma yra svarbūs konkrečioje situacijoje, vertinimu. Nustatant Sąjungos interesą pirmenybė teikiama poreikiui apsaugoti vartotojų interesus ir išlaikyti aukšto lygio susisiekimą keleiviams ir Sąjungai. Visos aviacijos grandinės kontekste Komisija taip pat gali atsižvelgti į atitinkamus socialinius veiksnus. Komisija taip pat atsižvelgia į poreikį pašalinti konkurenciją iškraipančią praktiką, siekdama atkurti veiksmingą ir sąžiningą konkurenciją, ir išvengti bet kokio vidaus rinkos iškraipymo.
2. Sąjungos interesas nustatomas remiantis Komisijos atlikta ekonomine analize. Komisija grindžia tą analizę informacija, surinkta iš suinteresuotųjų šalių. Nustatydamą Sąjungos interesą Komisija taip pat siekia gauti bet kokios kitos aktualios informacijos, kurią ji mano esant būtina, ir visų pirma atsižvelgia į veiksnus, išdėstytus 12 straipsnio 1 dalyje. Į informaciją atsižvelgiama tik tada, jeigu ji yra paremta faktiniais įrodymais, pagrindžiančiais jos tikrumą.

3. Sąjungos interesas 13 straipsnio 2 dalies b punkto tikslu nustatomas tik tuo atveju, jei visoms suinteresuotosioms šalims buvo suteikta galimybė pranešti apie save, raštu pateikti savo nuomones, pateikti informaciją Komisijai arba pateikti prašymą, kad Komisija jas išklaustų, laikantis 4 straipsnio 8 dalies b punkte nurodytų terminų. Prašymuose išklausti nurodomos priežastys, susijusios su Sąjungos interesu, dėl kurių šalys norėtų būti išklaustos.
4. Šio straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytos suinteresuotosios šalys gali prašyti, kad joms būtų pateikti faktai ir argumentai, kurių pagrindu veikiausiai bus priimti sprendimai. Tokia informacija pateikiama tiek, kiek įmanoma, laikantis 8 straipsnio, ir nedarant poveikio vėlesniems Komisijos priimamiems sprendimams.
5. 2 dalyje nurodyta ekonominė analizė informaciniais tikslais perduodama Europos Parlamentui ir Tarybai.

II skyrius

Bendrosios nuostatos dėl procedūros

4 straipsnis

Procedūros inicijavimas

1. Tyrimas inicijuojamas gavus valstybės narės, vieno ar kelių Sąjungos oro vežėjų arba Sąjungos oro vežėjų asociacijos raštišką skundą arba pačios Komisijos iniciatyva, jei turima *prima facie* įrodymų dėl visų šių aplinkybių egzistavimo:
 - a) trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas taiko konkurenciją iškraipiančią praktiką;
 - b) žala arba žalos pavojus vienam ar keliems Sąjungos oro vežėjams ir
 - c) priežastinis ryšys tarp įtariamų praktikos ir įtariamų žalos ar žalos pavojaus.
2. Gavusi skundą pagal 1 dalį, Komisija informuoja visas valstybes nares.

3. Komisija laiku išnagrinėja skunde pateiktą arba jos turimų elementų tikslumą ir tinkamumą, siekdama nustatyti, ar yra pakankamai įrodymų, kuriais remiantis pagal 1 dalį būtų galima inicijuoti tyrimą.
4. Komisija nusprendžia neinicijuoti tyrimo, jei skunde išdėstyti faktai nekelia sisteminės problemos ir nedaro reikšmingo poveikio vienam ar keliems Sąjungos oro vežėjams.
5. Jeigu Komisija nusprendžia neinicijuoti tyrimo, ji apie tai informuoja skundo pateikėją ir visas valstybes nares. Informacija apima sprendimo priežastis. Ši informacija laikantis 17 straipsnio taip pat perduodama Europos Parlamentui.
6. Jeigu pateiktų įrodymų 1 dalies tikslais nepakanka, apie tokią įrodymų stoką Komisija skundo pateikėją informuoja per 60 dienų nuo skundo pateikimo dienos. Skundo pateikėjui suteikiamos 45 dienos papildomiems įrodymams pateikti. Jei skundo pateikėjas per tą laikotarpį papildomų įrodymų nepateikia, Komisija gali nuspręsti neinicijuoti tyrimo.

7. Atsižvelgiant į 4 ir 6 dalis, Komisija dėl tyrimo inicijavimo pagal 1 dalį nusprendžia per ne ilgesnį kaip penkių mėnesių nuo skundo pateikimo dienos laikotarpį.
8. Atsižvelgiant į 4 dalį, jei Komisija mano, kad esama pakankamai įrodymų, kuriais remiantis būtų galima inicijuoti tyrimą, Komisija imasi šių priemonių:
- a) inicijuoja procedūrą ir apie tai praneša valstybėms narėms ir Europos Parlamentui;
 - b) paskelbia skelbimą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*; skelbime pranešama apie tyrimo inicijavimą, nurodoma tyrimo apimtis, trečioji šalis ar trečiosios šalies subjektas, kuri (-is), kaip įtariama, taiko konkurenciją iškraipiančias praktikas ir įtariama žala ar žalos pavojus, atitinkami Sąjungos oro vežėjai bei nurodomas laikotarpis, per kurį suinteresuotosios šalys gali pranešti apie save, pateikti savo nuomonę raštu, pateikti informacijos arba pateikti prašymą, kad Komisija jas išklausytų. Tas laikotarpis apima bent 30 dienų;

- c) oficialiai praneša atitinkamos trečiosios šalies ir trečiosios šalies subjekto atstovams apie tyrimo inicijavimą;
 - d) praneša skundo pateikėjui ir 16 straipsnyje numatytam komitetui apie tyrimo inicijavimą.
9. Jei skundas atsiimamas tyrimo dar neinicijavus, laikoma, kad skundas nepateiktas. Tai nedaro poveikio Komisijos teisei inicijuoti tyrimą savo iniciatyva pagal 1 dalį.

5 straipsnis

Tyrimas

1. Inicijavus procedūrą, Komisija pradeda tyrimą.
2. Tyrimo tikslas – nustatyti, ar konkurenciją iškraipanti praktika, kurią taiko trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas, padarė žalą ar sukėlė žalos pavojų atitinkamiems Sąjungos oro vežėjams.

3. Jei šio straipsnio 2 dalyje nurodyto tyrimo metu Komisija randa įrodymų, kad praktika gali daryti neigiamą poveikį tam tikro regiono, valstybės narės ar valstybių narių grupės, taigi keleivių, susisiekimui oru, į tuos įrodymus atsižvelgiama nustatant Sąjungos interesą, kaip nurodyta 3 straipsnyje.
4. Komisija prašo visos, jos manymu, tyrimui atlikti būtinos informacijos ir patikrina iš atitinkamų Sąjungos oro vežėjų arba atitinkamos trečiosios šalies, suinteresuotosios šalies arba trečiosios šalies subjekto gautos arba surinktos informacijos tikslumą.
5. Kai pagal 4 dalį pateikta informacija yra neišsami, į ją atsižvelgiama su sąlyga, kad ji nėra nei neteisinga, nei klaidinanti.
6. Jeigu įrodymai arba informacija nepriimami, juos pateikusiai šaliai nedelsiant pranešamos to priežastys ir sudaroma galimybė pateikti tolesnius paaiškinimus per nurodytą laikotarpį.

7. Komisija gali prašyti, kad atitinkamos valstybės narės padėtų jai atlikti tyrimą. Visų pirma, gavusios Komisijos prašymą, jos imasi būtinų priemonių, kad teikdamos aktualią ir turimą informaciją padėtų Komisijai atlikti tyrimą. Gavusios Komisijos prašymą valstybės narės stengiasi prisidėti prie atitinkamo patikrinimo ir analizių.
8. Jei būtina, Komisija tyrimus gali atlikti trečiosios šalies teritorijoje, jeigu atitinkamas trečiosios šalies subjektas yra davęs savo sutikimą ir trečiosios šalies vyriausybei apie tai oficialiai pranešta ir ji nepareiškė jokių prieštaravimų.
9. Šalys, kurios apie save pranešė per skelbime apie tyrimo inicijavimą nustatytus laikotarpius, išklausomos, jeigu jos pateikė prašymą jas išklaudyti, kuriame nurodyta, kad jos yra suinteresuotosios šalys.
10. Skundo pateikėjai, suinteresuotosios šalys, valstybės narės ir atitinkamos trečiosios šalies arba trečiosios šalies subjekto atstovai gali susipažinti su visa Komisijai pateikta informacija, išskyrus vidaus dokumentus, skirtus naudoti Komisijai bei Sąjungos ir atitinkamų valstybių narių administracijoms, jeigu tokia informacija nėra konfidenciali, kaip apibrėžta 8 straipsnyje, ir su sąlyga, kad Komisijai jie pateikė raštišką prašymą.

6 straipsnis
Sustabdymas

1. Komisija gali sustabdyti tyrimą, jeigu atrodo tikslingiau konkurenciją iškraipiančios praktikos klausimą spręsti tik pagal ginčų sprendimo procedūras, nustatytas taikytiname oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarime, kurio susitariančiąja šalimi yra Sąjunga, arba bet kuriame kitame susitarime, į kurį įtrauktos nuostatos dėl oro transporto paslaugų ir kurio susitariančiąja šalimi yra Sąjunga. Komisija praneša valstybėms narėms apie tyrimo sustabdymą.

Komisija gali atnaujinti tyrimą bet kuriuo iš šių atvejų:

- a) pagal taikytiną oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimą arba bet kurį kitą susitarimą, į kurį įtrauktos nuostatos dėl oro transporto paslaugų, atliekamos procedūros metu padaryta išvada, kad esama kitos susitarimo šalies ar šalių pažeidimo, kuri tapo galutinė bei privaloma tokiai kitai šaliai arba šalims, tačiau taisomųjų veiksmų nebuvo imtasi nedelsiant arba per pagal atitinkamas procedūras nustatytą laikotarpį;
- b) konkurenciją iškraipanti praktika nebuvo pašalinta per 12 mėnesių nuo tyrimo sustabdymo dienos.

2. Komisija sustabdo tyrimą, jei per 15 dienų nuo pranešimo apie tyrimo inicijavimą dienos:
- a) 2 straipsnio 4 punkto b papunktyje nurodytos visos atitinkamos valstybės narės pranešė Komisijai apie savo ketinimą spręsti konkurenciją iškraipančios praktikos klausimą tik pagal ginčų sprendimo procedūras, taikytinas pagal su atitinkama trečiaja šalimi jų sudarytą oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimą arba bet kurį kitą susitarimą, į kurį įtrauktos nuostatos dėl oro transporto paslaugų, ir
 - b) nė viena iš 2 straipsnio 4 punkto a papunktyje nurodytų atitinkamų valstybių narių nepareiškė prieštaravimų.

Tokiais sustabdymo atvejais taikomos 7 straipsnio 1 ir 2 dalys.

3. Komisija gali atnaujinti tyrimą bet kuriuo iš šių atvejų:
- a) 2 straipsnio 4 punkto b papunktyje nurodytos atitinkamos valstybės narės per tris mėnesius nuo 2 dalies a punkte nurodyto pranešimo pateikimo dienos neinicijavo ginčų sprendimo procedūros pagal atitinkamą tarptautinį susitarimą;

- b) 2 straipsnio 4 punkto b papunktyje nurodytos atitinkamos valstybės narės praneša Komisijai, kad šio straipsnio 2 dalyje nurodytų ginčų sprendimo procedūrų rezultato vykdymas nebuvo užtikrintas tinkamai ir sparčiai;
- c) visos atitinkamos valstybės narės paprašo Komisijos atnaujinti tyrimą;
- d) Komisija padaro išvadą, kad konkurenciją iškraipanti praktika nebuvo pašalinta per 12 mėnesių nuo 2 dalies a punkte nurodyto atitinkamų valstybių narių pateikto pranešimo dienos;
- e) 11 straipsnio 3 dalyje numatytais skubos atvejais, jei konkurenciją iškraipanti praktika nebuvo pašalinta per devynis mėnesius nuo 2 straipsnio 4 punkto b papunktyje nurodytų atitinkamų valstybių narių pateikto pranešimo, nurodyto šio straipsnio 2 dalies a punkte, dienos; atitinkamos valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija gali pratęsti tą laikotarpį ne daugiau kaip trimis mėnesiais.

7 straipsnis

Bendradarbiavimas su valstybėmis narėmis,

kai atliekama procedūra yra susijusi su atvejais, kuriems taikomas III skyrius

1. Atitinkama valstybė narė informuoja Komisiją apie visus atitinkamus susitikimus, kuriuos numatyta surengti pagal su atitinkama trečiąja šalimi sudarytą oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimą arba nuostatą dėl oro transporto paslaugų, įtrauktą į bet kurį kitą susitarimą, sudarytą su atitinkama trečiąja šalimi, kad būtų aptarta problema, dėl kurios atliekamas tyrimas. Atitinkama valstybė narė pateikia Komisijai darbotvarkę ir visą aktualią informaciją, kuri leistų suprasti temas, kurias ketinama aptarti tuose susitikimuose.
2. Atitinkama valstybė narė informuoja Komisiją apie bet kokią atliekamą ginčų sprendimo procedūrą, numatytą pagal su atitinkama trečiąja šalimi sudarytą oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimą arba nuostatą dėl oro transporto paslaugų, įtrauktą į bet kurį kitą susitarimą, ir, kai tinkama, pakviečia Komisiją dalyvauti tose procedūrose. Komisija gali prašyti atitinkamos valstybės narės pateikti papildomos informacijos.

8 straipsnis
Konfidencialumas

1. Komisija, jei tai yra pagrįsta, bet kokią informaciją, kuri savo pobūdžiu yra konfidenciali, įskaitant, tačiau vien tuo neapsiribojant, informaciją, kurios atskleidimas suteiktų ženklų konkurencinį pranašumą konkurentui arba turėtų ženklų neigiamų pasekmių informaciją suteikusiam asmeniui ar asmeniui, iš kurio informaciją suteikęs asmuo gavo informaciją, arba kurią tyrime dalyvaujančios šalys suteikia konfidencialiai, laiko konfidencialia.
2. Suinteresuotosios šalys, teikiančios konfidencialią informaciją, privalo pateikti nekonfidencialias tokios informacijos santraukas. Tos santraukos turi būti pakankamai išsamios, kad būtų galima tinkamai suprasti konfidencialiai pateiktos informacijos esmę. Išskirtinėmis aplinkybėmis suinteresuotosios šalys gali nurodyti, kad konfidencialios informacijos santraukos negali būti parengtos. Tokiomis išskirtinėmis aplinkybėmis turi būti pateiktas pareiškimas, kuriame išdėstomos priežastys, dėl kurių neįmanoma pateikti santraukos.

3. Pagal šį reglamentą gauta informacija naudojama tik tuo tikslu, kuriuo buvo prašyta ją pateikti. Ši dalis netrukdo naudotis informacija, gauta atlikus vieną tyrimą, siekiant pagal šį reglamentą inicijuoti kitą tyrimą.
4. Komisija ir valstybės narės, įskaitant jų atitinkamus pareigūnus, neatskleidžia pagal šį reglamentą gautos konfidencialaus pobūdžio informacijos ar tyrime dalyvaujančios šalies konfidencialiai suteiktos informacijos, jei tokią informaciją pateikusi šalis nėra davusi konkretaus leidimo. Informacija, kuria tarpusavyje keičiasi Komisija ir valstybės narės, arba vidaus naudojimo dokumentai, kuriuos parengia Sąjungos arba valstybių narių institucijos, negali būti atskleidžiami, išskyrus atvejus, kai tai aiškiai numatyta šiame reglamente.
5. Jei paaiškėja, kad prašymas dėl konfidencialumo yra nepagrįstas ir jei informaciją suteikęs asmuo nenori informacijos viešai skelbti arba leisti ją atskleisti apibendrinta ar sutrumpinta forma, į atitinkamą informaciją gali būti neatsižvelgiama.

6. Šis straipsnis netrukdo Sąjungos institucijoms atskleisti bendro pobūdžio informacijos, visų pirma atskleisti motyvų, kuriais grindžiami pagal šį reglamentą priimami sprendimai, arba atskleisti įrodymų, kuriais Sąjungos institucijos rėmėsi, jeigu tuos motyvus būtina paaiškinti nagrinėjant bylą teisme. Atskleidžiant tokią informaciją reikia atsižvelgti į teisėtą atitinkamų šalių interesą, kad jų komercinės arba valstybinės paslaptys nebūtų atskleistos.
7. Valstybės narės imasi visų būtinų ir tinkamų priemonių, skirtų užtikrinti informacijos, kuri yra aktuali šio reglamento taikymui, konfidencialumą, su sąlyga, kad jos atitinka reglamento nuostatas.

9 straipsnis

Išvadų pagrindas nebendradarbiavimo atveju

Kai atsisakoma suteikti galimybę susipažinti su būtina informacija ar ji kitaip nepateikiama per šiame reglamente numatytus laikotarpius arba kai ženkliai trukdoma tyrimui, laikinos arba galutinės išvados, teigiamos ar neigiamos, gali būti padaromos remiantis turimais faktais ir įrodymais. Kai Komisija nustato, kad buvo pateikta neteisinga arba klaidinanti informacija, į tokią informaciją neatsižvelgiama.

10 straipsnis

Atskleidimas

1. Atitinkamai trečiajai šaliai, trečiosios šalies subjektui ir trečiosios šalies oro vežėjui, taip pat skundo pateikėjui, suinteresuotosioms šalims, valstybėms narėms ir atitinkamiems Sąjungos oro vežėjams Komisija atskleidžia esminius faktus ir argumentus, kuriais remiantis ji ketina nustatyti kompensacines priemones arba nutraukti procedūrą nenustatant kompensacinių priemonių, ne vėliau kaip likus vienam mėnesiui iki 16 straipsnyje nurodyto komiteto sušaukimo pagal 13 straipsnio 2 dalį arba 14 straipsnio 1 dalį.
2. 1 dalyje nurodytas atskleidimas nedaro poveikio jokiame vėlesniame sprendimui, kurį gali priimti Komisija. Kai Komisija ketina priimti tokį sprendimą remdamasi papildomais ar kitokiais faktais ir argumentais, jie atskleidžiami kuo įmanoma greičiau.
3. Į papildomą informaciją, pateiktą po atskleidimo, atsižvelgiama tik tuo atveju, jei ji gauta per laikotarpį, kurį Komisija turi nustatyti kiekvienu atskiru atveju ir kuris yra ne trumpesnis nei 14 dienų, deramai atsižvelgus į klausimo skubą. Jei yra būtinas papildomas galutinis atskleidimas, gali būti nustatytas trumpesnis laikotarpis.

11 straipsnis
Procedūros trukmė ir sustabdymas

1. Procedūra užbaigiama per 20 mėnesių. Tas laikotarpis gali būti pratęstas tinkamai pagrįstais atvejais. Kai procedūra sustabdoma, kaip nustatyta 4 dalyje, tas sustabdymo laikotarpis neįskaičiuojamas į procedūros trukmę.
2. Tyrimas užbaigiamas per 12 mėnesių. Tas laikotarpis gali būti pratęstas tinkamai pagrįstais atvejais. Kai tyrimas sustabdomas, kaip nustatyta 6 straipsnyje, tas sustabdymo laikotarpis neįskaičiuojamas į tyrimo trukmę. Kai tyrimo laikotarpis pratęsimas, pratęsimo laikotarpio trukmė pridedama prie bendros procedūros trukmės, nustatytos šio straipsnio 1 dalyje.
3. Skubos atveju, t. y. tais atvejais, kai skundo pateikėjui ar suinteresuotosioms šalims pateikus aiškius įrodymus Sąjungos oro vežėjams padaryta žala galėtų būti nepataisoma, procedūra gali būti sutrumpinta iki devynių mėnesių.

4. Komisija sustabdo procedūrą, jei atitinkama trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas ėmėsi ryžtingų veiksmų, kad būtų pašalinta konkurenciją iškraipanti praktika, arba žala ar žalos pavojus atitinkamiems Sąjungos oro vežėjams.
5. 4 dalyje nurodytais atvejais Komisija atnaujiną procedūrą, jei konkurenciją iškraipanti praktika, žala arba žalos pavojus atitinkamiems Sąjungos oro vežėjams nepašalinami per pagrįstą, tačiau bet kuriuo atveju ne ilgesnį kaip šešių mėnesių laikotarpį.

III skyrius

Konkurenciją iškraipiančios praktikos

12 straipsnis

Žalos arba žalos pavojaus nustatymas

1. Nustatant žalą šio skyriaus tikslais, remiamasi įrodymais ir atsižvelgiama į svarbius veiksnius, visų pirma į:
 - a) atitinkamų Sąjungos oro vežėjų padėtį, visų pirma į šiuos aspektus: paslaugų teikimo dažnumą, pajėgumų naudojimą, poveikį tinklui, pardavimo apimtį, rinkos dalį, pelną, kapitalo grąžą, investicijas ir užimtumą;

- b) bendrą padėtį oro transporto paslaugų rinkose, kurioms padarytas poveikis, visų pirma į kainų ar tarifų lygį, oro transporto paslaugų teikimo pajėgumus ir dažnumą arba tinklo naudojimą.
2. Nustatant žalos pavojų remiamasi aiškiais įrodymais, o ne vien prielaidomis, spėjimais ar menkomis galimybėmis. Peraugimas į žalą turi būti aiškiai numatomas, labai tikėtinas ir gresiantis bei be jokios nepagrįstos abejonės gali būti siejamas su trečiosios šalies arba trečiosios šalies subjekto veiksmu arba sprendimu.
3. Sprendžiant, ar esama žalos pavojaus, atsižvelgiama į tokius veiksnius, kaip:
- a) numatoma atitinkamų Sąjungos oro vežėjų padėties raida, visų pirma kiek tai yra susiję su paslaugų teikimo dažnumu, pajėgumų naudojimu, poveikiu tinklui, pardavimo apimtimi, rinkos dalimi, pelnu, kapitalo grąža, investicijomis ir užimtumu;
 - b) numatoma bendros padėties oro transporto paslaugų rinkose, kurioms gali būti daromas poveikis, raida, visų pirma kiek tai yra susiję su kainų ar tarifų lygiu, pajėgumais ir oro transporto paslaugų teikimo dažnumu arba tinklo naudojimu.

Nors nė vienas iš a ir b punktuose išvardytų veiksmų pats savaime nebūtinai yra lemiantis, apsvarstytų veiksmų visuma turi būti tokia, kad leistų padaryti išvadą, kad gresia tolesnė konkurenciją iškraipanti praktika ir kad nesiėmus veiksmų bus padaryta žala.

4. Komisija atrenka tiriamąjį laikotarpį, kuris apima, tačiau neapsiriboja laikotarpiu, kurio metu, kaip įtariama, buvo padaryta žala, ir nagrinėja atitinkamus įrodymus, susijusius su tuo laikotarpiu.
5. Jeigu žalą arba žalos pavojų atitinkamiems Sąjungos oro vežėjams lemia kiti veiksniai nei konkurenciją iškraipanti praktika, jie nepriskirtini praktikai, dėl kurios atliekamas tyrimas, ir į juos neatsižvelgiama.

13 straipsnis

Nutraukimas nenustatant kompensacinių priemonių

1. Komisija nutraukia tyrimą nenustatydama kompensacinių priemonių, jei skundas atsiimamas, išskyrus atvejus, kai Komisija tęsia tyrimą savo iniciatyva.

2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nutraukiamas tyrimas, atliekamas pagal 5 straipsnį, nenustatydamą kompensacinių priemonių, jei:
- a) Komisija padaro išvadą, kad nenustatytas bet kuris iš šių faktų:
 - i) trečiosios šalies arba trečiosios šalies subjekto taikomos konkurenciją iškraipančios praktikos egzistavimas;
 - ii) žalos arba žalos pavojaus atitinkamiems Sąjungos oro vežėjams egzistavimas;
 - iii) priežastinio ryšio tarp žalos arba žalos pavojaus ir vertinamos praktikos egzistavimas;
 - b) Komisija padaro išvadą, kad kompensacinių priemonių nustatymas pagal 14 straipsnį prieštarautų Sąjungos interesui;
 - c) atitinkama trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas pašalino konkurenciją iškraipančią praktiką arba
 - d) atitinkama trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas pašalino žalą arba žalos pavojų atitinkamiems Sąjungos oro vežėjams.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

3. Prie sprendimo nutraukti tyrimą pagal 2 dalį pridedamas pareiškimas su išdėstytais tokio sprendimo priežastimis ir jis paskelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

14 straipsnis

Kompensacinės priemonės

1. Nedarant poveikio 13 straipsniui, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos kompensacinės priemonės, jei pagal 5 straipsnį atlikus tyrimą nustatoma, kad konkurenciją iškraipanti praktika, kurią taiko trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas, padarė žalą atitinkamiems Sąjungos oro vežėjams.

Įgyvendinimo aktai, kuriais nustatomos šio straipsnio 3 dalies a punkte nurodytos kompensacinės priemonės, priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Įgyvendinimo aktai, kuriais nustatomos šio straipsnio 3 dalies b punkte nurodytos kompensacinės priemonės, priimami laikantis 16 straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytos nagrinėjimo procedūros.

2. Nedarant poveikio 13 straipsniui, Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, nustatančius kompensacines priemones, jei pagal 5 straipsnį atlikus tyrimą nustatoma, kad konkurenciją iškraipanti praktika, kurią taiko trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas, atitinkamiems Sąjungos oro vežėjams kelia žalos pavojų, vadovaujantis 12 straipsnio 2 ir 3 dalimis. Šios kompensacinės priemonės įsigalioja tik žalos pavojui peraugus į faktinę žalą.

Įgyvendinimo aktai, kuriais nustatomos šio straipsnio 3 dalies a punkte nurodytos kompensacinės priemonės, priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Įgyvendinimo aktai, kuriais nustatomos šio straipsnio 3 dalies b punkte nurodytos kompensacinės priemonės, priimami laikantis 16 straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytos nagrinėjimo procedūros.

3. 1 ir 2 dalyse nurodytos kompensacinės priemonės nustatomos trečiosios šalies oro vežėjams, kuriems yra naudinga konkurenciją iškraipanti praktika, ir jos gali būti vienos iš šių formų:

- a) finansinės prievolės;

b) bet kokia lygiavertės ar mažesnės vertės veiklos priemonė, pavyzdžiui, lengvatų, dar neatliktų paslaugų arba kitų trečiosios šalies oro vežėjo teisių sustabdymas.
Pirmenybė teikiama abipusėms veiklos priemonėms, jeigu jos neprieštarauja Sąjungos interesui arba nėra nesuderinamos su Sąjungos teise ar su tarptautiniais įsipareigojimais.

4. 1 ir 2 dalyse nurodytos kompensacinės priemonės negali viršyti to, kas būtina siekiant kompensuoti žalą atitinkamiems Sąjungos oro vežėjams. Šiuo tikslu tos kompensacinės priemonės gali būti taikomos tik konkrečiai geografinai vietai arba tam tikrą laikotarpį.
5. Kompensacinėmis priemonėmis neturi būti sustabdytos arba apribotos skrydžių teisės, kurias valstybė narė suteikė trečiajai šaliai pagal su ta trečiaja šalimi sudarytą oro transporto susitarimą, oro susisiekimo paslaugų susitarimą arba nuostatą dėl oro transporto paslaugų, įtrauktą į bet kurį kitą susitarimą, sudarytą su ta trečiaja šalimi.
6. 1 ir 2 dalyse nurodytos kompensacinės priemonės neturi būti paskata Sąjungai arba atitinkamoms valstybėms narėms pažeisti su atitinkama trečiaja šalimi sudarytus oro transporto ar oro susisiekimo paslaugų susitarimus arba nuostatą dėl oro transporto paslaugų, įtrauktą į prekybos susitarimą arba bet kurį kitą susitarimą.

7. Prie sprendimo baigti tyrimą nustatant 1 ir 2 dalyse nurodytas kompensacines priemones pridedamas pareiškimas su išdėstytomis tokio sprendimo priežastimis ir jis paskelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

15 straipsnis

Kompensacinių priemonių peržiūra

1. 14 straipsnyje nurodytos kompensacinės priemonės galioja tik tiek laiko ir tokiu mastu, kuris būtinas atsižvelgiant į tai, ar konkurenciją iškraipanti praktika taikoma toliau, ir į padarytą žalą. Tuo tikslu taikoma šio straipsnio 2, 3 ir 4 dalyse nustatyta peržiūros procedūra. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai reguliariai teikia rašytines ataskaitas dėl kompensacinių priemonių veiksmingumo ir poveikio.
2. Kai tai būtina atsižvelgiant į aplinkybes, Komisijos ar skundo pateikėjo iniciatyva arba gavus motyvuotą atitinkamų valstybių narių, atitinkamos trečiosios šalies arba trečiosios šalies subjekto prašymą, poreikis toliau taikyti pirminės formos kompensacines priemones gali būti peržiūrėtas.

3. Atlikdama peržiūrą Komisija vertina, ar konkurenciją iškraipanti praktika tebetaikoma, ar žala vis dar egzistuoja ir ar esama tą praktiką ir žalą siejančio priežastinio ryšio.
4. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais atitinkamai panaikinamos, iš dalies pakeičiamos arba paliekamos galioti 14 straipsnyje nurodytos kompensacinės priemonės. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

IV skyrius

Baigiamosios nuostatos

16 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

3. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

17 straipsnis

Ataskaita ir informacija

1. Komisija reguliariai teikia ataskaitas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl šio reglamento taikymo ir įgyvendinimo. Tinkamai atsižvelgiant į konfidencialios informacijos apsaugą 8 straipsnio prasme, ataskaitoje pateikiama informacija apie kompensacinių priemonių taikymą, tyrimų nutraukimą nenustatant kompensacinių priemonių, kompensacinių priemonių peržiūras ir bendradarbiavimą su valstybėmis narėmis, suinteresuotosiomis šalimis ir trečiosiomis šalimis.
2. Europos Parlamentas ir Taryba gali pakviesti Komisiją pristatyti ir paaiškinti bet kokius klausimus, susijusius su šio reglamento taikymu.

18 straipsnis

Panaikinimas

Reglamentas (EB) Nr. 868/2004 panaikinamas. Nuorodos į panaikintą reglamentą laikomos nuorodomis į šį reglamentą.

19 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

Tarybos vardu

Pirmininkas