



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Strasburg, 17 kwietnia 2019 r.
(OR. en)**

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

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

**AVIATION 167
CODEC 2293**

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
W SPRAWIE OCHRONY KONKURENCJI W TRANSPORCIE LOTNICZYM
ORAZ UCHYLAJĄCE ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 868/2004**

ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/...

z dnia 17 kwietnia 2019 r.

w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym
oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 868/2004

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dz.U. C 197 z 8.6.2018, s. 58.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 9 kwietnia 2019 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Transport lotniczy odgrywa kluczową rolę w gospodarce Unii i codziennym życiu obywateli Unii oraz jest jednym z najbardziej dynamicznych i osiągających najlepsze wyniki sektorów unijnej gospodarki. Silnie stymuluje wzrost gospodarczy, zatrudnienie, handel i turystykę, a także konektywność i mobilność zarówno przedsiębiorstw, jak i obywateli, w szczególności w ramach unijnego wewnętrznego rynku lotniczego. W ciągu ostatnich dziesięcioleci rozwój usług transportu lotniczego znacząco przyczynił się do poprawy konektywności w Unii oraz z państwami trzecimi, a także był ważnym motorem gospodarki Unii.
- (2) Unijni przewoźnicy lotniczy stanowią trzon globalnej sieci łączącej Europę wewnętrze oraz z resztą świata. Powinni oni mieć możliwość otwartego i uczciwego konkutowania z przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich. Jest to niezbędne, aby zapewnić konsumentom korzyści, utrzymać warunki sprzyjające wysokiemu poziomowi konektywności w transporcie lotniczym w Unii oraz zapewnić przejrzystość, równe warunki działania oraz stałą konkurencyjność unijnych przewoźników lotniczych, a także wysoki poziom zatrudnienia dobrej jakości w unijnym przemyśle lotniczym.

- (3) W kontekście zwiększonej globalnej konkurencji między podmiotami transportu lotniczego uczciwa konkurencja stanowi nieodzowną ogólną zasadę świadczenia usług międzynarodowego transportu lotniczego. Zasadę tę potwierdza w szczególności konwencja chicagowska o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 r. (zwana dalej „konwencją chicagowską”), w której preambule uznano, że konieczne jest, aby międzynarodowe służby transportu lotniczego były ustanawiane na zasadzie jednakowych możliwości. Art. 44 konwencji chicagowskiej stanowi również, że celem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) jest popieranie rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego w celu zapewnienia „aby każde umawiające się Państwo miało należytą możliwość eksploatowania międzynarodowych linii lotniczych” oraz w celu „unikania czynienia dyskryminacji między Umawiającymi się Państwami”.
- (4) Zasada uczciwej konkurencji jest w Unii mocno zakorzeniona, a praktyki zakłócające rynek podlegają prawu Unii, które gwarantuje równe szanse i warunki uczciwej konkurencji wszystkim unijnym przewoźnikom lotniczym oraz przewoźnikom lotniczym z państw trzecich prowadzącym działalność w Unii.

- (5) Jednakże mimo nieustających starań Unii i niektórych państw trzecich zasady uczciwej konkurencji nie zostały jeszcze zdefiniowane w konkretnych przepisach wielostronnych, w szczególności w kontekście ICAO lub porozumień Światowej Organizacji Handlu (WTO), takich jak Układ ogólny w sprawie handlu usługami (GATS), oraz załącznik w sprawie usług transportu lotniczego do tego układu, z których zakresu stosowania w dużym stopniu wyłączono usługi transportu lotniczego.
- (6) Należy zatem dołożyć większych starań w kontekście ICAO i WTO, aby aktywnie wesprzeć opracowanie międzynarodowych przepisów gwarantujących warunki uczciwej konkurencji między wszystkimi przewoźnikami lotniczymi.
- (7) Kwestia uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi powinna być podejmowana w kontekście umów o transporcie lotniczym lub umów o przewozach lotniczych zawieranych z państwami trzecimi. Jednakże większość umów o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych zawartych z państwami trzecimi przez Unię lub jej państwa członkowskie, lub zarówno przez Unię, jak i jej państwa członkowskie, nie zawiera odpowiednich postanowień dotyczących uczciwej konkurencji. Należy zatem dołożyć większych starań w celu wynegocjowania włączenia klauzul o uczciwej konkurencji do obowiązujących i przyszłych umów o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych z państwami trzecimi.

- (8) Uczciwą konkurencję między przewoźnikami lotniczymi można również zapewnić za pomocą odpowiednich przepisów unijnych, takich jak rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93¹ oraz dyrektywa Rady 96/67/WE². W zakresie, w jakim uczciwa konkurencja oznacza ochronę unijnych przewoźników lotniczych przed niektórymi praktykami stosowanymi przez państwa trzecie lub przewoźników z państw trzecich, kwestię tę wcześniej uregulowano w rozporządzeniu (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady³. Rozporządzenie (WE) nr 868/2004 okazało się jednak nieskuteczne w zakresie realizacji jego ogólnego celu, jakim było zapewnienie uczciwej konkurencji. Tak było w szczególności w przypadku niektórych jego przepisów odnoszących się do definicji odnośnych praktyk, innych niż subsydiowanie, oraz wymogów dotyczących wszczynania i prowadzenia dochodzeń. Ponadto rozporządzenie (WE) nr 868/2004 nie zapewniło komplementarności z umowami o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych, których stroną jest Unia. Ze względu na liczbę i znaczenie zmian, które byłyby niezbędne do rozwiązania tych kwestii, należy zastąpić rozporządzenie (WE) nr 868/2004 nowym aktem prawnym.

¹ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

² Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

³ Rozporządzenie (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. dotyczące ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi powodującymi uszczerbek dla przewoźników lotniczych Wspólnoty w świadczeniu usług lotniczych z krajów nienależących do Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 162 z 30.4.2004, s. 1).

- (9) Konkurencyjność unijnego sektora lotnictwa zależy od konkurencyjności poszczególnych elementów łańcucha wartości w lotnictwie i można ją utrzymać tylko przy stosowaniu zbioru uzupełniających się polityk. Unia powinna nawiązać konstruktywny dialog z państwami trzecimi, aby ustalić podstawy uczciwej konkurencji. W tym względzie skuteczne, proporcjonalne i odstraszające przepisy pozostają niezbędne do utrzymania warunków sprzyjających wysokiemu poziomowi konektywności w Unii oraz do zapewnienia uczciwej konkurencji z przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich. W tym celu Komisji należy powierzyć uprawnienia do prowadzenia dochodzeń oraz do podejmowania w razie konieczności niezbędnych środków. Środki takie powinny być dostępne w przypadku, gdy praktyki zakłócające konkurencję powodują szkodę dla unijnych przewoźników lotniczych.
- (10) Dyskryminacja mogłaby obejmować sytuacje, w których unijny przewoźnik lotniczy jest inaczej traktowany bez obiektywnego uzasadnienia, w szczególności w odniesieniu do cen obsługi naziemnej oraz dostępu do niej, infrastruktury portu lotniczego, służby żeglugi powietrznej, przydziału czasu na start lub lądowanie, procedur administracyjnych, takich jak przyznawanie wiz personelowi zagranicznych przewoźników, szczegółowe zasady sprzedaży i dystrybucji przewozów lotniczych lub wszelkie inne kwestie związane z prowadzeniem działalności, na przykład uciążliwe procedury odprawy celnej lub wszelkie inne nieuczciwe praktyki o charakterze finansowym lub operacyjnym.

- (11) Postępowanie należy zakończyć bez przyjęcia środków kompensacyjnych na podstawie niniejszego rozporządzenia w przypadku gdy przyjęcie takich środków byłoby sprzeczne z interesem Unii, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na inne podmioty, zwłaszcza na konsumentów lub przedsiębiorstwa w Unii, a także ich wpływu na wysoki poziom konektywności w całej Unii. Oceniając interes Unii, należy zwrócić szczególną uwagę na sytuację państw członkowskich, których konektywność z resztą świata zależy wyłącznie lub w znaczącym zakresie od transportu lotniczego, a także zapewnić spójność z politykami Unii w innych dziedzinach. Postępowanie należy również zakończyć bez przyjęcia środków w przypadku gdy wymogi dotyczące przyjęcia tych środków nie są spełnione lub przestały być spełniane.
- (12) Ustalając, czy przyjęcie środków kompensacyjnych byłoby sprzeczne z interesem Unii, Komisja powinna uwzględnić opinie wszystkich zainteresowanych stron. Aby zorganizować konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami oraz umożliwić im przedstawienie opinii, w ogłoszeniu o wszczęciu dochodzenia należy określić terminy przekazywania informacji lub wnoszenia o wysłuchanie. Zainteresowane strony powinny znać warunki ujawniania przekazywanych przez siebie informacji i powinny być uprawnione do udzielenia odpowiedzi na uwagi innych stron.

- (13) Aby Komisja była odpowiednio informowana o możliwych elementach uzasadniających wszczęcie dochodzenia, każde państwo członkowskie, każdy unijny przewoźnik lotniczy lub każda grupa unijnych przewoźników lotniczych powinni być uprawnieni do wniesienia skargi, którą należy rozpatrzyć w rozsądnym terminie.
- (14) W celu zapewnienia skuteczności niniejszego rozporządzenia istotne jest, aby Komisja mogła wszczynać postępowania na podstawie skargi zawierającej dowód *prima facie*, że zaistniało ryzyko szkody.
- (15) W trakcie dochodzenia Komisja powinna zbadać praktyki zakłócające konkurencję w danym kontekście. Ze względu na różnorodność możliwych praktyk dana praktyka oraz jej skutki mogą w niektórych przypadkach ograniczać się do transportu lotniczego na trasie między parą miast, natomiast w innych przypadkach przydatne mogłoby być zbadanie danej praktyki oraz jej skutków w odniesieniu do szerszej sieci transportu lotniczego.
- (16) Ważne jest zapewnienie, aby dochodzenie mogło obejmować najszerszy możliwy zakres istotnych elementów. W tym celu Komisja powinna mieć możliwość prowadzenia dochodzeń w państwach trzecich, z zastrzeżeniem zgody zainteresowanych podmiotów z państw trzecich oraz braku sprzeciwu ze strony tych państw trzecich. Z tych samych względów i w tym samym celu państwa członkowskie powinny być zobowiązane do wspierania Komisji najlepiej, jak potrafią. Komisja powinna zakończyć dochodzenie w oparciu o najlepsze dostępne dowody.

- (17) Podczas dochodzenia Komisja może zbadać, czy dana praktyka zakłócająca konkurencję stanowi także naruszenie międzynarodowej umowy o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych lub jakiegokolwiek innej umowy zawierającej postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego, których Unia jest stroną. W takim przypadku Komisja mogłaby zbadać, czy kwestia danej praktyki zakłócającej konkurencję, która stanowi także naruszenie międzynarodowej umowy o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych lub jakiegokolwiek innej umowy zawierającej postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego, której Unia jest stroną, mogłaby być w bardziej odpowiedni sposób rozwiązana poprzez zastosowanie procedur rozstrzygania sporów ustanowionych w tej umowie. W takim przypadku Komisja powinna być uprawniona do zawieszenia dochodzenia wszczętego na mocy niniejszego rozporządzenia. W przypadku gdy zastosowanie procedur rozstrzygania sporów ustanowionych w międzynarodowej umowie o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych lub jakiegokolwiek innej umowie zawierającej postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego, których Unia jest stroną, nie prowadzi do zaradzenia sytuacji w wystarczającym zakresie, należy umożliwić Komisji wznowienie dochodzenia.

- (18) Umowy lotnicze oraz niniejsze rozporządzenie powinny ułatwiać dialog z zainteresowanymi państwami trzecimi, aby umożliwić skuteczne rozstrzyganie sporów oraz przywrócenie uczciwej konkurencji. W przypadku gdy dochodzenie prowadzone przez Komisję dotyczy działań objętych umową o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych lub jakąkolwiek inną umową zawierającą postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego zawartą z państwem trzecim, której Unia nie jest stroną, należy zapewnić, aby Komisja podejmowała działania posiadając pełne informacje na temat wszelkich postępowań planowanych lub prowadzonych przez zainteresowane państwo członkowskie zgodnie z daną umową i dotyczących sytuacji będącej przedmiotem dochodzenia Komisji. Państwa członkowskie powinny być zatem zobowiązane do odpowiedniego informowania Komisji. W takim przypadku wszystkie zainteresowane państwa członkowskie powinny mieć prawo powiadomienia Komisji o swoim zamiarze rozwiązania kwestii praktyki zakłócającej konkurencję wyłącznie w ramach procedur rozstrzygania sporów przewidzianych w odpowiednich umowach o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych lub w jakiegokolwiek innej umowie zawierającej postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego zawartej z państwem trzecim, których Unia nie jest stroną. W przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie powiadomią Komisję i nie zostanie zgłoszony żaden sprzeciw, Komisja powinna czasowo zawiesić swoje dochodzenie.

- (19) Jeżeli zainteresowane państwa członkowskie zamierzają rozwiązać kwestię praktyki zakłócającej konkurencję wyłącznie w drodze procedur rozstrzygania sporów przewidzianych w umowach o transporcie lotniczym, o przewozach lotniczych lub w jakiegokolwiek innej umowie zawierającej postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego, które państwa te zawarły z danym państwem trzecim w celu wypełnienia swoich zobowiązań wynikających z tych umów, państwa członkowskie powinny starać się niezwłocznie przeprowadzić dwustronne procedury rozstrzygania sporów oraz powinny przekazać Komisji pełne informacje w tym zakresie. W przypadku gdy dana praktyka zakłócająca konkurencję utrzymuje się i Komisja wznawia postępowanie, należy uwzględnić wnioski wyciągnięte z zastosowania takiej umowy o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych lub jakiegokolwiek innej umowy zawierającej postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego, aby jak najszybciej przywrócić uczciwą konkurencję.
- (20) Należy uwzględnić wnioski wyciągnięte z zastosowania procedur rozstrzygania sporów przewidzianych w międzynarodowych umowach o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych lub w jakiegokolwiek innej umowie zawierającej postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego, których stroną jest Unia lub państwo członkowskie.

- (21) Z uwagi na skuteczność administracyjną oraz z myślą o możliwym zakończeniu postępowania bez przyjęcia środków, należy umożliwić zawieszanie postępowania w przypadku, gdy zainteresowane państwo trzecie lub zainteresowany podmiot z państwa trzeciego podjęły zdecydowane kroki w celu wyeliminowania danej praktyki zakłócającej konkurencję lub wynikającej z tej praktyki szkody lub ryzyka szkody.
- (22) Ustalenia dotyczące szkody lub ryzyka szkody dla zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych powinny zawierać realistyczną ocenę sytuacji i w związku z tym powinny być oparte na wszystkich istotnych czynnikach dotyczących w szczególności sytuacji tych przewoźników oraz ogólnej sytuacji na rynku transportu lotniczego, na który ta kwestia ma wpływ.
- (23) Niezbędne jest określenie warunków, zgodnie z którymi postępowanie powinno zostać zakończone, z przyjęciem lub bez przyjęcia środków kompensacyjnych.
- (24) Środki kompensacyjne w odniesieniu do praktyk zakłócających konkurencję mają na celu zrekompensowanie szkody, która wystąpiła z powodu tych praktyk. Środki te powinny zatem mieć formę opłat finansowych lub innych środków, które, reprezentując wymierną wartość pieniężną, mogą mieć ten sam skutek. Aby zachować zgodność z zasadą proporcjonalności, wszelkie środki powinny ograniczać się do tego, co jest konieczne do zrekompensowania stwierdzonej szkody. Środki kompensacyjne powinny uwzględniać właściwe funkcjonowanie unijnego rynku lotniczego, a ich skutkiem nie powinno być uzyskanie nieuzasadnionej przewagi przez jakiegokolwiek przewoźnika lotniczego lub jakąkolwiek grupę przewoźników lotniczych.

- (25) Niniejsze rozporządzenie nie ma na celu narzucenia jakichkolwiek standardów przewoźnikom lotniczym z państw trzecich, na przykład w odniesieniu do dotacji, poprzez wprowadzenie obowiązków bardziej rygorystycznych niż obowiązki mające zastosowanie do przewoźników unijnych.
- (26) Sytuacje będące przedmiotem dochodzeń prowadzonych na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz ich potencjalne skutki dla państw członkowskich mogą różnić się w zależności od okoliczności. Należy zatem umożliwić stosowanie środków kompensacyjnych – zależnie od przypadku – do jednego większej liczby przewoźników lotniczych z państw trzecich, do określonego obszaru geograficznego lub przez określony okres czasu, lub umożliwić wskazanie daty rozpoczęcia stosowania tych środków w przyszłości.
- (27) Środki kompensacyjne nie powinny polegać na zawieszeniu lub ograniczeniu praw przewozowych, których jedno z państw członkowskich udzieliło państwu trzeciemu.
- (28) Zgodnie z tą samą zasadą proporcjonalności środki kompensacyjne w odniesieniu do praktyk zakłócających konkurencję powinny pozostać w mocy tak długo, oraz w takim zakresie, w jakim jest to niezbędne z uwagi na daną praktykę i wynikającą z niej szkodę. W związku z tym należy przewidzieć możliwość dokonania przeglądu, w przypadku gdy jest to uzasadnione okolicznościami.

- (29) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹.
- (30) Komisja powinna regularnie przekazywać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w drodze sprawozdania, informacje dotyczące wykonywania niniejszego rozporządzenia. W takim sprawozdaniu powinny być zamieszczone informacje o stosowaniu środków kompensacyjnych, zakończeniu dochodzeń bez przyjęcia środków kompensacyjnych, przeglądach środków kompensacyjnych oraz o współpracy państw członkowskich, zainteresowanych stron i państw trzecich. Sprawozdanie to powinno być sporządzane i traktowane z zachowaniem odpowiedniego poziomu poufności.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (31) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie skuteczna, jednakowa dla wszystkich unijnych przewoźników oraz oparta na jednolitych kryteriach i procedurach ochrona przed szkodą lub ryzykiem szkody dla jednego lub większej liczby unijnych przewoźników lotniczych, spowodowanym praktykami zakłócającymi konkurencję przyjętymi przez państwa trzecie lub podmioty z państw trzecich, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (32) Ponieważ niniejsze rozporządzenie zastępuje rozporządzenie (WE) nr 868/2004, rozporządzenie to powinno zostać uchylone,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Rozdział I

Przepisy ogólne

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące prowadzenia dochodzeń przez Komisję i przyjmowania środków kompensacyjnych w odniesieniu do praktyk zakłócających konkurencję między unijnymi przewoźnikami lotniczymi a przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich oraz powodujących szkodę lub ryzyko szkody dla unijnych przewoźników lotniczych.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla art. 12 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 oraz art. 20 dyrektywy 96/67/WE.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008¹;
- 2) „usługa transportu lotniczego” oznacza lot lub serię lotów, w których przewozi się pasażerów, ładunki lub pocztę za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;
- 3) „zainteresowana strona” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, lub każdy organ urzędowy – bez względu na to, czy ma on własną osobowość prawną – które mogą mieć znaczący interes w wyniku postępowania, w tym między innymi przewoźników lotniczych;
- 4) „zainteresowane państwo członkowskie” oznacza każde państwo członkowskie:
 - a) które udzieliło koncesji zainteresowanym unijnym przewoźnikom lotniczym na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1008/2008; lub

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

- b) które zawarło z danym państwem trzecim umowę o transporcie lotniczym, o przewozach lotniczych lub jakąkolwiek inną umowę zawierającą postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego, w ramach której działają zainteresowani unijni przewoźnicy lotniczy;
- 5) „podmiot z państwa trzeciego” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, bez względu na to, czy działa ona w celach niedochodowych, lub każdy organ urzędowy – bez względu na to, czy ma on własną osobowość prawną – które podlegają jurysdykcji państwa trzeciego, niezależnie od tego, czy znajdują się pod kontrolą rządu państwa trzeciego, i które są bezpośrednio lub pośrednio zaangażowane w zapewnianie usług transportu lotniczego lub usług z nimi powiązanych lub w zapewnianie infrastruktury lub usług wykorzystywanych w celu zapewniania usług transportu lotniczego lub usług z nimi powiązanych;
- 6) „praktyki zakłócające konkurencję” oznaczają dyskryminację oraz dotacje;
- 7) „ryzyko szkody” oznacza ryzyko, którego przekształcenie się w szkodę jest łatwo przewidywalne, bardzo prawdopodobne i bezpośrednie, i które można przypisać ponad wszelką wątpliwość działaniu lub decyzji państwa trzeciego lub podmiotu z państwa trzeciego;

- 8) „dyskryminacja” oznacza nieposiadające obiektywnego uzasadnienia różnicowanie każdego rodzaju w odniesieniu do dostaw towarów lub usług, w tym usług publicznych, wykorzystywanych do celów wykonywania usług transportu lotniczego, lub w odniesieniu do traktowania towarów i usług przez organy publiczne mające znaczenie dla takich usług, w tym praktyki dotyczące żeglugi powietrznej, obiektów i usług portów lotniczych, paliwa, obsługi naziemnej, ochrony, komputerowych systemów rezerwacji, przydziału czasu na start lub lądowanie, opłat oraz korzystania z innych obiektów lub usług wykorzystywanych do celów wykonywania usług transportu lotniczego;
- 9) „dotacja” oznacza wkład finansowy:
- a) przyznany przez organ rządowy lub inną organizację publiczną państwa trzeciego w którejkolwiek z poniższych form:
 - (i) praktyka organu rządowego lub innej organizacji publicznej wiążąca się z bezpośrednim przekazaniem środków finansowych lub potencjalnym bezpośrednim przekazaniem środków finansowych lub zobowiązań (taka jak subwencje, pożyczki, dopłata do kapitału własnego, gwarancje kredytowe, rekompensata strat operacyjnych lub rekompensata z tytułu obciążeń finansowych nałożonych przez organy publiczne);
 - (ii) należny dochód organu rządowego lub innej organizacji publicznej, który został utracony lub niepobrany (na przykład preferencyjne traktowanie podatkowe lub zachęty podatkowe, takie jak ulgi podatkowe);

- (iii) organ rządowy lub inna organizacja publiczna, w tym przedsiębiorstwa pod kontrolą publiczną, dostarczają towary lub usługi, lub dokonują zakupu towarów lub usług;
 - (iv) organ rządowy lub inna organizacja publiczna dokonują płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierzają lub nakazują prywatnej jednostce wykonywanie jednego lub większej liczby rodzaju funkcji, o których mowa w pkt (i), (ii) i (iii), która to funkcja zazwyczaj zostaje powierzona organowi rządowemu i w praktyce nie różni się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez organy rządowe;
- b) przynoszący korzyści; oraz
 - c) ograniczony, prawnie lub faktycznie, do jednego podmiotu lub jednej branży lub do grupy podmiotów lub branż podlegających jurysdykcji organu przyznającego dotację;
- 10) „unijny przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją udzieloną przez państwo członkowskie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008;
- 11) „zainteresowany unijny przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego, co do którego domniemywa się, że ponosi szkodę lub zagraża mu ryzyko szkody zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. b).

Artykuł 3
Interes Unii

1. Komisja określa interes Unii do celów art. 13 ust. 2 lit. b) na podstawie oceny wszystkich interesów, które mają znaczenie w danej sytuacji, traktowanych jako całość. Określając interes Unii, priorytet nadaje się potrzebie ochrony interesów konsumentów i utrzymania wysokiego poziomu konektywności dla pasażerów i dla Unii. W kontekście całego łańcucha lotniczego Komisja może również wziąć pod uwagę odnośne czynniki społeczne. Komisja bierze również pod uwagę potrzebę wyeliminowania praktyki zakłócającej konkurencję, przywrócenia skutecznej i uczciwej konkurencji oraz unikania wszelkich zakłóceń na rynku wewnętrznym.
2. Interes Unii określany jest na podstawie analizy ekonomicznej dokonywanej przez Komisję. Komisja opiera tę analizę na informacjach zebranych od zainteresowanych stron. Określając interes Unii, Komisja dąży również do uzyskania wszelkich innych istotnych informacji, które uzna za niezbędne, oraz uwzględnia w szczególności czynniki określone w art. 12 ust. 1. Informacje są uwzględniane tylko wówczas, gdy poparte są rzeczywistymi dowodami potwierdzającymi ich prawdziwość.

3. Interes Unii określa się do celów art. 13 ust. 2 lit. b) tylko wówczas, gdy wszystkie zainteresowane strony zyskają możliwość zgłoszenia się, przedstawienia swoich opinii na piśmie, przedłożenia Komisji informacji lub wniesienia o wysłuchanie przez Komisję, w terminach określonych w art. 4 ust. 8 lit. b). Wnioski o wysłuchanie muszą zawierać powody mające związek z interesem Unii, dla których strony chcą być wysłuchane.
4. Zainteresowane strony, o których mowa w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, mogą zwracać się o udostępnienie im informacji o faktach i względach, na których mogą opierać się decyzje. Takie informacje udostępnia się w możliwie szerokim zakresie, zgodnie z art. 8, oraz bez uszczerbku dla wszelkich kolejnych decyzji podejmowanych przez Komisję.
5. Analizę ekonomiczną, o której mowa w ust. 2, przekazuje się tytułem informacji Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Rozdział II

Wspólne przepisy dotyczące postępowań

Artykuł 4

Wszczęcie postępowania

1. Dochodzenie wszczyna się po otrzymaniu pisemnej skargi wniesionej przez państwo członkowskie, jednego lub większą liczbę unijnych przewoźników lotniczych lub grupę unijnych przewoźników lotniczych, lub z własnej inicjatywy Komisji, jeżeli istnieje dowód *prima facie*, że zaistniały wszystkie następujące okoliczności:
 - a) praktyka zakłócająca konkurencję, przyjęta przez państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego;
 - b) szkoda lub ryzyko szkody dla jednego unijnego przewoźnika lotniczego lub większej ich liczby; oraz
 - c) związek przyczynowy między domniemaną praktyką a domniemaną szkodą lub ryzykiem szkody.
2. Komisja informuje wszystkie państwa członkowskie o otrzymaniu skargi na podstawie ust. 1.

3. Komisja terminowo bada prawdziwość i adekwatność elementów przedstawionych w skardze lub będących do dyspozycji Komisji, aby stwierdzić, czy istnieją wystarczające dowody uzasadniające wszczęcie dochodzenia zgodnie z ust. 1.
4. Komisja podejmuje decyzję o niewszczynaniu dochodzenia w przypadku gdy fakty przedstawione w skardze nie mają charakteru systemowego ani nie mają znaczącego wpływu na jednego lub większą liczbę unijnych przewoźników lotniczych.
5. Komisja informuje skarżącego oraz wszystkie państwa członkowskie o podjęciu decyzji o niewszczynaniu dochodzenia. Przekazana informacja obejmuje powody tej decyzji. Informację tę przekazuje się również Parlamentowi Europejskiemu, zgodnie z art. 17.
6. W przypadku gdy przedstawiony dowód jest niewystarczający do celów ust. 1, Komisja informuje skarżącego o tym fakcie w terminie 60 dni od dnia złożenia skargi. Skarżący dysponuje terminem 45 dni na przedstawienie dodatkowych dowodów. W przypadku gdy skarżący nie przedstawi dodatkowych dowodów w tym terminie, Komisja może podjąć decyzję o niewszczynaniu dochodzenia.

7. Z zastrzeżeniem ust. 4 i 6 Komisja podejmuje decyzję o wszczęciu dochodzenia zgodnie z ust. 1 w okresie nieprzekraczającym pięciu miesięcy od złożenia skargi.
8. Z zastrzeżeniem ust. 4, w przypadku gdy Komisja uzna, że istnieją wystarczające dowody uzasadniające wszczęcie dochodzenia, podejmuje następujące działania:
 - a) wszczyna postępowanie i powiadamia o tym państwa członkowskie i Parlament Europejski;
 - b) publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*; w zawiadomieniu tym zamieszcza się informację o wszczęciu dochodzenia, wskazuje się zakres dochodzenia, państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego, co do których domniemywa się, że są zaangażowane w praktyki zakłócające konkurencję, a także domniemaną szkodę lub ryzyko szkody oraz zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych, oraz podaje się termin, w którym zainteresowane strony mogą zgłosić się, przedstawić swoje opinie na piśmie, przedłożyć informacje lub wniesić o wysłuchanie przez Komisję. Termin ten nie może być krótszy niż 30 dni;

- c) oficjalnie powiadamia przedstawicieli zainteresowanego państwa trzeciego i zainteresowany podmiot z państwa trzeciego o wszczęciu dochodzenia;
 - d) informuje skarżącego oraz komitet, o którym mowa w art. 16, o wszczęciu dochodzenia.
9. W przypadku wycofania skargi przed wszczęciem dochodzenia uznaje się, że skarga nie została złożona. Pozostaje to bez uszczerbku dla prawa Komisji do wszczęcia dochodzenia z własnej inicjatywy zgodnie z ust. 1.

Artykuł 5

Dochodzenie

1. Po wszczęciu postępowania Komisja rozpoczyna dochodzenie.
2. Dochodzenie ma na celu stwierdzenie, czy praktyka zakłócająca konkurencję przyjęta przez państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego spowodowała szkodę lub ryzyko szkody dla zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych.

3. W przypadku gdy w trakcie dochodzenia, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, Komisja znajdzie dowody na to, że praktyka może mieć negatywny wpływ na konektywność w transporcie lotniczym w konkretnym regionie, w jednym państwie członkowskim lub w grupie państw członkowskich, a tym samym mieć negatywny wpływ na pasażerów, dowody te są uwzględniane w ramach oceny interesu Unii, o którym mowa w art. 3.
4. Komisja stara się uzyskać wszystkie informacje, które uzna za niezbędne do prowadzenia dochodzenia, oraz weryfikuje prawdziwość otrzymanych lub zgromadzonych informacji wraz z zainteresowanymi unijnymi przewoźnikami lotniczymi lub z zainteresowanym państwem trzecim, zainteresowaną stroną lub zainteresowanym podmiotem z państwa trzeciego.
5. W przypadku gdy informacje przedłożone zgodnie z ust. 4 są niekompletne, uwzględnia je się, o ile nie są fałszywe ani mylące.
6. Jeżeli dowody lub informacje nie zostały zaakceptowane, stronę, która je dostarczyła, natychmiast informuje się o przyczynach braku akceptacji, zapewniając tej stronie możliwość udzielenia dalszych wyjaśnień w wyznaczonym terminie.

7. Komisja może zwrócić się do zainteresowanych państw członkowskich o udzielenie jej wsparcia w dochodzeniu. W szczególności, zainteresowane państwa członkowskie podejmują na wniosek Komisji niezbędne kroki, aby udzielić jej wsparcia w dochodzeniu, dostarczając stosownych i dostępnych informacji. Każde państwo członkowskie stara się na wniosek Komisji uczestniczyć w odnośnych weryfikacjach i analizach.
8. W sytuacjach, w których wydaje się to konieczne, Komisja może prowadzić dochodzenia na terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem że zainteresowany podmiot z państwa trzeciego wyraził zgodę, a rząd tego państwa trzeciego został oficjalnie powiadomiony i nie zgłosił sprzeciwu.
9. Strony, które zgłosiły się w terminie określonym w zawiadomieniu o wszczęciu dochodzenia, zostają wysłuchane, jeżeli złożyły wniosek o wysłuchanie wskazujący, że są zainteresowaną stroną.
10. Skarżący, zainteresowane strony, państwa członkowskie oraz przedstawiciele zainteresowanego państwa trzeciego lub zainteresowanego podmiotu z państwa trzeciego mają możliwość wglądu do wszystkich informacji dostępnych Komisji, z wyjątkiem dokumentów wewnętrznych na użytek Komisji, administracji Unii i zainteresowanych państw członkowskich, pod warunkiem że takie informacje nie mają charakteru poufnego w rozumieniu art. 8 oraz pod warunkiem złożenia pisemnego wniosku do Komisji.

Artykuł 6
Zawieszenie

1. Komisja może zawiesić dochodzenie, jeżeli okaże się, że bardziej celowe jest rozwiązanie kwestii praktyki zakłócającej konkurencję wyłącznie w ramach procedur rozstrzygania sporów ustanowionych w mających zastosowanie umowach o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych, których Unia jest stroną, lub w jakichkolwiek innych umowach zawierających postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego, których Unia jest stroną. Komisja powiadamia państwa członkowskie o zawieszeniu dochodzenia.

Komisja może wznowić dochodzenie w każdym z poniższych przypadków:

- a) procedura przeprowadzona na mocy mającej zastosowanie umowy o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych lub jakiejkolwiek innej umowy zawierającej postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego doprowadziła do stwierdzenia naruszenia przez drugą stronę lub inne strony umowy, mającego charakter ostateczny i wiążący dla tej drugiej strony lub innych stron, jednak nie podjęto działania naprawczego natychmiast ani w okresie przewidzianym w odpowiednich procedurach;
- b) praktyka zakłócająca konkurencję nie została wyeliminowana w terminie 12 miesięcy od dnia zawieszenia dochodzenia.

2. Komisja zawiesza dochodzenie, jeżeli w terminie 15 dni od dnia powiadomienia o wszczęciu dochodzenia:

- a) wszystkie zainteresowane państwa członkowskie, o których mowa w art. 2 lit. b) ppkt 4, powiadomiły ją o swoim zamiarze rozwiązania kwestii praktyki zakłócającej konkurencję wyłącznie w ramach procedur rozstrzygania sporów mających zastosowanie na mocy umowy o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych lub jakiejkolwiek innej umowy zawierającej postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego, które zainteresowane państwa członkowskie zawarły z danym państwem trzecim; oraz
- b) żadne z zainteresowanych państw członkowskich, o których mowa w art. 2 lit. a) ppkt 4, nie zgłosiło sprzeciwu.

W takich przypadkach zawieszenia zastosowanie ma art. 7 ust. 1 i 2.

3. Komisja może wznowić dochodzenie w każdym z poniższych przypadków:

- a) zainteresowane państwa członkowskie, o których mowa w art. 2 lit. b) ppkt 4, nie wszczęły procedury rozstrzygania sporów na mocy odpowiedniej umowy międzynarodowej w terminie trzech miesięcy od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 2 lit. a);

- b) zainteresowane państwa członkowskie, o których mowa w art. 2 lit. b) ppkt 4, powiadamiają Komisję, że wynik procedury rozstrzygania sporów, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, nie został wdrożony prawidłowo i szybko;
- c) wszystkie zainteresowane państwa członkowskie zwracają się do Komisji o wznowienie dochodzenia;
- d) Komisja dochodzi do wniosku, że praktyka zakłócająca konkurencję nie została wyeliminowana w okresie 12 miesięcy od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 2 lit. a), dokonanego przez zainteresowane państwa członkowskie;
- e) w sytuacjach pilnych przewidzianych w art. 11 ust. 3, jeżeli praktyka zakłócająca konkurencję nie została wyeliminowana w terminie dziewięciu miesięcy od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 2 lit. a) niniejszego artykułu, dokonanego przez zainteresowane państwa członkowskie, o których mowa w art. 2 lit. b) ppkt 4, termin ten może zostać, na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, przedłużony przez Komisję o maksymalnie trzy miesiące.

Artykuł 7

Współpraca z państwami członkowskimi

w zakresie postępowań dotyczących spraw objętych zakresem rozdziału III

1. Zainteresowane państwo członkowskie informuje Komisję o wszelkich odnośnych spotkaniach zaplanowanych w celu poddania dyskusji kwestii objętej dochodzeniem na podstawie umowy o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych lub na podstawie jakiegokolwiek postanowienia dotyczącego usług transportu lotniczego zawartego w jakiegokolwiek innej umowie zawartej z danym państwem trzecim. Zainteresowane państwo członkowskie przekazuje Komisji porządek obrad oraz wszystkie istotne informacje pozwalające na zrozumienie tematów, które mają być poddane dyskusji w trakcie tych spotkań.
2. Zainteresowane państwo członkowskie na bieżąco informuje Komisję o przebiegu każdej procedury rozstrzygania sporów przewidzianej w umowie o transporcie lotniczym lub umowie o przewozach lotniczych lub w jakimkolwiek postanowieniu dotyczącym usług transportu lotniczego zawartym w jakiegokolwiek innej umowie zawartej z danym państwem trzecim, oraz w stosownych przypadkach zaprasza Komisję do udziału w tych spotkaniach. Komisja może zwrócić się do zainteresowanego państwa członkowskiego z wnioskiem o udzielenie dalszych informacji.

Artykuł 8

Poufność

1. O ile podane zostanie właściwe uzasadnienie, Komisja traktuje jako poufne wszelkie informacje, które są z natury poufne, w tym między innymi informacje, których ujawnienie przyniosłoby jednemu z konkurentów znaczną przewagę konkurencyjną lub miałyby znaczący niekorzystny wpływ na osobę przekazującą informacje lub na osobę, od której osoba przekazująca informacje uzyskała te informacje, lub które zostały udostępnione jako poufne przez strony uczestniczące w dochodzeniu.
2. Od zainteresowanych stron przekazujących informacje poufne wymaga się przedłożenia ich podsumowania niemającego poufnego charakteru. Podsumowanie to musi być na tyle szczegółowe, aby umożliwiło właściwe zrozumienie istoty informacji przekazywanych jako poufne. W wyjątkowych okolicznościach zainteresowane strony mogą wskazać, że niemożliwe jest przedstawienie podsumowania informacji poufnych. W takich wyjątkowych okolicznościach należy złożyć oświadczenie podające powody uniemożliwiające przedstawienie podsumowania.

3. Informacje otrzymane na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą być wykorzystywane wyłącznie do celów, do których o nie wystąpiono. Niniejszy ustęp nie wyklucza wykorzystania informacji otrzymanych w trakcie jednego dochodzenia do celów wszczęcia innego dochodzenia zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
4. Komisja i państwa członkowskie, w tym ich odpowiedni przedstawiciele, bez konkretnego pozwolenia strony przekazującej takie informacje nie ujawniają żadnych informacji o charakterze poufnym otrzymanych na podstawie niniejszego rozporządzenia ani jakichkolwiek informacji udostępnionych jako poufne przez stronę dochodzenia. Z wyjątkiem szczególnych przypadków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu nie ujawnia się informacji, które wymieniają między sobą Komisja i państwa członkowskie, ani jakichkolwiek wewnętrznych dokumentów sporządzonych przez organy Unii lub państw członkowskich.
5. W przypadku gdy okaże się, że wniosek o zachowanie poufności nie jest uzasadniony, oraz jeżeli osoba przekazująca informacje nie jest skłonna ujawnić publicznie informacji ani upoważnić do ich ujawnienia w postaci ogólnej lub w formie podsumowania, odnośne informacje mogą zostać pominięte.

6. Niniejszy artykuł nie wyklucza ujawnienia przez organy Unii informacji ogólnych, w szczególności przesłanek, na podstawie których podjęto decyzje zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, ani ujawnienia dowodów, na których oparły się organy Unii, w zakresie niezbędnym dla wyjaśnienia tych przesłanek w postępowaniu sądowym. Takie ujawnienie informacji musi uwzględniać uzasadniony interes zainteresowanych stron, aby ich tajemnice handlowe lub rządowe nie zostały ujawnione.
7. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne i odpowiednie środki, które służą zapewnieniu poufności informacji, i które mają znaczenie dla stosowania niniejszego rozporządzenia, o ile są one zgodne z jego warunkami.

Artykuł 9

Podstawa ustaleń w przypadku braku współpracy

W przypadku gdy następuje odmowa dostępu do niezbędnych informacji lub nie zostają one dostarczone w terminach określonych w niniejszym rozporządzeniu, lub w przypadku gdy dochodzenie jest znacząco utrudniane, w oparciu o dostępne fakty i dowody można dokonać tymczasowych lub ostatecznych, pozytywnych lub negatywnych ustaleń. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że przekazano fałszywe lub mylące informacje, informacje takie są pomijane.

Artykuł 10
Ujawnianie informacji

1. Komisja może ujawnić zainteresowanemu państwu trzeciemu, zainteresowanemu podmiotowi z państwa trzeciego oraz zainteresowanemu przewoźnikowi lotniczemu z państwa trzeciego, a także skarżącemu, zainteresowanym stronom, państwom członkowskim oraz zainteresowanym unijnym przewoźnikom lotniczym najważniejsze fakty i względy, na podstawie których zamierza się przyjąć środki kompensacyjne lub zakończyć postępowanie bez przyjęcia środków kompensacyjnych, najpóźniej na miesiąc przed dniem, w którym zbierze się komitet, o którym mowa w art. 16, zgodnie z art. 13 ust. 2 lub art. 14 ust. 1.
2. Ujawnienie informacji, o którym mowa w ust. 1, nie przesądza o żadnej późniejszej decyzji, jaką może podjąć Komisja. W przypadku gdy Komisja zamierza oprzeć taką decyzję na jakichkolwiek dodatkowych lub innych faktach i względach, ujawnia się je tak szybko, jak to możliwe.
3. Dodatkowe informacje dostarczone po ujawnieniu informacji uwzględnia się tylko wtedy, gdy zostały przedstawione w terminie, który Komisja ustala odrębnie dla każdej sprawy i który nie może być krótszy niż 14 dni, przy właściwym uwzględnieniu pilności sprawy. Wyznaczony termin może być krótszy, jeżeli konieczne jest dokonanie dodatkowego ostatecznego ujawnienia informacji.

Artykuł 11

Czas trwania postępowania i zawieszenie

1. Postępowanie zostaje zakończone w ciągu 20 miesięcy. W należycie uzasadnionych przypadkach okres ten może zostać przedłużony. W przypadku zawieszenia postępowania, o którym mowa w ust. 4, tego okresu zawieszenia nie zalicza się do czasu trwania postępowania.
2. Dochodzenie zostaje zakończone w ciągu 12 miesięcy. W należycie uzasadnionych przypadkach okres ten może zostać przedłużony. W przypadku zawieszenia dochodzenia, o którym mowa w art. 6, tego okresu zawieszenia nie wlicza się do czasu trwania dochodzenia. W przypadku przedłużenia okresu dochodzenia, okres przedłużenia zalicza się do całkowitego czasu trwania postępowania określonego w ust. 1 niniejszego artykułu.
3. W pilnych przypadkach, czyli w sytuacjach, w których, w związku z przedłożeniem wyraźnych dowodów przez skarżącego lub zainteresowane strony, szkoda dla unijnych przewoźników lotniczych mogłaby być nieodwracalna, postępowanie można skrócić do dziewięciu miesięcy.

4. Komisja zawiesza postępowanie w przypadku gdy zainteresowane państwo trzecie lub zainteresowany podmiot z państwa trzeciego podjęły konkretne kroki w celu wyeliminowania praktyki zakłócającej konkurencję lub szkody lub ryzyka szkody dla zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych.
5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4, Komisja wznawia postępowanie, jeżeli praktyka zakłócająca konkurencję, szkoda lub ryzyko szkody dla zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych nie zostały wyeliminowane w rozsądnym terminie, który w każdym przypadku nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Rozdział III

Praktyki zakłócające konkurencję

Artykuł 12

Stwierdzenie szkody lub ryzyka szkody

1. Zaistnienie szkody do celów niniejszego rozdziału ustala się w oparciu o dowody z uwzględnieniem odpowiednich czynników, w szczególności:
 - a) sytuacji zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych, zwłaszcza pod kątem aspektów takich jak częstotliwość świadczenia usług, wykorzystanie możliwości przewozowych, efekty sieciowe, przychody ze sprzedaży, udział w rynku, zyski, zwrot z kapitału, inwestycji i zatrudnienia;

- b) ogólnej sytuacji na rynkach usług transportu lotniczego, na które ta kwestia ma wpływ, zwłaszcza pod kątem poziomu taryf lub stawek, możliwości przewozowych i częstotliwości usług transportu lotniczego lub wykorzystania sieci.
- 2. Stwierdzenie ryzyka szkody następuje na podstawie wyraźnych dowodów, a nie tylko domniemania, domysłu lub niewielkiego prawdopodobieństwa. Przekształcenie w szkodę musi być łatwo przewidywalne, bardzo prawdopodobne i nieuchronne oraz możliwe do przypisania ponad wszelką wątpliwość działaniu lub decyzji państwa trzeciego lub podmiotu z państwa trzeciego.
- 3. Stwierdzając zaistnienie ryzyka szkody, uwzględnia się takie czynniki, jak:
 - a) przewidywalną zmianę sytuacji zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych, w szczególności pod kątem częstotliwości świadczenia usług, wykorzystania możliwości przewozowych, efektów sieciowych, przychodów ze sprzedaży, udziału w rynku, zysków, zwrotu z kapitału, inwestycji i zatrudnienia;
 - b) przewidywalną zmianę ogólnej sytuacji na rynkach usług transportu lotniczego, na które ta kwestia może mieć wpływ, w szczególności pod kątem poziomu taryf lub stawek, możliwości przewozowych i częstotliwości usług transportu lotniczego lub wykorzystania sieci.

Nawet jeżeli żaden z czynników wymienionych w lit. a) i b) nie jest sam w sobie decydujący, wszystkie czynniki razem wzięte muszą prowadzić do wniosku, że kontynuacja praktyki zakłócającej konkurencję jest nieuchronna i że, o ile nie zostaną podjęte działania, wystąpi szkoda.

4. Komisja dokonuje wyboru okresu dochodzeniowego, który obejmuje okres powstania domniemanej szkody, ale nie ogranicza się do tego okresu, oraz przeprowadza analizę odpowiednich dowodów za ten okres.
5. W przypadku gdy szkoda lub ryzyko szkody dla zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych są spowodowane czynnikami innymi niż praktyka zakłócająca konkurencję, nie przypisuje się ich badanej praktyce i nie bierze się ich pod uwagę.

Artykuł 13

Zakończenie dochodzenia bez przyjęcia środków kompensacyjnych

1. W przypadku gdy skarga zostaje wycofana, Komisja kończy dochodzenie bez przyjęcia środków kompensacyjnych, chyba że kontynuuje dochodzenie z własnej inicjatywy.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze kończące dochodzenie prowadzone zgodnie z art. 5 bez przyjęcia środków kompensacyjnych, w przypadku gdy:
- a) Komisja stwierdza, że nie ustalono wystąpienia którejkolwiek z poniższych sytuacji:
 - (i) istnienia praktyki zakłócającej konkurencję, przyjętej przez państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego;
 - (ii) zaistnienia szkody lub ryzyka szkody dla zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych;
 - (iii) istnienia związku przyczynowego między szkodą lub ryzykiem szkody a badaną praktyką;
 - b) Komisja stwierdza, że przyjęcie środków kompensacyjnych zgodnie z art. 14 byłoby sprzeczne z interesem Unii;
 - c) zainteresowane państwo trzecie lub zainteresowany podmiot z państwa trzeciego wyeliminowały praktykę zakłócającą konkurencję; lub
 - d) zainteresowane państwo trzecie lub zainteresowany podmiot z państwa trzeciego wyeliminowały szkodę lub ryzyko szkody dla zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

3. Decyzji o zakończeniu dochodzenia zgodnie z ust. 2 towarzyszy uzasadnienie i jest ona publikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 14

Środki kompensacyjne

1. Bez uszczerbku dla art. 13, Komisja, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające środki kompensacyjne, jeżeli w wyniku dochodzenia prowadzonego na podstawie art. 5 stwierdzono, że praktyka zakłócająca konkurencję przyjęta przez zainteresowane państwo trzecie lub zainteresowany podmiot z państwa trzeciego spowodowała szkodę dla zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych.

Akty wykonawcze ustanawiające środki kompensacyjne, o których mowa ust. 3 lit. a) niniejszego artykułu, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Akty wykonawcze ustanawiające środki kompensacyjne, o których mowa ust. 3 lit. b) niniejszego artykułu, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2 i 3.

2. Bez uszczerbku dla art. 13, Komisja może przyjąć akty wykonawcze ustanawiające środki kompensacyjne, jeżeli w wyniku dochodzenia prowadzonego na podstawie art. 5 stwierdzono, że praktyka zakłócająca konkurencję przyjęta przez państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego spowodowała ryzyko szkody, zgodnie z art. 12 ust. 2 i 3, dla zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych. Te środki kompensacyjne nie wchodzi w życie, zanim ryzyko szkody nie przekształci się w faktyczną szkodę.

Akty wykonawcze ustanawiające środki kompensacyjne, o których mowa w ust. 3 lit. a) niniejszego artykułu, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Akty wykonawcze ustanawiające środki kompensacyjne, o których mowa w ust. 3 lit. b) niniejszego artykułu, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2 i 3.

3. Środki kompensacyjne, o których mowa w ust. 1 i 2, nakłada się na przewoźników lotniczych z państwa trzeciego, którzy odnoszą korzyści z praktyki zakłócającej konkurencję, i mogą one mieć którąkolwiek z następujących form:

a) opłaty finansowe;

- b) wszelkie środki operacyjne o równoważnej lub mniejszej wartości, takie jak zawieszenie koncesji, zawieszenie świadczenia należnych usług lub zawieszenie innych praw przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego. Priorytet nadaje się wzajemnym środkom operacyjnym, pod warunkiem że nie są sprzeczne z interesem Unii ani niezgodne z prawem Unii lub ze zobowiązaniami międzynarodowymi.
4. Środki kompensacyjne, o których mowa w ust. 1 i 2, nie mogą wykraczać poza to, co jest konieczne do wyrównania szkody dla zainteresowanych unijnych przewoźników lotniczych. W tym celu te środki kompensacyjne mogą być ograniczone do konkretnego regionu geograficznego lub mieć ograniczony okres obowiązywania.
5. Środki kompensacyjne nie mogą polegać na zawieszeniu lub ograniczeniu praw przewozowych przyznanych przez państwo członkowskie państwu trzeciemu na mocy umowy o transporcie lotniczym, o przewozach lotniczych lub jakiegokolwiek postanowienia dotyczącego usług transportu lotniczego zawartego we jakiejkolwiek innej umowie zawartej z tym państwem trzecim.
6. Środki kompensacyjne, o których mowa w ust. 1 i 2, nie mogą prowadzić do naruszenia przez Unię lub zainteresowane państwa członkowskie umów o transporcie lotniczym lub o przewozach lotniczych lub jakiegokolwiek postanowienia dotyczącego usług transportu lotniczego zawartego w umowie handlowej lub jakiejkolwiek innej umowie zawartej z zainteresowanym państwem trzecim.

7. Decyzji o zakończeniu dochodzenia z przyjęciem środków kompensacyjnych, o którym mowa w ust. 1 i 2, towarzyszy uzasadnienie i jest ona publikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 15

Przegląd środków kompensacyjnych

1. Środki kompensacyjne, o których mowa w art. 14, pozostają w mocy jedynie tak długo oraz jedynie w takim zakresie, w jakim jest to niezbędne z uwagi na utrzymywanie się praktyki zakłócającej konkurencję oraz szkody wynikającej z tej praktyki. W tym celu stosuje się procedurę przeglądu określoną w ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu. Komisja regularnie składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie pisemne sprawozdania dotyczące skuteczności i wpływu środków kompensacyjnych.
2. W przypadku gdy uzasadniają to okoliczności, potrzeba utrzymania nałożonych środków kompensacyjnych w ich pierwotnej formie może być przedmiotem przeglądu przeprowadzonego z inicjatywy Komisji albo skarżącego, lub na uzasadniony wniosek zainteresowanych państw członkowskich, zainteresowanego państwa trzeciego lub zainteresowanego podmiotu z państwa trzeciego.

3. W trakcie przeglądu Komisja ocenia, czy nadal występują praktyka zakłócająca konkurencję, szkoda oraz związek przyczynowy między tą praktyką a szkodą.
4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze uchylające, zmieniające lub utrzymujące w mocy środki kompensacyjne, o których mowa w art. 14, stosownie do przypadku. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Rozdział IV

Przepisy końcowe

Artykuł 16

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 17

Sprawozdania i informacje

1. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie regularne sprawozdania dotyczące stosowania i wykonania niniejszego rozporządzenia. Z należyтым uwzględnieniem ochrony informacji poufnych w rozumieniu art. 8 sprawozdanie zawiera informacje o stosowaniu środków kompensacyjnych, zakończeniu dochodzeń bez środków kompensacyjnych, przeglądach środków kompensacyjnych i współpracy z państwami członkowskimi, zainteresowanymi stronami i państwami trzecimi.
2. Parlament Europejski i Rada mogą wezwać Komisję do przedstawienia i wyjaśnienia wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 18

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 868/2004 traci moc. Odesłania do uchylonego rozporządzenia traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 19

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący