



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

**Estrasburgo, 17 de abril de 2019
(OR. en)**

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

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

**AVIATION 167
CODEC 2293**

**REGULAMENTO
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
RELATIVO À SALVAGUARDA DA CONCORRÊNCIA
NO SETOR DOS TRANSPORTES AÉREOS,
E QUE REVOGA O REGULAMENTO (CE) N.º 868/2004**

REGULAMENTO (UE) 2019/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 17 de abril de 2019

**relativo à salvaguarda da concorrência no setor dos transportes aéreos,
e que revoga o Regulamento (CE) n.º 868/2004**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário²,

¹ JO C 197 de 8.6.2018, p. 58.

² Posição do Parlamento Europeu de 14 de março de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 9 de abril de 2019.

Considerando o seguinte:

- (1) O setor da aviação desempenha um papel crucial na economia da União e na vida quotidiana dos cidadãos da União e é um dos setores mais dinâmicos e com melhor desempenho da economia da União. Trata-se de um poderoso motor de crescimento económico, de emprego, de comércio e de turismo, bem como da conectividade e mobilidade, tanto das empresas como dos cidadãos, em especial no mercado interno da aviação da União. Ao longo das últimas décadas, o crescimento nos serviços de transportes aéreos tem contribuído de forma significativa para melhorar a conectividade na União e com países terceiros, constituindo uma importante alavanca da economia da União.
- (2) As transportadoras aéreas da União estão no centro de uma rede global que liga a Europa, tanto no plano interno como com o resto do mundo. As transportadoras aéreas da União deverão poder competir com as transportadoras aéreas de países terceiros em condições de concorrência aberta e leal. Tal é necessário para trazer benefícios aos consumidores, para manter condições propícias a um nível elevado de conectividade aérea da União e para assegurar a transparência, condições de concorrência equitativas e a continuidade da competitividade das transportadoras aéreas da União, bem como elevados níveis de emprego de qualidade no setor da aviação da União.

- (3) No contexto do aumento da concorrência entre os intervenientes no transporte aéreo a nível mundial, a concorrência leal é um princípio geral indispensável na exploração dos serviços de transportes aéreos internacionais. Este princípio é reconhecido nomeadamente pela Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional de 7 de dezembro de 1944 ("Convenção de Chicago"), cujo preâmbulo sublinha a necessidade de serviços de transportes aéreos internacionais se basearem numa igualdade de oportunidades. O artigo 44.º da Convenção de Chicago dispõe igualmente que a Organização da Aviação Civil Internacional ("OACI") tem por objetivo estimular o desenvolvimento de transportes aéreos internacionais, de forma a que na exploração das linhas aéreas internacionais haja uma igual oportunidade para todos os Estados contratantes e evitar qualquer discriminação entre os Estados contratantes.
- (4) O princípio da concorrência leal está plenamente consagrado na União, e as práticas de distorção do mercado sujeitas ao direito da União, que garante a igualdade de oportunidades e condições de concorrência leais a todas as transportadoras aéreas da União e de países terceiros, que operam na União.

- (5) Todavia, apesar dos esforços indefetíveis da União e de alguns países terceiros, os princípios de concorrência leal não foram ainda consubstanciados em regras multilaterais específicas, em especial, no âmbito dos acordos da OACI ou da Organização Mundial do Comércio ("OMC"), tais como o Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços (GATS), e o anexo relativo aos serviços de transportes aéreos, que, em grande medida, excluem os serviços de transportes aéreos do seu âmbito de aplicação.
- (6) Por conseguinte, é necessário intensificar esforços no âmbito da OACI e da OMC para apoiar ativamente a elaboração de regras internacionais que garantam condições de concorrência leais entre todas as transportadoras aéreas.
- (7) A concorrência leal entre as transportadoras aéreas deverá ser abordada de preferência no âmbito de acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos com países terceiros. Verifica-se, porém, que, até à data, a maioria dos acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos celebrados entre, por um lado, a União, os seus Estados-Membros ou ambos e, por outro lado, países terceiros, não prevê regras apropriadas em matéria de concorrência leal. Por conseguinte, é necessário intensificar esforços no sentido de negociar a inclusão de cláusulas de concorrência leal nos acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos com países terceiros em vigor ou nos que venham a ser celebrados no futuro.

- (8) A concorrência leal entre transportadoras aéreas pode igualmente ser assegurada através de legislação adequada da União, por exemplo o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho¹ e a Diretiva 96/67/CE do Conselho². Na medida em que a concorrência leal pressupõe a proteção das transportadoras aéreas da União contra determinadas práticas adotadas por países terceiros ou transportadoras de países terceiros, este assunto é tratado no Regulamento (CE) n.º 868/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho³. No entanto, o Regulamento (CE) n.º 868/2004 revelou ser ineficaz no que diz respeito ao objetivo geral subjacente de assegurar uma concorrência leal. É, em especial, o caso de algumas das suas disposições, por exemplo as respeitantes à definição das práticas em causa, com exclusão das subvenções, e aos requisitos em matéria de início e realização de inquéritos. Além disso, o Regulamento (CE) n.º 868/2004 não se revelou complementar dos acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos em que a União é parte. Atendendo ao número e à importância das alterações que seriam necessárias para solucionar estes problemas, justifica-se substituir o Regulamento (CE) n.º 868/2004 por um novo ato.

¹ Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

² Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade (JO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

³ Regulamento (CE) n.º 868/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativo à defesa contra subvenções e práticas tarifárias desleais causadoras de prejuízos às transportadoras aéreas comunitárias, na prestação de serviços de transportes aéreos, por parte de transportadoras de países não membros da Comunidade Europeia (JO L 162 de 30.4.2004, p. 1).

- (9) A competitividade do setor da aviação da União depende da competitividade de cada elo da cadeia de valor da aviação e só pode ser mantida através de um conjunto de políticas complementares. A União deverá estabelecer um diálogo construtivo com os países terceiros a fim de encontrar uma base para a concorrência leal. A este respeito, continua a ser necessário dispor de legislação eficaz, proporcionada e dissuasora para manter condições propícias a um nível elevado de conectividade da União e garantir condições de concorrência leal com as transportadoras aéreas dos países terceiros. Para o efeito, é conveniente conferir à Comissão o poder de realizar inquéritos e tomar medidas se for caso disso. Estas medidas deverão ser aplicáveis nos casos em que as práticas que distorcem a concorrência causam prejuízo às transportadoras aéreas da União.
- (10) A discriminação poderá incluir situações em que as transportadoras aéreas da União estão sujeitas a tratamento diferenciado sem justificação objetiva, nomeadamente no que respeita: aos preços e ao acesso aos serviços de assistência em escala; à infraestrutura aeroportuária; aos serviços de navegação aérea; à atribuição de faixas horárias; aos procedimentos administrativos, tais como a concessão de vistos a membros do pessoal de transportadoras aéreas estrangeiras; às regras pormenorizadas da venda e distribuição de serviços aéreos; ou a quaisquer outras questões relacionadas com a atividade empresarial, tais como procedimentos de desalfandegamento demasiados burocráticos, ou qualquer outra prática desleal de natureza financeira ou operacional.

- (11) O processo deverá ser encerrado sem medidas corretoras ao abrigo do presente regulamento caso a adoção das mesmas seja contrária aos interesses da União, tendo em especial consideração as suas consequências para outras pessoas, em especial os consumidores e as empresas na União, bem como as suas consequências para os elevados níveis de conectividade em toda a União. Ao ponderar o interesse da União, deverá ser prestada especial atenção à situação dos Estados-Membros, que dependem exclusiva ou significativamente dos transportes aéreos para a sua conectividade com o resto do mundo, e assegurada a coerência com os outros domínios de ação da União. O processo deverá também ser encerrado sem aplicação de medidas caso os requisitos aplicáveis a tais medidas não estejam ou tenham deixado de estar preenchidos.
- (12) Ao determinar se a adoção de medidas corretoras é ou não do interesse da União, a Comissão deverá ter em conta os pontos de vista de todas as partes interessadas. A fim de organizar consultas com todas as partes interessadas e de lhes dar a oportunidade de serem ouvidas, os prazos para prestar informações ou solicitar uma audiência deverão ser especificados no aviso de início do inquérito. As partes interessadas deverão ter conhecimento das condições de divulgação das informações que prestam e deverão ter o direito de responder às observações das outras partes.

- (13) Para que a Comissão possa ser adequadamente informada sobre eventuais elementos que justifiquem o início de um inquérito, os Estados-Membros, as transportadoras aéreas da União ou as associações de transportadoras aéreas da União deverão ter o direito de apresentar uma denúncia. Essas denúncias deverão ser tratadas num prazo razoável.
- (14) No interesse da eficácia da aplicação do presente regulamento, é fundamental que a Comissão possa dar início a um processo com base numa denúncia que contenha elementos de prova *prima facie* da existência de uma ameaça de prejuízo.
- (15) No decurso do inquérito, a Comissão deverá ter em consideração as práticas que distorcem a concorrência no contexto em causa. Atendendo à variedade de práticas possíveis, nalguns casos a prática e os seus efeitos poderão limitar-se às atividades de transporte aéreo de uma rota entre duas cidades, enquanto noutros casos poderá ser relevante considerar a prática e os seus efeitos na rede de transportes aéreos numa perspetiva mais vasta.
- (16) É importante que o inquérito possa abranger a maior gama possível de elementos pertinentes. Para o efeito, a Comissão deverá poder proceder a inquéritos em países terceiros, sob reserva do acordo das entidades dos países terceiros em causa e caso não hajam objeções por parte desses países terceiros. Pelas mesmas razões e com o mesmo objetivo, os Estados-Membros deverão apoiar a Comissão tanto quanto possível. A Comissão deverá concluir o inquérito com base nos melhores elementos de prova disponíveis.

- (17) Durante o inquérito, a Comissão poderá ponderar se a prática que distorce a concorrência constitui igualmente uma violação de um acordo internacional de transportes aéreos ou de acordos de serviços aéreos ou de qualquer outro acordo que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos em que a União é parte. Nesse caso, a Comissão poderá considerar que a prática que distorce a concorrência, que constitui também uma violação de um acordo internacional de transportes aéreos ou de serviços aéreos ou de qualquer outro acordo que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos em que a União é parte, será mais adequadamente tratada através da aplicação dos procedimentos de resolução de litígios estabelecidos pelo acordo em causa. Nesse caso, a Comissão deverá ter o direito de suspender o inquérito iniciado ao abrigo do presente regulamento. Se a aplicação dos procedimentos de resolução de litígios estabelecidos pelo acordo internacional de transportes aéreos ou de serviços aéreos ou por qualquer outro acordo que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos em que a União é parte não for suficiente para corrigir a situação de forma adequada, a Comissão deverá poder retomar o inquérito.

- (18) Os acordos no setor da aviação e o presente regulamento deverão facilitar o diálogo com os países terceiros em causa a fim de resolver eficazmente os litígios e restabelecer a concorrência leal. Se o inquérito conduzido pela Comissão incidir sobre as operações abrangidas por um acordo de transportes aéreos ou de serviços aéreos ou por qualquer outro acordo que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos celebrado com um país terceiro e no qual a União não é parte, é necessário garantir que a Comissão aja com pleno conhecimento de qualquer processo previsto ou efetuado pelo Estado-Membro em causa ao abrigo do referido acordo e referente à situação objeto de inquérito por parte da Comissão. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão manter a Comissão informada em conformidade. Nesse caso, todos os Estados-Membros em causa deverão ter o direito de notificar à Comissão a sua intenção de tratar a prática que distorce a concorrência exclusivamente no âmbito dos procedimentos de resolução de litígios previstos nos respetivos acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos ou num qualquer outro acordo que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos que celebraram com um país terceiro e no qual a União não é parte. Se todos os Estados-Membros em causa notificarem a Comissão e não tiverem sido suscitadas objeções, a Comissão deverá suspender temporariamente o seu inquérito.

- (19) Se os Estados-Membros em causa tentarem tratar a prática que distorce a concorrência exclusivamente através dos procedimentos de resolução de litígios previstos nos acordos de transportes aéreos, nos acordos de serviços aéreos ou em qualquer outro acordo que contenha disposições relativas aos serviços de transportes aéreos que tenham celebrado com o país terceiro em causa, a fim de cumprirem as suas obrigações no âmbito destes acordos, os Estados-Membros deverão esforçar-se por levar rapidamente por diante os procedimentos bilaterais de resolução de litígios, e informar cabalmente a Comissão desse facto. Se a prática que distorce a concorrência persistir e a Comissão retomar o inquérito, deverão ser tidas em conta as conclusões resultantes da aplicação desses acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos ou de qualquer outro acordo que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos para assegurar que a concorrência leal seja restabelecida o mais rapidamente possível.
- (20) Deverão ser tidas em conta as conclusões resultantes da aplicação dos procedimentos de resolução de litígios estabelecidos pelo acordo internacional de transportes aéreos ou de serviços aéreos ou por qualquer outro acordo que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos em que a União ou um Estado-Membro é parte.

- (21) Por razões de eficiência administrativa e tendo em vista um eventual encerramento sem adoção de medidas, justifica-se poder suspender o processo se o país terceiro ou a entidade de um país terceiro em causa tiver adotado medidas decisivas para eliminar a prática que distorce a concorrência, que causa prejuízo ou ameaça causar prejuízo.
- (22) As conclusões em matéria de prejuízo ou de ameaça de prejuízo para as transportadoras aéreas da União em causa deverão refletir uma avaliação realista da situação e, por conseguinte, assentar em todos os fatores pertinentes, designadamente os relativos à situação da ou das transportadoras e à situação geral do mercado dos transportes aéreos afetados.
- (23) É necessário estabelecer as condições em que o processo deverá ser encerrado, com ou sem adoção de medidas corretoras.
- (24) As medidas corretoras respeitantes a práticas que distorcem a concorrência deverão visar compensar o prejuízo devido a essas práticas. Por conseguinte, deverão assumir a forma de obrigações financeiras ou de outras medidas que, representando um valor pecuniário mensurável, sejam capazes de atingir o mesmo efeito. A fim de respeitar o princípio da proporcionalidade, as medidas deverão limitar-se ao necessário para compensar o prejuízo identificado. As medidas corretoras deverão ter em conta o bom funcionamento do mercado aéreo da União e não deverão conferir uma vantagem indevida a nenhuma transportadora aérea ou grupo de transportadoras aéreas.

- (25) O presente regulamento não tem por objetivo impor quaisquer regras a transportadoras aéreas de países terceiros, por exemplo no que diz respeito a subvenções, através da introdução de obrigações mais restritivas do que as aplicáveis às transportadoras da União.
- (26) As situações investigadas no âmbito do presente regulamento e as suas eventuais consequências para os Estados-Membros poderão diferir conforme as circunstâncias. Por conseguinte, deverá ser possível aplicar medidas corretoras, consoante o caso, a uma ou mais transportadoras aéreas de países terceiros, a uma zona geográfica específica, ou por um período específico, ou fixar uma data no futuro a partir da qual as medidas deverão ser aplicadas.
- (27) As medidas corretoras não poderão consistir na suspensão ou limitação dos direitos de tráfego concedidos por um Estado-Membro a um país terceiro.
- (28) À luz do princípio da proporcionalidade, as medidas corretoras relativas a práticas que distorcem a concorrência deverão permanecer em vigor apenas durante o período adequado e na medida do necessário, tendo em conta a prática em causa e o prejuízo que dela decorre. Por conseguinte, se as circunstâncias o justificarem, deverá ser previsto um reexame.

- (29) A fim de garantir uniformidade nas condições de aplicação do presente regulamento, deverão ser conferidas à Comissão competências de execução. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹.
- (30) A Comissão deverá informar periodicamente o Parlamento Europeu e o Conselho da aplicação do presente regulamento, através de um relatório. Esse relatório deverá incluir informações sobre a aplicação das medidas corretoras, o encerramento de inquéritos sem adoção de medidas corretoras, os reexames das medidas corretoras e a cooperação com os Estados-Membros, as partes interessadas e os países terceiros. Esse relatório deverá ser elaborado e tratado com o nível de confidencialidade adequado.

¹ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (31) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber a proteção eficaz, igual para todas as transportadoras da União e com base em critérios e procedimentos uniformes, contra o prejuízo ou ameaça de prejuízo a uma ou mais transportadoras aéreas da União causados por práticas que distorcem a concorrência, adotadas por países terceiros ou entidades de países terceiros, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (32) O presente regulamento substitui o Regulamento (CE) n.º 868/2004. Por conseguinte, esse regulamento deverá ser revogado,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Capítulo I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

1. O presente regulamento estabelece disposições atinentes à realização de inquéritos pela Comissão e à adoção de medidas corretoras respeitantes às práticas que distorcem a concorrência entre as transportadoras aéreas da União e as transportadoras aéreas de países terceiros e que causam ou ameaçam causar prejuízo às transportadoras aéreas da União.
2. O presente regulamento é aplicável sem prejuízo do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 e do artigo 20.º da Diretiva 96/67/CE.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) "Transportadora aérea", uma transportadora aérea na aceção do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho¹;
- 2) "Serviço de transportes aéreos", um voo ou uma série de voos para o transporte de passageiros, de carga ou de correio mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento;
- 3) "Parte interessada", uma pessoa singular ou coletiva ou um organismo oficial, com ou sem personalidade jurídica própria, que possa ter um interesse significativo no resultado do processo, incluindo, mas não exclusivamente, as transportadoras aéreas;
- 4) "Estado-Membro em causa", o Estado-Membro:
 - a) Que concedeu a licença de exploração à ou às transportadoras aéreas da União em causa, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008; ou

¹ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

- b) Cujo acordo de transportes aéreos, acordo de serviços aéreos ou qualquer outro acordo com o país terceiro em causa que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos rege as atividades da ou das transportadoras da União em causa;
- 5) "Entidade de um país terceiro", uma pessoa singular ou coletiva, com ou sem atividades lucrativas, ou um organismo oficial, com ou sem personalidade jurídica própria, sob a jurisdição de um país terceiro, controlada pelo governo de um país terceiro ou não, que esteja direta ou indiretamente implicada em serviços de transportes aéreos ou serviços conexos, ou no fornecimento de infraestruturas ou serviços utilizados para a prestação de serviços de transportes aéreos ou serviços conexos;
- 6) "Práticas que distorcem a concorrência", discriminação e subvenções;
- 7) "Ameaça de prejuízo", uma ameaça cuja concretização em prejuízo real seja claramente previsível, muito provável, iminente e atribuível, sem qualquer dúvida razoável, a uma ação ou decisão de um país terceiro ou de uma entidade de um país terceiro;

- 8) "Discriminação", diferenciação de qualquer tipo, sem justificação objetiva, relativa ao fornecimento de bens ou à prestação de serviços, nomeadamente serviços públicos, destinados à exploração de serviços de transportes aéreos, ou relativa ao tratamento que lhes é dado pelas autoridades públicas relevantes para esses serviços, incluindo práticas relacionadas com serviços de navegação aérea ou com instalações e serviços aeroportuários, combustível, assistência em escala, segurança, sistemas informatizados de reserva, atribuição de faixas horárias, despesas e utilização de outras instalações ou serviços utilizados para a exploração de serviços de transportes aéreos;
- 9) "Subvenção", uma contribuição financeira:
- a) Concedida por um governo ou outra entidade pública de um país terceiro sob uma das seguintes formas:
 - i) uma prática seguida por um governo ou outra entidade pública, nomeadamente a transferência direta de fundos ou uma potencial transferência direta de fundos ou passivos (por exemplo, subsídios, empréstimos, injeções de capital, garantias de empréstimo, compensação de prejuízos de exploração ou compensação de encargos financeiros impostos pelos poderes públicos);
 - ii) um governo ou outra entidade pública renuncia ou não procede à cobrança de receitas normalmente exigíveis (por exemplo, tratamento fiscal privilegiado ou incentivos fiscais, tais como créditos de impostos);

- iii) um governo ou outra entidade pública, incluindo empresas públicas, fornece bens ou serviços, ou adquire bens ou serviços;
 - iv) um governo ou outra entidade pública efetua pagamentos a um mecanismo de financiamento ou encarrega um organismo privado de executar uma ou várias das funções referidas nas subalíneas i), ii) e iii), que normalmente incumbiriam ao governo, ou determina que o faça, e a prática seguida não se distingue verdadeiramente das práticas normalmente adotadas pelos governos;
- b) Que confere uma vantagem; e
- c) Limitada, de jure ou de facto, a uma entidade ou indústria ou a um grupo de entidades ou indústrias sob a jurisdição da autoridade que a concede;
- 10) "Transportadora aérea da União", uma transportadora aérea detentora de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008;
- 11) "Transportadora aérea da União em causa", a transportadora aérea que sofreu um alegado prejuízo ou uma alegada ameaça de prejuízo nos termos artigo 4.º, n.º 1, alínea b).

Artigo 3.º
Interesse da União

1. Para efeitos do artigo 13.º, n.º 2, alínea b), a Comissão determina o interesse da União com base numa apreciação dos diversos interesses pertinentes na situação específica e considerados no seu conjunto. Ao determinar o interesse da União, é dada prioridade à necessidade de proteger os interesses dos consumidores e de manter um nível elevado de conectividade para os passageiros e para a União. No contexto do conjunto da cadeia de transporte aéreo, a Comissão pode também ter em conta fatores sociais pertinentes. A Comissão toma também em consideração a necessidade de eliminar a prática que distorce a concorrência, de restabelecer uma concorrência efetiva e leal e de evitar toda e qualquer distorção do mercado interno.
2. O interesse da União é determinado com base numa análise económica da Comissão. A Comissão baseia essa análise nas informações recolhidas junto das partes interessadas. Ao determinar o interesse da União, a Comissão procura também quaisquer outras informações pertinentes que julgue necessárias e toma em consideração, nomeadamente, os fatores referidos no artigo 12.º, n.º 1. As informações só são tomadas em consideração se se basearem em elementos de prova concretos que confirmem a sua validade.

3. Para efeitos do artigo 13.º, n.º 2, alínea b), só se procede à determinação do interesse da União se todas as partes interessadas tiverem tido a oportunidade de se dar a conhecer, de apresentar as suas observações por escrito, de facultar informações à Comissão ou de solicitar uma audiência à Comissão, de acordo com os prazos fixados no artigo 4.º, n.º 8, alínea b). Os pedidos de audiência devem expor os motivos, relacionados com o interesse da União, pelos quais as partes devem ser ouvidas.
4. As partes interessadas a que se referem os n.ºs 2 e 3 do presente artigo podem solicitar que lhes sejam facultados os factos e os motivos com base nos quais é provável que venham a ser tomadas as decisões. Essas informações são facultadas na medida do possível, nos termos do artigo 8.º, e sem prejuízo de qualquer decisão subsequente tomada pela Comissão.
5. A análise económica a que se refere o n.º 2 é transmitida ao Parlamento Europeu e ao Conselho para informação.

Capítulo II

Disposições comuns relativas aos processos

Artigo 4.º

Instauração do processo

1. É iniciado um inquérito na sequência de uma denúncia apresentada por escrito por um Estado-Membro, uma ou mais transportadoras aéreas da União ou uma associação de transportadoras aéreas da União, ou por iniciativa própria da Comissão, caso hajam elementos de prova *prima facie* da existência de todas as seguintes circunstâncias:
 - a) Uma prática que distorce a concorrência, adotada por um país terceiro ou uma entidade de um país terceiro;
 - b) Um prejuízo ou ameaça de prejuízo para uma ou mais transportadoras aéreas da União; e
 - c) Um nexo de causalidade entre a alegada prática e o alegado prejuízo ou ameaça de prejuízo.
2. A Comissão informa todos os Estados-Membros das denúncias que recebe nos termos do n.º 1.

3. A fim de determinar se existem elementos de prova suficientes para justificar o início de um inquérito, nos termos do n.º 1, a Comissão examina em tempo útil a exatidão e a pertinência dos elementos apresentados na denúncia ou colocados à disposição da Comissão.
4. A Comissão decide não dar início a um inquérito caso os elementos de facto apresentados na denúncia não suscitem uma questão sistémica, nem tenham consequências significativas para uma ou mais transportadoras aéreas da União.
5. Caso decida não dar início a um inquérito, a Comissão informa desse facto o autor da denúncia e todos os Estados-Membros. Essa informação deve incluir os motivos da decisão adotada. Essa informação deve também ser transmitida ao Parlamento Europeu, nos termos do artigo 17.º.
6. Caso os elementos de prova fornecidos sejam insuficientes para efeitos da aplicação do n.º 1, a Comissão deve informar o autor da denúncia sobre tal insuficiência no prazo de 60 dias a contar da data de apresentação da denúncia. O autor da denúncia dispõe de um prazo de 45 dias para apresentar elementos de prova suplementares. Se o autor da denúncia não apresentar elementos de prova suplementar dentro desse prazo, a Comissão pode decidir não dar início ao inquérito.

7. Sem prejuízo dos n.ºs 4 e 6, no prazo máximo de cinco meses a contar da data da apresentação da denúncia, a Comissão decide se inicia um inquérito nos termos do n.º 1.
8. Sem prejuízo do n.º 4, se a Comissão considerar que existem elementos de prova suficientes para justificar o início de um inquérito, a Comissão adota as seguintes medidas:
 - a) Instaurar o processo e dele notificar os Estados-Membros e o Parlamento Europeu;
 - b) Publicar um aviso no *Jornal Oficial da União Europeia*; o aviso faz saber o início de um inquérito, indica o âmbito do inquérito, o país terceiro ou a entidade de um país terceiro alegadamente implicados em práticas que distorcem a concorrência, bem como o alegado prejuízo ou ameaça de prejuízo, a ou as transportadoras aéreas da União em causa, e fixa os prazos em que as partes interessadas podem dar-se a conhecer, apresentar as suas observações por escrito, facultar informações ou solicitar uma audiência à Comissão. Esses prazos não podem ser inferiores a trinta dias;

- c) Notificar oficialmente os representantes do país terceiro e da entidade de um país terceiro em causa do início do inquérito;
 - d) Informar o autor da denúncia e o Comité previsto no artigo 16.º do início do inquérito.
9. Se a denúncia for retirada antes do início do inquérito, considera-se que não foi apresentada. Tal não prejudica o direito da Comissão de iniciar um inquérito por iniciativa própria, nos termos do n.º 1.

Artigo 5.º

Inquérito

- 1. Uma vez instaurado o processo, a Comissão dá início a um inquérito.
- 2. O inquérito tem por objetivo determinar se uma prática que distorce a concorrência, adotada por um país terceiro ou uma entidade de um país terceiro, causou prejuízo ou ameaça causar prejuízo às transportadoras aéreas da União em causa.

3. Se, no decurso do inquérito a que se refere o n.º 2 do presente artigo, a Comissão recolher elementos de prova suscetíveis de ter um impacto adverso na conectividade aérea de uma determinada região, de um Estado-Membro ou de um conjunto de Estados-Membros e, consequentemente, nos passageiros, esses elementos de provas são tomados em consideração na determinação do interesse da União, nos termos do artigo 3.º.
4. A Comissão deve procurar obter todas as informações que considere necessárias para efetuar o inquérito e verificar a exatidão das informações recebidas ou recolhidas junto da ou das transportadoras aéreas da União em causa ou do país terceiro, de uma parte interessada ou da entidade de um país terceiro em causa.
5. Se as informações facultadas nos termos do n.º 4 estiverem incompletas, são tomadas em consideração desde que não sejam falsas nem erróneas.
6. Se os elementos de prova ou as informações não forem aceites, a parte que as forneceu deve ser imediatamente informada das razões que levaram à sua rejeição e ter a possibilidade apresentar informações adicionais num prazo fixado.

7. A Comissão pode pedir aos Estados-Membros em causa que lhe prestem apoio no âmbito do inquérito. Em especial, a pedido da Comissão, os Estados-Membros em causa tomam as medidas necessárias para apoiar a Comissão no âmbito do inquérito, facultando-lhe as informações pertinentes e disponíveis. Se tal lhes for solicitado pela Comissão os Estados-Membros procuram contribuir para as verificações e análises pertinentes.
8. Se necessário, a Comissão pode proceder a inquéritos no território de um país terceiro, desde que a entidade do país terceiro em causa tenha dado o seu consentimento e o governo desse país terceiro tenha sido oficialmente notificado e não tenha suscitado objeções.
9. As partes que se deram a conhecer nos prazos fixados no aviso de início são ouvidas se tiverem apresentado um pedido nesse sentido, demonstrando que são parte interessada.
10. Após terem apresentado um pedido por escrito à Comissão, os autores da denúncia, as partes interessadas, o ou os Estados-Membros e os representantes do país terceiro ou da entidade de um país terceiro em causa podem consultar todas as informações facultadas à Comissão, com exceção dos documentos internos para uso da Comissão e das administrações da União e do ou dos Estados-Membros em causa e desde que essas informações não sejam confidenciais na aceção do artigo 8.º.

Artigo 6.º

Suspensão

1. A Comissão pode suspender o inquérito caso se afigure mais adequado tratar a prática que distorce a concorrência exclusivamente no âmbito dos procedimentos de resolução de litígios previstos num acordo de transportes aéreos ou de serviços aéreos aplicável e no qual a União seja parte, ou por qualquer outro acordo que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos no qual a União seja parte. A Comissão notifica os Estados-Membros da suspensão do inquérito.

A Comissão pode retomar o inquérito em qualquer dos seguintes casos:

- a) O procedimento seguido ao abrigo do acordo de transportes aéreos ou de serviços aéreos ou de qualquer outro acordo que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos aplicável levou à conclusão de que a outra parte ou partes violaram o acordo, e essa conclusão tornou-se definitiva e vinculativa para essa outra parte ou partes, mas não foram tomadas medidas corretoras rapidamente ou no prazo fixado na sequência dos procedimentos pertinentes;
- b) A prática que distorce a concorrência não foi eliminada no prazo de 12 meses a contar da data da suspensão do inquérito.

2. A Comissão suspende o inquérito se, no prazo de 15 dias a contar da data da notificação do início do inquérito:

- a) Todos os Estados-Membros em causa a que se refere o artigo 2.º, ponto 4, alínea b), tiverem notificado a Comissão da sua intenção de tratarem a prática que distorce a concorrência exclusivamente no âmbito dos procedimentos de resolução de litígios aplicáveis ao abrigo dos acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos, ou de qualquer outro acordo que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos que tenham celebrado com o país terceiro em causa; e
- b) Nenhum dos Estados-Membros em causa a que se refere o artigo 2.º, ponto 4, alínea a), tiver suscitado objeções.

Nestes casos de suspensão, aplica-se o artigo 7.º, n.ºs 1 e 2.

3. A Comissão pode retomar o inquérito em qualquer dos seguintes casos:

- a) Os Estados-Membros em causa a que se refere o artigo 2.º, ponto 4, alínea b), não instauraram o procedimento de resolução de litígios ao abrigo do acordo internacional aplicável no prazo de três meses a contar da data da notificação a que se refere o n.º 2, alínea a);

- b) Os Estados-Membros em causa a que se refere o artigo 2.º, ponto 4, alínea b), notificam a Comissão de que o resultado dos procedimentos de resolução de litígios a que se refere o n.º 2 do presente artigo não foi executado corretamente nem com diligência;
- c) Todos os Estados-Membros em causa, solicitam à Comissão que retome o inquérito;
- d) A Comissão chega à conclusão de que a prática que distorce a concorrência não foi eliminada no prazo de 12 meses a contar da data da notificação a que se refere o n.º 2, alínea a), efetuada pelos Estados-Membros em causa;
- e) Nos casos de urgência previstos no artigo 11.º, n.º 3, no prazo de nove meses a contar da data da notificação, a que se refere o n.º 2, alínea a), do presente artigo, efetuada pelos Estados-Membros em causa, a que se refere o artigo 2.º, ponto 4, alínea b), se a prática que distorce a concorrência não tiver sido eliminada; a pedido de um Estado-Membro em causa, esse prazo pode ser prorrogado pela Comissão, em casos devidamente justificados, por um período não superior a três meses.

Artigo 7.º

*Cooperação com os Estados-Membros no que respeita a processos
relativos a situações abrangidas pelo capítulo III*

1. O Estado-Membro em causa informa a Comissão de todas as reuniões agendadas no âmbito do acordo de transportes aéreos ou de serviços aéreos ou de qualquer outro acordo que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos que tenha celebrado com o país terceiro em causa para debater a questão objeto do inquérito. O Estado-Membro em causa transmite à Comissão a ordem de trabalhos, bem como todas as informações pertinentes que permitam compreender os tópicos em análise nessas reuniões.
2. O Estado-Membro em causa mantém a Comissão informada do desenrolar do procedimento de resolução de litígios previsto no acordo de transporte aéreo ou de serviços aéreos ou em qualquer outro acordo que contenha disposições sobre serviços de transportes aéreos que tenha celebrado com o país terceiro em causa, e, se for caso disso, convida a Comissão a participar nesse procedimento. A Comissão pode solicitar informações adicionais ao Estado-Membro em causa.

Artigo 8.º
Confidencialidade

1. Caso se justifique, a Comissão trata como confidencial qualquer informação de carácter confidencial, por exemplo, mas não exclusivamente, informação cuja divulgação possa favorecer de modo significativo um concorrente ou ter efeitos manifestamente desfavoráveis para a pessoa que a forneceu ou para aquela junto da qual foi obtida ou fornecida a título confidencial pelas partes num inquérito.
2. As partes interessadas que forneçam informações confidenciais apresentam resumos não confidenciais dessas informações. Esses resumos devem ser suficientemente pormenorizados para permitir compreender adequadamente a substância das informações comunicadas a título confidencial. Em circunstâncias excecionais, as partes interessadas podem indicar que não é possível apresentar as informações confidenciais sob a forma de resumo. Nessas circunstâncias excecionais, devem ser expostas as razões pelas quais não pode ser fornecido um resumo.

3. As informações recebidas nos termos do presente regulamento são utilizadas exclusivamente para os fins para os quais foram solicitadas. O presente número não obsta à utilização das informações recebidas no âmbito de um inquérito para dar início a um outro inquérito, em conformidade com o disposto no presente regulamento.
4. A Comissão e os Estados-Membros, e os respetivos funcionários, não divulgam quaisquer informações de carácter confidencial recebidas ao abrigo do presente regulamento ou fornecidas a título confidencial por uma das partes num inquérito, salvo autorização expressa da parte que as forneceu. Não são divulgados os intercâmbios de informações entre a Comissão e os Estados-Membros nem os documentos internos elaborados pelas autoridades da União ou dos seus Estados-Membros, exceto nos casos especificamente previstos no presente regulamento.
5. Caso se afigure que um pedido de tratamento confidencial não se justifica e se quem forneceu a informação não quiser torná-la pública ou autorizar a sua divulgação em termos gerais ou sob a forma de resumo, a informação em causa pode não ser tida em consideração.

6. O presente artigo não obsta à divulgação de informações de carácter geral pelas autoridades da União, nomeadamente a dos motivos em que se fundamentam as decisões tomadas por força do presente regulamento, nem à divulgação dos elementos de prova em que as autoridades da União se basearam na medida do necessário para justificar tais motivos aquando de processos judiciais. Tal divulgação deve ter em conta o interesse legítimo das partes em causa em não revelar os seus segredos comerciais ou de Estado.
7. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias e adequadas destinadas a assegurar a confidencialidade das informações relevantes para a aplicação do presente regulamento sempre que sejam compatíveis com as disposições do mesmo.

Artigo 9.º

Fundamentação das conclusões em caso de não cooperação

Caso o acesso às informações necessárias seja rejeitado ou não seja facultado dentro dos prazos fixados no presente regulamento, ou caso o inquérito seja dificultado de forma significativa, as conclusões preliminares ou finais, afirmativas ou negativas podem ser estabelecidas com base nos factos e elementos de prova disponíveis. Não são tidas em conta as informações apresentadas que a Comissão considere falsas ou erróneas.

Artigo 10.º

Divulgação

1. A Comissão informa o país terceiro, a entidade de um país terceiro e a transportadora aérea do país terceiro em causa, bem como o autor da denúncia, as partes interessadas, os Estados-Membros e as transportadoras da União em causa dos principais factos e considerações com base nos quais se tenciona adotar medidas corretoras ou encerrar o processo sem adotar medidas corretoras, o mais tardar um mês antes da convocação do Comité a que se refere o artigo 16.º, nos termos do artigo 13.º, n.º 2 ou do artigo 14.º, n.º 1.
2. A divulgação a que se refere o n.º 1 não prejudica as decisões que a Comissão possa vir a tomar posteriormente. Nos casos em que a Comissão pretenda basear essa decisão em quaisquer factos ou considerações adicionais ou distintos, estes devem ser divulgados o mais rapidamente possível.
3. As informações adicionais apresentadas após a divulgação só são tomadas em consideração se forem recebidas no prazo fixado pela Comissão para cada caso, que será de, pelo menos, 14 dias, tendo devidamente em conta a urgência do assunto. Pode ser fixado um prazo inferior se já tiver sido efetuada uma outra divulgação final.

Artigo 11.º

Duração do processo e suspensão

1. O processo deve ser concluído no prazo máximo de vinte meses. Esse prazo pode ser prorrogado em casos devidamente justificados. Em caso de suspensão do processo tal como previsto no n.º 4, o período de suspensão não é tido em conta para efeitos da duração do processo.
2. O inquérito deve ser concluído no prazo de 12 meses. Esse prazo pode ser prorrogado em casos devidamente justificados. Em caso de suspensão do inquérito tal como previsto no artigo 6.º, o período de suspensão não é tido em conta para efeitos da duração do inquérito. Caso o prazo fixado para o inquérito seja prorrogado, a duração da prorrogação é somada à duração total do processo fixada no n.º 1 do presente artigo.
3. Em caso de urgência, ou seja, nas situações em que, à luz de elementos de prova claros apresentados pelo autor da denúncia ou pelas partes interessadas, se conclua que o prejuízo para as transportadoras aéreas da União pode ser irreversível, o prazo de duração do processo pode ser inferior a nove meses.

4. A Comissão suspende o processo se o país terceiro ou a entidade de um país terceiro em causa tiver tomado medidas decisivas para eliminar a prática que distorce a concorrência, ou o prejuízo ou ameaça de prejuízo para as transportadoras aéreas da União em causa.
5. Nos casos a que se refere o n.º 4, a Comissão retoma o processo se a prática que distorce a concorrência, que causa o prejuízo ou a ameaça de prejuízo para as transportadoras aéreas da União em causa não tiverem sido eliminados após um prazo razoável, que não pode ser superior a seis meses.

Capítulo III

Práticas que distorcem a concorrência

Artigo 12.º

Determinação da existência de prejuízo ou de ameaça de prejuízo

1. Para efeitos do presente capítulo, a determinação da existência de prejuízo deve basear-se em elementos de prova e ter em conta os fatores pertinentes, a saber:
 - a) A situação das transportadoras aéreas da União em causa, nomeadamente no que respeita a frequência dos serviços, utilização das capacidades, efeito de rede, vendas, parte de mercado, lucros, remuneração do capital, investimento e emprego;

- b) A situação geral dos mercados dos serviços de transportes aéreos afetados, mormente em termos de nível de tarifas ou taxas, capacidade e frequência dos serviços de transportes aéreos ou utilização da rede.
- 2. A determinação da existência de uma ameaça de prejuízo deve basear-se em elementos de prova claros e não em meras alegações, conjeturas ou possibilidades remotas. A concretização da ameaça em prejuízo real deve ser claramente previsível, muito provável, iminente e atribuível, sem qualquer dúvida razoável, a uma ação ou decisão de um país terceiro ou de uma entidade de um país terceiro.
- 3. Ao proceder à determinação da existência de uma ameaça de prejuízo, são tomados em consideração, entre outros, os seguintes fatores:
 - a) A evolução previsível da situação das transportadoras aéreas da União em causa, em especial no que respeita a frequência dos serviços, utilização das capacidades, efeito de rede, vendas, parte de mercado, lucros, remuneração do capital, investimento e emprego;
 - b) A evolução previsível da situação geral dos mercados dos serviços de transportes aéreos potencialmente afetados, em especial em termos de nível de tarifas ou taxas, capacidade e frequência dos serviços de transportes aéreos ou de utilização da rede.

Apesar de nenhum dos fatores enumerados nas alíneas a) e b) constituir necessariamente, por si só, uma indicação determinante, deve concluir-se da totalidade dos fatores considerados que está iminente outra prática que distorce a concorrência e que ocorrerá um prejuízo se não forem tomadas medidas.

4. A Comissão deve escolher um período de inquérito, que inclua o período em que o prejuízo alegadamente ocorreu, mas sem se limitar a esse período, e deve analisar os elementos de prova pertinentes durante esse período.
5. Caso o prejuízo ou ameaça de prejuízo para as transportadoras aéreas da União em causa seja causado por outros fatores que não a prática que distorce a concorrência, estes não são atribuídos à prática objeto de exame e não são tidos em conta.

Artigo 13.º

Encerramento sem medidas corretoras

1. Caso a denúncia seja retirada, a Comissão conclui o inquérito sem a adoção de medidas corretoras, salvo se a Comissão prosseguir o inquérito por sua própria iniciativa.

2. A Comissão adota de atos de execução que estabelecem a conclusão do inquérito efetuado nos termos do artigo 5.º sem adotar medidas corretoras caso:
- a) A Comissão conclua que não foi demonstrada alguma das seguintes condições:
 - i) existência de uma prática que distorce a concorrência, adotada por um país terceiro ou uma entidade de um país terceiro;
 - ii) existência de um prejuízo ou uma ameaça de prejuízo para a ou as transportadoras aéreas da União em causa;
 - iii) existência de um nexo de causalidade entre o prejuízo ou ameaça de prejuízo e a prática considerada;
 - b) A Comissão conclua que adotar medidas corretoras nos termos do artigo 14.º seria contrário aos interesses da União;
 - c) O país terceiro ou a entidade de um país terceiro em causa eliminou a prática que distorce a concorrência; ou
 - d) O país terceiro ou a entidade de um país terceiro em causa eliminou o prejuízo ou ameaça de prejuízo para as transportadoras aéreas da União em causa.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

3. A decisão de concluir o inquérito nos termos do n.º 2 deve ser acompanhada de uma declaração com a respetiva fundamentação. Essa decisão é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 14.º

Medidas corretoras

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 13.º, a Comissão adota atos de execução que estabelecem medidas corretoras, se o inquérito efetuado nos termos do artigo 5.º determinar que uma prática que distorce a concorrência, adotada por um país terceiro ou uma entidade de um país terceiro, causou prejuízo às transportadoras aéreas da União em causa.

Os atos de execução que estabelecem medidas corretoras a que se refere o n.º 3, alínea a), do presente artigo são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

Os atos de execução que estabelecem medidas corretoras a que se refere o n.º 3, alínea b), do presente artigo são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.ºs 2 e 3.

2. Sem prejuízo do disposto no artigo 13.º, a Comissão pode adotar atos de execução que estabelecem medidas corretoras, se o inquérito efetuado nos termos do artigo 5.º determinar que uma prática que distorce a concorrência, adotada por um país terceiro ou uma entidade de um país terceiro, causa uma ameaça de prejuízo, nos termos do artigo 12.º, n.ºs 2 e 3, às transportadoras aéreas da União em causa. Essas medidas corretoras não entram em vigor antes que a ameaça de prejuízo tenha evoluído para se concretizar em prejuízo real.

Os atos de execução que estabelecem medidas corretoras a que se refere o n.º 3, alínea a), do presente artigo são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

Os atos de execução que estabelecem medidas corretoras a que se refere o n.º 3, alínea b), do presente artigo são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.ºs 2 e 3.

3. As medidas corretoras a que se referem os n.ºs 1 e 2 devem ser aplicadas às transportadoras aéreas de países terceiros beneficiários da prática que distorce a concorrência e podem assumir a forma de:
- a) Obrigações financeiras;

- b) Uma medida operacional de valor equivalente ou inferior, como a suspensão de concessões, de serviços devidos ou de outros direitos da transportadora aérea do país terceiro. Deve ser dada prioridade a medidas operacionais recíprocas, desde que estas não sejam contrárias ao interesse da União nem incompatíveis com o direito da União ou com obrigações internacionais.
4. As medidas corretoras a que se referem os n.ºs 1 e 2 não podem exceder o necessário para compensar o prejuízo para as transportadoras aéreas da União em causa. Para este fim, essas medidas corretoras podem ser limitadas a uma zona geográfica específica ou ter uma duração limitada.
5. As medidas corretoras não podem consistir na suspensão ou limitação dos direitos de tráfego concedidos por um Estado-Membro a um país terceiro ao abrigo de um acordo de transportes aéreos ou de serviços aéreos ou de quaisquer disposições em matéria de serviços de transportes aéreos incluídas em qualquer outro acordo celebrado com esse país terceiro.
6. As medidas corretoras a que se referem os n.ºs 1 e 2 não podem induzir a União ou os Estados-Membros em causa a violar acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos, ou qualquer outro acordo celebrado com o país terceiro em causa.

7. A decisão de concluir o inquérito com a adoção de medidas corretoras a que se referem os n.ºs 1 e 2 deve ser acompanhada da respetiva fundamentação. Essa decisão é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 15.º

Reexame das medidas corretoras

1. As medidas corretoras a que se refere o artigo 14.º mantêm-se em vigor durante o período adequado e na medida do necessário, tendo em conta a persistência da prática que distorce a concorrência e o prejuízo consequente. Para esse efeito, é aplicável o procedimento de reexame previsto nos n.ºs 2, 3 e 4 do presente artigo. A Comissão apresenta periodicamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório escrito sobre a eficácia e o impacto das medidas corretoras.
2. Se as circunstâncias o exigirem, a necessidade de manter em vigor as medidas corretoras na sua forma inicial pode ser reexaminada, por iniciativa da Comissão ou do autor da denúncia ou após um pedido fundamentado apresentado pelos Estados-Membros em causa, pelo país terceiro ou pela entidade de um país terceiro em causa.

3. No decurso desse reexame, a Comissão deve apreciar a persistência da prática que distorce a concorrência, do prejuízo e do nexo de causalidade entre a prática e o prejuízo.
4. A Comissão adota atos de execução, que revogam, alteram ou mantêm, conforme o caso, as medidas corretoras estabelecidas no artigo 14.º. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

Capítulo IV

Disposições finais

Artigo 16.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Este é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 17.º

Apresentação de relatórios e informações

1. A Comissão apresenta periodicamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e execução do presente regulamento. Tomando devidamente em consideração a proteção das informações de carácter confidencial, na aceção do artigo 8.º, o relatório deve incluir informações sobre a aplicação das medidas corretoras, o encerramento de inquéritos sem adoção de medidas corretoras, os reexames das medidas corretoras e a cooperação com os Estados-Membros, as partes interessadas e os países terceiros.
2. O Parlamento Europeu e o Conselho podem convidar a Comissão a expor e a explicar quaisquer questões relacionadas com a aplicação do presente regulamento.

Artigo 18.º

Revogação

É revogado o Regulamento (CE) n.º 868/2004. As referências ao regulamento revogado devem entender-se como sendo feitas ao presente regulamento.

Artigo 19.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente