



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

**V Štrasburgu 17. apríla 2019
(OR. en)**

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

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

**AVIATION 167
CODEC 2293**

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY O OCHRANE HOSPODÁRSKEJ
SÚŤAŽE V LETECKEJ DOPRAVE, A KTORÝM SA ZRUŠUJE NARIADENIE (ES)
Č. 868/2004**

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2019/...

zo 17. apríla 2019

**o ochrane hospodárskej súťaže v leteckej doprave,
a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 868/2004**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom²,

¹ Ú. v. EÚ C 197, 8.6.2018, s. 58.

² Pozícia Európskeho parlamentu zo 14. marca 2019 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 9. apríla 2019.

keďže:

- (1) Letecká doprava zohráva v hospodárstve Únie a v každodennom živote občanov Únie kľúčovú úlohu a je jedným z najlepšie fungujúcich a najdynamickejších odvetví hospodárstva Únie. Je silným hnacím motorom hospodárskeho rastu, pracovných miest, obchodu a cestovného ruchu, ako aj prepojenosti a mobility podnikov a občanov, najmä v rámci vnútorného trhu Únie s leteckou dopravou. Rast leteckých dopravných služieb v uplynulých desaťročiach výrazne prispel k zlepšeniu prepojenosti v rámci Únie, ako aj s tretími krajinami a bol významným faktorom hospodárstva Únie.
- (2) Leteckí dopravcovia Únie sú v centre celosvetovej siete spájajúcej Európu interne i so zvyškom sveta. Týmto leteckým dopravcom by sa malo umožniť súťažiť s leteckými dopravcami z tretích krajín v prostredí otvorenej a spravodlivej hospodárskej súťaže. Je to potrebné na zabezpečenie prínosov pre spotrebiteľov, zachovanie podmienok vedúcich k vysokej úrovni prepojenosti Únie v oblasti leteckej dopravy a na zaistenie transparentnosti, rovnakých podmienok a trvalej konkurencieschopnosti leteckých dopravcov Únie, ako aj vysokej úrovne kvalitného zamestnania v leteckom priemysle Únie.

- (3) V kontexte narastajúcej hospodárskej súťaže medzi aktérmi v leteckej doprave na globálnej úrovni je spravodlivá hospodárska súťaž nevyhnutnou všeobecnou zásadou pri poskytovaní medzinárodných leteckých dopravných služieb. Táto zásada je osobitne uznaná v Chicagskom dohovore o medzinárodnom civilnom letectve zo 7. decembra 1944 (ďalej len „Chicagský dohovor“), v ktorého preambule sa uznáva potreba medzinárodných leteckých dopravných služieb založených na rovnosti príležitostí. V článku 44 Chicagského dohovoru sa tiež uvádza, že Medzinárodná organizácia civilného letectva (ďalej len „ICAO“) sa zameriava na podporu rozvoja medzinárodnej leteckej dopravy s cieľom „zabezpečiť, aby každý zmluvný štát mal spravodlivú príležitosť prevádzkovať medzinárodné letecké spoločnosti“ a „zabrániť diskriminácii medzi zmluvnými štátmi“.
- (4) Zásada spravodlivej hospodárskej súťaže je v Únii dobre zavedená a na praktiky narúšajúce trh sa vzťahujú právne predpisy Únie, ktoré zaručujú rovnaké príležitosti a spravodlivé podmienky hospodárskej súťaže pre leteckých dopravcov Únie a leteckých dopravcov tretích krajín, pôsobiacich v Únii.

- (5) Avšak napriek pokračujúcemu úsiliu zo strany Únie a niektorých tretích krajín neboli zásady spravodlivej hospodárskej súťaže zatiaľ vymedzené prostredníctvom osobitných mnohostranných pravidiel, najmä v kontexte ICAO, ani v rámci dohôd Svetovej obchodnej organizácie (ďalej len „WTO“), ako je napríklad Všeobecná dohoda o obchode so službami (GATS) a jej príloha o leteckých dopravných službách, z ktorých rozsahu pôsobnosti boli letecké dopravné služby vo veľkej miere vyňaté.
- (6) V rámci ICAO a WTO by preto malo dôjsť k zvýšeniu úsilia, aby sa aktívne podporil rozvoj medzinárodných pravidiel zaručujúcich spravodlivé podmienky hospodárskej súťaže medzi všetkými leteckými dopravcami.
- (7) Spravodlivá hospodárska súťaž medzi leteckými dopravcami by sa mala riešiť najmä v kontexte dohôd o leteckej doprave alebo dohôd o leteckých službách s tretími krajinami. Vo väčšine dohôd o leteckej doprave alebo dohôd o leteckých službách uzavretých medzi Úniou alebo jej členskými štátmi alebo obidvomi na jednej strane a tretími krajinami na druhej strane sa zatiaľ primerané pravidlá pre spravodlivú hospodársku súťaž nestanovujú. Malo by sa preto zvýšiť úsilie v súvislosti s rokovaniami o začlenení doložiek o spravodlivej hospodárskej súťaži do súčasných a budúcich dohôd o leteckej doprave alebo o leteckých službách s tretími krajinami.

- (8) Spravodlivú hospodársku súťaž medzi leteckými dopravcami možno zabezpečiť aj prostredníctvom príslušných právnych predpisov Únie, ako je napríklad nariadenie Rady (EHS) č. 95/93¹ a smernica Rady 96/67/ES². Vzhľadom na to, že spravodlivá hospodárska súťaž predpokladá ochranu leteckých dopravcov Únie pred určitými praktikami používanými tretími krajinami alebo leteckými dopravcami z tretích krajín, touto otázkou sa predtým zaoberalo nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004³. Nariadenie (ES) č. 868/2004 sa však v súvislosti s jeho základným všeobecným cieľom spravodlivej hospodárskej súťaže ukázalo ako neúčinné. Platilo to najmä v súvislosti s niektorými jeho pravidlami týkajúcimi sa vymedzenia príslušných praktík – iných ako subvencovanie – a požiadaviek týkajúcich sa začatia a vedenia prešetrovaní. Okrem toho sa nariadením (ES) č. 868/2004 nezabezpečila komplementarita s dohodami o leteckej doprave ani s dohodami o leteckých službách, ktorých je Únia zmluvnou stranou. Vzhľadom na počet a význam zmien, ktoré by boli potrebné na riešenie týchto otázok, je vhodné nahradiť nariadenie (ES) č. 868/2004 novým aktom.

¹ Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1).

² Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36).

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004 z 21. apríla 2004 o ochrane voči ujme spôsobenej leteckým dopravcom Spoločenstva subvencovaním a nekalými cenovými praktikami pri poskytovaní leteckých dopravných služieb zo štátov, ktoré nie sú členmi Európskeho spoločenstva (Ú. v. EÚ L 162, 30.4.2004, s. 1).

- (9) Konkurencieschopnosť sektora leteckej dopravy Únie závisí od konkurencieschopnosti každej časti hodnotového reťazca leteckej dopravy a možno ju zachovať len prostredníctvom komplementárneho súboru politík. Únia by sa mala zapojiť do konštruktívneho dialógu s tretími krajinami s cieľom nájsť základ pre spravodlivú hospodársku súťaž. V tejto súvislosti sú v záujme zachovania priaznivých podmienok prispievajúcich k vysokej úrovni prepojenosti Únie a zabezpečenia spravodlivej hospodárskej súťaže s leteckými dopravcami z tretích krajín aj naďalej potrebné účinné, primerané a odrádzajúce právne predpisy. Komisii by preto mala byť zverená právomoc viesť prešetrovania a v prípade potreby prijímať opatrenia. Takéto opatrenia by mali byť k dispozícii, ak praktiky narúšajúce hospodársku súťaž spôsobujú ujmu leteckým dopravcom Únie.
- (10) Diskriminácia môže zahŕňať situácie, keď sa s leteckým dopravcom Únie zaobchádza rozdielne bez objektívneho dôvodu, najmä pokiaľ ide o: ceny a prístup k službám pozemnej obsluhy, infraštruktúru letiska, služby leteckej navigácie, pridelovanie prevádzkových intervalov, administratívne postupy ako napríklad postupy udeľovania víz pre pracovníkov zahraničného leteckého dopravcu, podrobné podmienky predaja a distribúcie leteckých dopravných služieb, alebo akékoľvek iné otázky podnikania ako napríklad ťažkopádne postupy colného konania alebo akékoľvek iné nekalé praktiky finančnej alebo prevádzkovej povahy.

- (11) Konanie by sa malo uzavrieť bez prijatia nápravných opatrení podľa tohto nariadenia, pokiaľ by prijatie nápravných opatrení bolo v rozpore so záujmom Únie, s osobitným zreteľom na ich vplyv na iné osoby, najmä spotrebiteľov alebo podniky v Únii, ako aj na ich vplyv na vysokú úroveň prepojenosti v rámci Únie. Pri posudzovaní záujmu Únie by sa mala osobitná pozornosť venovať situácii členských štátov, ktoré sa pri prepojení so zvyškom sveta v plnej alebo významnej miere opierajú o leteckú dopravu, a mal by sa zabezpečiť súlad s ostatnými oblasťami politiky Únie. Konania by mali byť tiež uzavreté bez prijatia opatrení, pokiaľ požiadavky na takéto opatrenia už nie sú splnené.
- (12) Pri stanovení skutočnosti, či prijatie nápravných opatrení by bolo proti záujmu Únie, by Komisia mala zohľadniť názory všetkých zainteresovaných strán. S cieľom zorganizovať konzultácie so všetkými zainteresovanými stranami a dať im príležitosť byť vypočutý by sa v oznámení o začatí prešetrovania mali upresniť lehoty na poskytovanie informácií alebo na predloženie žiadostí o vypočutie. Zainteresované strany by sa mali oboznámiť s podmienkami zverejňovania informácií, ktoré poskytujú, a mali byť mať právo odpovedať na pripomienky iných strán.

- (13) Aby bola Komisia primerane informovaná o možných prvkoch, ktoré odôvodňujú začatie prešetrovania, ktorýkoľvek členský štát, letecký dopravca Únie alebo združenie leteckých dopravcov Únie by mali mať právo podať sťažnosť, ktorou by sa malo zaoberať v primeranej lehote.
- (14) V záujme zabezpečenia účinného vykonávania tohto nariadenia je kľúčové, aby Komisia mohla začať konanie na základe sťažnosti, v rámci ktorej sa predkladajú dôkazy *prima facie* o existencii hrozby ujmy.
- (15) Komisia by pri prešetrovaní mala zohľadniť praktiky narúšajúce hospodársku súťaž v príslušnom kontexte. Vzhľadom na rôznorodosť možných praktík by mohla byť v niektorých prípadoch určitá praktika a jej účinky obmedzené na činnosti leteckej dopravy medzi dvomi mestami, kým v iných prípadoch by mohlo byť vhodné zvážiť danú praktiku a jej účinky v rámci širšej siete leteckej dopravy.
- (16) Je dôležité zabezpečiť, aby sa prešetrovanie mohlo rozšíriť na čo najširší okruh relevantných prvkov. Na tento účel by sa Komisii malo umožniť vykonávať prešetrovania v tretích krajinách, a to súhlasom dotknutých subjektov tretích krajín a v prípade, že tieto tretie krajiny nebudú voči tomu namietat'. Z rovnakých dôvodov a na rovnaký účel by mali byť členské štáty povinné pomáhať Komisii podľa svojich najlepších schopností. Komisia by mala ukončiť prešetrovanie na základe najlepších dostupných dôkazov.

- (17) Komisia môže počas prešetrovania zvážiť, či praktika narušujúca hospodársku súťaž predstavuje aj porušenie dohody o medzinárodnej leteckej doprave alebo dohody o medzinárodných leteckých službách alebo akejkoľvek inej dohody obsahujúcej ustanovenia o leteckých dopravných službách, ktorých je Únia zmluvnou stranou. Komisia by v uvedenom prípade mohla zvážiť, že praktika narušujúca hospodársku súťaž, ktorá predstavuje aj porušenie dohody o medzinárodnej leteckej doprave alebo dohody o medzinárodných leteckých službách alebo akejkoľvek inej dohody obsahujúcej ustanovenia o leteckých dopravných službách, ktorých je Únia zmluvnou stranou, by sa primeranejšie vyriešila uplatnením postupov na urovnávanie sporov ustanovených v danej dohode. Komisia by v takom prípade mala mať právo pozastaviť prešetrovanie, ktoré sa začalo podľa tohto nariadenia. Ak sa uplatnením postupov na urovnávanie sporov ustanovených v dohode o medzinárodnej leteckej doprave alebo v dohode o medzinárodných leteckých službách alebo akejkoľvek inej dohody obsahujúcej ustanovenia o leteckých dopravných službách, ktorých je Únia zmluvnou stranou, daná situácia dostatočne nenapraví, Komisia by mala mať možnosť obnoviť prešetrovanie.

- (18) Prostredníctvom dohôd o leteckej doprave a tohto nariadenia by sa mal uľahčiť dialóg s dotknutými tretími krajinami s cieľom účinne vyriešiť spory a obnoviť spravodlivú hospodársku súťaž. Ak sa prešetrovanie vedené Komisiou týka činností, na ktoré sa vzťahuje dohoda o leteckej doprave alebo dohoda o leteckých službách alebo akákoľvek iná dohoda obsahujúca ustanovenia o leteckých dopravných službách uzavretá s treťou krajinou a ktorej zmluvnou stranou Únia nie je, malo by sa zabezpečiť, aby Komisia konala s úplnou znalosťou všetkých konaní, ktoré dotknutý členský štát plánuje alebo vedie podľa takejto dohody a ktoré sú relevantné pre situáciu, ktorá je predmetom prešetrovania Komisie. Členské štáty by preto mali byť povinné Komisiu priebežne informovať. V takom prípade by mali mať všetky dotknuté členské štáty právo oznámiť Komisii svoj zámer riešiť praktiku narušajúcu hospodársku súťaž výlučne v rámci postupov na urovnávanie sporov uvedených v príslušných dohodách členských štátov o leteckej doprave alebo v dohodách o leteckých službách alebo akejkoľvek inej dohode obsahujúcej ustanovenia o leteckých dopravných službách uzavretých s treťou krajinou a ktorých zmluvnou stranou Únia nie je. Ak všetky dotknuté členské štáty informujú Komisiu a nevzniesie sa žiadna námietka, Komisia by mala prešetrovanie dočasne pozastaviť.

- (19) Ak majú dotknuté členské štáty v úmysle riešiť praktiku narušujúcu hospodársku súťaž výlučne v prostredníctvom postupov na urovnávanie sporov platných podľa dohôd o leteckej doprave, dohôd o leteckých službách alebo podľa akejkoľvek inej dohody obsahujúcej ustanovenia o leteckých dopravných službách, a ktoré uzavreli s dotknutou treťou krajinou, aby splnili svoje záväzky podľa týchto dohôd, členské štáty by sa mali usilovať o urýchlené uplatnenie bilaterálnych postupov urovnávania sporov a mali by v tejto súvislosti v plnom rozsahu informovať Komisiu. Ak praktika narúšajúca hospodársku súťaž pretrváva a Komisia obnoví prešetrovanie, mali by sa zohľadniť zistenia, ku ktorým sa dospelo počas uplatňovania takejto dohody o leteckej doprave alebo dohody o leteckých službách alebo akejkoľvek inej dohody obsahujúcej ustanovenia o leteckých dopravných službách, aby sa zabezpečilo čo najskoršie obnovenie spravodlivej hospodárskej súťaže.
- (20) Mali by sa zohľadniť zistenia, ku ktorým sa dospelo uplatnením postupov na urovnávanie sporov podľa dohody o medzinárodnej leteckej doprave alebo dohody o medzinárodných leteckých službách alebo akejkoľvek inej dohody obsahujúcej ustanovenia o leteckých dopravných službách, ktorých je Únia alebo členský štát zmluvnou stranou.

- (21) Z dôvodov administratívnej efektívnosti a vzhľadom na možné ukončenie bez prijatia opatrení by malo byť možné konania pozastaviť, ak dotknutá tretia krajina alebo dotknutý subjekt z tretej krajiny podnikli rozhodné kroky na odstránenie príslušných praktík narúšajúcich hospodársku súťaž alebo následnej ujmy alebo hrozby ujmy.
- (22) Zistenia ujmy alebo hrozby ujmy týkajúce sa dotknutých leteckých dopravcov Únie by mali odrážať realistické posúdenie situácie a mali by preto vychádzať zo všetkých relevantných faktorov, najmä faktorov týkajúcich sa situácie daných dopravcov a všeobecnej situácie na dotknutom trhu leteckej dopravy.
- (23) Je potrebné stanoviť podmienky, za ktorých by sa konanie malo uzavrieť, s uložením nápravných opatrení alebo bez nich.
- (24) Nápravné opatrenia vzťahujúce sa na praktiky narúšajúce hospodársku súťaž sú zamerané na kompenzáciu ujmy, ku ktorej dochádza v dôsledku týchto praktík. Mali by mať preto formu finančných poplatkov alebo iných opatrení, ktoré majú merateľnú peňažnú hodnotu a sú schopné dosiahnuť rovnaký účinok. S cieľom dodržať zásadu proporcionality by opatrenia akéhokoľvek druhu nemali prekračovať rámec toho, čo je potrebné na kompenzáciu zistenej ujmy. Toto nápravné opatrenie by malo zohľadniť riadne fungovanie leteckého trhu Únie a nemalo by viesť k tomu, aby akýkoľvek letecký dopravca alebo skupina leteckých dopravcov získali neprimeranú výhodu.

- (25) Cieľom tohto nariadenia nie je ukladať – zavádzaním reštriktívnejších povinností ako tých, ktoré sa uplatňujú na dopravcov Únie – leteckým dopravcom z tretích krajín akékoľvek normy, napríklad pokiaľ ide o subvencie.
- (26) Prípady prešetrované podľa tohto nariadenia a ich možný vplyv na členské štáty sa môžu podľa okolností líšiť. Preto by v závislosti od konkrétneho prípadu malo byť možné uplatňovať nápravné opatrenia na jedného alebo viacerých leteckých dopravcov tretích krajín, na konkrétnu geografickú oblasť alebo pre konkrétne časové obdobie, alebo stanoviť dátum, od ktorého sa majú uplatňovať.
- (27) Nápravné opatrenia by nemali pozostávať z pozastavenia alebo obmedzenia dopravných práv, ktoré členské štáty udelia tretej krajine.
- (28) V súlade s tou istou zásadou proporcionality by nápravné opatrenia vzťahujúce sa na praktiky narúšajúce hospodársku súťaž mali zostať v platnosti len tak dlho a v takom rozsahu, ako je potrebné vzhľadom na takýto postup a následnú ujmu. Z toho vyplýva, že v prípadoch, keď si to okolnosti vyžadujú, by sa malo stanoviť vykonanie preskúmania.

- (29) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by Komisii mali byť zverené vykonávacie právomoci. Tieto právomoci by sa mali uplatňovať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹.
- (30) Komisia by mala pravidelne informovať Európsky parlament a Radu o vykonávaní tohto nariadenia prostredníctvom správy. Uvedená správa by mala obsahovať informácie o: uplatňovaní nápravných opatrení, ukončení prešetrovania bez prijatia nápravných opatrení, preskúmaníach nápravných opatrení a spolupráci s členskými štátmi, zainteresovanými stranami a tretími krajinami. Uvedená správa by sa mala vypracovať s primeranou úrovňou dôvernosti a malo by sa s ňou podľa tejto úrovne zaobchádzať.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (31) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to účinná ochrana proti ujme alebo hrozbe ujmy spôsobenej jednému alebo viacerým leteckým dopravcom Únie, ktorá vznikla v dôsledku praktík narúšajúcich hospodársku súťaž používaných tretími krajinami alebo subjektmi z tretích krajín, pričom táto ochrana je všetkým leteckým dopravcom Únie poskytovaná za rovnakých podmienok a na základe jednotných kritérií a postupov, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku, toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (32) Keďže toto nariadenie nahrádza nariadenie (ES) č. 868/2004, malo by sa uvedené nariadenie zrušiť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Kapitola I

Všeobecné ustanovenia

Článok 1

Predmet úpravy

1. Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá vykonávania prešetrovaní zo strany Komisie a prijatia nápravných opatrení týkajúcich sa praktík narúšajúcich hospodársku súťaž medzi leteckými dopravcami Únie a leteckými dopravcami z tretích krajín, ktoré leteckým dopravcom Únie spôsobujú ujmu alebo hrozbu ujmy.
2. Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby bol dotknutý článok 12 nariadenia (EHS) č. 95/93 a článok 20 smernice 96/67/ES.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú nasledujúce vymedzenia pojmov:

- 1) „letecký dopravca“ je letecký dopravca podľa vymedzenia v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008¹;
- 2) „letecká dopravná služba“ je let alebo séria letov, pri ktorých sa prepravujú cestujúci, náklad alebo pošta za odplatu alebo v prenájme;
- 3) „zainteresovaná strana“ je akákoľvek fyzická alebo právnická osoba alebo akýkoľvek oficiálny orgán s vlastnou právnou subjektivitou alebo bez nej, ktoré majú pravdepodobne výrazný záujem na výsledku konania, vrátane okrem iného – leteckých dopravcov;
- 4) „dotknutý členský štát“ je:
 - a) ktorýkoľvek členský štát, ktorý udelil prevádzkovú licenciu dotknutému leteckým dopravcom Únie v súlade s nariadením (ES) č. 1008/2008; alebo

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

- b) ktorýkoľvek členský štát, podľa ktorého dohody o leteckej doprave, dohody o leteckých službách alebo akejkolvek inej dohody obsahujúcej ustanovenia o leteckých dopravných službách s dotknutou treťou krajinou vykonávajú dotknutí leteckí dopravcovia Únie činnosť;
- 5) „subjekt z tretej krajiny“ je akákoľvek fyzická alebo právnická osoba, zisková alebo nezisková, alebo akýkoľvek oficiálny orgán s vlastnou právnou subjektivitou alebo bez nej, ktoré patria pod súdnu právomoc tretej krajiny, bez ohľadu na to, či sú kontrolované vládou tretej krajiny alebo nie, a ktoré sú priamo alebo nepriamo zapojené do leteckých dopravných služieb alebo súvisiacich služieb alebo do poskytovania infraštruktúry alebo služieb použitých na poskytovanie leteckých dopravných služieb alebo súvisiacich služieb;
- 6) „praktiky narúšajúce hospodársku súťaž“ sú diskriminácia a subvencie;
- 7) „hrozba ujmy“ je hrozba, ktorej smerovanie k ujme je jasne predvídateľné, veľmi pravdepodobné a bezprostredné a ktorú možno bez odôvodnených pochybností prisúdiť kroku alebo rozhodnutiu tretej krajiny alebo subjektu tretej krajiny;

- 8) „diskriminácia“ je akékoľvek rozlišovanie bez objektívneho dôvodu v súvislosti s dodávkou tovaru alebo služieb, vrátane verejných služieb, využívaných na prevádzku leteckých dopravných služieb, alebo v súvislosti so zaobchádzaním s nimi zo strany orgánov verejnej moci súvisiacich s takýmito službami, vrátane praktík týkajúcich sa leteckej navigácie alebo letiskových zariadení a služieb, paliva, pozemnej obsluhy, bezpečnostnej ochrany, počítačových rezervačných systémov, pridelovania prevádzkových intervalov, poplatkov a používania iných zariadení alebo služieb využívaných na prevádzku leteckých dopravných služieb;
- 9) „subvencia“ je finančný príspevok:
- a) udelený vládou alebo inou verejnou organizáciou tretej krajiny v ktorejkoľvek z týchto foriem:
 - i) praktiky vlády alebo inej verejnej organizácie zahŕňajúce priamy prevod finančných prostriedkov, potenciálny priamy prevod finančných prostriedkov alebo záväzkov (napr. granty, úvery, príspevku na základné imanie, záruky za úvery, započítanie prevádzkových strát alebo kompenzácia za finančné zaťaženie uložená orgánmi verejnej moci);
 - ii) príjmy vlády alebo inej verejnej organizácie, ktoré sú inak splatné, nie sú nárokované ani vybrané (napr. preferenčné daňové zaobchádzanie alebo fiškálne stimuly, ako sú napríklad daňové úvery);

- iii) vláda alebo iná verejná organizácia, vrátane štátom kontrolovaných podnikov, poskytuje tovar alebo služby alebo nakupuje tovar či služby;
 - iv) vláda alebo iná verejná organizácia uhrádza platby do finančného mechanizmu alebo splnomocní alebo poverí súkromný orgán, aby vykonával jeden alebo viac typov funkcií uvedených v bodoch i), ii) a iii), ktoré by sa za bežných okolností zverili vláde, pričom použitý postup sa v praxi v podstate neodlišuje od bežnej praxe vlád;
- b) poskytujúci výhodu; a
- c) právne alebo fakticky obmedzený na subjekt, odvetvie alebo skupinu subjektov alebo odvetví, ktoré patria do jurisdikcie orgánu, ktorý príspevok udeľuje;
- 10) „letecký dopravca Únie“ je letecký dopravca s platnou prevádzkovou licenciou udelenou členským štátom v súlade s nariadením (ES) č. 1008/2008;
- 11) „dotknutý letecký dopravca Únie“ je letecký dopravca, ktorý údajne utrpel ujmu alebo hrozbu ujmy v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. b).

Článok 3

Záujem Únie

1. Záujem Únie na účely článku 13 ods. 2 písm. b) stanoví Komisia na základe posúdenia všetkých rôznych záujmov, ktoré sú relevantné vzhľadom na konkrétnu situáciu a posudzujú sa ako celok. Pri stanovení záujmu Únie sa uprednostní potreba chrániť záujmy spotrebiteľov a zachovať vysokú úroveň prepojenosti pre cestujúcich a Úniu. V kontexte celého leteckého reťazca môže Komisia zohľadniť aj relevantné sociálne faktory. Komisia okrem toho zohľadní potrebu odstrániť praktiky narúšajúce hospodársku súťaž, obnoviť účinnú a spravodlivú hospodársku súťaž a zabrániť akémukoľvek narušeniu vnútorného trhu.
2. Záujem Únie sa stanoví na základe hospodárskej analýzy vykonanej Komisiou. Komisia pri uvedenej analýze vychádza z informácií získaných od zainteresovaných strán. Komisia sa pri stanovení záujmu Únie taktiež usiluje získať akékoľvek iné relevantné informácie, ktoré považuje za potrebné, a zohľadní najmä faktory uvedené v článku 12 ods. 1. Informácie sa zohľadnia len v prípade, ak sa opierajú o skutočné dôkazy, ktoré potvrdzujú ich správnosť.

3. Stanovenie záujmu Únie na účely článku 13 ods. 2 písm. b) sa vykoná len vtedy, ak všetky zainteresované strany dostali možnosť prihlásiť sa, písomne predložiť svoje názory, predložiť informácie Komisii alebo požiadať o vypočutie zo strany Komisie, v súlade s lehotami uvedenými v článku 4 ods. 8 písm. b). V žiadostiach o vypočutie sa uvedú dôvody súvisiace so záujmom Únie, pre ktoré si dané strany želajú byť vypočuté.
4. Zainteresované strany uvedené v odsekoch 2 a 3 tohto článku môžu požiadať, aby sa im sprístupnili skutočnosti a stanoviská, na základe ktorých sa pravdepodobne prijímú rozhodnutia. Uvedené informácie sa sprístupnia v maximálnom možnom rozsahu v súlade s článkom 8 a bez toho, aby tým bolo dotknuté akékoľvek následné rozhodnutie prijaté Komisiou.
5. Hospodárska analýza uvedená v odseku 2 sa postupuje na vedomie Európskemu parlamentu a Rade.

Kapitola II

Spoločné ustanovenia týkajúce sa konania

Článok 4

Začatie konania

1. Prešetrovanie sa začne na základe písomnej sťažnosti, ktorú predložil členský štát, jeden alebo viacero leteckých dopravcov Únie alebo združenie leteckých dopravcov Únie, alebo z vlastnej iniciatívy Komisie, ak existujú dôkazy *prima facie* o existencii všetkých týchto okolností:
 - a) praktiky narúšajúcej hospodársku súťaž a používanej treťou krajinou alebo subjektom z tretej krajiny;
 - b) ujmy alebo hrozby ujmy pre jedného alebo viacerých leteckých dopravcov Únie; a
 - c) príčinnej súvislosti medzi údajnou praktikou a údajnou ujmovou alebo hrozbou ujmy.
2. Komisia o prijatí sťažnosti podľa odseku 1 informuje všetky členské štáty.

3. Komisia včas preskúma správnosť a primeranosť prvkov uvedených v sťažnosti alebo prvkov, ktoré má Komisia k dispozícii, s cieľom určiť, či existujú dostatočné dôkazy zdôvodňujúce začatie prešetrovania v súlade s odsekom 1.
4. Komisia rozhodne o tom, že prešetrovanie nezačne, ak skutočnosti uvedené v sťažnosti neupozorňujú na systémový problém ani nemajú významný vplyv na jedného alebo viacerých leteckých dopravcov Únie.
5. Ak Komisia rozhodla, že prešetrovanie nezačne, informuje o tom sťažovateľa a všetky členské štáty. Poskytnutá informácia obsahuje dôvody rozhodnutia. Táto informácia sa v súlade s článkom 17 zašle aj Európskemu parlamentu.
6. V prípade, že predložené dôkazy nie sú na účely odseku 1 dostatočné, Komisia o tom informuje sťažovateľa do 60 dní odo dňa podania sťažnosti. Sťažovateľovi sa poskytne 45 dní na predloženie doplňujúcich dôkazov. Ak tak sťažovateľ v uvedenej lehote neurobí, Komisia môže rozhodnúť, že prešetrovanie nezačne.

7. S výhradou odsekov 4 a 6 Komisia rozhodne o tom, či začne prešetrovanie v súlade s odsekom 1 najneskôr do piatich mesiacov od podania sťažnosti.
8. S výhradou odseku 4, ak sa Komisia domnieva, že existujú dostatočné dôkazy odôvodňujúce začatie prešetrovania, podnikne tieto kroky:
 - a) začne konanie a oznámi to členským štátom a Európskemu parlamentu;
 - b) uverejní oznámenie v *Úradnom vestníku Európskej únie*; v oznámení sa informuje o začatí prešetrovania, uvedie sa rozsah prešetrovania, tretia krajina alebo subjekt z tretej krajiny, ktorý bol údajne zapojený do praktík narúšajúcich hospodársku súťaž, a údajná ujma alebo hrozba ujmy, dotknutý letecký dopravca, resp. dopravcovia Únie, a lehota, v rámci ktorej sa zainteresované strany prihlásia, písomne predložiť svoje názory či informácie alebo požiadať o vypočutie Komisiou. Uvedené obdobie nesmie byť kratšie ako 30 dní;

- c) oficiálne oznámi zástupcom dotknutej tretej krajiny a dotknutému subjektu z tretej krajiny začatie prešetrovania;
 - d) informuje sťažovateľa a výbor ustanovený podľa článku 16 o začatí prešetrovania.
9. Ak sa sťažnosť pred začatím prešetrovania stiahne, považuje sa za sťažnosť, ktorá nebola podaná. Týmto nie je dotknuté právo Komisie začať prešetrovanie z vlastného podnetu v súlade s odsekom 1.

Článok 5

Prešetrovanie

1. Po začatí konania Komisia začne prešetrovanie.
2. Cieľom prešetrovania je určiť, či praktiky narúšajúce hospodársku súťaž, ktoré používa tretia krajina alebo subjekt z tretej krajiny, spôsobili dotknutým leteckým dopravcom Únie ujmu alebo hrozbu ujmy.

3. Ak Komisia v priebehu prešetrovania uvedeného v odseku 2 tohto článku získa dôkazy o tom, že praktiky by mohli viesť k negatívnemu vplyvu na leteckú prepojenosť určitého regiónu, členského štátu alebo skupiny členských štátov, a teda na cestujúcich, tieto dôkazy sa zohľadnia pri stanovení záujmu Únie podľa článku 3.
4. Komisia požiada o všetky informácie, ktoré považuje za potrebné na vykonanie prešetrovania, a overí správnosť informácií, ktoré získala alebo zozbierala, u dotknutých leteckých dopravcov Únie alebo u dotknutej tretej krajiny, zainteresovanej strany alebo dotknutého subjektu z tretej krajiny.
5. Ak je informácia predložená podľa odseku 4 neúplná, berie sa do úvahy za predpokladu, že nie je falošná ani zavádzajúca.
6. Ak neboli dôkazy alebo informácie akceptované, poskytujúca strana sa ihneď informuje o dôvodoch takéhoto zamietnutia a poskytne sa jej možnosť predložiť v stanovenej lehote ďalšie vysvetlenie.

7. Komisia môže požiadať dotknuté členské štáty o podporu pri prešetrovaní. Dotknuté členské štáty predovšetkým prijímú na požiadanie Komisie potrebné opatrenia na podporu Komisie pri prešetrovaní a poskytnú relevantné a dostupné informácie. Každý členský štát sa na požiadanie Komisie usiluje prispieť k relevantnému overovaniu a analýzam.
8. Ak sa to zdá potrebné, Komisia môže vykonávať prešetrovania na území tretej krajiny za predpokladu, že s tým súhlasí dotknutý subjekt tretej krajiny a vláda tretej krajiny bola oficiálne informovaná a nevzniesla žiadne námietky.
9. Strany, ktoré sa prihlásili v rámci lehôt stanovených v oznámení o začatí, sa vypočujú, ak predložili žiadosť o vypočutie, v ktorej preukázali, že sú zainteresovanou stranou.
10. Sťažovatelia, zainteresované strany, členské štáty a zástupcovia dotknutej tretej krajiny alebo dotknutého subjektu z tretej krajiny sa môžu oboznámiť so všetkými informáciami, ktoré má Komisia k dispozícii, s výnimkou interných dokumentov určených pre Komisiu a administratívu Únie a dotknutých členských štátov za predpokladu, že tieto informácie nie sú dôverné v zmysle článku 8 a že Komisiu požiadali písomne.

Článok 6
Pozastavenie

1. Komisia môže prešetrovanie pozastaviť, ak sa zdá vhodnejšie riešiť praktiku narúšajúcu hospodársku súťaž výlučne v rámci postupov urovnávania sporov, ktoré sa ustanovujú v uplatniteľnej dohode o leteckej doprave alebo dohode o leteckých službách, ktorých je Únia zmluvnou stranou, alebo v akejkol'vek inej dohode, ktorá obsahuje ustanovenia o leteckých dopravných službách, ktorej je Únia zmluvnou stranou. Komisia oznámi členským štátom, že prešetrovanie pozastavila.

Komisia môže obnoviť prešetrovanie v ktoromkoľvek z týchto prípadov:

- a) postup vykonaný podľa uplatniteľnej dohody o leteckej doprave alebo dohody o leteckých službách alebo akejkol'vek inej dohody obsahujúcej ustanovenia o leteckých dopravných službách viedol k zisteniu, že druhá strana alebo strany porušili dohodu, pričom toto zistenie sa pre túto druhú stranu alebo strany stalo konečné a záväzné, avšak nápravné opatrenie sa neprijalo rýchlo alebo v lehote stanovenej v rámci príslušných postupov;
- b) praktika narúšajúca hospodársku súťaž nebola odstránená v lehote 12 mesiacov od dátumu pozastavenia prešetrovania.

2. Komisia prešetrovanie pozastaví, ak do 15 dní od dátumu oznámenia začatia prešetrovania:
- a) všetky dotknuté členské štáty uvedené v článku 2 bode 4 písm. b) oznámili Komisii svoj zámer riešiť praktiku narúšajúcu hospodársku súťaž výlučne v rámci postupov urovnávania sporov, ktoré sa uplatňujú podľa dohôd o leteckej doprave alebo dohody o leteckých službách alebo akejkoľvek inej dohody obsahujúcej ustanovenia o leteckých dopravných službách, ktoré uzavreli s príslušnou treťou krajinou; a
 - b) žiadny z dotknutých členských štátov uvedených v článku 2 bode 4 písm. a) nevzniesol námietku.

V takýchto prípadoch pozastavenia sa uplatní článok 7 ods. 1 a 2.

3. Komisia môže obnoviť prešetrovanie v ktoromkoľvek z týchto prípadov:
- a) dotknuté členské štáty uvedené v článku 2 bode 4 písm. b) nezačali postup urovnávania sporov podľa príslušnej medzinárodnej dohody do troch mesiacov od dátumu oznámenia uvedeného v odseku 2 písm. a);

- b) dotknuté členské štáty uvedené v článku 2 bode 4 písm. b) oznámia Komisii, že výsledok postupu urovnávania sporov uvedeného v odseku 2 tohto článku nebol vykonaný správne a promptne;
- c) všetky dotknuté členské štáty požiadajú Komisiu, aby obnovila prešetrovanie;
- d) Komisia dospela k záveru, že praktika narúšajúca hospodársku súťaž nebola odstránená v lehote 12 mesiacov od dátumu oznámenia uvedeného v odseku 2 písm. a) zo strany dotknutých členských štátov;
- e) v naliehavých prípadoch uvedených v článku 11 ods. 3, ak praktika narúšajúca hospodársku súťaž nebola odstránená v lehote deviatich mesiacov od dátumu oznámenia uvedeného v odseku 2 písm. a) tohto článku zo strany dotknutých členských štátov uvedených v článku 2 bode 4 písm. b); na žiadosť dotknutého členského štátu môže Komisia v náležite odôvodnených prípadoch uvedenú lehotu predĺžiť najviac o tri mesiace.

Článok 7

*Spolupráca s členskými štátmi, pokiaľ ide o konania týkajúce sa prípadov,
ktoré patria do kapitoly III*

1. Dotknutý členský štát informuje Komisiu o všetkých relevantných stretnutiach naplánovaných v rámci dohody o leteckej doprave alebo dohody o leteckých službách alebo v rámci akéhokoľvek ustanovenia o leteckých dopravných službách, ktoré je súčasťou akejkoľvek inej dohody uzavretej s dotknutou treťou krajinou, s cieľom prediskutovať otázky, ktoré sú predmetom prešetrovania. Dotknutý členský štát poskytne Komisii program a všetky relevantné informácie umožňujúce porozumieť témam, o ktorých sa má na týchto zasadnutiach diskutovať.
2. Dotknutý členský štát informuje Komisiu o vykonaní akéhokoľvek postupu na urovnávanie sporov stanoveného v dohode o leteckej doprave alebo dohode o leteckých službách alebo v akomkoľvek ustanovení o leteckých dopravných službách uvedenom v akejkoľvek inej dohode, uzavretej s dotknutou treťou krajinou a v prípade potreby pozve Komisiu, aby sa na týchto postupoch zúčastnila. Komisia môže dotknutý členský štát požiadať o ďalšie informácie.

Článok 8
Dôvernosť informácií

1. Všetky informácie dôverného charakteru vrátane – okrem iného – informácií, ktorých poskytnutie by konkurentovi mohlo poskytnúť veľkú konkurenčnú výhodu alebo by malo výrazne nepriaznivé dôsledky pre osobu poskytujúcu informácie alebo osobu, od ktorej osoba poskytujúca informácie získala informácie, alebo informácií poskytnutých dôverne stranami pri prešetrovaní, ak na to vznikne dobrý dôvod, považuje Komisia za dôverné.
2. Od zainteresovaných strán, ktoré poskytujú dôverné informácie, sa vyžaduje, aby predložili nedôverné zhrnutie týchto informácií. Tieto zhrnutia musia byť dostatočne podrobné, aby umožnili primerane pochopiť podstatu dôverne poskytnutých informácií. Vo výnimočných prípadoch môžu zainteresované strany uviesť, že dôverné informácie nie je možné zhrnúť. V takýchto výnimočných prípadoch sa uvedú dôvody, pre ktoré nie je možné informácie zhrnúť.

3. Informácie získané podľa tohto nariadenia sa použijú len na účel, na ktoré boli vyžiadané. Tento odsek nebráni využitiu informácií, ktoré boli získané v súvislosti s jedným prešetrovaním, na účely začatia iného prešetrovania v súlade s týmto nariadením.
4. Komisia ani členské štáty, ani ich úradníci, nezverejnia žiadne informácie dôvernej povahy, ktoré získali podľa tohto nariadenia, alebo informácie poskytnuté na dôvernom základe stranou v rámci prešetrovania bez výslovného súhlasu strany, ktorá takéto informácie predkladá. Výmena informácií medzi Komisiou a členskými štátmi alebo akýchkoľvek interných dokumentov, ktoré vypracovali orgány Únie alebo členských štátov, sa nesmie zverejniť okrem prípadov, keď je to osobitne stanovené v tomto nariadení.
5. Ak sa zdá, že žiadosť o dôvernosť nie je odôvodnená, a ak osoba, ktorá poskytuje informácie, nie je ochotná zverejniť informácie alebo schváliť ich poskytnutie vo všeobecnej alebo súhrnnej podobe, na dané informácie sa nemusí brať ohľad.

6. Tento článok nebráni sprístupneniu všeobecných informácií orgánmi Únie, a najmä uvedeniu dôvodov, na základe ktorých boli prijaté rozhodnutia v zmysle tohto nariadenia, ani predloženiu dôkazov, o ktoré sa opierali orgány Únie, ak bude potrebné vysvetliť tieto dôvody v súdnom konaní. Pri takomto sprístupnení informácií sa vezme do úvahy oprávnený záujem dotknutých strán na tom, aby neboli prezradené ich obchodné alebo štátne tajomstvá.
7. Členské štáty prijímú všetky potrebné a primerané opatrenia, ktorých cieľom je zabezpečiť dôvernosť informácií týkajúcich sa uplatňovania tohto nariadenia a za predpokladu, že sú v súlade s jeho podmienkami.

Článok 9

Základ zistení v prípade nespolupráce

Keď sa prístup k potrebným informáciám zamietne alebo sa iným spôsobom neposkytne v lehotách ustanovených v tomto nariadení alebo keď sa prešetrovaniu kladú významné prekážky, môžu sa predbežné alebo konečné zistenia, či už kladné alebo záporné, vykonať na základe dostupných skutočností a dôkazov. Ak Komisia zistí, že boli predložené nepravdivé alebo zavádzajúce informácie, takéto informácie sa nebudú brať do úvahy.

Článok 10

Sprístupňovanie informácií

1. Komisia sprístupní dotknutej tretej krajine, dotknutému subjektu z tretej krajiny a dotknutému leteckému dopravcovi z tretej krajiny, ako aj sťažovateľovi, zainteresovaným stranám, členským štátom a dotknutým leteckým dopravcom Únie základné skutočnosti a stanoviská, na základe ktorých má prijať nápravné opatrenia alebo ukončiť konania bez prijatia nápravných opatrení, najneskôr jeden mesiac pred tým, než sa v súlade s článkom 13 ods. 2 alebo článkom 14 ods. 1 uskutoční zasadnutie výboru uvedeného v článku 16.
2. Sprístupnením informácií uvedeným v odseku 1 nie je dotknuté žiadne následné rozhodnutie, ktoré môže Komisia prijať. Ak má Komisia v úmysle založiť takéto rozhodnutie na akýchkoľvek dodatočných alebo odlišných skutočnostiach a stanoviskách, tieto sa musia sprístupniť čo najskôr.
3. Dodatočné informácie poskytnuté po sprístupnení sa zohľadnia iba vtedy, ak boli doručené v lehote, ktorú stanoví Komisia v každom prípade a ktorej dĺžka trvania je najmenej 14 dní, pričom sa riadne zohľadní naliehavosť veci. Ak sa má vykonať dodatočné konečné sprístupnenie informácií, môže sa stanoviť kratšia lehota.

Článok 11

Trvanie konania a pozastavenie

1. Konanie sa ukončí najneskôr do 20 mesiacov. Táto lehota sa môže v náležite odôvodnených prípadoch predĺžiť. V prípade pozastavenia konania podľa odseku 4 sa toto obdobie pozastavenia nezapočítava do dĺžky trvania konania.
2. Prešetrovanie sa ukončí do 12 mesiacov. Táto lehota sa môže v náležite odôvodnených prípadoch predĺžiť. V prípade pozastavenia prešetrovania podľa článku 6 sa toto obdobie pozastavenia nezapočítava do dĺžky trvania prešetrovania. Ak sa obdobie prešetrovania predĺži, dĺžka trvania predĺženia sa pripočíta k celkovej dĺžke trvania konania stanovenej v odseku 1 tohto článku.
3. V naliehavých prípadoch, t. j. v situáciách, keď po tom, ako sťažovateľ alebo zainteresované strany predložili jednoznačné dôkazy, by mohla byť ujma pre leteckých dopravcov Únie nezvratná, sa môže konanie skrátiť na deväť mesiacov.

4. Komisia pozastaví konanie, ak dotknutá tretia krajina alebo dotknutý subjekt z tretej krajiny podnikli rozhodné kroky s cieľom odstrániť praktiky narúšajúce hospodársku súťaž alebo ujmu alebo hrozbu ujmy týkajúcu sa dotknutých leteckých dopravcov Únie.
5. Komisia v prípadoch uvedených v odseku 4 konanie obnoví, ak sa praktiky narúšajúce hospodársku súťaž, ujma alebo hrozba ujmy týkajúca sa dotknutých leteckých dopravcov Únie neodstránili po uplynutí primeranej lehoty, ktorá však v žiadnom prípade nesmie byť dlhšia ako šesť mesiacov.

Kapitola III

Praktiky narúšajúce hospodársku súťaž

Článok 12

Stanovenie ujmy alebo hrozby ujmy

1. Zistenie ujmy na účely tejto kapitoly je založené na dôkazoch a zohľadňuje relevantné faktory, najmä:
 - a) situáciu dotknutých leteckých dopravcov Únie, najmä pokiaľ ide o aspekty, ako je frekvencia služieb, využitie kapacity, sieťový účinok, predaj, podiel na trhu, zisk, návratnosť kapitálu, investície a zamestnanosť;

- b) všeobecnú situáciu na dotknutých trhoch s leteckými dopravnými službami, najmä pokiaľ ide o výšku cestovného alebo taríf, kapacity a frekvencie leteckých dopravných služieb alebo využívania siete.
2. Stanovenie hrozby ujmy musí byť založené na jednoznačných dôkazoch a nielen na tvrdeniach, domnienkach alebo vzdialenej možnosti. Smerovanie k ujme musí byť jasne predvídateľné, veľmi pravdepodobné a bezprostredné a možno ho bez odôvodnených pochybností prisúdiť kroku alebo rozhodnutiu tretej krajiny alebo subjektu tretej krajiny.
3. Pri určovaní toho, či ide o existenciu hrozby ujmy, je potrebné zvážiť faktory, ako sú:
- a) predvídateľný vývoj situácie dotknutých leteckých dopravcov Únie, najmä pokiaľ ide o frekvenciu služieb, využitie kapacity, sieťový účinok, predaj, podiel na trhu, zisk, návratnosť kapitálu, investície a zamestnanosť;
 - b) predvídateľný vývoj všeobecnej situácie na potenciálne dotknutých trhoch s leteckými dopravnými službami, najmä pokiaľ ide o výšku cestovného alebo taríf, kapacity a frekvencie leteckých dopravných služieb alebo využívanie siete.

Hoci ani jeden z faktorov uvedených v písm. a) a b) nie je sám osebe rozhodujúcim, súhrn posudzovaných faktorov musí viesť k záveru, že bezprostredne hrozia ďalšie praktiky narúšajúce hospodársku súťaž a že, pokiaľ sa neprijmú opatrenia, dôjde k ujme.

4. Komisia zvolí obdobie prešetrovania, ktoré zahŕňa ale neobmedzuje sa na obdobie, počas ktorého údajne došlo k ujme, a analyzuje relevantné dôkazy vzťahujúce sa na toto obdobie.
5. Ak ujmu alebo hrozbu ujmy týkajúcu sa dotknutých leteckých dopravcov Únie spôsobili iné faktory než praktiky narúšajúce hospodársku súťaž, nepripisujú sa skúmanej praktike a neberú sa do úvahy.

Článok 13

Ukončenie bez nápravných opatrení

1. V prípade stiahnutia sťažnosti Komisia ukončí prešetrovanie bez prijatia nápravných opatrení, pokiaľ nebude pokračovať v prešetrovaní z vlastnej iniciatívy.

2. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými ukončí prešetrovanie vedené v súlade s článkom 5 bez prijatia nápravných opatrení, ak:
- a) dospeje k záveru, že nenastala žiadna z týchto okolností:
 - i) existencia praktiky narúšajúcej hospodársku súťaž, ktorú používa tretia krajina alebo subjekt z tretej krajiny;
 - ii) existencia ujmy alebo hrozby ujmy týkajúcej sa dotknutých leteckých dopravcov Únie;
 - iii) existencia príčinnej súvislosti medzi ujmovou alebo hrozbou ujmy a skúmanou praktikou;
 - b) dospeje k záveru, že prijatie nápravných opatrení v súlade s článkom 14 by bolo proti záujmu Únie;
 - c) dotknutá tretia krajina alebo dotknutý subjekt z tretej krajiny odstránili praktiky narúšajúce hospodársku súťaž; alebo
 - d) dotknutá tretia krajina alebo dotknutý subjekt z tretej krajiny odstránili ujmu alebo hrozbu ujmy týkajúcu sa dotknutých leteckých dopravcov Únie.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.

3. K rozhodnutiu o ukončení prešetrovania v súlade s odsekom 2 sa priloží jeho odôvodnenie a uverejní sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 14

Nápravné opatrenia

1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článku 13, Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých sa stanovujú nápravné opatrenia, pokiaľ sa prešetrovaním vykonaným podľa článku 5 stanoví, že praktiky narúšajúce hospodársku súťaž, ktoré prijala tretia krajina alebo subjekt z tretej krajiny, spôsobili ujmu dotknutým leteckým dopravcom Únie.

Vykonávacie akty, v ktorých sa stanovujú nápravné opatrenia, uvedené v odseku 3 písm. a) tohto článku sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.

Vykonávacie akty, v ktorých sa stanovujú nápravné opatrenia, uvedené v odseku 3 písm. b) tohto článku sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2 a 3.

2. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článku 13, Komisia môže prijať vykonávacie akty, v ktorých sa stanovujú nápravné opatrenia, pokiaľ sa prešetrovaním vykonaným podľa článku 5 stanoví, že praktiky narúšajúce hospodársku súťaž, ktoré prijala tretia krajina alebo subjekt z tretej krajiny, spôsobujú hrozbu ujmy, v súlade s článkom 12 ods. 2 a 3, dotknutému leteckému dopravcovi, resp. dopravcom Únie. Tieto nápravné opatrenia nenadobudnú účinnosť, dokým sa hrozba ujmy nezmení na skutočnú ujmu.

Vykonávacie akty, v ktorých sa stanovujú nápravné opatrenia, uvedené v odseku 3 písm. a) tohto článku sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.

Vykonávacie akty, v ktorých sa stanovujú nápravné opatrenia, uvedené v odseku 3 písm. b) tohto článku sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2 a 3.

3. Nápravné opatrenia uvedené v odsekoch 1 a 2 sa ukladajú leteckým dopravcom z tretích krajín využívajúcim praktiky, ktoré narúšajú hospodársku súťaž a môžu mať formu:
- a) finančných poplatkov;

- b) akéhokoľvek prevádzkového opatrenia rovnocennej alebo nižšej hodnoty, ako je napríklad pozastavenie koncesíí, dlžných služieb alebo iných práv leteckého dopravcu z tretej krajiny. Uprednostnia sa recipročné prevádzkové opatrenia, a to za predpokladu, že nie sú v rozpore so záujmom Únie, nie sú nezlučiteľné s právom Únie ani s medzinárodnými záväzkami.
4. Nápravné opatrenia uvedené v odsekoch 1 a 2 nesmú presiahnuť rámec toho, čo je potrebné na kompenzáciu ujmy dotknutým leteckým dopravcom Únie. Na tento účel môžu byť uvedené nápravné opatrenia obmedzené na konkrétnu geografickú oblasť alebo môžu byť časovo obmedzené.
5. Nápravné opatrenia nesmú pozostávať z pozastavenia či obmedzenia dopravných práv, ktoré členský štát udelil tretej krajine v rámci dohody o leteckej doprave, dohody o leteckých službách alebo akéhokoľvek ustanovenia o leteckých dopravných službách, ktoré je súčasťou akejkol'vek inej dohody uzavretej s dotknutou treťou krajinou.
6. Nápravné opatrenia uvedené v odsekoch 1 a 2 nesmú Úniu ani dotknuté členské štáty viesť k porušeniu dohody o leteckej doprave alebo dohody o leteckých službách ani žiadneho ustanovenia o leteckých dopravných službách uvedeného v dohode o obchode alebo v akejkol'vek inej dohode uzavretej s dotknutou treťou krajinou.

7. K rozhodnutiu o uzavretí prešetrovania prijatím nápravných opatrení uvedených v odsekoch 1 a 2 sa priloží jeho odôvodnenie a uverejní sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 15

Preskúmanie nápravných opatrení

1. Nápravné opatrenia uvedené v článku 14 zostávajú v platnosti len dovtedy a v takom rozsahu, ako je potrebné vzhľadom na pretrvávajúce praktiky narúšajúce hospodársku súťaž a následnú ujmu. Na tento účel sa uplatňuje postup preskúmania stanovený v odsekoch 2, 3 a 4 tohto článku. Komisia pravidelne podáva Európskemu parlamentu a Rade písomnú správu o účinnosti a vplyve nápravných opatrení.
2. Ak to okolnosti odôvodňujú, môže sa potreba pokračovania v ukladaní nápravných opatrení v ich pôvodnej forme preskúmať, a to buď na podnet Komisie alebo sťažovateľa alebo na základe odôvodnenej žiadosti dotknutých členských štátov, dotknutej tretej krajiny alebo dotknutého subjektu z tretej krajiny.

3. V rámci svojho preskúmania Komisia posúdi, či aj naďalej existujú praktiky narúšajúce hospodársku súťaž, ujma a príčinná súvislosť medzi danými praktikami a ujmov.
4. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými podľa potreby zruší, zmení alebo zachová nápravné opatrenia uvedené v článku 14. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.

Kapitola IV

Záverečné ustanovenia

Článok 16

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 17

Podávanie správ a informovanie

1. Komisia pravidelne podáva Európskemu parlamentu a Rade správy o uplatňovaní a vykonávaní tohto nariadenia. Pokiaľ ide o ochranu dôverných informácií v zmysle článku 8, správa musí obsahovať informácie o uplatňovaní nápravných opatrení, ukončení prešetrovaní bez nápravných opatrení, preskúmaniach nápravných opatrení a spolupráci s členskými štátmi, zainteresovanými stranami a tretími krajinami.
2. Európsky parlament a Rada môžu Komisiu vyzvať, aby informovala o akýchkoľvek otázkach týkajúcich sa uplatňovania tohto nariadenia a tieto otázky vysvetlila.

Článok 18

Zrušenie

Nariadenie (ES) č. 868/2004 sa zrušuje. Odkazy na zrušené nariadenie sa pokladajú za odkazy na toto nariadenie.

Článok 19

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda