



**EVROPSKA UNIJA**

**EVROPSKI PARLAMENT**

**SVET**

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

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

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

**AVIATION 167  
CODEC 2293**

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA O VARSTVU KONKURENCE V  
ZRAČNEM PREVOZU IN RAZVELJAVITVI UREDBE (ES) ŠT. 868/2004**

**UREDBA (EU) 2019/...**  
**EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**z dne 17. aprila 2019**

**o varstvu konkurence v zračnem prevozu**  
**in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 868/2004**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora<sup>1</sup>,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> UL C 197, 8.6.2018, str. 58.

<sup>2</sup> Stališče Evropskega parlamenta z dne 14. marca 2019 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 9. aprila 2019.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Letalstvo ima ključno vlogo v gospodarstvu Unije in vsakodnevnem življenju državljanov Unije ter je eden od najuspešnejših in najbolj dinamičnih sektorjev gospodarstva Unije. Je močno gonilo gospodarske rasti, delovnih mest, trgovine in turizma, pa tudi povezljivosti in mobilnosti za podjetja in državljane, zlasti na notranjem letalskem trgu Unije. V preteklih desetletjih je rast storitev zračnega prevoza pomembno prispevala k izboljšanju povezljivosti v Uniji in s tretjimi državami ter je pomemben dejavnik gospodarstva Unije.
- (2) Letalski prevozniki Unije so v središču svetovnega omrežja, ki Evropo povezuje notranje in s preostalim svetom. Omogočiti bi jim bilo treba, da letalskim prevoznikom iz tretjih držav konkurirajo v okolju odprte in poštene konkurence. To je potrebno, da bi se zagotovile koristi za potrošnike, ohranili pogoji, ki omogočajo visoko stopnjo letalske povezljivosti Unije, in zagotovili preglednost, enaki konkurenčni pogoji in nadaljnja konkurenčnost letalskih prevoznikov Unije, kot tudi visoka stopnja kakovostnih delovnih mest v letalski industriji Unije.

- (3) Ob vse večji konkurenci med akterji na področju zračnega prevoza na svetovni ravni je poštena konkurenca nujno splošno načelo pri opravljanju mednarodnih storitev zračnega prevoza. To načelo je priznано zlasti v Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu z dne 7. decembra 1944 (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija), ki v preambuli priznava potrebo po tem, da se storitve mednarodnega letalskega prevoza vzpostavijo na temelju enakih možnosti. Člen 44 Čikaške konvencije določa tudi, da si Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) prizadeva za spodbujanje razvoja mednarodnega zračnega prevoza, da se vsem državam pogodbenicam zagotovi poštena priložnost za upravljanje mednarodnih letalskih prevoznikov in prepreči diskriminacija med državami pogodbenicami.
- (4) Načelo poštene konkurence je dobro uveljavljeno v Uniji, kjer se za prakse, ki izkrivljajo trg, uporablja pravo Unije, ki zagotavlja enake možnosti in poštene konkurenčne pogoje letalskim prevoznikom, ki opravljajo lete v Uniji, tako tistim iz Unije kot tistim iz tretjih držav.

- (5) Vendar načela poštene konkurence kljub stalnim prizadevanjem Unije in nekaterih tretjih držav še niso bila opredeljena s posebnimi večstranskimi pravili, zlasti v okviru sporazumov ICAO ali Svetovne trgovinske organizacije (STO), kot sta Splošni sporazum o trgovini s storitvami (GATS) in Priloga o storitvah zračnega prevoza k navedenemu sporazumu, saj so storitve zračnega prevoza večinoma izključene iz njihovega področja uporabe.
- (6) Zato bi bilo treba okrepiti prizadevanja v okviru ICAO in STO, da bi se dejavno podprlo oblikovanje mednarodnih pravil, ki zagotavljajo poštene konkurenčne pogoje vsem letalskim prevoznikom.
- (7) Pošteno konkurenco med letalskimi prevozniki bi bilo treba po možnosti obravnavati v okviru sporazumov o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza s tretjimi državami. Vendar večina sporazumov o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza, ki jih Unija ali države članice ali pa Unija in države članice sklenejo s tretjimi državami, doslej ni vključevala zadostnih pravil za pošteno konkurenco. Zato bi bilo treba okrepiti prizadevanja v pogajanjih, da bi se določbe glede poštene konkurence vključile v veljavne in prihodnje sporazume o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza s tretjimi državami.

- (8) Poštena konkurenca med letalskimi prevozniki se lahko zagotovi tudi z ustrezno zakonodajo Unije, kot sta Uredba Sveta (EGS) št. 95/93<sup>1</sup> in Direktiva Sveta 96/67/ES<sup>2</sup>. Kolikor poštena konkurenca predvideva varstvo letalskih prevoznikov Unije pred nekaterimi praksami, ki jih izvajajo tretje države ali prevozniki iz tretjih držav, je bilo to vprašanje doslej obravnavano v Uredbi (ES) št. 868/2004 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>3</sup>. Vendar se je za Uredbo (ES) št. 868/2004 izkazalo, da je neučinkovita kar zadeva njen temeljni splošni namen zagotavljanja poštene konkurence. To zlasti velja za nekatera njena pravila, ki se nanašajo na opredelitev zadevnih praks, razen subvencioniranja, in zahteve v zvezi z začetkom in izvajanjem preiskav. Poleg tega Uredba (ES) št. 868/2004 ni zagotovila dopolnjevanja sporazumov o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza, katerih pogodbenica je Unija. Zaradi števila in pomena sprememb, ki bi bile potrebne za odpravo teh težav, je primerno Uredbo (ES) št. 868/2004 nadomestiti z novim aktom.

---

<sup>1</sup> Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1).

<sup>2</sup> Direktiva Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36).

<sup>3</sup> Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 868/2004 z dne 21. aprila 2004 o varstvu pred subvencioniranjem in nepošteno prakso oblikovanja cen, ki povzroča škodo letalskim prevoznikom Skupnosti pri izvajanju zračnega prevoza iz tretjih držav (UL L 162, 30.4.2004, str. 1).

- (9) Konkurenčnost letalskega sektorja Unije je odvisna od konkurenčnosti vsakega dela vrednostne verige v letalstvu in jo je mogoče ohranjati le z medsebojno dopolnjujočimi se sklopi politik. Unija bi morala vzpostaviti konstruktiven dialog s tretjimi državami, da bi našli podlago za pošteno konkurenco. V zvezi s tem je še vedno potrebna učinkovita, sorazmerna in odvračilna zakonodaja, da bi se ohranili pogoji, ki omogočajo visoko stopnjo povezljivosti Unije, in zagotovila poštena konkurenca z letalskimi prevozniki iz tretjih držav. Komisijo bi bilo zato treba pooblastiti za izvajanje preiskave in sprejetje ukrepov, kadar je potrebno. Taki ukrepi bi morali biti na voljo, kadar prakse, ki izkrivljajo konkurenco, povzročajo škodo letalskim prevoznikom Unije.
- (10) Za diskriminacijo bi lahko veljala situacija, ko je letalski prevoznik Unije obravnavan drugače brez objektivne utemeljitve, zlasti kar zadeva: cene storitev zemeljske oskrbe in dostop do teh storitev; letališko infrastrukturo; navigacijske službe zračnega prometa; dodeljevanje slotov; upravne postopke, kot je dodelitev vizumov za osebe tujega prevoznika; podrobne ureditve za prodajo in distribucijo storitev zračnega prevoza ali katere koli druge težave, povezane s „poslovanjem“, kot so obremenjujoči postopki carinjenja, ali katero koli drugo nepošteno prakso finančne ali operativne narave.

- (11) Postopek bi se moral končati brez izravnalnih ukrepov na podlagi te uredbe, kadar bi bilo njihovo sprejetje v nasprotju z interesom Unije, pri čemer bi bilo treba posebno pozornost nameniti njihovemu učinku na druge osebe, zlasti potrošnike ali podjetja v Uniji, kot tudi njihovemu učinku na visoke stopnje povezljivosti v vsej Uniji. Pri oceni interesa Unije bi bilo treba posebno pozornost nameniti položaju držav članic, ki se v svoji povezljivosti z ostalim svetom izključno ali v veliki meri opirajo na zračni promet, in zagotoviti skladnost z drugimi področji politik Unije. Postopek bi se moral končati brez ukrepov tudi, kadar zahteve za take ukrepe niso ali niso več izpolnjene.
- (12) Pri ugotavljanju, ali bi bilo sprejetje izravnalnih ukrepov v nasprotju z interesom Unije, bi morala Komisija upoštevati stališča vseh zainteresiranih strani. Za organizacijo posvetovanj z vsemi zainteresiranimi stranmi in da bi se jim dala možnost, da predstavijo svoja stališča, bi bilo treba v uradnem obvestilu o začetku preiskave določiti roke, v katerih je treba zagotoviti informacije ali zaprositi za zaslišanje. Zainteresirane strani bi morale biti seznanjene s pogoji za razkritje informacij, ki jih posredujejo, in imeti možnost, da odgovorijo na pripombe drugih strani.

- (13) Da bi bila Komisija ustrezno obveščena o morebitnih elementih, ki upravičujejo začetek preiskave, bi morala imeti vsaka država članica, vsak letalski prevoznik Unije ali vsako združenje letalskih prevoznikov Unije pravico do vložitve pritožbe, ki bi jo bilo treba obravnavati v razumnem roku.
- (14) Za zagotovitev učinkovitosti te uredbe je bistvenega pomena, da lahko Komisija začne postopek na podlagi pritožbe, ki vsebuje prima facie dokaze o nevarnosti škode.
- (15) Med preiskavo bi morala Komisija obravnavati prakse, ki izkrivljajo konkurenco v zadevnem okviru. Glede na raznolikost možnih praks bi bili lahko v nekaterih primerih praksa in njeni učinki omejeni na dejavnosti zračnega prevoza na povezavi med dvema mestoma, v drugih primerih pa bi lahko bilo relevantno obravnavati prakso in njene učinke na širše omrežje zračnega prevoza.
- (16) Pomembno je zagotoviti, da se lahko preiskava razširi na največje možno število ustreznih elementov. Komisiji bi bilo treba zato omogočiti, da izvede preiskave v tretjih državah, če s tem soglašajo zadevni subjekti iz tretjih držav in zadevne tretje države temu ne ugovarjajo. Iz istih razlogov in v ta namen bi države članice morale biti obvezane, da po svojih najboljših močeh podprejo Komisijo. Komisija bi morala preiskavo zaključiti na podlagi najboljših razpoložljivih dokazov.

- (17) Komisija bi lahko med preiskavo preučila, ali praksa, ki izkrivlja konkurenco, krši tudi mednarodni sporazum o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza ali kateri koli drug sporazum, ki vsebuje določbe o storitvah zračnega prevoza, katerega pogodbenica je Unija. Če je temu tako, bi Komisija lahko razmislila, ali bi bilo prakso, ki izkrivlja konkurenco in krši tudi mednarodni sporazum o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza ali kateri koli drug sporazum, ki vsebuje določbe o storitvah zračnega prevoza, katerega pogodbenica je Unija, ustrezneje obravnavati z uporabo postopkov za reševanje sporov, določenih v tem sporazumu. V takem primeru bi morala biti Komisija pooblaščenca, da prekine preiskavo, začeto na podlagi te uredbe. Kadar uporaba postopkov za reševanje sporov, določenih v mednarodnem sporazumu o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza ali katerem koli drugem sporazumu, ki vsebuje določbe o storitvah zračnega prevoza, katerega pogodbenica je Unija, težav ne odpravi v zadostni meri, bi Komisija morala imeti možnost, da nadaljuje preiskavo.

- (18) Sporazumi o letalstvu in ta uredba bi morali olajšati dialog z zadevnimi tretjimi državami, da bi se omogočilo učinkovito reševanje sporov in bi se znova vzpostavila poštena konkurenca. Kadar se preiskava, ki jo izvede Komisija, nanaša na operacije iz sporazuma o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza ali katerega koli drugega sporazuma, ki vsebuje določbe o storitvah zračnega prevoza, sklenjenega s tretjo državo in katerega Unija ni pogodbenica, bi bilo treba zagotoviti, da je Komisija seznanjena z vsakim postopkom, ki ga zadevna država članica namerava izvesti ali ga izvaja na podlagi takega sporazuma in se nanaša na stanje, ki je predmet preiskave Komisije. Države članice bi zato morale biti obvezane, da ustrezno obveščajo Komisijo. V takem primeru bi morale vse zadevne države članice imeti pravico, da Komisijo uradno obvestijo o svoji nameri, da bodo prakso, ki izkrivlja konkurenco, obravnavale izključno v okviru postopkov za reševanje sporov, vsebovanih v zadevnih sporazumih o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza ali katerem koli drugem sporazumu, ki vsebuje določbe o storitvah zračnega prevoza, sklenjenem s tretjo državo, katerega Unija ni pogodbenica. Če vse zadevne države članice uradno obvestijo Komisijo in ni nobenega ugovora, bi morala Komisija začasno prekiniti svojo preiskavo.

- (19) Če nameravajo zadevne države članice prakso, ki izkrivlja konkurenco, obravnavati izključno v okviru postopkov za reševanje sporov na podlagi sporazumov o zračnem prevozu, sporazumov o storitvah zračnega prevoza ali katerega koli drugega sporazuma, ki vsebuje določbe o storitvah zračnega prevoza, ki so jih sklenile z zadevnimi tretjimi državami, da bi izpolnile svoje obveznosti na podlagi teh sporazumov, bi si morale države članice prizadevati za hitro izvedbo dvostranskih postopkov za reševanje sporov in o tem v celoti obvestiti Komisijo. Kadar se praksa, ki izkrivlja konkurenco, še vedno nadaljuje in Komisija nadaljuje preiskavo, bi bilo treba upoštevati ugotovitve, pridobljene med uporabo takega sporazuma o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza ali katerega koli drugega sporazuma, ki vsebuje določbe o storitvah zračnega prevoza, za zagotovitev, da se čim prej ponovno vzpostavi poštena konkurenca.
- (20) Treba bi bilo upoštevati ugotovitve, pridobljene med uporabo postopkov za reševanje sporov na podlagi mednarodnega sporazuma o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza ali katerega koli drugega sporazuma, ki vsebuje določbe o storitvah zračnega prevoza, katerega pogodbenica je Unija ali država članica.

- (21) Zaradi upravne učinkovitosti in morebitnega zaključka brez ukrepov bi morala obstajati možnost, da se postopek prekine, kadar zadevna tretja država ali zadevni subjekt iz tretje države sprejme odločne ukrepe za odpravo zadevne prakse, ki izkrivlja konkurenco, oziroma škode ali nevarnosti škode, ki izhaja iz nje.
- (22) Ugotovitve glede škode ali nevarnosti škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije bi morale obsegati stvarno oceno stanja, zato bi morale temeljiti na vseh ustreznih dejavnikih, zlasti tistih, ki se nanašajo na položaj navedenih prevoznikov in na splošni položaj prizadetega trga zračnih prevozov.
- (23) Določiti je treba pogoje, pod katerimi bi se moral končati postopek, z uvedbo izravnalnih ukrepov ali brez njihove uvedbe.
- (24) Izravnalni ukrepi v zvezi s praksami, ki izkrivljajo konkurenco, so namenjeni odpravi škode, ki nastane zaradi navedenih praks. Zato bi morali imeti obliko finančnih dajatev ali drugih ukrepov, ki predstavljajo izmerljivo denarno vrednost in s katerimi se lahko doseže enak učinek. Zaradi skladnosti z načelom sorazmernosti bi morale biti vse vrste ukrepov omejene na tisto, kar je potrebno za odpravo ugotovljene škode. Izravnalni ukrep bi moral upoštevati ustrezno delovanje letalskega trga Unije in ne bi smel povzročiti, da bi imel kateri koli letalski prevoznik ali skupina letalskih prevoznikov neupravičeno prednost.

- (25) Namen te uredbe ni, da bi se z uvedbo bolj restriktivnih obveznosti od tistih, ki se uporabljajo za prevoznike Unije, letalskim prevoznikom iz tretjih držav naložili kakršni koli standardi, na primer v zvezi s subvencijami.
- (26) Primeri, ki se preiskujejo na podlagi te uredbe, in njihov potencialni učinek na države članice bi se lahko razlikovali glede na okoliščine. Zato bi morala obstajati možnost, da se izravnalni ukrepi, odvisno od primera, uporabljajo za enega ali več letalskih prevoznikov iz tretje države, za določeno geografsko območje ali določeno obdobje, ali da se določi datum v prihodnosti, od katerega naprej se bodo ti ukrepi uporabljali.
- (27) Izravnalni ukrepi ne bi smeli vključevati opustitve ali omejitve prometnih pravic, ki jih država članica dodeli tretji državi.
- (28) V skladu z istim načelom sorazmernosti bi morali izravnalni ukrepi v zvezi s praksami, ki izkrivljajo konkurenco, veljati le tako dolgo in v takem obsegu, kot je to potrebno zaradi take prakse in škode, ki izhaja iz nje. Kadar okoliščine to dopuščajo, bi bilo zato treba zagotoviti pregled.

- (29) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>.
- (30) Komisija bi morala s poročilom Evropski parlament in Svet redno obveščati o izvajanju te uredbe. To poročilo bi moralo vključevati informacije o uporabi izravnalnih ukrepov, zaključku preiskav brez izravnalnih ukrepov, pregledih izravnalnih ukrepov in sodelovanju z državami članicami, zainteresiranimi stranmi in tretjimi državami. To poročilo bi bilo treba pripraviti in obravnavati z ustrezno stopnjo tajnosti.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (31) Ker cilja te uredbe, in sicer učinkovitega varstva, ki je enako za vse prevoznike Unije ter temelji na enotnih merilih in postopkih, pred škodo ali nevarnostjo škode enemu ali več letalskim prevoznikom Unije, ki jo povzročijo prakse, ki jih izvajajo tretje države ali subjekti iz tretjih držav in ki izkrivljajo konkurenco, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg navedenega cilja.
- (32) Ker ta uredba nadomešča Uredbo (ES) št. 868/2004, bi bilo treba navedeno uredbo razveljaviti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

# **Poglavje I**

## **Splošne določbe**

### *Člen 1*

#### *Predmet urejanja*

1. Ta uredba določa pravila o preiskavah, ki jih izvaja Komisija, in o sprejetju izravnalnih ukrepov, povezanih s praksami, ki izkrivljajo konkurenco med letalskimi prevozniki Unije in letalskimi prevozniki iz tretjih držav ter povzročajo škodo ali nevarnost škode letalskim prevoznikom Unije.
2. Ta uredba velja brez poseganja v člen 12 Uredbe (EGS) št. 95/93 in člen 20 Direktive 96/67/ES.

## *Člen 2*

### *Opredelitev pojmov*

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „letalski prevoznik“ pomeni letalskega prevoznika, kakor je opredeljen v Uredbi (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>;
- (2) „storitev zračnega prevoza“ pomeni let ali serijo letov za prevoz potnikov, tovora ali poštnih pošilk za plačilo ali najemnino;
- (3) „zainteresirana stran“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo ali vsak uradni organ, ne glede na to, ali ima lastno pravno osebnost ali ne, za katerega je verjetno, da bo imel interes glede izida postopka, med drugim tudi letalske prevoznike;
- (4) „zadevna država članica“ pomeni vsako državo članico:
  - (a) ki je podelila operativno licenco za zadevne letalske prevoznike Unije v skladu z Uredbo (ES) št. 1008/2008 ali

---

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

- (b) katere sporazum o zračnem prevozu, sporazum o storitvah zračnega prevoza ali kateri koli drug sporazum, ki vsebuje določbe o storitvah zračnega prevoza z zadevno tretjo državo, ureja dejavnosti zadevnih letalskih prevoznikov Unije;
- (5) „subjekt iz tretje države“ pomeni vsako fizično ali pravno pridobitno ali nepridobitno osebo ali vsak uradni organ, ne glede na to, ali ima lastno pravno osebnost ali ne, ki je v pristojnosti tretje države, ne glede na to, ali ga nadzira vlada tretje države ali ne, ter je neposredno ali posredno vključen v storitve zračnega prevoza ali povezane storitve ali v zagotavljanje infrastrukture ali storitev, ki se uporabljajo za opravljanje storitev zračnega prevoza ali povezanih storitev;
- (6) „prakse, ki izkrivljajo konkurenco“ pomeni diskriminacijo in subvencije;
- (7) „nevarnost škode“ pomeni jasno predvidljivo, skorajšnjo in zelo verjetno nevarnost nastanka škode, ki jo je mogoče onkraj razumnega dvoma pripisati ukrepu ali odločitvi tretje države ali subjekta iz tretje države;

- (8) „diskriminacija“ pomeni vsakršno razlikovanje brez objektivne utemeljitve v zvezi z dobavo blaga ali storitev, vključno z javnimi storitvami, ki se uporabljajo za opravljanje storitev zračnega prevoza, ali v zvezi z njihovo obravnavo s strani javnih organov, ki so povezani s takimi storitvami, vključno s praksami, ki so povezane z navigacijsko ali letališko infrastrukturo in storitvami, gorivom, zemeljsko oskrbo, varnostjo, računalniškimi rezervacijskimi sistemi, dodeljevanjem slotov, pristojbinami in uporabo druge infrastrukture ali storitev, ki se uporabljajo za opravljanje storitev zračnega prevoza;
- (9) „subvencija“ pomeni finančni prispevek, ki:
- (a) ga dodeli vlada ali druga javna organizacija tretje države v kateri koli od naslednjih oblik:
    - (i) praksa vlade ali druge javne organizacije, ki vključuje neposreden prenos sredstev, potencialen neposreden prenos sredstev ali obveznosti (kot so nepovratna sredstva, posojila, infuzije lastniškega kapitala, jamstva za posojila, pobot izgub iz poslovanja ali nadomestilo za finančna bremena, ki jih naložijo javni organi);
    - (ii) vlada ali druga javna organizacija se odreče prihodkom, do katerih je drugače upravičena, ali pa teh prihodkov ne izterja (kot so ugodnejša davčna obravnava ali davčne spodbude, kot je zmanjšanje obračunanega davka);

- (iii) vlada ali druga javna organizacija, vključno s podjetji pod javnim nadzorom, zagotovi oziroma nabavi blago ali storitve;
  - (iv) vlada ali druga javna organizacija izvede plačila v mehanizmu financiranja ali za izvedbo ene ali več vrst nalog iz točk (i), (ii) in (iii), ki so običajno v pristojnosti vlade, pooblasti zasebni organ ali pa mu tako izvedbo odredi, pri čemer se ta v praksi ne razlikuje od dejavnosti, ki jo sicer opravljajo vlade;
- (b) prinaša ugodnost in
- (c) je po zakonu ali dejansko omejen na subjekt ali industrijo ali skupino subjektov ali industrij v pristojnosti organa, ki je dodelil subvencijo;
- (10) „letalski prevoznik Unije“ pomeni letalskega prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo je država članica podelila v skladu z Uredbo (ES) št. 1008/2008;
- (11) „zadevni letalski prevoznik Unije“ pomeni letalskega prevoznika, ki je domnevno utrpel škodo ali nevarnost škode na podlagi točke (b) člena 4(1).

*Člen 3*  
*Interes Unije*

1. Komisija interes Unije za namen točke (b) člena 13(2) ugotavlja na podlagi ocene vseh različnih interesov, ki so kot celota relevantni za določeno situacijo. Pri ugotavljanju interesa Unije se prednostno upošteva potreba po zaščiti interesov potrošnikov ter ohranitvi visoke stopnje povezljivosti za potnike in za Unijo. Komisija lahko v okviru celotne letalske verige upošteva tudi relevantne socialne dejavnike. Komisija upošteva tudi potrebo po odpravi prakse, ki izkrivlja konkurenco, obnovitvi učinkovite in poštene konkurence ter preprečevanju morebitnega izkrivljanja notranjega trga.
2. Interes Unije se ugotovi na podlagi ekonomske analize, ki jo opravi Komisija. Ta analiza Komisije temelji na informacijah, zbranih pri zainteresiranih straneh. Komisija pri ugotavljanju interesa Unije poišče tudi morebitne druge relevantne informacije, za katere meni, da so potrebne, pri čemer upošteva zlasti dejavnike iz člena 12(1). Informacije se upoštevajo samo, kadar so jim priloženi dejanski dokazi, ki potrjujejo njihovo točnost.

3. Interes Unije za namen točke (b) člena 13(2) se ugotovi samo, kadar so vse zainteresirane strani dobile priložnost, da se javijo, pisno predstavijo svoja stališča, predložijo informacije Komisiji ali zaprosijo za zaslišanje pred Komisijo, in sicer v roku iz točke (b) člena 4(8). V zahtevku za zaslišanje se navedejo razlogi, ki se nanašajo na interes Unije in v zvezi s katerimi bi rade bile strani zaslišane.
4. Zainteresirane strani iz odstavkov 2 in 3 tega člena lahko zahtevajo, da se jim dajo na voljo dejstva in premisleki, na podlagi katerih bodo verjetno sprejete odločitve. Takšne informacije se dajo na voljo, kolikor je to mogoče in v skladu s členom 8 ter brez poseganja v kakršno koli poznejšo odločitev Komisije.
5. Ekonomska analiza iz odstavka 2 se posreduje Svetu in Evropskemu parlamentu v vednost.

## **Poglavje II**

### **Splošne določbe o postopku**

#### *Člen 4*

#### *Začetek postopka*

1. Preiskava se začne na podlagi pisne pritožbe, ki jo predloži država članica, eden ali več letalskih prevoznikov Unije ali združenje letalskih prevoznikov Unije, ali na lastno pobudo Komisije, če obstajajo prima facie dokazi o obstoju vseh naslednjih okoliščin:
  - (a) prakse, ki izkrivlja konkurenco in ki jo izvaja tretja država ali subjekt iz tretje države;
  - (b) škode ali nevarnosti škode enemu ali več letalskim prevoznikom Unije in
  - (c) vzročne povezave med domnevno prakso in domnevno škodo ali nevarnostjo škode.
2. Komisija ob prejemu pritožbe v skladu z odstavkom 1 o tem obvesti vse države članice.

3. Komisija pravočasno preuči natančnost in primernost elementov, ki so bili predloženi v pritožbi ali jih je imela na voljo, da bi ugotovila, ali obstajajo zadostni dokazi, ki bi upravičili začetek preiskave v skladu z odstavkom 1.
4. Komisija se odloči, da preiskave ne bo začela, kadar dejstva, predstavljena v pritožbi, ne odpirajo sistemskega vprašanja ali ne vplivajo bistveno na enega ali več letalskih prevoznikov Unije.
5. Kadar se Komisija odloči, da preiskave ne bo začela, o tem obvesti pritožnika in vse države članice. V obvestilu se navedejo razlogi za odločitev. To obvestilo se v skladu s členom 17 posreduje tudi Evropskemu parlamentu.
6. Kadar predloženi dokazi ne zadoščajo za namene odstavka 1, Komisija pritožnika o taki nezadostnosti obvesti v 60 dneh od datuma vložitve pritožbe. Pritožnik ima na voljo 45 dni za predložitev dodatnih dokazov. Kadar pritožnik tega ne stori v navedenem roku, se lahko Komisija odloči, da preiskave ne bo začela.

7. Ob upoštevanju odstavkov 4 in 6 se Komisija o začetku preiskave v skladu z odstavkom 1 odloči v obdobju največ pet mesecev po vložitvi pritožbe.
8. Ob upoštevanju odstavka 4 Komisija, kadar meni, da obstaja dovolj dokazov, ki upravičujejo začetek preiskave, sprejme naslednje ukrepe:
  - (a) začne postopek in o tem uradno obvesti države članice in Evropski parlament;
  - (b) objavi obvestilo v *Uradnem listu Evropske unije*; v obvestilu se napove začetek preiskave, navede njen obseg, tretja država ali subjekt iz tretje države, ki je domnevno vpleten v prakse, ki izkrivljajo konkurenco, domnevna škoda ali nevarnost škode in zadevni letalski prevozniki Unije ter določi obdobje, v katerem se lahko zainteresirane strani javijo, pisno predstavijo svoja mnenja, predložijo informacije ali zaprosijo za zaslišanje pred Komisijo. To obdobje mora biti vsaj 30 dni;

- (c) o začetku preiskave uradno obvesti predstavnike zadevne tretje države in zadevnega subjekta iz tretje države;
  - (d) o začetku preiskave obvesti pritožnika in odbor iz člena 16.
9. Kadar se pritožba umakne pred začetkom preiskave, se šteje, da ni bila vložena. To ne posega v pravico Komisije, da preiskavo začne na lastno pobudo v skladu z odstavkom 1.

## *Člen 5*

### *Preiskava*

1. Po začetku postopka Komisija začne preiskavo.
2. Namen preiskave je ugotoviti, ali je praksa, ki izkrivlja konkurenco in ki jo izvaja tretja država ali subjekt iz tretje države, povzročila škodo ali nevarnost škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije.

3. Kadar Komisija med preiskavo iz odstavka 2 tega člena najde dokaze o tem, da bi praksa lahko imela negativen vpliv na letalsko povezljivost posamezne regije, države članice ali skupine držav članic in s tem na potnike, se ti dokazi upoštevajo pri ugotavljanju interesa Unije iz člena 3.
4. Komisija poišče vse informacije, ki so po njenem mnenju potrebne za preiskavo, in preveri točnost informacij, ki jih je prejela ali zbrala pri zadevnih letalskih prevoznikih Unije ali pri zadevni tretji državi, zainteresirani strani ali zadevnem subjektu iz tretje države.
5. Kadar informacije, predložene v skladu z odstavkom 4, niso popolne, se upoštevajo pod pogojem, da niso lažne ali zavajajoče.
6. Če se dokazi ali informacije ne sprejmejo, se stran, ki jih je predložila, takoj obvesti o razlogih za to in se ji omogoči, da v določenem roku predloži dodatna pojasnila.

7. Komisija lahko od zadevnih držav članic zahteva, da jo pri preiskavi podprejo. Zlasti zadevne države članice na zahtevo Komisije sprejmejo potrebne ukrepe za podporo Komisiji pri preiskavi s predložitvijo ustreznih in razpoložljivih informacij. Na zahtevo Komisije si vsaka država članica prizadeva, da bi prispevala k ustreznemu preverjanju in analizam.
8. Če se zdi potrebno, lahko Komisija izvede preiskave na ozemlju tretje države, pod pogojem, da je zadevni subjekt iz tretje države s tem soglašal ter je bila vlada tretje države o tem uradno obveščena in ni ugovarjala.
9. Strani, ki so se javile v roku iz obvestila o začetku preiskave, se zaslišijo, če so pisno zahtevale zaslišanje in pri tem izkazale, da so zainteresirane strani.
10. Pritožniki, zainteresirane strani, države članice in predstavniki zadevne tretje države ali zadevnega subjekta iz tretje države imajo vpogled v vse informacije, ki so bile dane na voljo Komisiji, razen notranjih dokumentov, namenjenih rabi Komisije in upravnih organov Unije in zadevnih držav članic, pod pogojem, da take informacije niso zaupne v smislu člena 8 in so za vpogled pisno zaprosili Komisijo.

*Člen 6*  
*Prekinitve*

1. Komisija lahko preiskavo prekine, če se zdi primernejše, da se praksa, ki izkrivlja konkurenco, obravnava izključno v okviru postopkov za reševanje sporov, vzpostavljenih z veljavnim sporazumom o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza, katerega pogodbenica je Unija, ali katerim koli drugim sporazumom, ki vsebuje določbe o storitvah zračnega prevoza in katerega pogodbenica je Unija. Komisija o prekinitvi preiskave uradno obvesti države članice.

Komisija lahko preiskavo nadaljuje v katerem koli od naslednjih primerov:

- (a) v postopku, izvedenem na podlagi veljavnega sporazuma o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza ali katerega koli drugega sporazuma, ki vsebuje določbe o storitvah zračnega prevoza, je bila ugotovljena kršitev s strani druge pogodbenice ali pogodbenic sporazuma in ta ugotovitev je postala dokončna in zavezujoča za tako drugo pogodbenico ali pogodbenice, vendar popravni ukrepi niso bili sprejeti takoj ali v roku, določenem na podlagi ustreznih postopkov;
- (b) praksa, ki izkrivlja konkurenco, ni bila odpravljena v 12 mesecih od datuma prekinitve preiskave.

2. Komisija preiskavo prekine, če v 15 dneh od datuma uradnega obvestila o začetku preiskave:
- (a) vse zadevne države članice iz točke 4(b) člena 2 Komisijo uradno obvestijo, da nameravajo prakso, ki izkrivlja konkurenco, obravnavati izključno v okviru postopkov za reševanje sporov, ki se uporabljajo na podlagi sporazuma o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza ali katerega koli drugega sporazuma, ki vsebuje določbe o storitvah zračnega prevoza, ki so ga sklenile z zadevno tretjo državo, ter
  - (b) nobena od zadevnih držav članic iz točke 4(a) člena 2 temu ni nasprotovala.

V takšnih primerih prekinitve se uporablja člen 7(1) in (2).

3. Komisija lahko preiskavo nadaljuje v katerem koli od naslednjih primerov:
- (a) zadevne države članice iz točke 4(b) člena 2 niso začele postopka za reševanje sporov na podlagi ustreznega mednarodnega sporazuma v roku treh mesecev od datuma uradnega obvestila iz točke (a) odstavka 2;

- (b) zadevne države članice iz točke 4(b) člena 2 Komisijo uradno obvestijo, da izid postopkov za reševanje sporov iz odstavka 2 tega člena ni bil pravilno in hitro izvršen;
- (c) vse zadevne države članice Komisijo zaprosijo, naj nadaljuje preiskavo;
- (d) Komisija ugotovi, da zadevne države članice v roku 12 mesecev od datuma uradnega obvestila iz točke (a) odstavka 2 niso odpravile prakse, ki izkrivlja konkurenco;
- (e) v nujnih primerih iz člena 11(3), če se praksa, ki izkrivlja konkurenco, ni odpravila v roku devetih mesecev od datuma uradnega obvestila iz točke (a) odstavka 2 tega člena s strani zadevnih držav članic iz točke 4(b) člena 2; na zahtevo države članice lahko Komisija ta rok v ustrezno utemeljenih primerih podaljša za največ tri mesece.

## *Člen 7*

*Sodelovanje z državami članicami pri postopkih v zvezi s primeri,  
ki spadajo pod poglavje III*

1. Zadevna država članica Komisijo obvesti o vseh relevantnih srečanjih, ki so v okviru sporazuma o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza ali katere koli določbe o storitvah zračnega prevoza, ki je vključena v kateri koli drug sporazum, sklenjen z zadevno tretjo državo, predvidena za obravnavo vprašanja, ki je predmet preiskave. Zadevna država članica Komisiji sporoči dnevni red in vse ustrezne informacije, ki omogočajo razumevanje vsebin, ki bodo obravnavane na navedenih srečanjih.
2. Zadevna država članica Komisijo obvešča o poteku vseh postopkov za reševanje sporov iz sporazuma o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza ali katere koli določbe o storitvah zračnega prevoza, ki je vključena v kateri koli drug sporazum, sklenjen z zadevno tretjo državo, in po potrebi Komisijo povabi, naj se teh postopkov udeleži. Komisija lahko od zadevne države članice zahteva dodatne informacije.

*Člen 8*  
*Zaupnost*

1. Komisija ob ustrezni utemeljitvi obravnava kot zaupne vse informacije, ki so po naravi zaupne, med drugim tudi informacije, katerih razkritje bi pomenilo pomembno konkurenčno prednost za konkurenta ali bi znatno škodovalo osebi, ki je informacije zagotovila, ali osebi, od katere je oseba, ki je zagotovila informacije, informacije dobila, ali informacije, ki jih stranke v preiskavi predložijo kot zaupne.
2. Od zainteresiranih strani, ki predložijo zaupne informacije, se zahteva, da predložijo njihov povzetek, ki ni zaupen. Ta povzetek je dovolj podroben, da omogoča primerno razumevanje vsebine zaupno predloženih informacij. V izrednih okoliščinah lahko zainteresirane strani navedejo, da zaupnih informacij ni mogoče povzeti. V takih izrednih okoliščinah se poda obrazložitev, zakaj povzetek ni mogoč.

3. Informacije, prejete v skladu s to uredbo, se uporabljajo samo za namen, za katerega so bile zahtevane. Ta odstavek ne izključuje uporabe informacij, prejetih v okviru ene preiskave, za namene začetka druge preiskave v skladu s to uredbo.
4. Komisija in države članice, vključno z njihovimi uradniki, ne razkrijejo zaupnih informacij, ki so jih prejele v skladu s to uredbo, niti drugih informacij, ki jih je zaupno zagotovila stranka v preiskavi, če stranka, ki je predložila take informacije, tega izrecno ne dovoli. Izmenjave informacij med Komisijo in državami članicami ali kakršen koli notranji dokument, ki ga pripravijo organi Unije ali držav članic, se ne razkrijejo, razen kadar je to izrecno določeno v tej uredbi.
5. Kadar se izkaže, da zahteva za zaupno obravnavo ni utemeljena, in če oseba, ki je informacije predložila, ni pripravljena niti objaviti informacij niti dovoliti njihovega razkritja v splošni ali povzeti obliki, zadevnih informacij ni treba upoštevati.

6. Ta člen organom Unije ne preprečuje razkritja splošnih informacij in zlasti razkritja razlogov, na katerih temeljijo odločitve, sprejete na podlagi te uredbe, ali razkritja dokazov, na katere so se oprli organi Unije, če je to potrebno za obrazložitev navedenih razlogov v sodnem postopku. Pri takem razkritju se upošteva zakoniti interes zadevnih strank, da se ne razkrijejo njihove poslovne ali državne skrivnosti.
7. Države članice sprejmejo vse potrebne in ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo zaupnost informacij, relevantnih za uporabo te uredbe, in pod pogojem, da so združljivi s pogoji iz te uredbe.

### *Člen 9*

#### *Podlaga za ugotovitve v primeru nesodelovanja*

Kadar se dostop do potrebnih informacij zavrne ali kako drugače ni zagotovljen v rokih, določenih v tej uredbi, ali kadar je preiskava resno ovirana, se lahko na podlagi razpoložljivih dejstev in dokazov podajočasne ali dokončne ugotovitve, ki so bodisi pozitivne bodisi negativne. Kadar Komisija ugotovi, da so bile predložene lažne ali zavajajoče informacije, se take informacije ne upoštevajo.

## *Člen 10*

### *Razkritje*

1. Komisija najpozneje en mesec pred sklicem odbora iz člena 16 v skladu s členom 13(2) ali 14(1) razkrije zadevni tretji državi, zadevnemu subjektu iz tretje države in zadevnemu letalskemu prevozniku iz tretje države ter pritožniku, zainteresiranim stranem, zadevnim državam članicam in zadevnim letalskim prevoznikom Unije bistvena dejstva in premisleke, na podlagi katerih namerava sprejeti izravnalne ukrepe ali končati postopek brez sprejetja izravnalnih ukrepov.
2. Razkritje iz odstavka 1 ne vpliva na noben poznejšo odločitev, ki jo lahko sprejme Komisija. Kadar namerava Komisija tako odločitev utemeljiti na dodatnih ali drugačnih dejstvih in premislekih, se ti čim prej razkrijejo.
3. Dodatne informacije, ki so predložene po razkritju, se upoštevajo samo, če so prejete v roku, ki ga za vsak posamezen primer določi Komisija in traja najmanj 14 dni, pri čemer se ustrezno upošteva nujnost zadeve. Kadar koli je potrebno dodatno dokončno razkritje, se lahko določi krajši rok.

## *Člen 11*

### *Trajanje in prekinitev postopka*

1. Postopek se konča v 20 mesecih. To obdobje se lahko v ustrezno utemeljenih primerih podaljša. V primeru prekinitve preiskave, kot je določena v členu 4, se to obdobje prekinitve ne šteje kot del trajanja preiskave.
2. Preiskava se zaključi v 12 mesecih. To obdobje se lahko v ustrezno utemeljenih primerih podaljša. V primeru prekinitve preiskave, kot je določena v členu 6, se to obdobje prekinitve ne šteje kot del trajanja preiskave. Kadar se trajanje preiskave podaljša, se obdobje podaljšanja prišteje k celotnemu trajanju postopka iz odstavka 1 tega člena.
3. V nujnih primerih, ko jasni dokazi, ki jih predloži pritožnik ali zainteresirane strani, kažejo, da je škoda letalskim prevoznikom Unije lahko nepopravljiva, se postopek lahko skrajša na devet mesecev.

4. Komisija prekine postopek, kadar zadevna tretja država ali zadevni subjekt iz tretje države sprejme odločne ukrepe za odpravo prakse, ki izkrivlja konkurenco, ali škode ali nevarnosti škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije.
5. V primerih iz odstavka 4 Komisija nadaljuje postopek, če praksa, ki izkrivlja konkurenco, nevarnost škode ali škoda zadevnim letalskim prevoznikom Unije ni odpravljena v razumnem roku, ki v nobenem primeru ni daljši od šest mesecev.

## **Poglavje III**

### **Prakse, ki izkrivljajo konkurenco**

#### *Člen 12*

#### *Ugotavljanje škode ali nevarnosti škode*

1. Ugotovitev o škodi za namene tega poglavja temelji na dokazih in upošteva ustrezne dejavnike, zlasti:
  - (a) položaj zadevnih letalskih prevoznikov Unije, zlasti v zvezi z vidiki, kot so pogostost storitev, izkoristek zmogljivosti, vpliv na omrežje, prodaja, tržni delež, dobiček, kapitalski donos, naložbe in zaposlovanje;

- (b) splošno stanje na prizadetih trgih storitev zračnega prevoza, zlasti glede višine prevoznin ali tarif, zmogljivosti in pogostosti storitev zračnega prevoza ali uporabe omrežja.
- 2. Ugotavljanje nevarnosti škode temelji na jasnih dokazih in ne zgolj na trditvah, domnevah ali malo verjetnih možnostih. Nastanek škode mora biti jasno predvidljiv, zelo verjeten in skorajšnji ter ga je mogoče onkraj razumnega dvoma pripisati ukrepu ali odločitvi tretje države ali subjekta iz tretje države.
- 3. Pri ugotavljanju obstoja nevarnosti škode se upoštevajo dejavniki, kot so:
  - (a) predvidljiv razvoj položaja zadevnih letalskih prevoznikov Unije, zlasti glede pogostosti storitev, izkoristka zmogljivosti, vpliva na omrežje, prodaje, tržnega deleža, dobička, kapitalskega donosa, naložb in zaposlovanja;
  - (b) predvidljiv razvoj splošnega stanja morebitno prizadetih trgov storitev zračnega prevoza, zlasti glede višine prevoznin ali tarif, zmogljivosti in pogostosti storitev zračnega prevoza ali uporabe omrežja.

Čeprav nobeden od dejavnikov iz točk (a) in (b) sam po sebi ni nujno odločilnega pomena, mora iz celote upoštevanih dejavnikov izhajati, da je nadaljnja praksa, ki izkrivlja konkurenco, neizogibna in da bo nastala škoda, če ne bodo sprejeti ukrepi.

4. Komisija izbere obdobje preiskave, ki vključuje, vendar ni omejeno na obdobje, v katerem naj bi bila škoda domnevno storjena, in analizira ustrezne dokaze za to obdobje.
5. Kadar škode ali nevarnosti škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije ne povzroči praksa, ki izkrivlja konkurenco, temveč drugi dejavniki, se ti ne pripišejo praksi, ki se preiskuje, in se ne upoštevajo.

### *Člen 13*

#### *Zaključek preiskave brez izravnalnih ukrepov*

1. Komisija preiskavo zaključi brez sprejetja izravnalnih ukrepov, če se pritožba umakne, razen če Komisija preiskavo nadaljuje na lastno pobudo.

2. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi zaključi preiskavo, ki jo je izvedla na podlagi člena 5, brez sprejetja izravnalnih ukrepov, kadar:
- (a) Komisija sklene, da ni bilo ugotovljeno kar koli od naslednjega:
    - (i) obstoj prakse, ki izkrivlja konkurenco in ki jo izvaja tretja država ali subjekt iz tretje države;
    - (ii) obstoj škode ali nevarnosti škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije;
    - (iii) obstoj vzročne povezave med škodo ali nevarnostjo škode in prakso, ki se preučuje;
  - (b) Komisija sklene, da bi bilo sprejetje izravnalnih ukrepov v skladu s členom 14 v nasprotju z interesom Unije;
  - (c) je zadevna tretja država ali zadevni subjekt iz tretje države odpravil prakso, ki izkrivlja konkurenco, ali
  - (d) je zadevna tretja država ali zadevni subjekt iz tretje države odpravil škodo ali nevarnost škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

3. Odločitev o zaključku preiskave v skladu z odstavkom 2, ki se mu priloži obrazložitev te odločitve, se objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

#### *Člen 14*

##### *Izravnalni ukrepi*

1. Komisija brez poseganja v člen 13 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi izravnalne ukrepe, če se v preiskavi, izvedeni v skladu s členom 5, ugotovi, da je praksa, ki izkrivlja konkurenco in ki jo izvaja tretja država ali subjekt iz tretje države, zadevnim letalskim prevoznikom Unije povzročila škodo.

Izvedbeni akti, s katerimi se določijo izravnalni ukrepi iz točke (a) odstavka 3 tega člena, se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

Izvedbeni akti, s katerimi se določijo izravnalni ukrepi iz točke (b) odstavka 3 tega člena, se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2) in (3).

2. Komisija lahko brez poseganja v člen 13 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi izravnalne ukrepe, če se v preiskavi, izvedeni v skladu s členom 5, ugotovi, da praksa, ki izkrivlja konkurenco in ki jo izvaja tretja država ali subjekt iz tretje države, povzroča nevarnost škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije v skladu s členom 12(2) in (3). Ti izravnalni ukrepi začnejo veljati šele, ko se nevarnost škode razvije v dejansko škodo.

Izvedbeni akti, s katerimi se določijo izravnalni ukrepi iz točke (a) odstavka 3 tega člena, se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

Izvedbeni akti, s katerimi se določijo izravnalni ukrepi iz točke (b) odstavka 3 tega člena, se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2) in (3).

3. Izravnalni ukrepi iz odstavkov 1 in 2 se uvedejo za letalske prevoznike iz tretjih držav, ki so imeli korist od prakse, ki izkrivlja konkurenco, in so lahko:

(a) finančne dajatve;

- (b) kateri koli operativni ukrep z enako ali nižjo vrednostjo, kot so začasna opustitev koncesij, storitev, ki jih je treba opraviti, ali drugih pravic letalskega prevoznika iz tretje države. Prednost je treba dati vzajemnim operativnim ukrepom, če niso v nasprotju z interesom Unije ali nezdružljivi s pravom Unije ali z mednarodnimi obveznostmi.
4. Izravnalni ukrepi iz odstavkov 1 in 2 ne presegajo tistega, kar je potrebno za odpravo škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije. V ta namen so lahko ti izravnalni ukrepi omejeni na določeno geografsko območje ali pa so časovno omejeni.
5. Izravnalni ukrepi ne zajemajo opustitev ali omejitev prometnih pravic, ki jih določena država članica dodeli tretji državi na podlagi sporazuma o zračnem prevozu ali sporazuma o storitvah zračnega prevoza ali katere koli določbe o storitvah zračnega prevoza, ki je vključena v kateri koli drug sporazum, sklenjen s to tretjo državo.
6. Izravnalni ukrepi iz odstavkov 1 in 2 ne smejo voditi k temu, da bi Unija ali zadevne države članice kršile sporazume o zračnem prevozu ali o storitvah zračnega prevoza ali katero koli določbo o storitvah zračnega prevoza, ki je vključena v trgovinski sporazum ali kateri koli drug sporazum, sklenjen z zadevno tretjo državo.

7. Odločitev o zaključku preiskave s sprejetjem izravnalnih ukrepov iz odstavkov 1 in 2 s priloženo obrazložitvijo se objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

## *Člen 15*

### *Pregled izravnalnih ukrepov*

1. Izravnalni ukrepi iz člena 14 veljajo le tako dolgo in v takem obsegu, kot je to potrebno zaradi trajanja prakse, ki izkrivlja konkurenco, in škode, ki izhaja iz nje. V ta namen se uporablja postopek pregleda iz odstavkov 2, 3 in 4 tega člena. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu redno predloži pisno poročilo o učinkovitosti in vplivu izravnalnih ukrepov.
2. Kadar okoliščine to dopuščajo, se lahko potreba po nadaljnjem izvajanju izravnalnih ukrepov v njihovi prvotni obliki pregleda, in sicer na pobudo Komisije ali pritožnika ali na podlagi utemeljene zahteve zadevnih držav članic, zadevne tretje države ali zadevnega subjekta iz tretje države.

3. Komisija med pregledom oceni nadaljnji obstoj prakse, ki izkrivlja konkurenco, škode ter vzročne povezave med prakso in škodo.
4. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi po potrebi razveljavi, spremeni ali ohrani izravnalne ukrepe iz člena 14. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

## **Poglavje IV**

### **Končne določbe**

#### *Člen 16*

#### *Postopek v odboru*

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

3. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

### *Člen 17*

#### *Poročilo in informacije*

1. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu redno poroča o uporabi in izvajanju te uredbe. Poročilo ob ustreznem upoštevanju varstva zaupnih informacij v smislu člena 8 vključuje informacije o uporabi izravnalnih ukrepov, zaključku preiskav brez izravnalnih ukrepov, pregledih izravnalnih ukrepov in sodelovanju z državami članicami, zainteresiranimi stranmi in tretjimi državami.
2. Evropski parlament in Svet lahko Komisijo pozoveta, naj predstavi in pojasni morebitna vprašanja, povezana z uporabo te uredbe.

*Člen 18*  
*Razveljavitev*

Uredba (ES) št. 868/2004 se razveljavi. Sklicevanje na razveljavljeno uredbo se šteje kot sklicevanje na to uredbo.

*Člen 19*  
*Začetek veljavnosti*

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourg,

*Za Evropski parlament*  
*Predsednik*

*Za Svet*  
*Predsednik*