

6.3.2019

A8-0125/62

Grozījums Nr. 62

Karima Delli

Transporta un tūrisma komitejas vārdā

Ziņojums

Markus Pieper

Konkurences aizsardzība gaisa transportā

(COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

A8-0125/2018

Regulas priekšlikums

–

EIROPAS PARLAMENTA GROZĪJUMI*

Komisijas priekšlikumā

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2019/...

(... gada ...)

par konkurences aizsardzību gaisa transportā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 868/2004

I

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. *panta* 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

* Grozījumi: jaunais vai grozītais teksts ir norādīts treknā slīprakstā; svītrojumi ir apzīmēti ar simbolu

I.

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru²,

¹ OV C 197, 8.6.2018., 58. lpp.

² Eiropas Parlamenta ... nostāja [(OV ...)/(Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta)] un Padomes ... lēmums.

tā kā:

- (1) Aviācija ir ļoti svarīga **■ Savienības ekonomikā un Savienības iedzīvotāju ikdienas dzīvē, un tā ir viena no vissekmīgākajām un dinamiskākajām Savienības ekonomikas nozarēm.** Tā ir ievērojams ekonomikas izaugsmes, nodarbinātības, tirdzniecības un **tūrisma, kā arī savienojamības un mobilitātes virzītājspēks kā uzņēmumiem, tā iedzīvotājiem, jo īpaši Savienības aviācijas iekšējā tirgū.** Gaisa pārvadājumu pakalpojumu apjoma pieaugums pēdējās desmitgadēs **ir** būtiski veicinājis savienojamības uzlabošanos Savienībā un ar trešām valstīm un ir lielā mērā sekmējis Savienības ekonomiku **■** .
- (2) Savienības gaisa pārvadātāji ir tāda globāla tīkla centrā, kas nodrošina savienojumus Eiropas iekšienē un ar pārējo pasauli. Tiem būtu jādod iespēja konkurēt ar trešo valstu gaisa pārvadātājiem vidē, kurā valda atklāta un godīga konkurence **■** . **Tas ir vajadzīgs, lai sniegtu labumus patērētājiem, saglabātu labvēlīgus apstākļus augsta ■ gaisa satiksmes savienojamības līmeņa nodrošināšanai Savienībā un nodrošinātu pārredzamību, vienlīdzīgus konkurences apstākļus un Savienības gaisa pārvadātāju konkurētspējas nepārtrauktību, kā arī augstu kvalitatīvas nodarbinātības līmeni Savienības aviācijas nozarē.**

- (3) **Saisībā ar pieaugošo konkurenci starp gaisa transporta nozares dalībniekiem pasaules līmenī, godīga konkurence ir neaizstājams** starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumu darbības vispārējais princips. Šis princips it sevišķi apliecināts 1944. gada 7. decembra Čikāgas Konvencijā par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija"), kuras preambulā atzīta nepieciešamība starptautiskos gaisa pārvadājumu pakalpojumus noteikt, balstoties uz iespēju vienlīdzību. Čikāgas konvencijas 44. pantā arī teikts, ka Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija ("ICAO") tiecas veicināt starptautisko gaisa pārvadājumu attīstību tā, lai **nodrošinātu** katrai līgumslēdzējai valstij taisnīgu iespēju izmantot starptautiskās aviosabiedrības un lai novērstu diskrimināciju starp līgumslēdzējām valstīm.
- (4) Godīgas konkurences princips Savienībā ir vispāratzīts, un uz tirgu kropļojošu praksi attiecas Savienības tiesību akti, kas Savienības un trešo valstu gaisa pārvadātājiem, kuri darbojas Savienībā, garantē vienlīdzīgas iespējas un godīgas konkurences apstākļus.
- (5) Tomēr, neraugoties uz **Savienības un** dažu trešo valstu ilgstošajām pūlēm, godīgas konkurences principi vēl nav definēti īpašos daudzpusējos noteikumos, jo sevišķi ICAO kontekstā **vai** Pasaules Tirdzniecības organizācijas (PTO) nolīgumos, **piemēram, Vispārējā vienošanās par pakalpojumu tirdzniecību (GATS) un tā pielikumā par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem**, kuru darbības jomā gaisa pārvadājumu pakalpojumi lielākoties **neietilpst**.

- (6) Būtu jāpastiprina centieni *ICAO* un PTO kontekstā aktīvi atbalstīt tādu starptautisku noteikumu izstrādāšanu, kuri garantē godīgas konkurences apstākļus visiem gaisa pārvadātājiem.
- (7) Gaisa pārvadātāju godīgas konkurences jautājumam būtu ieteicams pievērsties ar trešām valstīm noslēgtu gaisa transporta nolīgumu vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu kontekstā. Tomēr lielākajā daļā gaisa transporta nolīgumu vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu, kas noslēgti starp Savienību vai/un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un trešām valstīm, no otras puses, līdz šim nav ietverti **attiecīgi** noteikumi **par godīgu konkurenci**. Būtu jāpastiprina centieni risināt sarunas par godīgas konkurences klauzulu iekļaušanu esošajos un turpmākajos gaisa transporta nolīgumos vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos ar trešām valstīm.
- (8) Godīgu konkurenci starp gaisa pārvadātājiem var nodrošināt arī ar attiecīgiem Savienības tiesību aktiem, tādiem kā Padomes Regula (EEK) Nr. 95/93³ un Padomes Direktīva 96/67/EK⁴. Ciktāl godīga konkurence paredz Savienības gaisa pārvadātāju aizsardzību pret konkrētu praksi, ko piekopj trešās valstis vai trešo valstu gaisa pārvadātāji, šis jautājums **iepriekš tika** risināts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 868/2004⁵. Tomēr Regula (EK) Nr. 868/2004 **ir izrādījusies neefektīva** tās pamatā esošā vispārējā mērķa sasniegšanā, proti, godīgas konkurences nodrošināšanā. **Īpaši tas attiecās uz dažiem** regulas noteikumiem par ■ attiecīgās prakses definēšanu, izņemot subsidēšanu, un par izmeklēšanas sākšanai un veikšanai piemērojamajām prasībām. Turklāt Regulā (EK) Nr. 868/2004 **nebija** noteikta **papildināmība ar** gaisa transporta nolīgumiem vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumiem, kuru puse ir Savienība ■. Ņemot vērā šo jautājumu risināšanai

³ Padomes Regula (EEK) Nr. 95/93 (1993. gada 18. janvāris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.).

⁴ Padomes Direktīva 96/67/EK (1996. gada 15. oktobris) par pieeju **lidlauka sniegto pakalpojumu** tirgum Kopienas lidostās (OV L 272, 25.10.1996., 36. lpp.).

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 868/2004 (2004. gada 21. aprīlis) par aizsardzību pret subsidēšanu un negodīgas cenu noteikšanas praksi, kas rada zaudējumus Kopienas gaisa pārvadātājiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanā no valstīm, kuras nav Eiropas Kopienas dalībvalstis (OV L 162, 30.4.2004., 1. lpp.).

vajadzīgo grozījumu daudzumu un svarīgumu, ir lietderīgi Regulu (EK)
Nr. 868/2004 aizstāt ar jaunu tiesību aktu.

- (9) *Savienības aviācijas nozares konkurētspēja ir atkarīga no katras aviācijas vērtības veidošanas ķēdes daļas konkurētspējas, un to var uzturēt, vienīgi īstenojot papildu politikas virzienu kopumu. Savienībai būtu jāiesaistās konstruktīvā dialogā ar trešām valstīm, lai rastu pamatu godīgai konkurencei. Šajā sakarā efektīvi, samērīgi un atturoši tiesību akti joprojām ir vajadzīgi, lai veicinātu labvēlīgu apstākļu saglabāšanos augsta savienojamības līmeņa nodrošināšanai Savienībā un nodrošinātu godīgu konkurenci ar trešās valsts gaisa pārvadātājiem. Tālab būtu Komisijai jāpiešķir pilnvaras veikt izmeklēšanu un vajadzības gadījumā veikt attiecīgus pasākumus. Vajadzētu būt iespējai veikt šādus pasākumus tad, kad konkurenci kropļojoša prakse rada kaitējumu Savienības gaisa pārvadātājiem.*
- (10) *Diskriminācija varētu ietvert tādas situācijas, kad Savienības gaisa pārvadātājam piemēro atšķirīgu attieksmi bez objektīva pamatojuma, jo īpaši atšķirīgu attieksmi attiecībā uz: cenām un piekļuvi apkalpošanai uz zemes; lidostas infrastruktūru; aeronavigācijas pakalpojumiem; laika nišu piešķiršanu; administratīvām procedūrām, piemēram, vīzu piešķiršanas procedūrām ārvalstu pārvadātāju personālam; detalizētu gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas un sadales kārtību; vai jebkuriem citiem "jautājumiem attiecībā uz darbību", piemēram, apgrūtinātām muitošanas procedūrām vai jebkādu citu negodīgu finansiāla vai operacionāla rakstura praksi.*

- (11) Procedūras saskaņā ar šo regulu **■** būtu jānoslēdz, nepiemērojot tiesiskās aizsardzības pasākumus, ja šādu pasākumu pieņemšana būtu pretrunā Savienības interesēm, ***īpaši pievēršot uzmanību to ietekmei uz citām personām, proti, patērētājiem vai uzņēmumiem Savienībā, kā arī to ietekmei uz augsta līmeņa savienojamību visā Savienībā. Izvērtējot Savienības intereses, īpaša uzmanība būtu jāpievērš to dalībvalstu situācijai, kuras savienojamības nodrošināšanai ar pārējo pasauli tikai un vienīgi vai lielā mērā paļaujas uz gaisa transportu, un būtu jānodrošina konsekvence ar citām Savienības politikas jomām.*** Procedūras arī būtu jānoslēdz, nepiemērojot pasākumus, ja prasības šādu pasākumu piemērošanai nav izpildītas vai vairs netiek izpildītas.
- (**■** 12) ***Nosakot, vai tiesiskās aizsardzības pasākumu pieņemšana būtu pret Savienības interesēm, Komisijai būtu jāņem vērā visu ieinteresēto personu viedokļi. Lai rīkotu apspriešanās ar visām ieinteresētajām personām un dotu tām iespēju tikt uzklausītām, paziņojumā par izmeklēšanas sākšanu būtu jāprecizē termiņi, kādos jāsniedz informācija vai jāpiesakās uzklauššanai. Ieinteresētajām personām vajadzētu būt informētām par nosacījumiem to sniegtās informācijas izpaušanai un tiesīgām atbildēt uz citu pušu komentāriem.***

- (13) Lai Komisija būtu pienācīgi informēta par iespējamajiem elementiem, kas pamato izmeklēšanas sākšanu, visām dalībvalstīm, visiem Savienības *gaisa* pārvadātājiem vai visām Savienības gaisa pārvadātāju apvienībām vajadzētu būt tiesībām iesniegt sūdzību, *kura būtu jāizskata saprātīgā laikposmā.*
- (14) *Lai nodrošinātu šīs regulas efektivitāti, ir svarīgi, lai Komisija varētu sākt procesu, balstoties uz sūdzību, kurā ir ietverti pirmšķietami pierādījumi par kaitējuma draudiem.*
- (15) *Veicot izmeklēšanu, Komisijai būtu jāpievērš uzmanība konkurenci kropļojošai praksei attiecīgajā kontekstā. Ņemot vērā prakses iespējamo daudzveidību, dažos gadījumos prakse un tās ietekme varētu skart vienīgi gaisa pārvadājumu darbības maršrutā starp divām pilsētām, savukārt citos gadījumos varētu būt nepieciešams ņemt vērā praksi un tās ietekmi uz plašāku transporta tīklu.*

- (16) Ir svarīgi nodrošināt, lai izmeklēšana varētu aptvert visplašāko iespējamo piederīgo elementu diapazonu. Šādā nolūkā **█** Komisijai vajadzētu būt iespējai veikt izmeklēšanu trešās valstīs, *ja ir saņemta attiecīgo trešās valsts subjektu piekrišana un ja minētās trešās valstis nav izteikušas iebildumus*. To pašu iemeslu dēļ un tādā pašā nolūkā būtu jānosaka dalībvalstīm pienākums pēc iespējas plašāk sniegt atbalstu Komisijai. Komisijai izmeklēšana būtu jāpabeidz uz vislabāko pieejamo pierādījumu pamata.
- (17) **█** *Izmeklēšanas laikā Komisija varētu apsvērt, vai ar konkurenci kropļojošo praksi tiek pārkāpts arī starptautisks gaisa transporta nolīgums vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgums, vai jebkāds cits nolīgums, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kura puse ir Savienība. Ja tā ir, Komisija varētu uzskatīt, ka konkurenci kropļojošai praksei, ar ko tiek pārkāpts arī starptautisks gaisa transporta nolīgums vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgums, vai jebkāds cits nolīgums, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kura puse ir Savienība, pienācīgāk būtu piemērot minētajā nolīgumā paredzētās strīdu izšķiršanas procedūras. Tādā gadījumā Komisijai vajadzētu būt tiesīgai apturēt izmeklēšanu, kura sākta saskaņā ar šo regulu. Ja, piemērojot strīdu izšķiršanas procedūras, kas paredzētas starptautiskā gaisa transporta nolīgumā vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumā, vai jebkādā citā nolīgumā, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kura puse ir Savienība, situācija netiek pietiekami koriģēta, Komisijai vajadzētu būt iespējai atsākt izmeklēšanu.*

- (18) *Aviācijas nolīgumiem un šai regulai būtu jāatvieglo dialogs ar attiecīgajām trešām valstīm, lai efektīvi risinātu strīdus un atjaunotu godīgu konkurenci.* Ja Komisija veic izmeklēšanu par darbībām, uz kurām attiecas ar trešo valsti noslēgts gaisa transporta nolīgums vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgums, *vai jebkāds cits nolīgums, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem,* kura puse nav Savienība, būtu jānodrošina, ka Komisija rīkojas, pilnībā pārzinot visas procedūras, kuras attiecīgā dalībvalsts nodomājusi īstenot vai īstenojusi saskaņā ar šādu nolīgumu un kuras attiecas uz situāciju, par ko Komisija veic izmeklēšanu. Tāpēc būtu jānosaka dalībvalstīm pienākums sniegt Komisijai attiecīgu informāciju. *Šādā gadījumā visām attiecīgajām dalībvalstīm vajadzētu būt tiesībām paziņot Komisijai par savu nodomu vērsties pret konkurenci kropļojošu praksi, izmantojot vienīgi strīdu izšķiršanas procedūras, kas ietvertas attiecīgajos ar trešo valsti noslēgtajos gaisa transporta nolīgumos vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos, vai jebkādā citā nolīgumā, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kuru puse nav Savienība. Ja visas attiecīgās dalībvalstis informē Komisiju un nav izteikti nekādi iebildumi, Komisijai būtu uz laiku jāaptur izmeklēšana.*

- (19) *Ja attiecīgās dalībvalstis ir iecerējušas vērsties pret konkurenci kropļojošu praksi, izmantojot vienīgi strīdu izšķiršanas procedūras, kas piemērojamas saskaņā ar gaisa transporta nolīgumiem, gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumiem vai jebkādu citu nolīgumu, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, un ko tās noslēgušas ar attiecīgo trešo valsti, lai izpildītu savas saistības saskaņā ar minētajiem nolīgumiem, dalībvalstīm būtu jācenšas ātri sākt divpusējās strīdu izšķiršanas procedūras un tām par to būtu pilnībā jāinformē Komisija. Ja konkurenci kropļojošā prakse turpinās un Komisija atsāk izmeklēšanu, konstatējumi, kas gūti, piemērojot šādu gaisa transporta nolīgumu vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu, vai jebkādu citu nolīgumu, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, būtu jāņem vērā, lai nodrošinātu, ka pēc iespējas ātrāk tiek atjaunota godīga konkurence.*
- (20) *Būtu jāņem vērā konstatējumi, kuri gūti, piemērojot strīdu izšķiršanas procedūras saskaņā ar starptautisku gaisa transporta nolīgumu vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu, vai jebkādu citu nolīgumu, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kura puse ir Savienība.*

- (21) Administratīvās efektivitātes labad un ņemot vērā iespēju izbeigt procedūras, nepiemērojot pasākumus, vajadzētu būt iespējai apturēt procedūras, ja attiecīgā trešā valsts vai attiecīgais trešās valsts subjekts ir apņēmīgi veikuši pasākumus nolūkā novērst attiecīgo konkurenci *kropļošanu* praksi vai no tās izrietošo kaitējumu vai kaitējuma draudus.
- (22) Konstatējumos par attiecīgajiem Savienības gaisa pārvadātājiem radīto kaitējumu vai kaitējuma draudiem būtu jāatspoguļo reālistisks situācijas novērtējums, un tāpēc tiem būtu jāpamatojas uz visiem attiecīgajiem faktoriem, it sevišķi faktoriem, kuri attiecas uz minēto pārvadātāju situāciju un vispārējo stāvokli skartajā gaisa transporta tirgū.
- (23) Ir jāparedz nosacījumi, kuri būtu jāievēro procedūru noslēgšanai, piemērojot vai nepiemērojot tiesiskās aizsardzības pasākumus.

- (24) Tiesiskās aizsardzības pasākumi attiecībā uz konkurenci *kropļojošu* praksi ir paredzēti, lai kompensētu kaitējumu, ko rada šāda prakse. Tāpēc tie būtu jāīsteno, piemērojot finansiālus pienākumus vai citus pasākumus ar naudas izteiksmē izmērāmu vērtību, kuri spēj panākt tādu pašu efektu. Lai nodrošinātu atbilstību proporcionalitātes principam, jebkādiem pasākumiem būtu jāaprobežojas tikai ar to, kas vajadzīgs konstatētā kaitējuma kompensācijai. ***Tiesiskās aizsardzības pasākumos būtu jāņem vērā Savienības gaisa satiksmes tirgus pienācīga darbība, un no tiem nevajadzētu izrietēt nepamatotām priekšrocībām kādam gaisa pārvadātājam vai gaisa pārvadātāju grupai.***
- (25) ***Šīs regulas mērķis nav noteikt jebkādus standartus trešās valsts gaisa pārvadātājiem, piemēram, attiecībā uz subsīdijām, ieviešot ierobežojošākus pienākumus nekā tos, kas piemērojami Savienības pārvadātājiem.***
- (26) Situācijas, kuru izmeklēšana veikta saskaņā ar šo regulu, un to iespējamā ietekme uz dalībvalstīm dažādos apstākļos *varētu* atšķirties. Tāpēc *vajadzētu būt iespējai* piemērot ***tiesiskās aizsardzības pasākumus, atkarībā no*** konkrētā gadījuma, vienam vai vairākiem *trešās valsts gaisa pārvadātājiem*, konkrētā ģeogrāfiskā apgabalā *vai uz konkrētu laikposmu vai paredzēt datumu nākotnē, no kura tie ir piemērojami.*

- (27) *Tiesiskās aizsardzības pasākumiem nebūtu jāietver satiksmes tiesību, ko dalībvalsts piešķirusi trešai valstij, apturēšana vai ierobežošana.*
- (28) Atbilstīgi tam pašam *proporcionalitātes* principam tiesiskās aizsardzības pasākumiem attiecībā uz konkurenci *kropļojošu* praksi būtu jāpaliek spēkā tikai tik ilgi un tik lielā apmērā, cik nepieciešams, ņemot vērā šādu praksi un no tās izrietošo kaitējumu⁶. Tāpēc attiecīgi būtu jāveic pārskatīšana, ja apstākļi to prasa.
- (29) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar *Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011*⁶.

⁶ *Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).*

- (30) *Komisijai būtu regulāri jāinformē Eiropas Parlaments un Padome par šīs regulas īstenošanu, izmantojot ziņojumu. Minētajā ziņojumā būtu jāietver informācija par: tiesiskās aizsardzības pasākumu piemērošanu; izmeklēšanas izbeigšanu bez tiesiskās aizsardzības pasākumiem; tiesiskās aizsardzības pasākumu pārskatīšanām; un sadarbību ar dalībvalstīm, ieinteresētajām personām un trešām valstīm. Uz minēto ziņojumu un tā izstrādi vajadzētu attiekties atbilstīgajam konfidencialitātes līmenim.*
- (31) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, visiem Savienības pārvadātājiem nodrošināt efektīvu, vienlīdzīgu, uz vienādiem kritērijiem un procedūrām balstītu aizsardzību ■ pret kaitējumu vai kaitējuma draudiem, kas vienam vai vairākiem Savienības gaisa pārvadātājiem radušies trešo valstu vai trešo valstu subjektu piekoptas konkurenci *kropļojošas* prakses dēļ, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar ■ Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.

(32) Ar šo regulu aizstāj Regulu (EK) Nr. 868/2004, tāpēc minētā regula būtu jāatceļ,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

█

I NODAĻA
VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

1. Šajā regulā ir paredzēti noteikumi par Komisijas veiktu izmeklēšanu un tiesiskās aizsardzības pasākumu pieņemšanu saistībā ar **█** praksi, kas **kropļo** konkurenci starp Savienības gaisa pārvadātājiem un **trešo valstu** gaisa pārvadātājiem un rada kaitējumu vai kaitējuma draudus Savienības gaisa pārvadātājiem.
2. Šo regulu piemēro, neskarot Regulas (EEK) Nr. 95/93 12. pantu un Direktīvas 96/67/EK 20. pantu.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā **piemēro šādas definīcijas**:

- 1) "gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1008/2008 ⁷;
- 2) "gaisa pārvadājumu pakalpojums" ir viens lidojums vai vairāki lidojumi, ko veic, par maksu vai par nomas maksu pārvadājot pasažierus, kravu vai pastu;

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.).

- 3) "ieinteresētā persona" ir jebkura fiziska vai juridiska persona vai jebkura oficiāla struktūra **ar** tiesībsubjektību vai **bez tās**, kurai varētu būt ievērojama ieinteresētība procedūras rezultātos, **tostarp, bet ne tikai gaisa pārvadātāji**;
- 4) **"attiecīgā dalībvalsts" ir jebkura dalībvalsts:**
- a) **kura ir piešķirusi darbības licenci Savienības gaisa pārvadātājiem, ievērojot Regulu (EK) Nr. 1008/2008; vai**
 - b) **saskaņā ar kuras gaisa transporta nolīgumu, gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu vai jebkuru citu nolīgumu, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem un kurš noslēgts ar attiecīgo trešo valsti, darbojas attiecīgie Savienības gaisa pārvadātāji;**
- 5) "trešās valsts subjekts" ir jebkura pelnoša vai bezpeļņas fiziska vai juridiska persona vai jebkura oficiāla struktūra **ar** tiesībsubjektību vai **bez tās**, kura ir trešās valsts jurisdikcijā, neatkarīgi no tā, vai trešās valsts valdība īsteno kontroli pār to, un kura ir tieši vai netieši iesaistīta gaisa pārvadājumu pakalpojumu vai ar tiem saistīto pakalpojumu sniegšanā vai tādas infrastruktūras vai pakalpojumu nodrošināšanā, ko izmanto gaisa pārvadājumu pakalpojumu vai ar tiem saistīto pakalpojumu sniegšanai;

- 6) "konkurenci *kropļojoša* prakse" ir diskriminācija un subsīdijas;
- 7) *"kaitējuma draudi" ir draudi, kuru izvēršanās par kaitējumu ir skaidri paredzama, ļoti iespējama un tūlītēja un kurus bez kādām pamatotām šaubām var attiecināt uz trešās valsts vai trešās valsts subjekta rīcību vai lēmumu;*
- 8) "diskriminācija" ir jebkāda veida diferenciacija bez objektīva pamatojuma attiecībā uz gaisa pārvadājumu pakalpojumu vajadzībām pielietoto preču piegādi vai pakalpojumu, tostarp sabiedrisko pakalpojumu, sniegšanu vai attiecībā uz publisko iestāžu attieksmi saistībā ar šādiem pakalpojumiem, tostarp prakse, kas attiecas uz aeronavigācijas vai lidostu aprīkojumu un pakalpojumiem, degvielu, apkalpošanu uz zemes, drošību, datorizētām rezervēšanas sistēmām, laika nišu piešķiršanu, maksām un citāda gaisa pārvadājumu pakalpojumu vajadzībām pielietotā aprīkojuma vai pakalpojumu izmantošanu;

- 9) "subsīdija" ir finansiāls devums:
- a) ko trešās valsts valdība vai cita publiska organizācija piešķir kādā no šādiem veidiem:
 - i) valdības vai citas publiskas organizācijas prakse, kas ietver līdzekļu tiešu pārskaitīšanu vai līdzekļu vai saistību (tādu kā dotācijas, aizdevumi, ieguldījums pašu kapitālā, aizdevuma garantijas, darbības zaudējumu kompensēšana vai publisko iestāžu uzlikta finansiāla sloga kompensēšana) iespējamu tiešu nodošanu;
 - ii) valdība vai cita publiska organizācija atsakās no ieņēmumiem vai neiekasē ieņēmumus, kas citādi būtu iekasējami (piemēram, preferenciāls nodokļu režīms vai fiskālie stimuli, tādi kā nodokļu kredīti);
 - iii) valdība vai cita publiska organizācija, tostarp valsts kontrolē esoši uzņēmumi, piegādā preces vai sniedz pakalpojumus vai pērk preces vai pakalpojumus;
 - iv) valdība vai cita publiska organizācija veic maksājumus finansēšanas mehānismam vai uztic privātai struktūrai vai norīko privātu struktūru veikt vienu vai vairākas i), ii) un iii) apakšpunktā minēto veidu funkcijas, kas parasti būtu valdības kompetencē un kas praksē faktiski neatšķiras no funkcijām, ko parasti veic valdības;

- b) kas dod priekšrocības; un
 - c) kas juridiski vai faktiski attiecas tikai uz subjektu vai nozari vai subjektu vai nozaru grupu piešķirošās iestādes jurisdikcijā;
- 10) "Savienības gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kam ir derīga darbības licence, kuru piešķirusi dalībvalsts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008;



- 11) ***"attiecīgais Savienības gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kuram, iespējams, radies kaitējums vai kaitējuma draudi saskaņā ar 4. panta 1. punkta b) apakšpunktu.***

3. pants

Savienības intereses

- 1. Komisija nosaka Savienības intereses 13. panta 2. punkta b) apakšpunkta nolūkā, izvērtējot visas dažādās intereses, kas kopumā ir būtiskas konkrētajā situācijā. Nosakot Savienības intereses, prioritāti piešķir nepieciešamībai aizsargāt patērētāju intereses un saglabāt augsta līmeņa savienojamību pasažieriem un Savienībai. Saistībā ar visu aviācijas ķēdi Komisija var arī ņemt vērā attiecīgos sociālos faktoros. Komisija ņem vērā arī nepieciešamību izskaust konkurenci kropļojošu praksi, atjaunot efektīvu un godīgu konkurenci un izvairīties no jebkādiem iekšējā tirgus kropļojumiem.**

- 2. Savienības intereses nosaka, pamatojoties uz Komisijas veiktu ekonomisko analīzi. Komisija minēto analīzi balsta uz informāciju, kas ievākta no ieinteresētajām personām. Nosakot Savienības intereses, Komisija arī meklē jebkādu citu relevantu informāciju, ko tā uzskata par vajadzīgu, un jo īpaši ņem vērā 12. panta 1. punktā izklāstītos faktoros. Informāciju ņem vērā tikai tad, ja tai ir pievienoti faktiski pierādījumi, kas pamato tās derīgumu.**

3. *Savienības interešu noteikšanu 13. panta 2. punkta b) apakšpunkta nolūkā veic vienīgi tad, ja visām ieinteresētajām personām ir bijusi iespēja pieteikties, rakstiski darīt zināmu savu viedokli, iesniegt informāciju Komisijai vai pieteikties uzklauššanai Komisijā, saskaņā ar 4. panta 8. punkta b) apakšpunktā precizētajiem termiņiem. Pieteikumos uzklauššanai izklāsta iemeslus saistībā ar Savienības interesēm, kuru dēļ personas vēlas tikt uzklauštas.*
4. *Ieinteresētās personas, kuras ir minētas šā panta 2. un 3. punktā, var pieprasīt, lai tām darītu pieejamus faktus un apsvērumus, ar kuriem, iespējams, tiks pamatoti lēmumi. Šādu informāciju saskaņā ar 8. pantu dara pieejamu tiktāl, cik tas iespējams, un neskarot nevienu turpmāku Komisijas lēmumu.*
5. *Ekonomisko analīzi, kas minēta 2. punktā, informācijas nolūkos nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei.*

II NODAĻA
KOPĪGI NOTEIKUMI PAR PROCEDŪRĀM

4. pants

Procedūras sākšana

1. Izmeklēšanu sāk pēc tam, kad rakstisku sūdzību ir iesniegusi dalībvalsts, **viens vai vairāki** Savienības gaisa **pārvadātāji** vai Savienības gaisa pārvadātāju apvienība, ■ vai pēc Komisijas iniciatīvas, ja ir pirmšķietami pierādījumi par ■ visu šādu apstākļu pastāvēšanu:
 - a) trešās valsts vai trešās valsts subjekta piekopta konkurenci **kropļojoša** prakse;
 - b) vienam vai vairākiem Savienības gaisa pārvadātājiem radies kaitējums vai kaitējuma draudi; un
 - c) cēloņsakarība starp iespējamo praksi un iespējamo kaitējumu vai kaitējuma draudiem.
2. **Saņemot** sūdzību ■ **saskaņā ar 1. punktu, Komisija informē visas dalībvalstis.**

3. Komisija **laikus** ■ pārbauda sūdzībā ietverto vai Komisijas rīcībā esošo elementu precizitāti un atbilstību, lai noteiktu, vai pierādījumi ir pietiekami, lai pamatotu izmeklēšanas sākšanu saskaņā ar 1. punktu.
4. Komisija nolemj nesākt izmeklēšanu, ja ■ sūdzībā izklāstītie fakti nenorāda uz sistēmisku problēmu un tiem nav būtiskas ietekmes uz vienu vai vairākiem Savienības gaisa pārvadātājiem.
5. ***Komisija informē sūdzības iesniedzēju un visas dalībvalstis, ja tā ir nolēmusi nesākt izmeklēšanu. Sniegtajā informācijā iekļauj minētā lēmuma iemeslus. Šo informāciju arī nosūta Eiropas Parlamentam saskaņā ar 17. pantu.***

6. Ja sniegtie pierādījumi nav pietiekami 1. punkta nolūkā, Komisija 60 dienu laikā pēc sūdzības iesniegšanas datuma informē sūdzības iesniedzēju par šādu nepietiekamību. Sūdzības iesniedzējam atvēl **45** dienas papildu pierādījumu iesniegšanai. Ja sūdzības iesniedzējs noteiktajā termiņā to neizdara, Komisija var nolemt nesākt izmeklēšanu.
7. **Ievērojot 4. un 6. punktu**, Komisija **ilgākais piecu** mēnešu laikā pēc sūdzības iesniegšanas izlemj, vai sākt izmeklēšanu saskaņā ar 1. punktu.
8. Ievērojot 4. punktu, Komisija, ja tā uzskata, ka pierādījumi ir pietiekami, lai pamatotu izmeklēšanas sākšanu, veic šādus pasākumus:
 - a) sāk procedūru **un informē par to dalībvalstis un Eiropas Parlamentu**;

- b) publicē paziņojumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*; paziņojumā informē par izmeklēšanas sākšanu, norāda izmeklēšanas tvērumu, **■** trešo valsti vai trešās valsts subjektu, **kas**, iespējams, piekopj konkurenci **kropļojošu** praksi, un iespējamo kaitējumu vai kaitējuma draudus, attiecīgos Savienības gaisa pārvadātājus un laikposmu, kurā ieinteresētās personas var pieteikties, rakstiski darīt zināmu savu viedokli, iesniegt informāciju vai pieteikties uzklaušīšanai Komisijā. **Minētais laikposms ir vismaz 30 dienas;**
- c) oficiāli paziņo attiecīgās trešās valsts un attiecīgā trešās valsts subjekta pārstāvjiem par izmeklēšanas sākšanu;
- d) informē sūdzības iesniedzēju un 16. pantā noteikto komiteju par izmeklēšanas sākšanu.

9. Ja pirms izmeklēšanas sākšanas sūdzība tiek atsaukta, uzskata, ka sūdzība nav bijusi iesniegta. Tas neskar Komisijas tiesības **sākt** izmeklēšanu pēc pašas iniciatīvas saskaņā ar 1. punktu.

5. pants
Izmeklēšana

1. Pēc procedūras sākšanas Komisija sāk izmeklēšanu.
2. Izmeklēšanas mērķis ir noteikt, ■ vai trešās valsts vai trešās valsts subjekta piekoptas konkurenci *kropļojošas* prakses dēļ attiecīgajiem Savienības gaisa pārvadātājiem ir radies kaitējums vai kaitējuma draudi.
3. *Ja šā panta 2. punktā minētās izmeklēšanas gaitā Komisija atrod pierādījumus par to, ka prakse varētu izraisīt negatīvu ietekmi uz konkrēta reģiona, dalībvalsts vai dalībvalstu grupas gaisa savienojamību un tādējādi uz pasažieriem, minētos pierādījumus ņem vērā 3. pantā minēto Savienības interešu noteikšanā.*
4. Komisija cenšas iegūt visu informāciju, ko tā uzskata par nepieciešamu izmeklēšanas veikšanai, un ■ pārbauda tās informācijas pareizību, ko tā saņēmusi vai ievākusi no attiecīgajiem Savienības gaisa pārvadātājiem vai attiecīgās trešās valsts, *ieinteresētās personas* vai attiecīgā trešās valsts subjekta.

5. *Ja saskaņā ar 4. punktu iesniegtā informācija nav pilnīga, to ņem vērā ar noteikumu, ka tā nav ne nepatiesa, ne maldinoša.*
6. *Ja pierādījumi vai informācija netiek pieņemta, par iemesliem tūlīt informē šo pierādījumu vai informācijas iesniedzēju un dod tam iespēju sniegt turpmākus paskaidrojumus noteiktā termiņā.*
7. Komisija var prasīt, lai *attiecīgās dalībvalstis* tai sniegtu atbalstu izmeklēšanā **█**. *Jo īpaši, pēc Komisijas pieprasījuma tās veic **█** vajadzīgos pasākumus, lai atbalstītu Komisiju izmeklēšanā, sniedzot tai relevantu un pieejamu informāciju. Pēc Komisijas pieprasījuma dalībvalstis cenšas palīdzēt attiecīgu pārbaužu un analīžu veikšanā.*
8. Ja tas šķiet vajadzīgs, Komisija var veikt izmeklēšanu trešās valsts teritorijā **█** ar noteikumu, ka *attiecīgais trešās valsts subjekts ir devis piekrišanu un* trešās valsts valdība *ir* oficiāli informēta un *nav izteikusi nekādus iebildumus.*
9. Personas, kuras pieteikušās termiņā, kas norādīts paziņojumā par izmeklēšanas sākšanu, uzklausa, ja tās ir lūgušas uzklausišanu, pierādot, ka tās ir ieinteresētās personas.

10. Sūdzības iesniedzēji, ieinteresētās personas, dalībvalstis un attiecīgās trešās valsts vai attiecīgā trešās valsts subjekta pārstāvji var iepazīties ar visu informāciju, kas darīta pieejama Komisijai, izņemot dokumentus, kas paredzēti Komisijas un **Savienības un attiecīgo dalībvalstu** pārvaldes iestāžu iekšējai lietošanai, ar noteikumu, ka šāda informācija nav konfidenciāla 8. panta nozīmē, un ar noteikumu, ka tie ir iesnieguši Komisijai rakstisku pieprasījumu.

6. pants

Apturēšana

1. ***Komisija var apturēt izmeklēšanu, ja pret konkurenci kropļojošu praksi pienācīgāk šķiet vērsties, izmantojot vienīgi strīdu izšķiršanas procedūras, kas paredzētas piemērojamā gaisa transporta nolīgumā vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumā, kura puse ir Savienība, vai jebkādā citā nolīgumā, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem un kura puse ir Savienība. Komisija informē dalībvalstis par izmeklēšanas apturēšanu.***

Komisija var atsākt izmeklēšanu jebkurā no šādiem gadījumiem:

- a) procedūrā, ko veic saskaņā ar piemērojamo gaisa transporta nolīgumu vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu, vai jebkādu citu nolīgumu, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, ir konstatēts pārkāpums, ko izdarījusi nolīguma otra puse vai puses, un šis konstatējums ir kļuvis galīgs un saistošs minētajai otrai pusei vai pusēm, taču koriģējoši pasākumi nav veikti ātri vai attiecīgajās procedūrās paredzētajā laikposmā;*
- b) konkurenci kropļojoša prakse nav izbeigta 12 mēnešu laikā no dienas, kad izmeklēšana apturēta.*

2. Komisija aptur izmeklēšanu, ja 15 dienu laikā no dienas, kad paziņots par izmeklēšanas sākšanu:

- a) visas 2. panta 4. punkta b) apakšpunktā minētās attiecīgās dalībvalstis ir paziņojušas Komisijai par savu nodomu vērsties pret konkurenci kropļojošu praksi, izmantojot vienīgi strīdu izšķiršanas procedūras, kas piemērojamas saskaņā ar gaisa transporta nolīgumu, gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu vai jebkādu citu nolīgumu, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, – ko tās noslēgušas ar attiecīgo trešo valsti; un*

- b) *neviens no 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā minētajām dalībvalstīm nav izteikusi iebildumus.*

Šādos apturēšanas gadījumos piemēro 7. panta 1. un 2. punktu.

3. *Komisija var atsākt izmeklēšanu jebkurā no šādiem gadījumiem:*

- a) *2. panta 4. punkta b) apakšpunktā minētās attiecīgās dalībvalstis nav sākušas strīdu izšķiršanas procedūru saskaņā ar attiecīgo starptautisko nolīgumu trīs mēnešu laikā no dienas, kad sniegts 2. punkta a) apakšpunktā minētais paziņojums;*
- b) *2. panta 4. punkta b) apakšpunktā minētās attiecīgās dalībvalstis informē Komisiju, ka šā panta 2. punktā minēto strīdu izšķiršanas procedūru iznākums nav ticis piemērots pareizi un pietiekami ātri;*

- c) *visas attiecīgās dalībvalstis lūdz Komisiju atsākt izmeklēšanu;*
- d) *Komisija secina, ka konkurenci kropļojoša prakse nav izbeigta 12 mēnešu laikā no 2. punkta a) apakšpunktā minētā paziņojuma dienas, ko sniegušas attiecīgās dalībvalstis;*
- e) *11. panta 3. punktā paredzētajos steidzamības gadījumos, ja deviņu mēnešu laikā no šā panta 2. punkta a) apakšpunktā minētā paziņojuma dienas, ko sniegušas 2. panta 4. punkta b) apakšpunktā minētās attiecīgās dalībvalstis, konkurenci kropļojoša prakse nav izbeigta; pēc attiecīgās dalībvalsts lūguma Komisija minēto laikposmu pienācīgi pamatotos gadījumos var pagarināt par ne vairāk kā trim mēnešiem.*

7. pants

Sadarbība ar dalībvalstīm attiecībā uz procedūrām, kas saistītas ar gadījumiem, uz kuriem attiecas III nodaļa

█

█

1. **Attiecīgā** dalībvalsts █ informē Komisiju par visām attiecīgajām sanāksmēm, kas saskaņā ar gaisa transporta nolīgumu vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu **nolīgumu, vai jebkuriem noteikumiem par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kuri ietverti jebkādā citā** nolīgumā, kas noslēgts ar attiecīgo trešo valsti, ir plānotas, lai apspriestu jautājumu, uz kuru attiecas izmeklēšana. Attiecīgā dalībvalsts paziņo Komisijai darba kārtību un visu būtisko informāciju, kas ļauj izprast minētajās sanāksmēs apspriežamos jautājumus.
2. Attiecīgā dalībvalsts regulāri informē Komisiju par jebkuras tādas strīdu izšķiršanas procedūras norisi, kas paredzēta gaisa transporta nolīgumā vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumā, **vai jebkādā citā nolīgumā, kurā ir ietverti noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem**, kas noslēgts ar attiecīgo trešo valsti, un attiecīgā gadījumā **uzaicina** Komisiju piedalīties minētajās sanāksmēs. Komisija attiecīgajai dalībvalstij var prasīt papildu informāciju.

8. pants
Konfidencialitāte

1. Ja tam ir pietiekams pamatojums, Komisija kā konfidenciālu informāciju apstrādā jebkuru informāciju, kas pēc savas būtības ir konfidenciāla, tostarp, bet ne tikai, informāciju, kuras izpaušana radītu ievērojamas konkurences priekšrocības konkurentam vai ļoti negatīvi ietekmētu personu, kura šādu informāciju sniegusi, vai personu, no kuras persona, kura informāciju sniegusi, šo informāciju ir ieguvusi, vai ko izmeklēšanā iesaistītas personas sniedz konfidenciāli.
2. Ieinteresētajām personām, kas sniedz konfidenciālu informāciju, tiek prasīts iesniegt nekonfidenciālus informācijas kopsavilkumus. Minētie kopsavilkumi ir **pietiekami detalizēti**, lai no tiem varētu pienācīgi saprast konfidenciāli iesniegtās informācijas būtību. Izņēmuma gadījumos ieinteresētās personas var norādīt, ka konfidenciālās informācijas kopsavilkumus nav iespējams sagatavot. Šādos izņēmuma gadījumos iesniedz paziņojumu, kurā ir izklāstīti iemesli, kāpēc nav iespējams sagatavot šādus kopsavilkumus.

3. Saskaņā ar šo regulu saņemto informāciju izmanto tikai tam mērķim, kuram tā pieprasīta. Šis **punkts** neliedz izmeklēšanas gaitā saņemto informāciju izmantot citas izmeklēšanas sākšanai saskaņā ar šo regulu.
4. Komisija un dalībvalstis, tostarp to attiecīgie ierēdņi, neatklāj nekādu konfidenciālu informāciju, kas saņemta saskaņā ar šo regulu, vai nekādu informāciju, ko izmeklēšanā iesaistīta persona sniegusi konfidenciāli, bez šādu informācijas sniegušās personas īpašas atļaujas. Informācijas apmaiņu starp Komisiju un dalībvalstīm vai jebkuru iekšēju dokumentu, ko sagatavojušas Savienības vai dalībvalstu iestādes, neizpauž, izņemot šajā regulā īpaši paredzētus gadījumus.
5. Ja izrādās, ka pieprasījums ievērot konfidencialitāti nav pamatots, un ja persona, kas sniedz informāciju, nevēlas informāciju darīt zināmu atklātībai vai atļaut tās izpaušanu vispārinātā vai kopsavilkuma veidā, attiecīgo informāciju var neņemt vērā.

6. Šis pants neliedz Savienības iestādēm izpaust vispārīgu informāciju un jo īpaši izpaust iemeslus, uz ko pamatoti saskaņā ar šo regulu pieņemtie lēmumi, vai izpaust pierādījumus, uz ko Savienības iestādes balstījušās, ciktāl tas ir nepieciešams, lai paskaidrotu šos iemeslus tiesas procesā. Veicot šādu izpaušanu, ņem vērā iesaistīto personu likumīgo ieinteresētību, lai to komercnoslēpumi vai valsts noslēpumi netiktu izpausti.
7. ***Dalībvalstis veic jebkādus vajadzīgos un atbilstīgos pasākumus, kuru nolūks ir nodrošināt konfidencialitāti informācijai, kas attiecas uz šīs regulas piemērošanu, un ar noteikumu, ka tie atbilst tās noteikumiem.***

9. pants

Konstatējumu pamats nesadarbošanās gadījumā

Ja piekļuve vajadzīgajai informācijai tiek liegta vai citādi netiek nodrošināta **■ šajā regulā paredzētajā** termiņā vai ja izmeklēšana tiek būtiski traucēta, **provizoriskos vai galīgos** konstatējumus **■ – apstiprinošus vai negatīvus – var** izdarīt uz pieejamo **faktu un pierādījumu** pamata **■**. Ja Komisija konstatē, ka ir sniegta nepatiesa vai maldinoša informācija, šādu informāciju neņem vērā.

10. pants
Informācijas atklāšana

1. Komisija attiecīgajai trešai valstij, attiecīgajam trešās **valsts** subjektam un attiecīgajam trešās **valsts** gaisa pārvadātājam, kā arī sūdzības iesniedzējam ■, ieinteresētajām personām, **dalībvalstīm un attiecīgajiem Savienības gaisa pārvadātājiem** ne vēlāk kā vienu mēnesi pirms 16. pantā minētās komitejas **sasaukšanas** saskaņā ar 13. panta 2. punktu vai 14. panta 1. punktu izpauž svarīgākos faktus un apsvērumus, uz kuru pamata paredzēts pieņemt tiesiskās aizsardzības pasākumus vai izbeigt procedūru, nepieņemot tiesiskās aizsardzības pasākumus.
2. Šā panta 1. punktā minētā izpaušana neskar nekādu turpmāku lēmumu, ko var pieņemt Komisija. Ja Komisija paredz pamatot šādu lēmumu ar jebkādiem papildu vai atšķirīgiem faktiem un apsvērumiem, tos izpauž pēc iespējas drīz.
3. **Papildu informāciju, kas sniegta** pēc izpaušanas ■, ņem vērā tikai tad, ja tā ir saņemta termiņā, kuru Komisija nosaka katrā atsevišķā gadījumā un kurš ir vismaz **14** dienas, pienācīgi ņemot vērā lietas steidzamību. Ja papildus jāveic galīgā izpaušana, var noteikt īsāku laikposmu.

11. pants

Procedūras ilgums un apturēšana

1. Procedūru pabeidz **20 mēnešu** laikā. Pienācīgi pamatotos gadījumos minēto laikposmu var pagarināt. ***Gadījumā, ja procedūra tiek apturēta, kā izklāstīts 4. punktā, minēto apturēšanas laikposmu neieskaita procedūras laikā.***
2. ***Izmeklēšanu pabeidz 12 mēnešu laikā. Pienācīgi pamatotos gadījumos minēto laikposmu var pagarināt. Gadījumā, ja izmeklēšana tiek apturēta, kā izklāstīts 6. pantā, apturēšanas laikposmu neieskaita izmeklēšanas norises laikā. Ja izmeklēšanas laikposms tiek pagarināts, pagarinājuma laikposmu pievieno procedūras kopējam ilgumam, kas noteikts šā panta 1. punktā.***
3. Steidzamības gadījumā, ***proti***, situācijās, kad ***pēc sūdzības iesniedzēja vai ieinteresēto personu iesniegtiem skaidriem pierādījumiem*** kaitējums Savienības gaisa pārvadātājiem ***varētu būt neatgriezenisks***, procedūru var saīsināt līdz ***deviņiem mēnešiem***.

4. Komisija aptur procedūru, ja attiecīgā trešā valsts vai attiecīgais trešās valsts subjekts ir apņēmīgi veikuši pasākumus nolūkā novērst konkurenci *kropļojošu* praksi vai attiecīgajiem Savienības gaisa pārvadātājiem radīto kaitējumu vai kaitējuma draudus.
5. ***Šā panta 4. punktā minētajos gadījumos Komisija atsāk procedūru, ja*** konkurenci *kropļojošā prakse*, ■ attiecīgajiem Savienības gaisa pārvadātājiem radītais kaitējums vai kaitējuma draudi nav novērsti pēc pienācīga laikposma, kas jebkurā gadījumā nav ilgāks par *sešiem mēnešiem*.

■



III NODAĻA
KONKURENCI KROPĻOJOŠA PRAKSE

12. pants

Kaitējuma vai kaitējuma draudu noteikšana

1. Kaitējuma konstatēšanai šīs nodaļas nolūkā pamatojas uz pierādījumiem un ņem vērā attiecīgos faktorus, jo sevišķi:
 - a) attiecīgo Savienības gaisa pārvadātāju situāciju, īpaši tādu aspektu ziņā kā pārvadājumu biežums, kapacitātes izmantojums, ietekme uz tīklu, pārdošanas apjoms, tirgus daļa, peļņa, kapitāla atdeve, ieguldījumi un nodarbinātība;
 - b) vispārējo situāciju ietekmētajos gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos, īpaši tādā izteiksmē kā cenu vai tarifu līmenis, gaisa pārvadājumu pakalpojumu kapacitāte un biežums vai tīkla izmantojums.

2. *Kaitējuma draudus nosaka, pamatojoties uz skaidriem pierādījumiem, nevis tikai apgalvojumiem, minējumiem vai maz ticamu iespējamību. Tam, ka draudi izvēršas par kaitējumu, ir jābūt skaidri paredzamam, ļoti iespējamam un tūlītējam, un tādām, ko bez kādām pamatotām šaubām var attiecināt uz trešās valsts vai trešās valsts subjekta rīcību vai lēmumu.*

3. **█** *Kaitējuma draudu esamības konstatēšanā ņem vērā šādus faktoros:*

- a) attiecīgo Savienības gaisa pārvadātāju situācijas attīstības prognozes, jo īpaši tādu aspektu ziņā kā pārvadājumu biežums, kapacitātes izmantojums, ietekme uz tīklu, pārdošanas apjoms, tirgus daļa, peļņa, kapitāla atdeve, ieguldījumi un nodarbinātība;
- b) vispārējās situācijas attīstības prognozes potenciāli ietekmētajos gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgos, īpaši tādā izteiksmē kā cenu vai tarifu līmenis, gaisa pārvadājumu pakalpojumu kapacitāte un biežums vai tīkla izmantojums.

Kaut arī neviens no a) un b) apakšpunktā minētajiem faktoriem pats par sevi nav izšķirīgs, aplūkoto faktoru kopumam ir jānoved pie slēdziena, ka turpmāka konkurenci kropļojoša prakse ir tūlītēja un, ja netiks īstenota aizsardzība, radīsies kaitējums.

4. Komisija izvēlas izmeklēšanas laikposmu, *kas ietver, bet neaprobežojas ar laikposmu, kurā varētu būt nodarīts kaitējums*, un analizē attiecīgos pierādījumus, kas pieejami par minēto laikposmu.
5. *Ja kaitējumu* vai kaitējuma draudus *attiecīgajiem Savienības gaisa pārvadātājiem* ir radījuši citi faktori, nevis konkurenci *kropļojošā* prakse, *tos* nepiedēvē izskatāmajai praksei *un neņem vērā*.

13. pants

Izbeigšana, nepieņemot tiesiskās aizsardzības pasākumus

1. Ja sūdzība tiek atsaukta, Komisija izbeidz izmeklēšanu, **nepieņemot** tiesiskās aizsardzības pasākumus, *ja vien Komisija neturpina izmeklēšanu pati pēc savas iniciatīvas*.

2. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko izbeidz saskaņā ar 5. pantu veikto izmeklēšanu, nepieņemot tiesiskās aizsardzības pasākumus, ja:
- a) Komisija secina, ka nav konstatēts neviens no šādiem elementiem:
 - i) trešās valsts vai trešās valsts subjekta piekoptas konkurenci *kropļojošas* prakses pastāvēšana;
 - ii) attiecīgajiem Savienības gaisa pārvadātājiem radīta kaitējuma vai kaitējuma draudu pastāvēšana;
 - iii) cēloņsakarības pastāvēšana starp kaitējumu vai kaitējuma draudiem un izskatīto praksi;
 - b) Komisija secina, ka tiesiskās aizsardzības pasākumu pieņemšana saskaņā ar 14. pantu būtu pretrunā Savienības interesēm;

- c) attiecīgā trešā valsts vai attiecīgais trešās valsts subjekts ir novērsuši konkurenci kropļojošo praksi; vai
- d) attiecīgā trešā valsts vai attiecīgais trešās valsts subjekts ir novērsuši attiecīgajiem Savienības gaisa pārvadātājiem radīto kaitējumu vai kaitējuma draudus.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto **pārbaudes** procedūru.

- 3. Lēmumam izbeigt izmeklēšanu saskaņā ar 2. punktu pievieno tā pamatojumu un lēmumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

14. pants

Tiesiskās aizsardzības pasākumi

- 1. ***Neskarot 13. pantu, Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka tiesiskās aizsardzības pasākumus, ja saskaņā ar 5. pantu veiktajā izmeklēšanā tiek konstatēts, ka trešās valsts vai trešās valsts subjekta piekopta konkurenci kropļojoša prakse ir radījusi kaitējumu attiecīgajiem Savienības gaisa pārvadātājiem.***

Īstenošanas aktus, kuros nosaka šā panta 3. punkta a) apakšpunktā minētos tiesiskās aizsardzības pasākumus, pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

Īstenošanas aktus, ***kuros nosaka šā panta 3. punkta b) apakšpunktā minētos tiesiskās aizsardzības pasākumus, pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. un 3. punktā.***

2. Neskarot **13.** pantu, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros nosaka tiesiskās aizsardzības pasākumus, ja saskaņā ar 5. pantu veiktajā izmeklēšanā tiek konstatēts, ka trešās valsts vai trešās valsts subjekta piekopta konkurenci **kropļojoša** prakse rada kaitējuma draudus saskaņā ar **12. panta 2. un 3. punktu attiecīgajiem** Savienības gaisa **pārvadātājiem**. **Šie tiesiskās aizsardzības pasākumi nestājas spēkā, pirms kaitējuma draudi nav izvērtušies par reālu kaitējumu.**

Īstenošanas aktus, kuros nosaka šā panta 3. punkta a) apakšpunktā minētos tiesiskās aizsardzības pasākumus, pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

Īstenošanas aktus, kuros nosaka šā panta 3. punkta b) apakšpunktā minētos tiesiskās aizsardzības pasākumus, pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 16. panta 2. un 3. punktā.

3. Šā panta 1. un **2. punktā** minētos tiesiskās aizsardzības pasākumus piemēro trešās valsts gaisa pārvadātājiem, kas gūst labumu no konkurenci **kropļojošās** prakses, un pasākumus var piemērot kādā no šādiem veidiem:
- a) finansiāls pienākums;

- b) jebkurš **uz darbību attiecināms** pasākums ar ekvivalentu vai mazāku vērtību, **piemēram, trešās valsts gaisa pārvadātāja koncesiju, tam pienākošos pakalpojumu vai citu tiesību apturēšana. Prioritāti piešķir savstarpējiem uz darbību attiecināmiem pasākumiem ar noteikumu, ka tie nav pretrunā Savienības interesēm vai nav nesavienojami ar Savienības tiesību aktiem vai starptautiskajām saistībām.**
4. Šā panta 1. **un 2. punktā** minētie tiesiskās aizsardzības pasākumi nepārsniedz to, kas nepieciešams, lai kompensētu attiecīgajiem Savienības gaisa pārvadātājiem radīto kaitējumu **■**. Šajā nolūkā **minētie tiesiskās aizsardzības** pasākumi **■** var būt piemērojami tikai konkrētā ģeogrāfiskajā apgabalā **vai var būt ierobežoti laikā.**
5. Tiesiskās aizsardzības pasākumi **neietver tādu satiksmes tiesību apturēšanu vai ierobežošanu, ko dalībvalsts piešķirusi kādai trešai valstij saskaņā ar** gaisa transporta nolīgumu, gaisa pārvadājumu **pakalpojumu nolīgumu** vai jebkuriem noteikumiem par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kuri ietverti **■ jebkurā citā** nolīgumā, kas noslēgts ar **minēto** trešo valsti **■**.
6. **Šā panta 1. un 2. punktā minētie tiesiskās aizsardzības pasākumi nerosina Savienību vai attiecīgās dalībvalstis pārkāpt gaisa transporta vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumus vai jebkurus noteikumus par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kuri ietverti tirdzniecības nolīgumā vai jebkādā citā nolīgumā, kas noslēgts ar attiecīgo trešo valsti.**

7. Lēmumam pabeigt izmeklēšanu, pieņemot 1. un 2. punktā minētos tiesiskās aizsardzības pasākumus, pievieno tā pamatojumu un lēmumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

15. pants

Tiesiskās aizsardzības pasākumu pārskatīšana

1. Šīs regulas 14. pantā minētie tiesiskās aizsardzības pasākumi paliek spēkā tikai tik ilgi un tik lielā mērā, cik nepieciešams, ņemot vērā konkurenci *kropļojošās* prakses turpināšanos un no tās izrietošo kaitējumu **■**. *Tādā nolūkā piemēro šā panta 2., 3. un 4. punktā izklāstīto pārskatīšanas procedūru. Komisija regulāri iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei rakstisku ziņojumu par tiesiskās aizsardzības pasākumu efektivitāti un ietekmi.*
2. Ja apstākļi to prasa, pēc Komisijas vai sūdzības iesniedzēja iniciatīvas vai pēc *attiecīgo dalībvalstu*, attiecīgās trešās valsts vai attiecīgā trešās valsts subjekta pamatota pieprasījuma var pārskatīt nepieciešamību turpināt tiesiskās aizsardzības pasākumu piemērošanu to sākotnējā veidā.

3. Pārskatīšanas gaitā Komisija novērtē, vai vēl aizvien pastāv konkurenci *kropļojošā* prakse, kaitējums **■** un cēloņsakarība starp praksi un kaitējumu.
4. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko attiecīgi atceļ, groza vai patur spēkā *14. pantā izklāstītos* tiesiskās aizsardzības pasākumus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar *pārbaudes* procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

■

IV NODAĻA
NOBEIGUMA NOTEIKUMI

16. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro **Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu**.
3. **Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.**

17. pants

Ziņojumi un informācija

1. **Komisija regulāri ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas piemērošanu un īstenošanu. Ziņojumā, pienācīgi ņemot vērā konfidencialas informācijas aizsardzības prasības 8. panta izpratnē, ietver informāciju par tiesiskās aizsardzības pasākumu piemērošanu, izmeklēšanas izbeigšanu bez tiesiskās aizsardzības pasākumiem, tiesiskās aizsardzības pasākumu pārskatīšanām un sadarbību ar dalībvalstīm, ieinteresētajām personām un trešām valstīm.**

2. *Eiropas Parlaments un Padome var Komisiju aicināt iesniegt un izskaidrot jebkārus jautājumus, kas saistīti ar šīs regulas piemērošanu.*

18. pants

Atcelšana

Regulu (EK) Nr. 868/2004 atceļ. Atsauces uz atcelto regulu uzskata par atsaucēm uz šo regulu.

19. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

....

Eiropas Parlamenta vārdā –

priekšsēdētājs

Padomes vārdā –

priekšsēdētājs

Or. en