

6.3.2019

A8-0125/62

Amendamentul 62

Karima Delli

în numele Comisiei pentru transport și turism

Raport

Markus Pieper

Protecția concurenței în domeniul transportului aerian
(COM(2017)0289 – C8-0183/2017 – 2017/0116(COD))

A8-0125/2018

Propunere de regulament

–

AMENDAMENTELE PARLAMENTULUI EUROPEAN*

la propunerea Comisiei

REGULAMENTUL (UE) 2019/...
AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din ...

**privind protecția concurenței în domeniul transportului aerian și de abrogare a
Regulamentului (CE) nr. 868/2004**

█

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

* Amendamente: textul nou sau modificat este marcat cu caractere cursive aldine; textul eliminat este marcat prin simbolul █.

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special *articolul* 100
alineatul (2),
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,
după consultarea Comitetului Regiunilor,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară²,

¹ JO C 197, 8.6.2018, p. 58.

² Poziția Parlamentului European din ... (JO ...)/(nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din

întrucât:

- (1) Sectorul aviației joacă un rol esențial în economia **Uniunii și în viața cotidiană a cetățenilor acesteia, fiind unul dintre sectoarele cele mai performante și mai dinamice ale economiei Uniunii**. Acesta este o puternică forță motrice pentru creșterea economică, ocuparea forței de muncă, comerț și **turism, precum și pentru conectivitate și mobilitate, atât pentru întreprinderi, cât și pentru cetățeni, mai ales în contextul pieței interne a aviației din Uniune**. De-a lungul ultimelor decenii, dezvoltarea serviciilor de transport aerian a contribuit în mod semnificativ la îmbunătățirea conectivității în interiorul Uniunii și cu țările terțe și a fost un factor important pentru economia Uniunii **.**
- (2) Transportatorii aerieni din Uniune se află în centrul unei rețele globale care asigură conectarea Europei atât la nivel intern, cât și cu restul lumii. Aceștia ar trebui să aibă posibilitatea de a concura cu transportatorii aerieni din țări terțe într-un mediu caracterizat de o concurență deschisă și loială **.** **Acest lucru este necesar pentru a aduce beneficii consumatorilor, pentru** menținerea unor condiții care favorizează un nivel ridicat de conectivitate **aeriană a Uniunii și pentru asigurarea transparenței, a unor condiții de concurență echitabile și a competitivității susținute a transportatorilor aerieni din Uniune, precum și a unui număr ridicat de locuri de muncă de calitate în industria aviației din Uniune.**

- (3) ***În contextul unui nivel sporit de concurență între actorii din transportul aerian la nivel mondial***, concurența loială este un principiu general **■ indispensabil** al operării serviciilor de transport aerian internațional. Acest principiu este în special recunoscut prin Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională din 7 decembrie 1944 (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), al cărei preambul recunoaște necesitatea ca serviciile de transport aerian internațional să fie stabilite pe baza egalității de șanse. Articolul 44 din Convenția de la Chicago prevede, de asemenea, că Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) are ca scop promovarea dezvoltării transportului aerian internațional, astfel încât **să asigure ■** „că fiecare stat contractant are o posibilitate echitabilă să exploateze companii de transport aerian internațional” și „să evite discriminarea între statele contractante”.
- (4) Principiul concurenței loiale este un principiu consacrat în cadrul Uniunii, unde practicile care denaturează concurența fac obiectul dreptului Uniunii, care garantează egalitatea de șanse și condiții de concurență loială pentru toți transportatorii aeriени din Uniune și din țările terțe care își desfășoară activitatea în Uniune.
- (5) Cu toate acestea, în pofida eforturilor continue **ale Uniunii și** ale unor țări terțe **■** , principiile concurenței loiale nu au fost încă definite prin intermediul unor norme multilaterale specifice, **în special** în contextul OACI **sau al unor acorduri ale** Organizației Mondiale a Comerțului (OMC), **cum ar fi Acordul General privind Comerțul cu Servicii (GATS) și anexa la acesta privind serviciile de transport aerian**, din al căror domeniu de aplicare serviciile de transport aerian au fost, în mare parte, excluse¹.

1

- (6) Ar trebui așadar intensificate eforturile în cadrul OACI și al OMC pentru a sprijini în mod activ elaborarea unor norme internaționale care să garanteze condiții de concurență loială între toți transportatorii aerieni.
- (7) Concurența loială între transportatorii aerieni ar trebui abordată, de preferință, în contextul acordurilor privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate cu țări terțe. Cu toate acestea, cele mai multe acorduri privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate între Uniune sau statele sale membre, sau ambele, pe de o parte, și țări terțe, pe de altă parte, nu prevăd, în acest moment, norme ***adecvate pentru o concurență loială***. Prin urmare, ar trebui intensificate eforturile pentru a negocia includerea unor clauze de concurență loială în acordurile actuale sau viitoare privind transportul aerian sau serviciile aeriene încheiate cu țări terțe.
- (8) Concurența loială între transportatorii aerieni poate fi asigurată și prin acte legislative adecvate ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului³ și Directiva 96/67/CE a Consiliului⁴. În măsura în care concurența loială presupune protecția transportatorilor aerieni din Uniune împotriva anumitor practici adoptate de țări terțe sau de transportatori din țări terțe, această chestiune ***a fost*** abordată ***anterior*** în Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului⁵. Cu toate acestea, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 ***s-a dovedit a fi ineficace*** în ceea ce privește obiectivul său general subiacent, și anume concurența loială. ***Această ineficacitate s-a constatat în special în cazul*** anumitor norme din cuprinsul său referitoare ■ la definiția practicilor vizate, altele decât subvențiile, precum și ***la cerințele*** privind inițierea și desfășurarea investigațiilor. În plus, Regulamentul (CE) nr. 868/2004 nu ***a reușit să asigure complementaritatea*** cu acordurile privind transportul aerian sau serviciile aeriene la care Uniunea este parte ■ . Având în vedere numărul și importanța modificărilor care ar fi necesare pentru a aborda aceste

³ Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

⁴ Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața ***serviciilor de handling la sol*** în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

⁵ Regulamentul (CE) nr. 868/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind protecția împotriva subvenționării și practicilor tarifare neloiale ale țărilor nemembre, care cauzează prejudicii operatorilor de transport aerian comunitari prin furnizarea de servicii aeriene similare (JO L 162, 30.4.2004, p. 1).

aspecte, este adecvat să se înlocuiască Regulamentul (CE) nr. 868/2004 cu un nou act.

- (9) ***Competitivitatea sectorului aviației din Uniune depinde de competitivitatea fiecărei părți a lanțului valoric al aviației și poate fi menținută numai prin intermediul unui set complementar de politici. Uniunea ar trebui să se angajeze într-un dialog constructiv cu țările terțe pentru a găsi o bază pentru concurența loială. În acest sens, pentru menținerea unor condiții care favorizează un nivel ridicat de conectivitate a Uniunii și pentru asigurarea concurenței loiale cu transportatorii aerieni din țări terțe, este necesară o legislație eficace, proporțională și disuasivă. În acest scop, Comisiei ar trebui să i se confere competența de a efectua o investigație și de a lua măsuri atunci când este necesar. Astfel de măsuri ar trebui să fie disponibile atunci când ■ practici ■ care denaturează concurența cauzează prejudicii transportatorilor aerieni din Uniune.***
- (10) ***Discriminarea ar putea include situații în care un transportator aerian din Uniune este supus unui tratament diferențiat fără o justificare obiectivă, în special unui tratament diferențiat în ceea ce privește: prețurile și accesul la serviciile de handling la sol, infrastructura aeroportuară, serviciile de navigație aeriană, alocarea sloturilor, procedurile administrative, cum ar fi cele privind alocarea de vize pentru personalul unui transportator străin, înțelegerile detaliate pentru vânzarea și distribuția de servicii aeriene sau orice alte aspecte legate de desfășurarea activității, cum ar fi procedurile de vămuire împovărătoare sau orice altă practică neloială de natură financiară sau operațională.***

- (11) Procedurile ■ ar trebui să se încheie fără instituirea de măsuri reparatorii în temeiul prezentului regulament atunci când adoptarea unor astfel de măsuri ar fi contrară interesului Uniunii, ***acordându-se o atenție specială*** impactului acestora asupra altor persoane, în special asupra consumatorilor sau a întreprinderilor din Uniune, ***precum și impactului acestora asupra nivelurilor ridicate de conectivitate în întreaga Uniune. La evaluarea interesului Uniunii, ar trebui acordată o atenție specială situației statelor membre care se bazează în mod exclusiv sau în mod semnificativ pe transportul aerian pentru conectivitatea lor cu restul lumii și ar trebui asigurată coerența cu alte domenii de politică ale Uniunii.*** De asemenea, procedurile ar trebui să se încheie fără instituirea de măsuri atunci când cerințele aferente acestor măsuri nu sunt sau nu mai sunt îndeplinite.
- (12) ***Atunci când stabilește dacă adoptarea unor măsuri reparatorii ar fi împotriva interesului Uniunii, Comisia ar trebui să țină seama de opiniile tuturor părților interesate. Pentru a se organiza consultări cu toate părțile interesate și a li se oferi oportunitatea de a fi audiate, în avizul de inițiere a investigației ar trebui specificate termenele pentru furnizarea de informații sau pentru solicitarea unei audieri. Părțile interesate ar trebui să aibă cunoștință de condițiile pentru divulgarea informațiilor pe care le furnizează și ar trebui să aibă dreptul să răspundă la observațiile altor părți.***

- (13) Pentru a permite Comisiei să fie informată în mod corespunzător cu privire la posibilele elemente care justifică inițierea unei investigații, orice stat membru, transportator *aerian* din Uniune sau asociație de transportatori aerieni din Uniune ar trebui să aibă dreptul de a depune o plângere, *care ar trebui transmisă într-un termen rezonabil*.
- (14) *Este esențial ca, în interesul asigurării eficacității prezentului regulament, Comisia să fie în măsură să inițieze o procedură pe baza unei plângeri care prezintă dovezi prima facie referitoare la riscul de prejudiciu.*
- (15) *În cursul investigației, Comisia ar trebui să ia în considerare practicile care denaturează concurența în contextul relevant. Având în vedere varietatea de practici posibile, în unele cazuri practica și efectele sale s-ar putea limita la activități de transport aerian pe ruta dintre două orașe, în timp ce, în alte cazuri, ar putea fi relevant să se ia în considerare practica și efectele sale asupra întregii rețele de transport aerian.*

- (16) Este important să se asigure faptul că investigația se poate extinde la un număr cât mai mare de elemente pertinente. În acest scop █ , Comisia ar trebui să fie abilitată să efectueze investigații în țări terțe, *sub rezerva consimțământului entităților vizate din țara terță și în absența unei obiecții din partea țărilor terțe respective*. Din aceleași motive și în același scop, statele membre ar trebui să fie obligate să sprijine Comisia în măsura posibilităților. Comisia ar trebui să încheie investigația pe baza celor mai bune dovezi disponibile.
- (17) █ *În cursul investigației, Comisia ar putea analiza dacă practica ce denaturează concurența constituie totodată o încălcare a unui acord internațional privind transportul aerian sau orice alt acord care conține dispoziții privind serviciile de transport aerian la care Uniunea este parte. Într-un asemenea caz, Comisia ar putea considera că practica ce denaturează concurența și care constituie totodată o încălcare a unui acord internațional privind transportul aerian sau orice alt acord care conține dispoziții privind serviciile de transport aerian la care Uniunea este parte ar fi abordată mai eficient prin aplicarea procedurilor de soluționare a litigiilor stabilite prin acordul respectiv. Într-un asemenea caz, Comisia ar trebui să aibă dreptul să suspende investigația inițiată în temeiul prezentului regulament. În cazul în care prin aplicarea procedurilor de soluționare a litigiilor stabilite de acordul internațional privind transportul aerian sau orice alt acord care conține dispoziții privind serviciile de transport aerian la care Uniunea este parte nu se remediază suficient situația, Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a relua investigația.*

- (18) *Acordurile privind transportul aerian și prezentul regulament ar trebui să faciliteze dialogul cu țările terțe în cauză în vederea soluționării eficiente a litigiilor și a reinstaurării concurenței loiale.* În cazul în care investigația efectuată de Comisie se referă la operațiuni care fac obiectul unui acord privind transportul aerian sau orice *alt acord care conține dispoziții privind serviciile de transport aerian* încheiat cu o țară terță și la care Uniunea nu este parte, *ar trebui să se asigure faptul că Comisia acționează având* cunoștință deplină de orice proceduri avute în vedere sau desfășurate de statul membru în cauză în temeiul acordului respectiv și referitoare la situația care face obiectul investigației Comisiei. Prin urmare, statele membre ar trebui să fie obligate să informeze Comisia în consecință. *În acest caz, toate statele membre în cauză ar trebui să aibă dreptul de a notifica Comisiei intenția lor de a aborda practica ce denaturează concurența în mod exclusiv în cadrul procedurilor de soluționare a litigiilor cuprinse în respectivele acorduri privind transportul aerian sau orice alt acord care conține dispoziții privind serviciile de transport aerian încheiat cu o țară terță și la care Uniunea nu este parte. În cazul în care toate statele membre în cauză transmit Comisiei o notificare și nu este ridicată nicio obiecție, Comisia ar trebui să își suspende temporar investigația.*

- (19) *În cazul în care statele membre în cauză intenționează să abordeze practica ce denaturează concurența exclusiv prin intermediul procedurilor de soluționare a litigiilor aplicabile în temeiul acordurilor privind transportul aerian, al acordurilor privind serviciile aeriene sau al oricărui alt acord care cuprinde dispoziții privind serviciile de transport aerian și pe care l-au încheiat cu țara terță respectivă pentru a-și îndeplini obligațiile în temeiul acestor acorduri, statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a desfășura rapid procedurile bilaterale de soluționare a litigiilor și ar trebui să informeze pe deplin Comisia în acest sens. În cazul în care practica ce denaturează concurența persistă și Comisia reinițiază investigația, concluziile obținute în cursul aplicării unui astfel de acord privind transportul aerian sau orice alt acord care conține dispoziții privind serviciile de transport aerian ar trebui luate în considerare pentru a se asigura reinstituirea concurenței loiale cât mai curând posibil.*
- (20) *Ar trebui să se țină seama de concluziile obținute în contextul aplicării procedurilor de soluționare a litigiilor în temeiul unui acord internațional privind transportul aerian sau alt acord care conține dispoziții privind serviciile de transport aerian la care Uniunea sau un stat membru este parte.*

- (21) Din motive de eficiență administrativă și având în vedere o posibilă încheiere a procedurii fără instituirea de măsuri, ar trebui să fie posibilă suspendarea procedurii în cazul în care țara terță sau entitatea din țara terță în cauză a luat măsuri decisive pentru a elimina practica relevantă ce *denaturează* concurența sau prejudiciul sau riscul de prejudiciu care decurge din respectiva practică.
- (22) Constatările referitoare la prejudiciu sau la riscul de prejudiciu pentru transportatorii aerieni din Uniune în cauză ar trebui să reflecte o evaluare realistă a situației și, prin urmare, ar trebui să se bazeze pe toți factorii relevanți, în special pe cei referitori la situația transportatorilor respectivi și la situația generală a pieței transportului aerian afectate.
- (23) Este necesar să se stabilească condițiile în care procedurile ar trebui să se încheie, cu sau fără impunerea de măsuri reparatorii.

- (24) Măsurile reparatorii în ceea ce privește practicile care **denaturează** concurența vizează compensarea prejudiciului care apare ■ ca urmare a practicilor respective. Prin urmare, acestea ar trebui să ia forma unor obligații financiare sau a altor măsuri care, reprezentând o valoare pecuniară măsurabilă, pot să atingă același scop. ■ Pentru a respecta principiul proporționalității, măsurile de orice fel ar trebui să se limiteze la ceea ce este necesar pentru compensarea ■ prejudiciului identificat. ***Măsurile reparatorii ar trebui să ia în considerare buna funcționare a pieței aeriene din Uniune și nu ar trebui să rezulte în acordarea unui avantaj necuvenit niciunui transportator aerian sau grup de transportatori aerieni.***
- (25) ***Prezentul regulament nu urmărește să impună vreun standard transportatorilor aerieni din țări terțe, de exemplu în ceea ce privește subvențiile, prin introducerea unor obligații mai stricte decât cele aplicabile transportatorilor aerieni din Uniune.***
- (26) Situațiile investigate în temeiul prezentului regulament și impactul potențial al acestora asupra statelor membre ***ar putea*** fi diferite, în funcție de împrejurări. ***Ar trebui***, prin urmare, ***să fie posibilă aplicarea*** măsurilor reparatorii ■ , ***în funcție de*** caz, unuia sau mai multor ***transportatori aerieni din țări terțe***, unei zone geografice specifice ***sau pentru o anumită perioadă de timp, ori stabilirea unei date viitoare începând de la care să fie aplicate măsurile.***

- (27) *Măsurile reparatorii nu ar trebui să constea în suspendarea sau limitarea drepturilor de trafic acordate de un stat membru unei țări terțe.*
- (28) În conformitate cu același principiu *al proporționalității*, măsurile reparatorii în privința practicilor care *denaturează* concurența ar trebui să rămână în vigoare numai atât timp și în măsura în care acest lucru este necesar având în vedere practica respectivă și prejudiciul care decurge din aceasta ■ . În consecință, în cazul în care circumstanțele o impun, ar trebui să fie prevăzută o reexaminare.
- (29) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivetele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 *al Parlamentului European și al Consiliului*⁶.

⁶ *Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).*

- (30) *Comisia ar trebui să informeze Parlamentul European și Consiliul în mod regulat cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament, prin intermediul unui raport. Raportul respectiv ar trebui să cuprindă informații cu privire la: aplicarea măsurilor reparatorii; încheierea investigațiilor fără măsuri reparatorii; revizuirile măsurilor reparatorii; și cooperarea cu statele membre, cu părțile interesate și cu țările terțe. Raportul respectiv ar trebui elaborat și tratat la nivelul de confidențialitate adecvat.*
- (31) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume o protecție eficientă, egală pentru toți transportatorii aerieni din Uniune și bazată pe criterii și proceduri uniforme împotriva unui prejudiciu sau a unui risc de prejudiciu suferit de unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune din cauza unor practici care *denaturează* concurența, adoptate de țări terțe sau de entități din țări terțe, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității **■**, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

(32) Deoarece prezentul regulament înlocuiește Regulamentul (CE) nr. 868/2004, regulamentul menționat ar trebui abrogat,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

█

CAPITOLUL I
DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect

- (1) Prezentul regulament stabilește norme cu privire la desfășurarea de către Comisie a investigațiilor și adoptarea de măsuri reparatorii ■ legate de practicile care **denaturează** concurența între transportatorii aerieni din Uniune și transportatorii aerieni din **țări terțe** și care provoacă sau riscă să provoace un prejudiciu transportatorilor aerieni din Uniune.
- (2) Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere articolului 12 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 și articolului 20 din Directiva 96/67/CE.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, **se aplică următoarele definiții:**

1. „transportator aerian” înseamnă transportator aerian astfel cum este definit în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului⁷;
2. „serviciu de transport aerian” înseamnă un zbor sau o serie de zboruri pentru transportul de pasageri, de marfă sau de poștă, contra cost sau prin închiriere;

⁷ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

3. „persoană interesată” înseamnă orice persoană fizică sau juridică sau orice organism oficial, **indiferent dacă dispune sau nu** de personalitate juridică proprie, susceptibil să aibă un interes major legat de rezultatul procedurii, **inclusiv, dar fără a se limita la transportatorii aerieni;**
4. „statul membru în cauză” înseamnă oricare stat membru care:
- (a) **a acordat licența de operare transportatorilor aerieni din Uniune în cauză în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008; sau**
 - (b) **este parte la un acord de transport aerian, acord de servicii aeriene sau orice alt acord care conține dispoziții privind serviciile de transport aerian cu țara terță în cauză, în temeiul căruia transportatorii aerieni din Uniune în cauză își desfășoară activitatea;**
5. „entitate dintr-o țară terță” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice organism oficial, **indiferent dacă dispune sau nu de** personalitate juridică proprie, care se află sub jurisdicția unei țări terțe, controlat sau nu de guvernul unei țări terțe și care este implicat direct sau indirect în servicii de transport aerian sau servicii conexe sau în asigurarea infrastructurii sau a serviciilor utilizate pentru a furniza servicii de transport aerian sau servicii conexe;

6. „practici care *denaturează* concurența” înseamnă discriminarea și subvențiile;
7. **„risc de prejudiciu” înseamnă un risc pentru care transformarea în prejudiciu este în mod clar previzibilă, foarte probabilă și iminentă și care poate fi atribuit fără nicio îndoială rezonabilă unei acțiuni sau decizii a unei țări terțe sau a unei entități dintr-o țară terță;**
8. „discriminare” înseamnă diferențierea de orice natură, fără o justificare obiectivă, în ceea ce privește furnizarea de bunuri sau de servicii, inclusiv servicii publice, utilizate pentru operarea serviciilor de transport aerian, sau în ceea ce privește tratamentul acordat acestora de autoritățile publice competente în cazul acestor servicii, inclusiv practici legate de servicii de navigație aeriană sau de facilitățile și serviciile aeroportuare, combustibil, servicii de handling la sol, securitate, sistemele informatizate de rezervare, alocarea sloturilor, tarife, precum și folosirea altor infrastructuri sau servicii utilizate pentru operarea serviciilor de transport aerian;

9. „subvenție” înseamnă o contribuție financiară:
- (a) acordată de un guvern sau de o altă organizație publică dintr-o țară terță sub oricare dintre următoarele forme:
 - (i) o practică a unui guvern sau a altei organizații publice care implică un transfer direct de fonduri sau un transfer direct potențial de fonduri sau de pasive (cum ar fi granturi, împrumuturi, infuzie de capital, garanții la împrumuturi, compensarea pierderilor operaționale sau compensarea obligațiilor financiare impuse de autoritățile publice);
 - (ii) renunțarea la veniturile care sunt datorate unui guvern sau unei alte organizații publice sau necolectarea acestora (cum ar fi tratamentul fiscal preferențial sau stimulentele fiscale precum creditele fiscale);
 - (iii) furnizarea de bunuri sau servicii sau achiziționarea de bunuri sau servicii de către un guvern sau o altă organizație publică, inclusiv întreprinderi controlate de stat;
 - (iv) efectuarea, de către un guvern sau o altă organizație publică, de plăți în contul unui mecanism de finanțare sau abilitarea sau însărcinarea unui organism privat să îndeplinească una sau mai multe funcții de tipul celor menționate la punctele (i), (ii) și (iii) care, în mod normal, țin de competența guvernului și care, în practică, nu diferă efectiv de practicile urmate în mod normal de guverne;

- (b) prin care se conferă un avantaj; și
- (c) limitată, de drept sau de fapt, la o entitate sau un sector sau la un grup de entități sau de sectoare aflate sub jurisdicția autorității care acordă subvenția;

10. „transportator aerian din Uniune” înseamnă un transportator aerian titular al unei licențe de operare valabile acordate de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008;

11. *„transportator aerian din Uniune în cauză” înseamnă transportatorul aerian despre care se presupune că face obiectul unui prejudiciu sau al unui risc de prejudiciu în temeiul articolului 4 alineatul (1) litera (b).*

Articolul 3

Interesul Uniunii

- (1) *Determinarea interesului Uniunii în sensul articolului 13 alineatul (2) litera (b) este efectuată de Comisie pe baza evaluării tuturor intereselor diferite care sunt relevante în situația specifică și considerate în ansamblu. La determinarea interesului Uniunii, se acordă prioritate necesității de a se proteja interesele consumatorilor și de a se menține un nivel ridicat de conectivitate pentru pasageri și pentru Uniune. În contextul întregului lanț al transportului aerian, Comisia poate ține seama și de factorii sociali relevanți. Comisia ia în considerare, de asemenea, necesitatea de a elimina practica ce denaturează concurența, de a reinstitui o concurență eficientă și loială și de a evita orice distorsiune pe piața internă.*
- (2) *Interesul Uniunii este determinat pe baza unei analize economice efectuate de Comisie. Comisia își bazează analiza respectivă pe informațiile colectate de la părțile interesate. În determinarea interesului Uniunii, Comisia caută să obțină, de asemenea, orice altă informație relevantă pe care o consideră necesară și ține seama, în special, de factorii prevăzuți la articolul 12 alineatul (1). Informațiile nu sunt luate în considerare decât în cazul în care sunt susținute de dovezi concrete, care le demonstrează valabilitatea.*

- (3) *Determinarea interesului Uniunii în sensul articolului 13 alineatul (2) litera (b) este efectuată numai în cazul în care toate părțile interesate au avut ocazia să se facă cunoscute, să își prezinte punctul de vedere în scris, să transmită informații Comisiei sau să depună o cerere de audiere de către Comisie, în conformitate cu termenele prevăzute la articolul 4 alineatul (8) litera (b). Cererile de audiere prezintă motivele care țin de interesul Uniunii în legătură cu care părțile doresc să fie audiate.*
- (4) *Părțile interesate menționate la alineatele (2) și (3) din prezentul articol pot cere să le fie dezvăluite și puse la dispoziție faptele și considerațiile pe baza cărora este probabil să fie bazate decizii. Astfel de informații se pun la dispoziție în măsura posibilului, în conformitate cu articolul 8, fără a se aduce atingere vreunei decizii ulterioare adoptate de către Comisie.*
- (5) *Analiza economică menționată la alineatul (2) este transmisă, spre informare, Parlamentului European și Consiliului.*

CAPITOLUL II
DISPOZIȚII COMUNE PRIVIND PROCEDURA

Articolul 4

Inițierea procedurii

- (1) O investigație se inițiază fie în urma unei plângeri scrise depuse de un stat membru, de **unul sau mai mulți transportatori aerieni** din Uniune sau de o asociație de transportatori aerieni din Uniune, fie la inițiativa Comisiei, în cazul în care există dovezi *prima facie* cu privire la existența tuturor circumstanțelor următoare:
- (a) o practică ce **denaturează** concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță;
 - (b) un prejudiciu sau un risc de prejudiciu pentru unul sau mai mulți transportatori aerieni din Uniune; și
 - (c) o legătură de cauzalitate între presupusa practică și presupusul prejudiciu sau risc de prejudiciu.
- (2) **Când primește o plângere în temeiul alineatului (1), Comisia informează toate statele membre.**

- (3) Comisia ■ examinează, *în timp util*, exactitatea și caracterul adecvat al elementelor furnizate în plângere sau aflate la dispoziția Comisiei pentru a stabili dacă există dovezi suficiente pentru a justifica inițierea unei investigații în conformitate cu alineatul (1).
- (4) Comisia decide să nu inițieze o investigație atunci când ■ faptele prezentate în plângere nici nu ridică o problemă sistemică, nici nu au un impact semnificativ asupra unuia sau mai multor transportatori aerieni din Uniune.
- (5) ***În cazul în care decide să nu inițieze o investigație, Comisia informează reclamantul și toate statele membre în acest sens. Această informare include motivele care au stat la baza deciziei. Informarea este transmisă și Parlamentului European, în conformitate cu articolul 17.***

- (6) Atunci când dovezile prezentate sunt insuficiente în scopul alineatului (1), Comisia informează reclamantul în acest sens în termen de 60 de zile de la data la care a fost depusă plângerea. Reclamantului i se acordă un termen de **45** de zile pentru a furniza dovezi suplimentare. În cazul în care reclamantul nu reușește să le furnizeze în termenul menționat, Comisia poate decide să nu inițieze investigația.
- (7) **Sub rezerva alineatelor (4) și (6)**, Comisia decide cu privire la inițierea unei investigații în conformitate cu alineatul (1) în **termen de maximum cinci** luni de la data depunerii plângerii.
- (8) Sub rezerva alineatului (4), în cazul în care consideră că există suficiente dovezi pentru a justifica inițierea unei investigații, Comisia ia următoarele măsuri:
- (a) inițiază procedura **și notifică acest lucru statelor membre și Parlamentului European**;

- (b) publică un aviz în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*; avizul semnalează inițierea investigației, indică domeniul care face obiectul acesteia, țara terță sau entitatea dintr-o țară terță ***despre care*** se presupune că a fost implicată în practici ***care denaturează*** concurența și presupusul prejudiciu sau risc de prejudiciu, transportatorii aerieni din Uniune în cauză și termenul în care părțile interesate se pot face cunoscute, își pot prezenta punctul de vedere în scris, pot transmite informații sau pot solicita să fie audiate de către Comisie. ***Perioada respectivă este de cel puțin 30 de zile.***
 - (c) notifică în mod oficial inițierea investigației reprezentanților țării terțe și entității din țara terță în cauză;
 - (d) informează reclamantul și comitetul prevăzut la articolul 16 cu privire la inițierea investigației.
- (9) În cazul în care plângerea este retrasă înainte de inițierea investigației, se consideră că plângerea nu a fost depusă. Acest lucru nu aduce atingere dreptului Comisiei de ***a iniția o investigație*** din proprie inițiativă în conformitate cu alineatul (1).

Articolul 5

Investigația

- (1) După inițierea procedurii, Comisia începe o investigație.
- (2) Investigația are scopul de a stabili ■ dacă o practică *ce denaturează* concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță, a cauzat un prejudiciu sau un risc de prejudiciu transportatorilor aerieni din Uniune în cauză.
- (3) ***În cazul în care, în cursul investigației menționate la alineatul (2) din prezentul articol, Comisia găsește dovezi că o practică ar avea un impact negativ asupra conectivității aeriene a unei anumite regiuni, a unui stat membru sau a unui grup de state membre și, prin urmare, asupra pasagerilor, aceste dovezi sunt luate în considerare în determinarea interesului Uniunii, astfel cum este menționat la articolul 3.***
- (4) Comisia *caută* să obțină orice informație pe care o consideră necesară pentru desfășurarea investigației și ■ verifică exactitatea informațiilor primite sau adunate consultându-se cu transportatorii aerieni din Uniune în cauză ori cu țara terță, *cu o parte interesată* sau cu entitatea dintr-o țară terță în cauză.

- (5) *În cazul în care informațiile prezentate în temeiul alineatului (4) sunt incomplete, acestea se iau în considerare cu condiția să nu fie nici false, nici înșelătoare.*
- (6) *În cazul în care nu sunt acceptate dovezi sau informații, partea care le-a furnizat este informată imediat despre motivele respingerii lor, oferindu-i-se posibilitatea de a furniza explicații suplimentare în termenul stabilit.*
- (7) Comisia poate solicita sprijin *statelor membre în cauză* în desfășurarea investigației ■ . *În special, la cererea Comisiei, statele membre în cauză iau ■ măsurile necesare pentru a sprijini Comisia în desfășurarea investigației prin furnizarea de informații relevante și disponibile. La cererea Comisiei, oricare stat membru depune eforturi pentru a contribui la verificări și analize relevante.*
- (8) Dacă se consideră necesar, Comisia poate desfășura investigații pe teritoriul *unei țări terțe* ■ , cu condiția ca *entitatea din țara terță în cauză să își fi dat consimțământul și guvernul din țara terță să fi* fost informat oficial și *să nu fi ridicat obiecții.*
- (9) Părțile care s-au făcut cunoscute în termenele stabilite în avizul de inițiere sunt audiate în cazul în care au făcut o cerere de audiere în care să indice statutul lor de parte interesată.

- (10) Reclamanții, părțile interesate, statele membre ■ și reprezentanții țării terțe sau ai entității din țara terță în cauză pot consulta toate informațiile puse la dispoziția Comisiei, cu excepția documentelor interne pentru uzul Comisiei și al administrațiilor *Uniunii și ale statelor membre în cauză*, cu condiția ca aceste informații să nu fie confidențiale în înțelesul articolului 8 și cu condiția ca părțile respective să fi adresat o cerere scrisă Comisiei.

Articolul 6

Suspendare

- (1) *Comisia poate suspenda investigația în cazul în care se consideră că este mai adecvat să se abordeze practica ce denaturează concurența în mod exclusiv prin intermediul procedurilor de soluționare a litigiilor stabilite printr-un acord aplicabil privind transportul aerian sau serviciile aeriene la care Uniunea este parte sau prin orice alt acord care conține dispoziții privind serviciile de transport aerian la care Uniunea este parte. Comisia notifică statelor membre suspendarea investigației.*

Comisia poate reiniția investigația în oricare dintre următoarele cazuri:

- (a) procedura desfășurată în temeiul acordului aplicabil privind transportul aerian sau orice alt acord care conține dispoziții privind serviciile de transport aerian a condus la constatarea unei încălcări de către cealaltă parte sau celelalte părți la acord, care a devenit definitivă și obligatorie pentru partea sau părțile respective, dar nu au fost întreprinse măsuri de remediere imediat sau în termenul prevăzut de procedurile relevante;*
 - (b) practica ce denaturează concurența nu a fost eliminată în termen de 12 luni de la data suspendării investigației.*
- (2) Comisia suspendă investigația dacă, în termen de 15 zile de la data notificării inițierii investigației:*
- (a) toate statele membre în cauză menționate la articolul 2 punctul 4 litera (b) au notificat Comisiei intenția lor de a aborda practica ce denaturează concurența în mod exclusiv prin intermediul procedurilor de soluționare a litigiilor aplicabile în temeiul acordurilor privind transportul aerian sau serviciile aeriene sau al oricărui alt acord care conține dispoziții privind serviciile de transport aerian, pe care acestea l-au încheiat cu țara terță în cauză; și*

(b) niciunul dintre statele membre în cauză menționate la articolul 2 punctul 4 litera (a) nu a prezentat obiecții.

În astfel de cazuri de suspendare, se aplică articolul 7 alineatele (1) și (2).

(3) Comisia poate reiniția investigația în oricare dintre situațiile următoare:

(a) statele membre în cauză menționate la articolul 2 punctul 4 litera (b) nu a(u) inițiat procedura de soluționare a litigiilor în temeiul acordului internațional relevant în termen de trei luni de la data notificării menționate la alineatul (2) litera (a);

(b) statele membre în cauză menționate la articolul 2 punctul 4 litera (b) notifică Comisiei faptul că rezultatul procedurilor de soluționare a litigiilor menționate la alineatul (2) din prezentul articol nu a fost pus în aplicare în mod corect și rapid;

- (c) toate statele membre în cauză solicită Comisiei să reinițieze investigația;*
- (d) Comisia ajunge la concluzia că practica ce denaturează concurența nu a fost eliminată în termen de 12 luni de la data notificării menționate la alineatul (2) litera (a) de către statele membre în cauză;*
- (e) în cazurile de urgență prevăzute la articolul 11 alineatul (3), dacă practica ce denaturează concurența nu a fost eliminată în termen de nouă luni de la data notificării menționate la alineatul (2) litera (a) din prezentul articol de către statele membre în cauză menționate la articolul 2 punctul 4 litera (b); la cererea unui stat membru în cauză, perioada respectivă poate fi prelungită de către Comisie, în cazuri justificate în mod corespunzător, cu maximum trei luni.*

Articolul 7

Cooperarea cu statele membre în ceea ce privește procedurile aplicabile cazurilor care intră sub incidența capitolului III

- █
█
- (1) Statul membru **în cauză** █ informează Comisia cu privire la toate reuniunile relevante programate în temeiul **acordului** privind transportul aerian sau serviciile aeriene **ori al oricărei dispoziții privind serviciile de transport aerian incluse în oricare alt** acord încheiat cu țara terță în cauză pentru a discuta chestiunea care face obiectul investigației. Statul membru în cauză îi furnizează Comisiei ordinea de zi și toate informațiile pertinente care permit înțelegerea subiectelor care urmează să fie discutate în cadrul reuniunilor respective.
 - (2) Statul membru în cauză informează Comisia cu privire la desfășurarea oricărei proceduri de soluționare a litigiilor prevăzute de un acord privind transportul aerian sau serviciile aeriene sau în orice dispoziție **privind serviciile de transport aerian incluse în oricare alt** acord încheiat cu țara terță în cauză și, dacă este cazul, **invită** Comisia să ia parte la reuniunile respective. Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în cauză.

Articolul 8
Confidențialitate

- (1) Comisia tratează drept confidențiale, dacă se oferă motive întemeiate, orice informații de natură confidențială, incluzând, printre altele, informațiile a căror divulgare ar oferi un avantaj concurențial semnificativ unui concurent sau ar avea un efect nefavorabil semnificativ asupra persoanei care le-a furnizat sau a persoanei de la care aceasta le-a obținut sau care sunt furnizate cu titlu confidențial de către părțile la o investigație.
- (2) Părțile interesate care furnizează informații confidențiale sunt obligate să prezinte rezumate neconfidențiale ale acestora. Aceste rezumate sunt **suficient de detaliate pentru** a permite o înțelegere rezonabilă a conținutului informațiilor comunicate cu titlu confidențial. În situații excepționale, părțile interesate pot indica faptul că informațiile confidențiale nu pot fi rezumate. În aceste cazuri, trebuie indicate motivele pentru care nu poate fi prezentat un rezumat.

- (3) Informațiile primite în temeiul prezentului regulament nu pot fi utilizate decât în scopul în care au fost cerute. **Prezentul alineat** nu împiedică utilizarea informațiilor primite în cadrul unei investigații în scopul inițierii unei alte investigații în conformitate cu prezentul regulament.
- (4) Comisia și statele membre, inclusiv funcționarii acestora, nu divulgă informațiile cu caracter confidențial pe care le-au primit în temeiul prezentului regulament și nici informațiile furnizate în mod confidențial de o parte la o investigație decât cu autorizarea expresă a părții care le-a furnizat. Informațiile schimbate între Comisie și statele membre sau documentele interne elaborate de autoritățile Uniunii sau ale statelor membre nu sunt divulgate, cu excepția cazului în care divulgarea lor este prevăzută în mod expres de prezentul regulament.
- (5) Atunci când se consideră că o cerere de tratament confidențial nu este justificată și persoana care a furnizat informațiile nu dorește nici să le facă publice, nici să autorizeze divulgarea lor în termeni generali sau sub formă de rezumat, informațiile în cauză pot să nu fie luate în considerare.

- (6) Prezentul articol nu împiedică divulgarea, de către autoritățile Uniunii, a informațiilor generale, mai ales a motivelor pe care se bazează deciziile luate în temeiul prezentului regulament, și nici divulgarea dovezilor pe care se bazează autoritățile Uniunii, în măsura necesară pentru justificarea acestor motive în cadrul procedurilor judiciare. O astfel de divulgare ține seama de interesul legitim al părților vizate ca secretele lor de afaceri sau guvernamentale să nu fie divulgate.
- (7) ***Statele membre iau măsurile necesare și adecvate menite să garanteze confidențialitatea informațiilor care sunt relevante pentru aplicarea prezentului regulament, cu condiția ca măsurile respective să fie compatibile cu termenii acestuia.***

Articolul 9

Baza constatărilor în caz de necooperare

În cazurile în care accesul la informațiile necesare este refuzat sau nu este acordat în termenii ***prevăzute în prezentul regulament*** sau în cazul în care investigația este obstrucționată în mod semnificativ, constatările ***preliminare sau finale***, ***pozitive sau negative, pot*** fi stabilite pe baza ***faptelor și a*** dovezilor disponibile. În cazul în care Comisia constată că au fost furnizate informații false sau înșelătoare, aceste informații nu sunt luate în considerare.

Articolul 10

Informarea părților

- (1) Comisia informează țara terță în cauză, entitatea din țara terță în cauză și transportatorul aerian din **țara** terță în cauză, precum și reclamantul ■ , părțile interesate, **statele membre în cauză și transportatorii aerieni din Uniune în cauză** în legătură cu faptele și considerațiile esențiale pe baza cărora se intenționează adoptarea unor măsuri reparatorii sau închiderea procedurii fără adoptarea de măsuri reparatorii, cu cel puțin o lună înainte de **convocarea** comitetului menționat la articolul 16, în conformitate cu ■ articolul 13 alineatul (2) sau cu articolul 14 alineatul (1).
- (2) Informarea la care se face referire la alineatul (1) nu aduce atingere niciunei decizii ulterioare care poate fi luată de către Comisie. În cazul în care Comisia intenționează să întemeieze o astfel de decizie pe fapte și considerații suplimentare sau diferite, acestea se comunică cât mai curând posibil.
- (3) **Informațiile suplimentare furnizate** după informarea ■ părților nu sunt luate în considerare decât dacă sunt primite într-un termen ce urmează a fi stabilit de Comisie pentru fiecare caz în parte, ținându-se cont în mod corespunzător de urgența chestiunii, dar care nu este mai mic de **14** zile. Se poate stabili un termen mai scurt în cazul în care trebuie să aibă loc o informare finală suplimentară a părților.

Articolul 11

Durata procedurii și suspendarea

- (1) Procedura se încheie în termen de **20 de luni**. Această perioadă poate fi prelungită în cazuri justificate în mod corespunzător. **În cazul suspendării unei procedurii, astfel cum se prevede la alineatul (4), perioada suspendării nu este considerată ca făcând parte din durata procedurii.**
- (2) **Investigația se încheie în termen de 12 luni. Această perioadă poate fi prelungită în cazuri justificate în mod corespunzător. În cazul suspendării unei investigații, astfel cum se prevede la articolul 6 , perioada suspendării nu este considerată că făcând parte din durata investigației. În cazul în care perioada investigației este prelungită, durata prelungirii se adaugă la durata totală a procedurii stabilită la alineatul (1) din prezentul articol.**
- (3) În caz de urgență, **adică** în situațiile în care, **ca urmare a unor** dovezi **clare prezentate de reclamant sau de părțile interesate**, rezultă că prejudiciul pentru transportatorii aerieni din Uniune ar putea **fi ireversibil**, procedura poate fi redusă la **nouă luni**.

- (4) Comisia *suspendă* procedura în cazul în care țara terță sau entitatea din țara terță în cauză a luat măsuri decisive pentru a elimina practica *ce denaturează* concurența sau prejudiciul sau riscul de prejudiciu pentru transportatorii aerieni din Uniune în cauză.
- (5) *În cazurile menționate la alineatul (4), Comisia reia procedura în cazul în care practica ce denaturează* concurența, **■** *prejudiciul sau* riscul de prejudiciu adus transportatorilor aerieni din Uniune în cauză nu a fost eliminat după o perioadă rezonabilă, care, în niciun caz, nu poate fi mai lungă de șase luni .

■



CAPITOLUL III

PRACTICI CARE DENATUREAZĂ CONCURENȚA

Articolul 12

Stabilirea prejudiciului sau al riscului de prejudiciu

- (1) Constatarea unui prejudiciu în sensul prezentului capitol se bazează pe dovezi și ia în considerare factorii pertinenti, în special:
- (a) situația transportatorilor aerieni din Uniune în cauză, în special în ceea ce privește aspecte precum frecvența serviciilor, gradul de utilizare a capacității, efectul de rețea, vânzările, cota de piață, profiturile, rentabilitatea capitalurilor, investițiile și ocuparea forței de muncă;
 - (b) situația generală de pe piețele serviciilor de transport aerian afectate, în special în ceea ce privește nivelul tarifelor, capacitatea și frecvența serviciilor de transport aerian sau utilizarea rețelei.

(2) *Constatarea riscului de prejudiciu se bazează pe dovezi clare și nu doar pe afirmații, speculații sau posibilități îndepărtate. Transformarea acestuia în prejudiciu trebuie să fie în mod clar previzibilă, foarte probabilă și iminentă și poate fi atribuită fără nicio îndoială rezonabilă unei acțiuni sau decizii a unei țări terțe sau a unei entități dintr-o țară terță.*

(3) **■** *Pentru a stabili existența riscului de prejudiciu, se examinează, printre altele, factori precum:*

- (a) evoluția previzibilă a situației transportatorilor aerieni din Uniune în cauză, în special în ceea ce privește frecvența serviciilor, gradul de utilizare a capacității, efectul asupra rețelei, vânzările, cota de piață, profiturile, rentabilitatea capitalurilor, investițiile și ocuparea forței de muncă;
- (b) evoluția previzibilă a situației generale de pe piețele serviciilor de transport aerian potențial afectate, în special în ceea ce privește nivelul tarifelor, capacitatea și frecvența serviciilor de transport aerian sau utilizarea rețelei.

Deși niciunul dintre factorii enumerați la literele (a) și (b) nu este în sine decisiv, totalitatea factorilor în cauză este de natură să conducă la concluzia că o altă practică ce denaturează concurența este iminentă și că se va produce un prejudiciu în cazul în care nu se iau măsuri.

- (4) Comisia alege o perioadă de investigare, *care include perioada în care se presupune că s-ar fi produs prejudiciul, fără a se limita la aceasta*, și analizează dovezile relevante aferente perioadei respective.
- (5) *În cazul în care prejudiciul sau riscul de prejudiciu adus transportatorilor aerieni din Uniune în cauză este* cauzat de alți factori decât practica *ce denaturează concurența* , *aceștia* nu sunt puși pe seama practicii care face obiectul analizei *și nu sunt luați în considerare*.

Articolul 13

Încheierea investigației fără adoptarea de măsuri reparatorii

- (1) Comisia *pune* capăt investigației fără *adoptarea* de măsuri reparatorii în cazul în care plângerea este retrasă, *cu excepția situației în care Comisia continuă investigația din proprie inițiativă*.

- (2) Comisia adoptă acte de punere în aplicare, care pun capăt investigației efectuate în conformitate cu articolul 5 fără a adopta măsuri reparatorii, în cazul în care:
- (a) Comisia concluzionează că nu poate fi stabilită niciuna dintre următoarele:
 - (i) existența unei practici *ce denaturează* concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță;
 - (ii) existența unui prejudiciu sau a unui risc de prejudiciu pentru transportatorii aerieni din Uniune în cauză;
 - (iii) existența unei legături de cauzalitate între prejudiciu sau riscul de prejudiciu și practica avută în vedere;
 - (b) Comisia concluzionează că adoptarea unor măsuri reparatorii în conformitate cu articolul 14 ar fi contrară interesului Uniunii;

- (c) țara terță sau entitatea dintr-o țară terță în cauză a eliminat practica ce denaturează concurența; sau
- (d) țara terță sau entitatea dintr-o țară terță în cauză a eliminat prejudiciul sau riscul de prejudiciu pentru transportatorii aerieni din Uniune în cauză.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura *de examinare* menționată la articolul 16 alineatul (2).

- (3) Decizia de a pune capăt investigației în conformitate cu alineatul (2) este însoțită de o expunere de motive și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 14

Măsuri reparatorii

- (1) ***Fără a aduce atingere articolului 13, Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a unor măsuri reparatorii, în cazul în care investigația desfășurată în conformitate cu articolul 5 stabilește că o practică ce denaturează concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță, a cauzat un prejudiciu transportatorilor aerieni din Uniune în cauză.***

Actele de punere în aplicare de stabilire a unor măsuri reparatorii menționate la alineatul (3) litera (a) din prezentul articol se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (2).

Actele de punere în aplicare de stabilire a unor măsuri reparatorii menționate la alineatul (3) litera (b) din prezentul articol se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatele (2) și (3).

- (2) Fără a aduce atingere articolului **13**, Comisia *poate* adopta acte de punere în aplicare prin care prevede măsuri reparatorii , în cazul în care investigația desfășurată în conformitate cu articolul 5 stabilește că o practică *ce denaturează* concurența, adoptată de o țară terță sau de o entitate dintr-o țară terță, *cauzează un* risc de prejudiciu, *în* conformitate cu **articolul 12 alineatele (2) și (3), transportatorilor aerieni din Uniune în cauză. Măsurile reparatorii respective nu intră în vigoare decât după ce riscul s-a transformat în prejudiciu real.**

Actele de punere în aplicare de stabilire a unor măsuri reparatorii menționate la alineatul (3) litera (a) din prezentul articol se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 16 alineatul (2).

Actele de punere în aplicare de stabilire a unor măsuri reparatorii *menționate la alineatul (3) litera (b)* din prezentul articol sunt adoptate în conformitate cu procedura *de examinare* menționată la articolul 16 alineatele (2) *și (3)*.

- (3) Măsurile reparatorii menționate la **alineatele (1) și (2)** sunt impuse transportatorilor aerieni din țara terță care beneficiază de practica *ce denaturează* concurența și pot lua una dintre următoarele forme:
- (a) obligații financiare;

- (b) orice măsură *operativă* de valoare echivalentă sau mai mică, *cum ar fi suspendarea concesiunilor, a serviciilor datorate sau a altor drepturi ale transportatorului aerian dintr-o țară terță. Se acordă prioritate măsurilor operative reciproce, cu condiția ca acestea să nu fie contrare interesului Uniunii sau incompatibile cu dreptul Uniunii ori cu obligațiile internaționale.*
- (4) Măsurile reparatorii menționate la *alineatele (1) și (2)* nu depășesc ceea ce este necesar pentru a compensa prejudiciul ■ adus transportatorilor aerieni din Uniune în cauză. În acest *scop*, măsurile *reparatorii respective* ■ pot fi limitate la o zonă geografică specifică *sau pot fi limitate în timp*.
- (5) Măsurile reparatorii *nu pot consta în suspendarea sau limitarea drepturilor de trafic acordate de un stat membru unei țări terțe în temeiul unui acord* privind transportul aerian sau *serviciile* aeriene ori în temeiul unei dispoziții privind serviciile de transport aerian incluse în ■ *oricare alt* acord încheiat cu țara terță *în cauză* ■ .
- (6) *Măsurile reparatorii menționate la alineatele (1) și (2) nu pot conduce la încălcarea de către Uniune sau de către statele membre în cauză a acordurilor privind transportul aerian sau serviciile aeriene sau a oricărei dispoziții privind serviciile de transport aerian incluse într-un acord comercial sau orice alt acord încheiat cu țara terță în cauză.*

- (7) Decizia de a încheia investigația prin adoptarea unor măsuri reparatorii menționate la alineatele (1) și (2) este însoțită de o expunere de motive și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 15

Reexaminarea măsurilor reparatorii

- (1) Măsurile reparatorii menționate la articolul 14 rămân în vigoare numai atât timp și în măsura în care este necesar, în funcție de menținerea practicii ***care denaturează*** concurența și de persistența prejudiciului care decurge din această practică ■ . În ***acest*** scop, ***se aplică*** procedura de reexaminare prevăzută la alineatele (2), (3) și (4) din ***prezentul articol. Comisia transmite periodic Parlamentului European și Consiliului un raport scris privind eficacitatea și impactul măsurilor reparatorii.***
- (2) În cazul în care circumstanțele justifică acest lucru, necesitatea menținerii măsurilor reparatorii în forma lor inițială poate fi reexaminată fie la inițiativa Comisiei, fie la cea a reclamantului sau în urma unei cereri motivate din partea ***statelor membre în cauză***, a țării terțe sau a entității din țara terță ***în cauză***.

- (3) În cursul reexaminării, Comisia verifică dacă practica *ce denaturează* concurența, prejudiciul ■ și legătura de cauzalitate dintre practică și prejudiciu continuă să existe ■ .
- (4) , Comisia adoptă acte de punere în aplicare, care abrogă, modifică sau mențin, după caz, măsurile reparatorii *prevăzute la articolul 14*. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura *de examinare* menționată la articolul 16 alineatul (2).

■

CAPITOLUL IV
DISPOZIȚII FINALE

Articolul 16

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, **se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.**
- (3) **În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.**

Articolul 17

Raportare și informare

- (1) **Comisia prezintă rapoarte periodice Parlamentului European și Consiliului cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament. Acordând importanța cuvenită protejării informațiilor confidențiale în înțelesul articolului 8, raportul cuprinde informații cu privire la aplicarea măsurilor reparatorii, încheierea investigațiilor fără măsuri reparatorii, revizuirea ale măsurilor reparatorii și cooperarea cu statele membre, cu părțile interesate și cu țările terțe.**

(2) *Parlamentul European și Consiliul pot invita Comisia să prezinte și să explice orice aspect legat de punerea în aplicare a prezentului regulament.*

Articolul 18

Abrogare

Regulamentul (CE) nr. 868/2004 se abrogă. Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

Articolul 19

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

■

Adoptat la ...,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

Or. en