Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►B REGLAMENTO (CE) Nº 868/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 21 de abril de 2004

relativo a la protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales, que causan perjuicios a las compañías aéreas comunitarias, en la prestación de servicios de transporte aéreo desde los países no miembros de la Comunidad Europea

(DO L 162 de 30.4.2004, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Reglamento (CE) nº 596/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2009	L 188	14	18.7.2009

▼B

REGLAMENTO (CE) Nº 868/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 21 de abril de 2004

relativo a la protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales, que causan perjuicios a las compañías aéreas comunitarias, en la prestación de servicios de transporte aéreo desde los países no miembros de la Comunidad Europea

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión ([1]),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ([2]),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ([3]),

Considerando lo siguiente:

(1) La posición competitiva de las compañías aéreas comunitarias cuando ofrecen servicios de transporte aéreo a la Comunidad y a través de ésta, podría resultar afectada desfavorablemente por prácticas desleales y discriminatorias de compañías aéreas no comunitarias que prestan servicios idénticos.

(2) Tales prácticas desleales pueden derivarse de subvenciones u otra forma de ayuda concedida por un Gobierno o entidad regional u otro organismo público de un país no miembro de la Comunidad o de determinadas prácticas tarifarias por parte de una compañía aérea no comunitaria beneficiaria de ventajas no comerciales.

(3) Es necesario definir las medidas correctoras que han de adoptarse contra dichas prácticas desleales.

(4) Dentro de la Comunidad existen normas estrictas sobre la concesión de ayudas estatales a las compañías aéreas y, para que las compañías aéreas comunitarias no se encuentren en desventaja a la hora de competir y no sufran perjuicios, es necesario un instrumento que ofrezca protección contra las compañías aéreas no comunitarias subvencionadas o las que reciban otras ayudas de los Gobiernos.

(5) El presente Reglamento no tiene por objeto sustituir los acuerdos de servicios de transporte aéreo con terceros países que puedan utilizarse eficazmente para afrontar las prácticas a que se refiere el presente Reglamento; en los casos en que los Estados miembros cuenten con un instrumento jurídico nacional que permita dar una respuesta satisfactoria dentro de un plazo razonable, ese instrumento gozará de primacía sobre el presente Reglamento durante ese período.

(6) La Comunidad debe poder tomar medidas para corregir tales prácticas desleales derivadas de las subvenciones concedidas por Gobiernos de países no miembros de la Comunidad; asimismo, la Comunidad debe poder combatir las prácticas tarifarias desleales.

(7) Debe explicarse cuándo se considera que existe subvención y de acuerdo con qué principios está sujeta a derechos compensatorios,

([1]) DO C 151 E de 25.6.2002, p. 285.
([2]) DO C 61 de 14.3.2003, p. 29.
([3]) Dictamen del Parlamento Europeo, de 14 de enero de 2003, (DO C 38 E de 12.2.2004, p. 75), Posición Común del Consejo, de 18 de diciembre de 2003, (DO C 66 E de 16.3.2004, p. 14), Posición del Parlamento Europeo, de 11 de marzo de 2004, (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo, de 30 de marzo de 2004.

▼B

en particular debe explicarse si la subvención está destinada a determinadas empresas o sectores o si está condicionada a la prestación de servicios de transporte aéreo a terceros países.

(8) Para determinar la existencia de subvención, es necesario demostrar que ha habido una contribución financiera por parte de un Gobierno o entidad regional u otro organismo público mediante una transferencia de fondos o que se han condonado o no recaudado deudas de cualquier tipo que supongan ingresos públicos que en otro caso se percibirían y que, con ello, se ha otorgado a la compañía receptora un beneficio.

(9) Debe determinarse cuándo se considera que existe una práctica tarifaria desleal; el estudio de las prácticas tarifarias de compañías aéreas de terceros países debe restringirse al limitado número de casos en que esas compañías se beneficien de ventajas no comerciales que no puedan definirse claramente como subvenciones.

(10) Debe quedar claro que se considera que existe una práctica tarifaria desleal únicamente cuando dicha práctica puede distinguirse claramente de las prácticas tarifarias normales en el ámbito de la competencia; la Comisión debe desarrollar una metodología detallada para determinar la existencia de prácticas tarifarias desleales.

(11) Es deseable, además, dejar sentadas orientaciones claras y detalladas sobre los factores que pueden ser importantes para determinar si los servicios aéreos subvencionados o sujetos a tarifas desleales prestados por compañías aéreas no comunitarias han causado perjuicios o amenazan con causar perjuicios. Para demostrar que las prácticas tarifarias de la prestación de tales servicios causan un perjuicio al sector comunitario, ha de prestarse atención al efecto de otros factores ya que se considerarán todos los factores e índices económicos pertinentes que influyan en los criterios de evaluación del estado de dicho sector y, especialmente, de las condiciones de mercado predominantes en la Comunidad.

(12) Es fundamental definir los términos «compañía aérea comunitaria», «sector comunitario» y «servicio aéreo idéntico».

(13) Es necesario especificar quién puede presentar una denuncia, así como la información que debe incluir la denuncia. Se debe rechazar una denuncia si no hay pruebas suficientes de perjuicios para iniciar un procedimiento.

(14) Es deseable establecer un procedimiento para la investigación sobre las prácticas desleales por parte de las compañías aéreas no comunitarias. Dicho procedimiento debe estar limitado en el tiempo.

(15) Asimismo, es necesario establecer las modalidades de comunicación a las partes interesadas de la información que necesitan las autoridades, dándose siempre a aquéllas amplia oportunidad de presentar todos los elementos de prueba pertinentes y de defender sus intereses; también conviene establecer las normas y procedimientos que deben seguirse durante la investigación, en particular las normas por las que las partes interesadas deben darse a conocer, presentar sus argumentos y aportar información dentro de unos plazos determinados, para que tales argumentos y tal información se tengan en cuenta; aun respetando la confidencialidad comercial, es necesario que las partes interesadas tengan acceso a toda la información relativa a la investigación que sea pertinente para presentar sus argumentos; es necesario prever que, respecto a las partes que no cooperen satisfactoriamente, pueda usarse otro tipo de información con el fin de establecer conclusiones y que dicha información pueda ser menos favorable para dichas partes que la utilizada si hubiesen cooperado.

▼B

(16) Es necesario establecer las condiciones para la aplicación de medidas provisionales, que pueden ser impuestas por la Comisión, sólo para un período de seis meses.

(17) La investigación o el procedimiento podrá cerrarse cuando no haya necesidad de tomar medidas, por ejemplo, si la cuantía de la subvención, la importancia de la tarificación desleal o el perjuicio es despreciable. No podrá darse por concluido ningún procedimiento sin que tal decisión esté debidamente motivada; las medidas deben ser inferiores al importe de las subvenciones sujetas a derechos compensatorios o a la cuantía de la tarificación desleal si esta cantidad inferior eliminase el perjuicio.

(18) Es necesario disponer que el nivel de las medidas no debe superar el valor de las subvenciones o de las ventajas no comerciales concedidas, según el caso o el valor del perjuicio sufrido, si fuera inferior.

(19) Asimismo, es necesario establecer que las medidas deben permanecer en vigor mientras sea necesario para contrarrestar las subvenciones o las prácticas tarifarias desleales que causen el perjuicio.

(20) Se adoptarán medidas que, preferentemente, consistirán en derechos. En caso de que la imposición de derechos resulte no ser la medida adecuada, se podrán considerar otras medidas.

(21) Es preciso especificar los procedimientos para la aceptación de compromisos que eliminen o compensen las subvenciones sujetas a medidas compensatorias o las prácticas tarifarias desleales y el perjuicio causado, en lugar de la imposición de medidas provisionales o definitivas. También procede establecer las consecuencias del incumplimiento o denuncia de un compromiso.

(22) Es necesario prever la reconsideración de las medidas impuestas, cuando se presenten pruebas suficientes que acrediten un cambio en las circunstancias.

(23) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ([1]).

(24) La forma y el nivel de las medidas, así como su ejecución, deben detallarse en un reglamento por el que se impongan dichas medidas.

(25) Es necesario garantizar que toda medida adoptada en virtud del presente Reglamento sea plenamente conforme a los intereses de la Comunidad. La determinación del interés de la Comunidad conlleva la definición de las razones imperiosas de las que se deduciría claramente que la adopción de medidas no defiende el interés general de la Comunidad. Esas razones imperiosas podrían incluir, por ejemplo, casos en que los inconvenientes para los consumidores u otras partes interesadas fueran claramente desproporcionados en comparación con las ventajas obtenidas por el sector comunitario mediante la imposición de las medidas.

(26) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales, que causan perjuicios a las compañías aéreas comunitarias, en la prestación de servicios de transporte aéreo desde los países no miembros de la Comunidad Europea, puede no ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, puede lograrse mejor en el ámbito comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad

([1]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

con el principio de proporcionalidad, enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objetivo

1. El presente Reglamento establece el procedimiento que deberá seguirse para proporcionar protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales en la prestación de servicios de transporte aéreo desde los países no miembros de la Comunidad Europea, en la medida en que por ello se causen perjuicios al sector comunitario.

2. El presente Reglamento no impedirá la aplicación previa de cualquier disposición especial de los acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y países no miembros de la Comunidad Europea.

3. El presente Reglamento no impedirá la aplicación de ninguna disposición especial de los acuerdos entre la Comunidad y países no miembros de la Comunidad Europea.

Artículo 2

Principios

Podrán imponerse medidas correctoras con el fin de compensar:

1) cualquier subvención concedida, directa o indirectamente, a una compañía aérea no comunitaria o

2) prácticas tarifarias desleales por parte de compañías aéreas no comunitarias

en relación con la prestación de servicios aéreos en una o varias rutas a la Comunidad y desde ésta que causen perjuicios al sector comunitario.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) «perjuicio»: un perjuicio importante al sector comunitario o la amenaza de un perjuicio importante al sector comunitario, determinado de conformidad con el artículo 6;

b) «sector comunitario»: la totalidad de las compañías aéreas comunitarias que presten servicios aéreos idénticos o aquellas de este grupo de compañías cuya parte constituya conjuntamente una proporción importante de la prestación comunitaria total de estos servicios;

c) «compañía aérea comunitaria»: toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas ([1]);

d) «servicio aéreo idéntico»: todo servicio aéreo que se preste en la misma ruta o rutas que los servicios aéreos investigados o aquellos servicios aéreos que se presten en una ruta o rutas que se parezcan mucho a aquellas en las que se preste el servicio aéreo investigado.

([1]) DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

▼B

Artículo 4

Subvenciones

1. Se considerará que existe subvención si:

a) hay una contribución financiera por parte de un Gobierno o entidad regional u otro organismo público de un país no miembro de la Comunidad Europea, es decir:

   i) cuando una práctica de un Gobierno o entidad regional u otro organismo público implique una transferencia directa de fondos, tales como subvenciones, préstamos o aportaciones de capital, posibles transferencias directas de fondos a la compañía o la asunción de pasivos de la compañía, tales como garantías de préstamos,

   ii) cuando se condonen o no se recauden ingresos de un Gobierno o entidad regional u otro organismo público que en otro caso se percibirían,

   iii) cuando un Gobierno o entidad regional u otro organismo público aporte bienes o servicios distintos de infraestructura general o adquiera bienes o servicios,

   iv) cuando un Gobierno o entidad regional u otro organismo público realice pagos a un mecanismo de financiación o encomiende a una entidad privada una o varias de las funciones indicadas en los incisos i), ii) y iii), que normalmente incumbirían al Gobierno, o le ordene que las lleve a cabo, y la práctica no difiera, en ningún sentido real, de las prácticas normalmente seguidas por los Gobiernos;

b) y con ello se otorgue un beneficio.

2. Las subvenciones estarán sujetas a medidas correctoras sólo si están limitadas, de hecho o de derecho, a una empresa o sector o un grupo de empresas o sectores dentro de la jurisdicción del organismo que las conceda.

Artículo 5

Prácticas tarifarias desleales

1. Se considerará que existen prácticas tarifarias desleales en un determinado servicio aéreo a la Comunidad o desde ésta, cuando compañías aéreas no comunitarias:

— se beneficien de ventajas no comerciales, y

— cobren tarifas suficientemente inferiores a las que ofrecen sus competidoras comunitarias como para perjudicar a éstas.

Estas prácticas deberán poder diferenciarse claramente de las prácticas competitivas normales de fijación de tarifas.

2. Al comparar tarifas aéreas, se tomarán en cuenta los siguientes elementos:

a) el precio real de los billetes puestos en venta;

b) el número de asientos ofrecidos a un precio supuestamente desleal respecto del número total de asientos disponibles en el avión;

c) las restricciones y condiciones a que están sujetos los billetes vendidos a un precio supuestamente desleal;

d) el nivel de prestaciones propuestas por todas las compañías aéreas que ofrecen un servicio aéreo idéntico;

e) los costes reales de la compañía aérea no comunitaria más un margen de beneficio razonable; y

▼B

f) la situación en rutas comparables, en lo que se refiere a las letras a) a e).

▼M1

3. La Comisión desarrollará una metodología detallada para determinar la existencia de prácticas tarifarias desleales. La metodología definirá, entre otras cosas, el modo en que debe determinarse, en el contexto específico del sector de la aviación, lo que constituyen prácticas competitivas normales de fijación de tarifas, costes reales y márgenes razonables de beneficios. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 4.

▼B

Artículo 6

Determinación del perjuicio

1. La determinación de la existencia de perjuicio se basará en pruebas manifiestas e implicará un examen objetivo de:

a) el nivel de las tarifas de los servicios aéreos investigados y el efecto de estos en las tarifas ofrecidas por las compañías aéreas comunitarias, y

b) del efecto de tales servicios en el sector comunitario según indiquen las tendencias de una serie de indicadores económicos como el número de vuelos, la utilización de la capacidad, las reservas de billetes, la cuota de mercado, los beneficios, el rendimiento de la inversión, la inversión y el empleo.

Ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva.

2. A partir de todas las pruebas pertinentes presentadas en relación con el apartado 1 debe quedar demostrado que los servicios aéreos investigados causan perjuicio tal como se define en el presente Reglamento.

3. Se estudiarán también otros factores conocidos distintos de los servicios aéreos investigados que perjudiquen al sector comunitario al mismo tiempo para asegurarse de que el perjuicio causado por estos otros factores no se atribuya a tales servicios aéreos.

4. La determinación de que existe una amenaza de perjuicio se basará en hechos y no simplemente en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas. La modificación de las circunstancias que daría lugar a una situación en la cual la subvención causaría un perjuicio deberá estar claramente prevista y ser inminente.

Artículo 7

Apertura del procedimiento

1. La investigación en virtud del presente Reglamento se abrirá tras la presentación, en representación del sector comunitario, de una denuncia escrita por cualquier persona física o jurídica o cualquier asociación, o bien a instancia de la Comisión, cuando existan pruebas suficientes de la existencia de subvenciones sujetas a derechos compensatorios (incluido, si ello fuera posible, su importe) o de prácticas tarifarias desleales tal como se definen en el presente Reglamento, de perjuicios y de un nexo causal entre los servicios aéreos presuntamente subvencionados o las tarifas desleales y el supuesto perjuicio.

2. Cuando resulte que existen elementos de prueba suficientes para iniciar un procedimiento, la Comisión, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 15, deberá iniciarlo en el plazo de 45 días a partir de la presentación de la denuncia y publicar

▼B

un anuncio a tal efecto en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Cuando el Estado miembro afectado esté tratando en el marco de un acuerdo bilateral, el plazo de 45 días se ampliará, a petición de dicho Estado miembro, a otros 30 días como máximo. Cualquier ampliación adicional del plazo deberá decidirla la Comisión de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 15.

Cuando las pruebas presentadas sean insuficientes, la Comisión, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 15, lo notificará al denunciante en un plazo de 45 días a partir de la fecha de la presentación de la denuncia.

3. El anuncio de la apertura del procedimiento deberá indicar la apertura de la investigación y su alcance, los servicios aéreos en las rutas afectadas, los países cuyos Gobiernos presuntamente hayan concedido las subvenciones o la licencia a las compañías aéreas presuntamente implicadas en prácticas tarifarias desleales y el plazo para que las partes interesadas se den a conocer, presenten sus argumentos por escrito y aporten información, a fin de que tales argumentos se tengan en cuenta durante la investigación. El anuncio también especificará el plazo para que las partes interesadas puedan solicitar ser oídas por la Comisión.

4. La Comisión informará de la apertura del procedimiento a las compañías aéreas que presten los servicios aéreos investigados, a los Estados afectados y a los denunciantes.

5. La Comisión, en cualquier momento, podrá invitar al Gobierno del tercer país de que se trate a participar en consultas con el fin de clarificar la situación acerca de los aspectos mencionados en el apartado 2 y llegar a una solución de mutuo acuerdo. Cuando proceda, la Comisión asociará a esas consultas a cualquier Estado miembro afectado. En caso de que ya haya consultas en curso entre un Estado miembro y el Gobierno del tercer país de que se trate, la Comisión se pondrá antes en contacto con dicho Estado miembro.

Artículo 8

La investigación

1. Tras la apertura del procedimiento, la Comisión abrirá una investigación que cubrirá tanto las subvenciones o las prácticas tarifarias desleales de los servicios aéreos prestados por empresas no comunitarias en determinadas rutas como los perjuicios correspondientes. Dicha investigación se llevará a cabo rápidamente y, normalmente, deberá concluir en los nueve meses siguientes a la apertura del procedimiento; dicho plazo podrá prolongarse en las circunstancias siguientes:

— cuando las negociaciones con el Gobierno del tercer país de que se trate hayan progresado de manera que parezca inminente una solución satisfactoria, o

— cuando sea necesario un plazo adicional para lograr una solución que responda a los intereses de la Comunidad.

2. Las partes interesadas que se hayan dado a conocer dentro de los plazos fijados en el anuncio de apertura del procedimiento serán oídas siempre que hayan presentado, dentro del plazo oportuno, una solicitud de audiencia que muestre que son una parte interesada que podría verse afectada por el resultado del procedimiento y que existen razones concretas para que sean oídas.

3. Cuando una parte interesada niegue el acceso a la información necesaria o no la facilite en los plazos establecidos o bien obstaculice de forma significativa la investigación, podrán formularse conclusiones provisionales o definitivas, positivas o negativas, basándose en los datos disponibles. Si se comprueba que alguna de las partes interesadas ha proporcionado información falsa o engañosa, se hará caso omiso de dicha información y podrán utilizarse los datos de que se disponga.

▼B

Artículo 9

Medidas correctoras

Las medidas correctoras, ya sean provisionales o definitivas, adoptarán preferiblemente la forma de derechos que se impondrán a la compañía aérea no comunitaria de que se trate.

Artículo 10

Medidas provisionales

1. Podrán imponerse medidas provisionales cuando se haya determinado con carácter provisional positivo que las compañías aéreas no comunitarias de que se trate se han beneficiado de subvenciones o están implicadas en prácticas tarifarias desleales de las que resultan perjuicios al sector comunitario, y que los intereses de la Comunidad exigen una intervención para evitar mayores perjuicios.

2. Podrán aplicarse medidas provisionales con arreglo al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 15. Dichas medidas podrán imponerse por un período máximo de seis meses.

Artículo 11

Conclusión del procedimiento sin imposición de medidas

1. Cuando la denuncia sea retirada o cuando se haya obtenido una reparación satisfactoria con arreglo a un acuerdo de servicios de transporte aéreo con el tercer Estado afectado, la Comisión podrá dar por concluido el procedimiento, salvo que tal conclusión no convenga a los intereses de la Comunidad.

2. Cuando no sean necesarias medidas correctoras, se dará por concluido el procedimiento de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 15. Cualquier decisión de dar por concluido un procedimiento deberá estar debidamente motivada.

Artículo 12

Medidas definitivas

1. Cuando de la comprobación definitiva de los hechos se desprenda que existe una subvención o prácticas tarifarias desleales y un perjuicio, y que los intereses de la Comunidad exigen una intervención según lo dispuesto en el artículo 16 se impondrá una medida definitiva de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 3 del artículo 15.

2. El nivel de las medidas impuestas para compensar las subvenciones no superará el importe de éstas, calculado como el beneficio otorgado a la empresa receptora, del cual, según el resultado de la investigación, han gozado las empresas no comunitarias. Este nivel deberá ser inferior al importe total de las subvenciones si este nivel inferior fuese adecuado para eliminar el perjuicio causado al sector comunitario.

3. El nivel de las medidas impuestas para compensar las prácticas tarifarias desleales derivadas de ventajas no comerciales no superará la diferencia entre las tarifas aplicadas por la compañía aérea no comunitaria investigada y las tarifas aéreas que ofrecen sus competidoras comunitarias, pero deberá ser inferior cuando este nivel inferior sea adecuado para eliminar el perjuicio causado al sector comunitario. En cualquier caso, el nivel de las medidas no superará el valor de la ventaja no comercial concedida a la compañía aérea no comunitaria.

4. Se impondrá una medida correctora de la cuantía apropiada en cada caso, y de manera no discriminatoria, a los servicios aéreos prestados por todas las compañías aéreas no comunitarias que resulte que se han beneficiado de subvenciones o han incurrido en prácticas tarifarias

▼B

desleales en las rutas respectivas, excepto a los servicios aéreos prestados por compañías aéreas no comunitarias para los cuales se hayan aceptado compromisos en virtud del presente Reglamento.

5. Las medidas sólo tendrán vigencia durante el tiempo necesario y en la medida necesaria para contrarrestar las subvenciones o las prácticas tarifarias desleales que causen perjuicios.

Artículo 13

Compromisos

1. Las investigaciones podrán darse por concluidas sin la imposición de medidas provisionales o definitivas una vez que se reciban compromisos satisfactorios y voluntarios con arreglo a los cuales:

a) el Gobierno que haya concedido la subvención o la ventaja no comercial acepte eliminarla o limitarla o adoptar otras medidas respecto de sus efectos, o

b) la compañía aérea no comunitaria se comprometa a revisar sus precios o a poner fin a la prestación de servicios de transporte aéreo en la ruta en cuestión de tal modo que quede suprimido el efecto perjudicial de la subvención o la ventaja no comercial.

2. Los compromisos se aceptarán de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 15.

3. En caso de incumplimiento o denuncia de un compromiso por una de las partes, se establecerá una medida definitiva con arreglo al artículo 12, sobre la base de los hechos establecidos en el contexto de la investigación que llevó al compromiso, siempre que de la investigación se hubiese concluido una determinación final de concesión de subvenciones y que, salvo en el caso de la denuncia del compromiso, se haya ofrecido a la compañía aérea no comunitaria o al Gobierno que haya concedido la subvención la oportunidad de presentar sus observaciones.

Artículo 14

Reconsideración

1. Cuando sea necesario, podrá reconsiderarse la necesidad de mantener las medidas en su forma inicial, a iniciativa de la Comisión, a instancia de un Estado miembro o, a instancia de una compañía aérea no comunitaria sujeta a las medidas o de una compañía aérea comunitaria, siempre que haya transcurrido por lo menos un plazo razonable de al menos dos períodos consecutivos de programación de la IATA desde la imposición de la medida definitiva.

2. La Comisión iniciará la reconsideración a que se refiere el apartado 1 de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 15. Se aplicarán a las reconsideraciones efectuadas en virtud del apartado 1 las disposiciones pertinentes de los artículos 7 y 8. En la reconsideración se evaluará la persistencia de las subvenciones o de la tarifación desleal o el perjuicio causado, o todo ello, al tiempo que se determina de nuevo si el interés de la Comunidad exige mantener las medidas. Cuando la reconsideración lo exija, las medidas serán derogadas, modificadas o mantenidas, según proceda, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 3 del artículo 15.

▼M1

Artículo 15

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado por el artículo 11 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992,

▼M1

relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ([1]).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

▼B

Artículo 16

Interés de la Comunidad

A efectos de determinar, en virtud del apartado 1 del artículo 10, del apartado 2 del artículo 11 y del apartado 1 del artículo 12, si el interés de la Comunidad exige la adopción de medidas o si deben mantenerse las medidas de conformidad con el apartado 2 del artículo 14, deberá procederse a una valoración conjunta de los diferentes intereses en juego. Podrán no aplicarse medidas cuando se pueda concluir claramente que no responde a los intereses de la Comunidad.

Artículo 17

Disposiciones generales

1. Las medidas correctoras provisionales o definitivas se establecerán mediante reglamento y serán aplicadas por los Estados miembros en la forma establecida en el reglamento que las imponga, al nivel en él especificado y según los demás criterios de dicho reglamento. Cuando se impongan medidas distintas de derechos, el reglamento correspondiente definirá de manera precisa la forma que adoptarán con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Los reglamentos que establezcan las medidas correctoras provisionales o definitivas y los reglamentos o decisiones por los que se acepten compromisos o se suspendan o den por concluidas las investigaciones o procedimientos se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 18

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

([1]) DO L 240 de 24.8.1992, p. 8.