

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **B** РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 868/2004 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
от 21 април 2004 година

относно защита срещу субсидиране и практики на несправедливо ценообразуване, причиняващи щети на въздушните превозвачи на Общността при осигуряване на въздушно обслужване от държави, които не са членки на Европейската общност

(ОВ L 162, 30.4.2004 г., стр. 1)

Изменен със:

Официален вестник

	№	страница	дата
► <u>M1</u> Регламент (ЕО) № 596/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 година	L 188	14	18.7.2009 г.



РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 868/2004 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 21 април 2004 година

относно защита срещу субсидиране и практики на несправедливо ценообразуване, причиняващи щети на въздушните превозвачи на Общността при осигуряване на въздушно обслужване от държави, които не са членки на Европейската общност

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаването на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ⁽²⁾,

в съответствие с процедурата, установена в член 251 от Договора ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Конкурентната позиция на въздушните превозвачи на Общността при осигуряването на въздушно обслужване към, през или от Общността може да бъде неблагоприятно повлияна от несправедливите и дискриминационни практики на въздушни превозвачи извън Общността, които предоставят подобно въздушно обслужване.
- (2) Тези несправедливи и дискриминационни практики могат да бъдат резултат от субсидиране или други форми на подпомагане, предоставяни от публичен, регионален орган или друга обществена организация на държава, която не е член на Общността, или са резултат от определени ценообразуващи практики от страна на въздушни превозвачи извън Общността, които извличат полза от нетърговски предимства.
- (3) Необходимо е да се дефинират мерки за обезщетение, които да бъдат предприети срещу подобни несправедливи практики.
- (4) В границите на Общността съществуват стриктни правила по отношение предоставянето на държавна помощ за въздушните превозвачи и за да не бъдат поставяни въздушните превозвачи на Общността в конкурентно неизгодно положение и да бъдат ощетявани от конкуренцията, е необходимо да се предвиди инструмент за защита срещу въздушните превозвачи извън Общността, които получават субсидиране или други облаги от публичните власти.
- (5) Настоящият регламент няма за цел да замести споразуменията за въздушно обслужване с трети страни, които могат да бъдат ефективно използвани за разрешаване на въпросите, възникващи от практиките, посочени в настоящия регламент; когато в дадена държава-членка съществува правен инструмент, който позволява да се даде

⁽¹⁾ ОВ С 151 Е, 25.6.2002 г., стр. 285.

⁽²⁾ ОВ С 61, 14.3.2003 г., стр. 29.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 14 януари 2003 г. (ОВ С 38 Е, 12.2.2004 г., стр. 75), Обща позиция на Съвета от 18 декември 2003 г. (ОВ С 66 Е, 16.3.2004 г., стр. 14). Позиция на Европейския парламент от 11 март 2004 г. (все още непубликувана в *Официален вестник*) и Решение на Съвета от 30 март 2004 г.

▼B

удовлетворителен отговор в разумен срок, този инструмент има приоритет пред настоящия регламент за посочения срок.

- (6) Общността следва да има възможност да предприеме действия, за да компенсира тези несправедливи практики, възникващи поради субсидиите, предоставяни от правителството на държава, която не е член на Общността; Общността трябва да има възможност също така да реагира спрямо несправедливите ценообразуващи практики.
- (7) Следва да се определи, когато се счита, че съществува субсидия, в съответствие с кои принципи тя трябва да бъде компенсирана и по-специално дали субсидията е насочена към определени предприятия или сектори, или е зависима от осигуряването на въздушно обслужване за трети страни.
- (8) За определяне на съществуването на субсидия е необходимо да се докаже, че е налице финансов принос от публичните власти или регионален орган, или друга обществена организация, чрез прехвърляне на средства, или че дългове от какъвто и да е вид, представляващи публични приходи, които подлежат на изплащане, са отписани или не са събрани, от което предприятието получател се ползва с предимства.
- (9) Следва да се определи при какви обстоятелства се счита, че съществува несправедлива ценообразуваща практика; проучването на ценообразуващите практики на въздушен превозвач от трета държава трябва да бъде ограничено до броя случаи, когато въздушният превозвач е получил облаги от нетърговско предимство, което не може да бъде ясно определено като субсидия.
- (10) Следва да се уточни, че практиката за несправедливо ценообразуване може да се счита, че съществува само в случаите, когато тази практика ясно може да бъде разграничена от обичайните конкурентни практики за ценообразуване; Комисията следва да разработи подробна методология за определяне съществуването на практики за несправедливо ценообразуване.
- (11) Също така следва да се установят ясни и подробни насоки за факторите, които могат да бъдат подходящи при определяне дали субсидията или несправедливо ценообразувано въздушно обслужване, предоставено от въздушни превозвачи извън Общността, са предизвикали щети или за създали предпоставки за предизвикване на щети; за да се докаже, че практиките за ценообразуване, свързани с осигуряването на такова въздушно обслужване, предизвикват щети на индустрията на Общността, трябва да се обърне внимание на влиянието на други фактори и да се отчетат всички свързани и известни фактори и икономически показатели, които имат отношение към състоянието на индустрията и по-специално преобладаващите пазарни условия в Общността.
- (12) От основно значение е да се дефинират термините „въздушен превозвач на Общността“, „индустрия на Общността“ и „подобно въздушно обслужване“.
- (13) Необходимо е да се определи кой може да подаде жалба, както и информацията, която трябва да се съдържа в тази жалба; жалбата трябва да бъде отхвърлена, когато няма достатъчно доказателства за нанесена щета.
- (14) Желателно е да се създаде процедура, която да бъде изпълнявана при разследване на несправедливи практики от въздушни превозвачи извън Общността; тази процедура трябва да бъде ограничена във времето.

▼B

- (15) Необходимо е да се установи начинът, по който заинтересованите страни следва да се уведомяват за информацията, изисквана от упълномощените органи; заинтересованите страни трябва да имат пълна възможност да представят всички доказателства и да защитят своите интереси; необходимо е също така да се установят правила и процедури, които трябва да бъдат следвани по време на разследването и особено правилата, чрез които заинтересованите страни да представят себе си, своите становища и да предоставят информация в определени срокове, ако тези становища и информация трябва да бъдат взети предвид; като се спазва търговската поверителност, необходимо е да се позволи на заинтересованите страни достъп до цялата информация, която има връзка с разследването и с представянето на техния случай; необходимо е да се предвиди, че в случаите, когато страните не си сътрудничат в задоволителна степен, може да се използва друга информация, за да се установят заключения, както и че тази друга информация може да бъде по-малко благоприятна за страните, отколкото получената при тяхното сътрудничество.
- (16) Необходимо е да се установят условията, при които могат да се наложат временни мерки; тези мерки във всички случаи могат да бъдат наложени от Комисията само за шестмесечен период от време.
- (17) Разследване или процедура следва да се прекрати, когато не се налага да се предприемат мерки, например ако сумата на субсидията, степента на несправедливо ценообразуване или щетите са незначителни; процедурата не следва да се прекратява, освен ако решението за прекратяване не се придружава от аргументирано становище; тези мерки за обезщетение следва да бъдат по-малки от сумата на изравнителни субсидии или степента на несправедливо ценообразуване, ако такава по-малка сума може да възстанови щетата.
- (18) Необходимо е да се предвиди, че степента на мерките не трябва да надвишава стойността на субсидиите или предоставените нетърговски предимства, в зависимост от конкретния случай, или от сумата, съответстваща на причинената щета, ако стойността ѝ е по-малка.
- (19) Следва да се предвиди мерките да останат в сила докато е необходимо, за да се неутрализират субсидиите или практиките за несправедливо ценообразуване, които предизвикват щета.
- (20) За предпочитане е да се приложат мерки под формата на мита; когато се окаже, че митата не съответстват на ситуацията, могат да се предприемат други мерки.
- (21) Необходимо е да се определят процедури за приемане на ангажменти, елиминиращи или намаляващи изравнителните субсидии или практиките за несправедливо ценообразуване и причинените щети, вместо налагането на временни или постоянни мерки; подходящо е също така да се установят последиците от нарушаване или прекратяване на ангажиментите.
- (22) Необходимо е да се предвиди преглед на наложените мерки, когато са представени достатъчно доказателства за променени обстоятелства.
- (23) Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент, следва да се приемат в съответствие с Решение

▼B

1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г., в което се установяват процедурите за упражняване на правомощията за изпълнение, възложени на Комисията ⁽¹⁾.

- (24) Видът и степента на мерките, както и тяхното прилагане, следва да се определят подробно в регламент за налагане на тези мерки.
- (25) Необходимо е да се гарантира, че всички мерки, предприети по силата на настоящия регламент, са в пълно съответствие с интересите на Общността; оценката на интересите на Общността включва определянето на всички непреодолими причини, които водят до ясното заключение, че приемането на мерки няма да бъде изцяло в интерес на Общността. Такива непреодолими причини могат например, да включват случаи, когато неблагоприятните последици за потребителите или други заинтересовани страни явно ще бъдат непропорционални на всички предимства, предоставяни на индустрията на Общността чрез налагане на мерките.
- (26) Тъй като целта на настоящия регламент — защита срещу субсидирането и практиките на несправедливо ценообразуване, причиняващи щети на въздушните превозвачи на Общността при осигуряването на въздушно обслужване от държави, които не са членки на Европейската общност, може да не бъде постигната от държавите-членки в задоволителна степен и следователно може по-добре да бъде постигната на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, прогласен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, прогласен в същия член, настоящият регламент не излиза извън необходимото за постигане на поставената цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Цел

1. Настоящият регламент установява процедурата, която трябва да се следва, за да се осигури защита срещу субсидирането и практиките на несправедливо ценообразуване при осигуряването на въздушно обслужване от държави, които не са членки на Европейската общност, дотолкова, доколкото това нанася щети върху индустрията на Общността.
2. Настоящият регламент не възпрепятства предшестващото прилагане на специални разпоредби в споразуменията за въздушно обслужване между държавите-членки и държави, които не са членки на Европейската общност.
3. Настоящият регламент не възпрепятства прилагането на специални разпоредби в споразумения, сключени между държавите-членки и държави, които не са членки на Европейската общност.

Член 2

Принципи

Компенсационна мярка може да бъде наложена за целите на обезщетяване при:

1. пряко или непряко отпускане на субсидия на въздушен превозвач извън Общността; или

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

▼B

2. прилагане на практики на несправедливо ценообразуване от въздушни превозвачи извън Общността,

относно осигуряването на въздушно обслужване по едно или повече трасета към и от Общността, които нанасят щети върху индустрията на Общността.

*Член 3***Дефиниции**

За целите на настоящия регламент:

- а) „щета“ означава значителна щета за индустрията на Общността или заплахата от значителна щета за индустрията на Общността, определена в съответствие с член 6;
- б) „индустрия на Общността“ означава въздушните превозвачи на Общността, които предоставят подобно въздушно обслужване, или тези от тях, чиито общи дялове съставляват основната част от предоставяното въздушно обслужване от Общността;
- в) „въздушен превозвач на Общността“ означава въздушен превозвач с валиден лиценз, издаден от държава-членка в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. за лицензиране на въздушните превозвачи ⁽¹⁾.
- г) „подобно въздушно обслужване“ означава въздушно обслужване, което се предоставя по същото трасе или трасета като разглежданото въздушно обслужване, или такова въздушно обслужване, което се предоставя по трасе или трасета, много подобни на трасето или трасетата на разглежданото въздушно обслужване.

*Член 4***Субсидиране**

1. Счита се, че субсидията съществува, когато:

- а) е налице финансов принос от публичните власти или регионален орган, или друга обществена организация на държава, която не е членка на Европейската общност, когато:
 - i) практиката на публичните власти или регионален орган, или друга обществена организация, включва пряко прехвърляне на средства като дарения, заеми или участие в дружествения капитал, или потенциално пряко прехвърляне на средства в полза на компанията или поемане на финансови задължения на компанията, като например гаранции по заеми;
 - ii) приходи на публичните власти или регионален орган, или друга обществена организация, които подлежат на изплащане, се отписват или не се събират;
 - iii) публичните власти или регионален орган, или друга обществена организация, предоставя стоки или услуги, различни от общата инфраструктура, или закупува стоки или услуги;
 - iv) публичните власти или регионален орган, или друга обществена организация, извършва плащания съгласно механизъм за финансиране или възлага на частна организация да извършва една или повече от дейностите, описани по-горе в i), ii) и iii), които нормално се извършват от публичните власти и на практика не се различават по същността си от практиките, обичайно следвани от публичните власти;
- б) по този начин възниква изгода.

⁽¹⁾ ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1.

▼B

2. Субсидиите подлежат на компенсационни мерки само ако са ограничени, по закон или в действителност, до предприятие или индустрия, или група от предприятия или индустрии, попадащи под юрисдикцията на органа, който ги отпуска.

*Член 5***Несправедливи практики за ценообразуване**

1. Счита се, че несправедливите практики за ценообразуване съществуват за определен вид въздушно обслужване към или от Общността, когато въздушните превозвачи извън Общността:

- получават изгода от нетърговски предимства, и
- начисляват въздушни такси, които са значително по-ниски от предлаганите от конкурентните въздушни превозвачи на Общността с цел да нанесат щети.

Тези практики трябва ясно да се различават от нормалните практики за конкурентно ценообразуване.

2. Когато се сравняват въздушните такси, трябва да се отчитат следните елементи:

- а) действителната цена, на която билетите се предлагат за продажба;
- б) броят места, предлагани при несправедливи цени, спрямо общия брой места във въздухоплавателното средство;
- в) ограниченията и условията, валидни за билетите, за които се твърди, че са продадени при несправедливи цени;
- г) равнището на обслужване, предлагано от въздушните превозвачи, които извършват въпросното въздушно обслужване;
- д) действителните разходи на въздушния превозвач извън Общността, който предоставя обслужването, плюс разумна стойност на печалбата;
- е) оценка на ситуацията по отношение на от букви от а) до д) по сравними трасета.

▼M1

3. Комисията разработва подробна методология за определяне съществуването на несправедливи практики за ценообразуване. Тази методология, *inter alia*, включва начина, по който трябва да се оценяват нормалното конкурентно ценообразуване, действителните разходи и разумната печалба в специфичния контекст на авиационния сектор. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 15, параграф 4.

▼B*Член 6***Определяне на щетите**

1. Определянето на щетите се основава на положителни доказателства и включва обективно проучване на:

- а) равнището на такси за въпросното въздушно обслужване и влиянието на това въздушно обслужване върху таксите, предлагани от въздушните превозвачи на Общността; и
- б) влиянието на това въздушно обслужване върху индустрията на Общността, както може да се отчете от тенденциите на определен брой икономически показатели, като брой на полетите, използване на капацитета, пътнически резервации,

▼B

пазарен дял, печалби, възвращаемост на капитала, инвестиции, заетост.

Един или повече от тези фактори не е задължително да дават решаваща насока.

2. Трябва да се покаже чрез всички положителни доказателства, представени във връзка с параграф 1, че въпросните въздушни превозвачи предизвикват щети по смисъла на настоящия регламент.

3. Известни фактори, различни от въпросното въздушно обслужване, които причиняват щети на индустрията на Общността по същото време, също се проучват, за да се докаже, че щетите, причинявани от тези други фактори, не се дължат на въпросното въздушно обслужване.

4. Определянето на опасност от нанасяне на щети се основава на факти, а не само на твърдения, предположения или трудно осъществими възможности. Промяната на обстоятелства, което би довело до ситуация, при която субсидията би причинила щети, трябва да бъде ясно предвидима и предстояща.

Член 7

Започване на процедура

1. Започва се разследване в съответствие с настоящия регламент на базата на подаване на писмена жалба от името на индустрията на Общността от физическо или юридическо лице или от асоциация, или по инициатива на Комисията, ако са налице достатъчно доказателства за съществуването на компенсирани по смисъла на настоящия регламент субсидии (при възможност, включително техните размери) или практики за несправедливо ценообразуване, щети и причинна връзка между предполагаемите въздухоплавателни услуги, за които се твърди, че са субсидирани, или несправедливото ценообразуване, и претендираните щети.

2. Когато е очевидно, че са налице достатъчно доказателства за започване на разследване, Комисията, в съответствие с процедурата по член 15, параграф 2, започва процедура в срок от 45 дни след подаването на жалбата и публикува уведомление за това в *Официален вестник на Европейския съюз*. Когато разглежданият въпрос се обсъжда в рамките на двустранно споразумение, сключено от засегнатата държава-членка, този 45-дневен срок може да бъде удължен с 30 дни по искане на държавата-членка. Всяко допълнително удължаване на крайния срок се извършва по решение на Комисията в съответствие с процедурата, описана в член 15, параграф 2.

Когато са представени недостатъчно доказателства, Комисията, в съответствие с процедурата по член 15, параграф 2, информира подателя на жалбата в срок от 45 дни от датата на подаване на жалбата.

3. В уведомлението за започване на процедурата се посочва началото на разследването, неговият обхват, въздушното обслужване по съответните трасета, държавите, чиито публични власти са отпуснали субсидии или са лицензирали въздушните превозвачи, които прилагат несправедливи практики за ценообразуване, както и срока, в който заинтересованите страни могат да се представят, да изпратят писмени становища и информация, ако считат, че тези становища трябва да бъдат взети предвид по време на разследването; в уведомлението също така се уточнява срокът, в който заинтересованите страни могат да подадат заявление, за да бъдат изслушани от Комисията.

▼B

4. Комисията информира въздушните превозвачи, предоставящи въпросното въздушно обслужване, съответните публични власти и жалбоподателите за започването на процедурата.

5. Комисията може по всяко време да покани съответните публични власти на третата държава да участват в консултациите с цел изясняване на ситуацията във връзка с въпросите, посочени в параграф 2 по-горе, и постигане на взаимно съгласувано решение. Ако е подходящо, Комисията поканва за участие в консултациите всяка засегната държава-членка. В случаите, когато консултациите между дадената държава-членка и публичните власти на съответната трета държава вече са започнали, Комисията осъществява връзка със съответната държава-членка.

*Член 8***Разследване**

1. След започване на процедурата Комисията дава начало на разследването, което включва както субсидирането или несправедливите практики за ценообразуване на въздушно обслужване от въздушни превозвачи извън Общността по определени трасета, така и щетите. Това разследване се извършва експедитивно и обикновено приключва девет месеца след започване на процедурата, с изключение на следните обстоятелства, при които процедурата може да бъде удължена:

- преговорите с публичните власти на трета държава са напреднали до момента, когато постигането на удовлетворително решение по жалбата изглежда предстоящо, или
- необходимо е допълнително време, за да се постигне решение, което е в интерес на Общността.

2. Заинтересованите страни, които са се представили в срок в съответствие с уведомлението за започване на процедурата, се изслушват, ако са подали заявление за изслушване, като по този начин доказват, че те са заинтересована страна, която може да бъде повлияна от резултатите от процедурата и че съществуват определени причини, поради които те трябва да бъдат изслушани.

3. В случаите, когато заинтересована страна откаже достъп до необходимата информация или по друг начин откаже да я предостави в определените срокове, или значително попречи на разследването, временните или окончателните констатации, независимо дали са положителни или отрицателни, могат да се изготвят на базата на наличните факти. Когато бъде установено, че заинтересованата страна е представила невярна или подвеждаща информация, тази информация не се взема предвид, а се използват наличните факти.

*Член 9***Компенсационни мерки**

За предпочитане е компенсационните мерки, независимо дали са временни или окончателни, да бъдат под формата на задължения, наложени на съответния въздушен превозвач извън Общността.

*Член 10***Временни мерки**

1. Временни мерки могат да бъдат наложени, ако е направено временно положително заключение, че съответните въздушни превозвачи извън Общността извличат изгода от субсидирането или прилагат несправедливи практики за ценообразуване, причиняващи щети за индустрията на Общността, както и че интересите

▼B

на Общността налагат да се извърши интервенция, за да се предотврати по-нататъшното нанасяне на щети.

2. Временни мерки могат да бъдат предприети в съответствие с процедурата, описана в член 15, параграф 2. Тези мерки се налагат за максимален срок от шест месеца.

*Член 11***Прекратяване без налагане на мерки**

1. Когато жалбата се оттегли или когато се намери задоволително решение въз основа на сключено между държавата-членка и третата държава споразумение за въздушно обслужване, процедурата може да се прекрати от Комисията, освен ако такова прекратяване не засяга интересите на Общността.

2. Когато компенсационните мерки са ненужни, процедурата се прекратява в съответствие с процедурата, описана в член 15, параграф 2. Всяко решение за прекратяване на процедурата се придружава от становище, съдържащо причините за решението.

*Член 12***Окончателни мерки**

1. Когато окончателно установените факти показват наличието на субсидии или несправедливи практики на ценообразуване и причинени от това щети, и интересите на Общността налагат да се извърши интервенция в съответствие с член 16, се налагат окончателни мерки в съответствие с процедурата, описана в член 15, параграф 3.

2. Размерът на наложените мерки за компенсиране на субсидиите не надвишава сумата на субсидиите, изчислена, като се отчита изгодата, която предприятието получател на субсидията извлича, от което въздушните превозвачи извън Общността са получили полза, и не е по-малък от общата сума на субсидиите, ако този по-малък размер е достатъчен, за да се отстранят щетите, нанесени върху индустрията на Общността.

3. Размерът на наложените мерки за компенсиране на несправедливите практики на ценообразуване, извличащи полза от нетърговски предимства, няма да надвишава разликата между таксите, наложени от съответния въздушен превозвач извън Общността и въздушните такси, предлагани от конкурентния въздушен превозвач на Общността, но трябва да бъде по-малък, ако този по-малък размер е достатъчен, за да отстрани щетите върху индустрията на Общността. Във всеки случай, размерът на мерките трябва да не надвишава стойността на нетърговските предимства, предоставени на въздушния превозвач извън Общността.

4. Може да се наложи мярка в подходящия размер във всеки случай на недискриминационен принцип за въздушното обслужване, предоставяно от всички въздушни превозвачи извън Общността, за които е установено, че извличат полза от субсидии или прилагат несправедливи практики на ценообразуване по съответни трасета, с изключение на въздушното обслужване, предоставяно от тези въздушни превозвачи извън Общността, за които са приети ангажименти по смисъла на настоящия регламент.

5. Една мярка остава в сила в дадена степен и за определен период от време, само за да се компенсират субсидиите или несправедливите практики на ценообразуване, предизвикали възникването на щетите.

▼B*Член 13***Ангажменти**

1. Разследването може да бъде прекратено без налагане на временни или окончателни мерки при предприемане на задоволителни доброволни ангажменти, при които:

- а) публичните власти, предоставили субсидията или нетърговските предимства, се съгласят да премахнат или ограничат субсидията или нетърговските предимства, или предприемат други мерки във връзка с влиянието им; или
- б) въздушен превозвач извън Общността предприеме ревизия на своите цени или прекрати осигуряването на въздушно обслужване по въпросното трасе, така че да се премахне вредното влияние на субсидията или нетърговските предимства.

2. Ангажиментите се приемат в съответствие с процедурата, описана в член 15, параграф 2.

3. В случай на нарушаване или прекратяване изпълнението на ангажиментите от някоя от страните, се налагат окончателни мерки в съответствие с член 12 на базата на фактите, установени в контекста на разследването, довело до ангажмента, при условие че разследването е завършило с окончателна констатация за наличието на субсидиране и че на съответния въздушен превозвач извън Общността или на предоставилите субсидията публични власти е била дадена възможност да коментират случая, с изключение на случай на прекратяване изпълнението на ангажиментите от въздушния превозвач извън Общността.

*Член 14***Преразглеждане**

1. Когато обстоятелствата налагат, необходимостта от продължително налагане на мерките в първоначалния им вид може да бъде преразгледана по инициатива на Комисията по искане на държава-членка или по искане на въздушни превозвачи извън Общността, на които са наложени мерките, при условие че след налагането на окончателните мерки са изминали поне два последователни сезона на Международната асоциация за въздушен транспорт.

2. Комисията дава начало на преразглеждането по параграф 1 в съответствие с процедурата, описана в член 15, параграф 2. Преразглеждането се прилага съгласно съответните разпоредби от членове 7 и 8. Преразглеждането има за цел да оцени дали субсидирането или несправедливото ценообразуване и/или нанесените щети продължават да са налице и да определи отново дали интересите на Общността изискват поддържането на мерките. В съответствие с резултатите от преразглеждането мерките се отменят, променят или продължават в съответствие с процедурата, описана в член 15, параграф 3.

▼M1*Член 15***Процедура на комитет**

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 11 от Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи от Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8.

▼M1

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се установява на три месеца.

4. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него.

▼B*Член 16***Интереси на Общността**

За да се определи съгласно членове 10, параграф 1, член 11, параграф 2, и член 12, параграф 1, дали интересите на Общността налагат намеса и дали мерките трябва да бъдат продължени в съответствие с член 14, параграф 2, се основава на оценка на различните интереси, разглеждани като едно цяло. Мерки може да не се предприемат, ако се стигне до ясното заключение, че това не е в интерес на Общността.

*Член 17***Общи разпоредби**

1. Временните или окончателните компенсационни мерки се налагат чрез регламент и се изпълняват от държава-членка в определен вид и размер и в съответствие с други критерии, посочени в регламента за налагане на такива мерки. Ако се наложат мерки, различни от задължения, в регламента се дефинира прецизно видът на мерките в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент.

2. Регламентите за налагане на временни или окончателни компенсационни мерки и регламентите или решенията за приемане на ангажменти или спиране или прекратяване на разследването или процедурата се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз*.

*Член 18***Влизане в сила**

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след датата на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.