

I

(Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 868/2004
af 21. april 2004**

om beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence til skade for EF-luftfartsselskaber i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Konkurrencesituationen for EF-luftfartsselskaber, der leverer luftfartsydelse til, via eller fra Fællesskabet, vil kunne påvirkes negativt af illoyal og diskriminerende konkurrence fra ikke-EF-luftfartsselskaber, der leverer lignende luftfartsydelse.
- (2) En sådan illoyal konkurrence kan bestå i støtte eller andre former for tilskud fra et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig organisation i et land, som ikke er medlem af Fællesskabet, eller bestemte former for prispraksis, der udøves af et ikke-EF-luftfartsselskab, som nyder godt af ikke-kommercielle fordele.
- (3) Det er nødvendigt at definere de afhjælpningsforanstaltninger, som skal iværksættes mod illoyal praksis af denne art.
- (4) Der er i Fællesskabet strenge bestemmelser vedrørende statsstøtte til luftfartsselskaber, og for at EF-luftfartsselskaber ikke skal komme i en konkurrencemæssig ugunstig situation og blive påført skade, er der behov for et instrument, der kan beskytte mod ikke-EF-luftfartsselskaber, der modtager støtte eller nyder godt af andre fordele fra staten.

(5) Det er ikke hensigten, at denne forordning skal træde i stedet for de luftfartsaftaler med tredjelande, som kan anvendes til at skride effektivt ind over for de former for praksis, der er omfattet af denne forordning. Hvis der i en medlemsstat findes et retligt instrument, der inden for en rimelig tidsfrist gør det muligt at reagere på tilfredsstillende vis, har et sådant instrument forrang for denne forordning i dette tidsrum.

(6) Fællesskabet bør være i stand til at skride ind for at afhjælpe illoyal konkurrence, som skyldes støtte fra staten i et land, der ikke er medlem af Fællesskabet. Fællesskabet bør også være i stand til at skride ind over for illoyal priskonkurrence.

(7) Det bør fastlægges, i hvilke tilfælde der er tale om støtte, og i henhold til hvilke principper denne støtte bør udlignes, navnlig om støtten har været rettet mod bestemte selskaber eller sektorer eller er betinget af levering af luftfartsydelse til tredjelande.

(8) Ved konstatering af, om der foreligger støtte, er det nødvendigt at påvise, at der er tale om et finansielt bidrag fra et statsligt eller et regionalt organ eller en anden offentlig organisation i form af overførsel af midler, eller at gæld af enhver form, som involverer offentlige indtægter, og som normalt inddrives, eftergives eller ikke opkræves, og at det modtagende selskab dermed har fået en fordel.

(9) Det bør fastlægges, i hvilke tilfælde der er tale om illoyal priskonkurrence. Undersøgelse af et tredjelandsluftfartsselskabs priskonkurrence bør kun ske i begrænsede tilfælde, hvor luftfartsselskabet nyder godt af ikke-kommercielle fordele, der ikke klart kan identificeres som støtte.

(10) Det bør præciseres, at illoyal priskonkurrence kun formodes at foreligge i tilfælde, hvor denne praksis klart afviger fra normal priskonkurrence. Kommissionen bør udarbejde en detaljeret metode til fastlæggelse af, hvorvidt der er tale om illoyal priskonkurrence.

⁽¹⁾ EFT C 151 E af 25.6.2002, s. 285.

⁽²⁾ EUT C 61 af 14.3.2003, s. 29.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 14.1.2003 (EUT C 38 E af 12.2.2004, s. 75), Rådets fælles holdning af 18.12.2003 (EUT C 66 E af 16.3.2004, s. 14). Europa-Parlamentets holdning af 11.3.2004 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 30.3.2004.

- (11) Det er endvidere ønskeligt at fastsætte klare og detaljerede retningslinjer for så vidt angår de faktorer, som kan være relevante for fastlæggelsen af, om luftfartsydelse, der leveres af ikke-EF-luftfartsselskaber, der modtager støtte, eller leveres til illoyale priser, har forårsaget skade eller truer med at forårsage skade. For at påvise, at priskonkurrence i forbindelse med levering af sådanne luftfartsydelse forårsager skade for Fællesskabets luftfartsindustri, bør man være opmærksom på virkningerne af andre faktorer, og der bør tages hensyn til alle relevante faktorer og økonomiske indikationer, som kan påvirke kriterierne for en vurdering af situationen i den pågældende sektor, navnlig de aktuelle markedsforhold i Fællesskabet.
- (12) Det er vigtigt at definere udtrykkene »EF-luftfartsselskab«, »Fællesskabets luftfartsindustri« og »lignende luftfartsydelse«.
- (13) Det må præciseres, hvem der kan indgive klage, samt hvilke oplysninger en sådan klage bør indeholde. Klager bør afvises, hvis der ikke foreligger tilstrækkelige beviser for skade.
- (14) Det er ønskeligt at fastlægge den procedure, som skal følges i undersøgelsen af ikke-EF-luftfartsselskabers illoyale konkurrence. Denne procedure bør være tidsmæssigt begrænset.
- (15) Det må fastlægges, hvordan de berørte parter kan informeres om, hvilke oplysninger myndighederne kræver. De berørte parter bør have tilstrækkelig mulighed for at forelægge alle relevante beviser og varetage deres interesser. Det er ligeledes nødvendigt at fastsætte, hvilke bestemmelser og hvilke procedurer der skal overholdes i forbindelse med undersøgelsen, navnlig de bestemmelser, som de berørte parter skal overholde, når de tilkendegiver deres interesse i proceduren, forelægger deres synspunkter og fremlægger oplysninger inden for bestemte tidsfrister, således at sådanne synspunkter og oplysninger kan komme i betragtning. Selv om forretningshemmeligheden skal respekteres, er det nødvendigt, at det tillades berørte parter at få indsigt i alle oplysninger, der indgår i undersøgelsen, og som er relevante for varetagelsen af deres interesser. Det må fastsættes, at for parter, der ikke samarbejder tilfredsstillende, kan andre oplysninger anvendes til at belyse sagen, og at sådanne oplysninger kan være mindre gunstige for parterne, end hvis de havde samarbejdet.
- (16) Det er nødvendigt at fastlægge, på hvilke betingelser der kan pålægges midlertidige foranstaltninger. Kommissionen kan under alle omstændigheder kun pålægge sådanne foranstaltninger for en periode på seks måneder.
- (17) En undersøgelse eller procedure bør afsluttes, når der ikke er noget behov for at pålægge foranstaltninger, f.eks. hvis støttebeløbet, graden af illoyal priskonkurrence eller skaden er ubetydelig. En procedure bør ikke afsluttes, medmindre beslutningen herom er begrundet. Omfanget af foranstaltningerne bør være mindre end det udligningsberettigede støttebeløb eller omfanget af den illoyale priskonkurrence, hvis et sådant mindre beløb er tilstrækkeligt til at afhjælpe skaden.
- (18) Det må fastsættes, at omfanget af foranstaltningerne ikke bør overstige værdien af støtten eller de ikke-kommercielle fordele alt efter tilfældet eller et beløb svarende til den påførte skade, såfremt dette beløb er lavere.
- (19) Det må fastsættes, at foranstaltningerne kun bør forblive i kraft, så længe det er nødvendigt for at afhjælpe skadevoldende støtte eller illoyal priskonkurrence.
- (20) Foranstaltninger bør fortrinsvis have form af afgifter. Viser afgifterne sig ikke at være hensigtsmæssige, kan andre foranstaltninger overvejes.
- (21) Det er nødvendigt at fastlægge procedurer for accept af tilsagn om at eliminere eller afhjælpe udligningsberettiget støtte eller illoyal priskonkurrence og den forårsagede skade i stedet for at pålægge foreløbige eller endelige foranstaltninger. Det er ligeledes hensigtsmæssigt at fastsætte følgerne af manglende overholdelse eller tilbagevækning af tilsagn.
- (22) Det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser om revision af de pålagte foranstaltninger i tilfælde af, at der forelægges tilstrækkeligt bevis for ændrede omstændigheder.
- (23) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁽¹⁾.
- (24) Karakteren og omfanget af foranstaltninger og bestemmelser om håndhævelse heraf bør fastlægges i forordningen om indførelse af disse foranstaltninger.
- (25) Det er nødvendigt at sikre, at foranstaltninger truffet i medfør af denne forordning er i fuld overensstemmelse med Fællesskabets interesser. Ved vurdering af Fællesskabets interesser bør det søges fastlagt, hvilke tvingende årsager der eventuelt vil kunne føre til den klare konklusion, at det ikke ville være i Fællesskabets overordnede interesse at træffe foranstaltninger. Sådanne tvingende årsager kunne f.eks. være tilfælde, hvor ulempen for forbrugerne eller andre berørte parter ville stå i klart misforhold til eventuelle fordele, som Fællesskabets luftfartsindustri ville få ved pålæggelsen af foranstaltninger.
- (26) Målet for denne forordning, nemlig beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence til skade for EF-luftfartsselskaber i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlem af Det Europæiske Fællesskab, kan muligvis ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 4

Artikel 1

Offentlig støtte

Formål

1. I denne forordning fastlægges den procedure, der skal følges for at yde beskyttelse mod støtte og illoyal priskonkurrence i forbindelse med levering af luftfartsydelse fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab, i det omfang Fællesskabets luftfartsindustri lider skade herefter.

2. Denne forordning er ikke til hinder for, at der i første omgang anvendes særbestemmelser i luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab.

3. Denne forordning er ikke til hinder for anvendelsen af særbestemmelser i aftaler mellem Fællesskabet og lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab.

Artikel 2

Principper

En afhjælpningsforanstaltning kan pålægges med henblik på at udligne:

- 1) støtte, der direkte eller indirekte ydes til et ikke-EF-luftfartsselskab, eller
- 2) illoyal priskonkurrence fra ikke-EF-luftfartsselskaber

i forbindelse med levering af luftfartsydelse på en eller flere ruter til og fra Fællesskabet, som er til skade for Fællesskabets luftfartsindustri.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) »skade«: væsentlig skade for Fællesskabets luftfartsindustri eller trussel om væsentlig skade for Fællesskabets luftfartsindustri, der er konstateret i overensstemmelse med artikel 6
- b) »Fællesskabets luftfartsindustri«: alle de EF-luftfartsselskaber, der leverer lignende luftfartsydelse, eller de af luftfartsselskaberne, hvis samlede andel udgør størstedelen af det samlede fællesskabsudbud af sådanne luftfartsydelse
- c) »EF-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber ⁽¹⁾
- d) »lignende luftfartsydelse«: luftfartsydelse, som leveres på samme rute eller ruter som de pågældende luftfartsydelse, eller luftfartsydelse, der leveres på en eller flere ruter, der ligner den eller de ruter, hvor den pågældende luftfartsydelse leveres.

⁽¹⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

1. Offentlig støtte anses for at foreligge, hvis:

- a) et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig organisation i et land, der ikke er medlem af Det Europæiske Fællesskab, yder et økonomisk bidrag, det vil sige, at
 - i) en praksis hos et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig organisation indebærer direkte overførsel af midler, f.eks. tilskud, lån eller indskud af egenkapital, eller potentiel direkte overførsel af midler til luftfartsselskabet eller overtagelse af dets forpligtelser, f.eks. lånegarantier
 - ii) offentlige indtægter eller indtægter fra regionale organer eller andre offentlige institutioner, der normalt inddrives, eftergives eller ikke opkræves
 - iii) et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig organisation leverer varer eller tjenesteydelse ud over generel infrastruktur eller køber varer eller tjenesteydelse
 - iv) et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig organisation foretager indbetalinger til en finansieringsordning eller overlader eller overdrager til et privat organ at forestå en eller flere af de under nr. i), ii) og iii) nævnte typer funktioner, som normalt ville påhvile staten, og som i praksis reelt ikke adskiller sig fra normal statslig praksis

b) og der herved gives en fordel.

2. Der træffes kun afhjælpningsforanstaltninger i forbindelse med støtte, hvis støtten retligt eller faktisk er begrænset til et selskab eller en erhvervsgren eller en gruppe selskaber eller erhvervsgrene, der hører under den støttestyrende myndigheds kompetence.

Artikel 5

Illoyal priskonkurrence

1. Illoyal priskonkurrence på en bestemt luftrute til eller fra Fællesskabet anses for at foreligge, når ikke-EF-luftfartsselskaber

— nyder godt af en ikke-kommerciel fordel og

— anvender billetpriser, som ligger så langt under de priser, der tilbydes af konkurrerende EF-luftfartsselskaber, at de forvolder skade.

Denne form for priskonkurrence skal klart kunne adskilles fra normal priskonkurrence.

2. Ved sammenligning af billetpriser tages der hensyn til følgende elementer:

- a) den faktiske pris, til hvilken billetter udbydes til salg
- b) antallet af pladser, der udbydes til en angiveligt illoyal pris, i forhold til det samlede antal pladser, der er til rådighed i flyet
- c) restriktioner og betingelser for billetter, der sælges til en angiveligt illoyal pris
- d) serviceniveauet hos alle de luftfartsselskaber, der leverer lignende luftfartsydelser
- e) de faktiske omkostninger for det ikke-EF-luftfartsselskab, der leverer ydelser, med tillæg af en rimelig fortjenstmargen, og
- f) situationen på sammenlignelige ruter, for så vidt angår de i litra a)-e) omhandlede forhold.

3. Kommissionen udarbejder efter proceduren i artikel 15, stk. 3, en detaljeret metode til konstatering af, om der forekommer illoyal priskonkurrence. Denne metode omfatter bl.a. den måde, hvorpå normal priskonkurrence, faktiske omkostninger og rimelige fortjenstmarginer vurderes specifikt i forbindelse med luftfartssektoren.

Artikel 6

Konstatering af skade

1. Konstateringen af skade baseres på konkret dokumentation og omfatter en objektiv undersøgelse af både:

- a) de pågældende luftfartsydelsers prisniveau og disses virkninger på de billetpriser, der tilbydes af EF-luftfartsselskaber, og
- b) følgevirkningerne af disse luftfartsydelser for Fællesskabets luftfartsindustri, som de fremgår af tendenserne i en række økonomiske indikatorer såsom antallet af flyvninger, kapacitetsudnyttelse, passagerreservationer, markedsandel, fortjeneste, kapitalforrentning, investeringer og beskæftigelse.

Ingen af disse faktorer er nødvendigvis udslagsgivende for afgørelsen.

2. Det påvises på grundlag af alt konkret bevismateriale, der forelægges i henhold til stk. 1, at de pågældende luftfartsydelser påfører skade som omhandlet i denne forordning.

3. Andre kendte faktorer end de pågældende luftfartsydelser, som samtidig er til skade for Fællesskabets luftfartsindustri, undersøges også for at sikre, at den skade, der forårsages af disse andre faktorer, ikke kan tilskrives de pågældende luftfartsydelser.

4. En konstatering af, om der foreligger trussel om skade, baseres på kendsgerninger og ikke blot på påstande, formodninger eller fjerntliggende muligheder. Den ændring af omstændighederne, der ville skabe en situation, hvor den pågældende støtte ville forvolde skade, skal klart kunne forudses og være overhængende.

Artikel 7

Indledning af procedure

1. En undersøgelse i henhold til denne forordning indledes på grundlag af en skriftlig klage på vegne af Fællesskabets luftfartsindustri fra en fysisk eller juridisk person eller en sammenslutning, eller på Kommissionens eget initiativ, hvis der er tilstrækkeligt bevis for, at der er tale om udligningsberettiget støtte (herunder om muligt størrelsen heraf) eller illoyal priskonkurrence i henhold til denne forordning, skade og årsagsammenhæng mellem de luftfartsydelser, som der angiveligt ydes støtte til, eller for hvilke der angiveligt anvendes illoyale priser, og den påståede skade.

2. Når det er klart, at der foreligger tilstrækkelige beviser til at berettiggende indledning af en procedure, indleder Kommissionen efter proceduren i artikel 15, stk. 2, proceduren senest 45 dage efter indgivelse af klagen og offentliggør en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende*. Hvis spørgsmålet drøftes inden for rammerne af en bilateral aftale af den berørte medlemsstat, forlænges denne frist på 45 dage efter anmodning fra medlemsstaten med op til 30 dage. Eventuelle yderligere forlængelser af fristen fastlægges af Kommissionen, som træffer afgørelse efter proceduren i artikel 15, stk. 2.

Ved forelæggelse af utilstrækkelige beviser informerer Kommissionen efter proceduren i artikel 15, stk. 2, klageren senest 45 dage efter den dato, hvor klagen blev indgivet til Kommissionen.

3. Meddelelsen om indledning af proceduren angiver, at en undersøgelse påbegyndes, samt undersøgelsens omfang, luftfartsydelserne på de pågældende ruter, de lande, hvor staten påstås at give støtte eller udstede licens til de luftfartsselskaber, der angiveligt udøver illoyal priskonkurrence, samt den tidsfrist, inden for hvilken de berørte parter kan tilkendegive deres interesse i sagen, forelægge deres synspunkter skriftligt og fremlægge oplysninger, hvis disse synspunkter skal kunne komme i betragtning under undersøgelsen. I meddelelsen fastsættes også den tidsfrist, inden for hvilken de berørte parter kan anmode om at blive hørt af Kommissionen.

4. Kommissionen underretter de luftfartsselskaber, som leverer de pågældende luftfartsydelser samt den berørte regering og klagerne om indledning af proceduren.

5. Kommissionen kan på ethvert tidspunkt opfordre tredjelandets regering til at deltage i konsultationer med henblik på at klarlægge situationen, hvad angår de i stk. 2 nævnte spørgsmål, og med henblik på at nå frem til en gensidigt tilfredsstillende løsning. I givet fald inddrager Kommissionen alle berørte medlemsstater i disse konsultationer. Hvis der allerede pågår konsultationer mellem en medlemsstat og det pågældende tredjeland, tager Kommissionen kontakt med denne medlemsstat i forvejen.

Artikel 8

Undersøgelse

1. Efter procedurernes indledning påbegynder Kommissionen en undersøgelse, som dækker støtte til eller illoyal priskonkurrence på luftfartsydelse, der leveres af ikke-EF-luftfartselskaber på bestemte ruter, samt skade. Undersøgelsen gennemføres hurtigst muligt og afsluttes normalt inden for en frist på ni måneder fra procedurernes indledning, som dog kan forlænges under følgende omstændigheder:

- når forhandlinger med de pågældende tredjelands er så fremskredne, at en tilfredsstillende løsning på klagen synes umiddelbart forestående, eller
- når der kræves yderligere tid til at nå til en løsning, som er i Fællesskabets interesse.

2. De berørte parter, som har tilkendegivet deres interesse i sagen inden for de i indledningsmeddelelsen fastsatte tidsfrister, høres, hvis de har fremsat en anmodning om en høring og påvist, at de er berørte, at der er sandsynlighed for, at de kan blive påvirket af procedurens resultat, og at der er særlige grunde til, at de bør høres.

3. I tilfælde, hvor en interesseret part nægter adgang til eller på anden måde ikke stiller nødvendige oplysninger til rådighed inden for passende tidsfrister eller hindrer undersøgelsen i væsentlig grad, kan der foretages foreløbige eller endelige, positive eller negative konstateringer på grundlag af de foreliggende faktiske omstændigheder. Hvis det konstateres, at den interesse-rede part har givet falske eller vildledende oplysninger, ses der bort fra oplysningerne, og de foreliggende faktiske omstændigheder kan anvendes.

Artikel 9

Afhjælpningsforanstaltninger

Afhjælpningsforanstaltninger skal, hvad enten de er midlertidige eller endelige, fortrinsvis have form af afgifter, der pålægges de berørte ikke-EF-luftfartsselskaber.

Artikel 10

Midlertidige foranstaltninger

1. Der kan pålægges midlertidige foranstaltninger, hvis der er foretaget en foreløbig positiv konstatering af, at de berørte ikke-EF-luftfartsselskaber nyder godt af støtte, eller at der er tale om illoyal priskonkurrence med deraf følgende skade for Fællesskabets luftfartsindustri, og at beskyttelse af Fællesskabets interesser kræver indgriben for at forebygge yderligere skade.

2. Midlertidige foranstaltninger kan træffes efter proceduren i artikel 15, stk. 2. Disse foranstaltninger kan højst pålægges i seks måneder.

Artikel 11

Afslutning uden indførelse af foranstaltninger

1. Hvis en klage trækkes tilbage, eller hvis der er fundet en tilfredsstillende løsning i henhold til en medlemsstats luftfartsaftale med det berørte tredjeland, kan Kommissionen afslutte proceduren, medmindre dette ikke er i Fællesskabets interesse.

2. Hvis afhjælpningsforanstaltninger er unødvendige, afsluttes behandlingen af sagen efter proceduren i artikel 15, stk. 2. Enhver beslutning om at afslutte behandlingen af en sag begrundes.

Artikel 12

Endelige foranstaltninger

1. Hvis de faktiske omstændigheder, som endeligt er fastlagt, viser, at der er tale om støtte eller illoyal priskonkurrence med deraf følgende skade, og beskyttelse af Fællesskabets interesse kræver indgriben i henhold til artikel 16, pålægges en endelig foranstaltning efter proceduren i artikel 15, stk. 3.

2. Omfanget af de foranstaltninger, der træffes for at opveje støtten, må ikke overstige støttebeløbet beregnet som de konstaterede fordele, som det pågældende ikke-EF-luftfartsselskab har nydt godt af, men bør ligge under det samlede støttebeløb, hvis et sådant lavere beløb er tilstrækkeligt til at opveje skaden for Fællesskabets luftfartsindustri.

3. Omfanget af de foranstaltninger, der træffes for at opveje illoyal priskonkurrence, som skyldes ikke-kommercielle fordele, må ikke overstige forskellen mellem den billetpris, som det pågældende ikke-EF-luftfartsselskab opkræver, og de billetpriser, der tilbydes af de konkurrerende EF-luftfartsselskaber, men bør være mindre, hvis dette er tilstrækkeligt til at opveje skaden for Fællesskabets luftfartsindustri. Omfanget af foranstaltningen bør under ingen omstændigheder overstige værdien af den ikke-kommercielle fordel, som det pågældende ikke-EF-luftfartsselskab har nydt godt af.

4. En foranstaltning af passende omfang pålægges i det enkelte tilfælde uden forskelsbehandling for så vidt angår luftfartssydelse, der leveres af ethvert ikke-EF-luftfartsselskab, som påviseligt modtager støtte eller udøver illoyal priskonkurrence på de pågældende ruter, undtagen luftfartssydelse, der leveres af ikke-EF-luftfartsselskaber, som har givet tilsagn, der er blevet accepteret i henhold til denne forordning.

5. En foranstaltning forbliver kun i kraft så længe og i det omfang, den er nødvendig for at imødegå den støtte eller illoyale priskonkurrence, som forårsager skaden.

Artikel 13

Tilsagn

1. Undersøgelser kan afsluttes uden pålæggelse af midlertidige eller endelige foranstaltninger, hvis der modtages tilfredsstillende, frivillige tilsagn i henhold til hvilke:

- a) den stat, der yder støtten eller den ikke-kommercielle fordel, går ind på at fjerne eller begrænse støtten eller den ikke-kommercielle fordel eller at træffe andre foranstaltninger vedrørende følgerne heraf, eller
- b) et ikke-EF-luftfartsselskab giver tilsagn om at revidere sine priser eller at holde op med at levere luftfartssydelse på den pågældende rute, således at den skade, støtten eller den ikke-kommercielle fordel forårsager, elimineres.

2. Tilsagn accepteres efter proceduren i artikel 15, stk. 2.

3. Hvis en part ikke overholder sit tilsagn eller trækker det tilbage, pålægges der en endelig foranstaltning i henhold til artikel 12 på grundlag af kendsgerninger konstateret i forbindelse med den undersøgelse, som førte til tilsagnet, under forudsætning af, at denne undersøgelse blev afsluttet med en endelig konstatering af, at der foreligger støtte, og at det pågældende ikke-EF-luftfartsselskab eller den støtteydende stat har fået mulighed for at fremsætte bemærkninger, bortset fra tilfælde, hvor ikke-EF-luftfartsselskabet eller staten har trukket tilsagnet tilbage.

Artikel 14

Revision

1. Spørgsmålet om, hvorvidt det er nødvendigt at fortsætte foranstaltningerne i deres oprindelige form, kan tages op til revision, når dette er påkrævet, på Kommissionens initiativ eller på anmodning af en medlemsstat eller på anmodning af ikke-EF-luftfartsselskaber, som er underkastet foranstaltninger, eller på anmodning af EF-luftfartsselskaber, såfremt der er forløbet et rimeligt tidsrum på mindst to på hinanden følgende IATA-fartplansæsoner siden pålæggelsen af den endelige foranstaltning.

2. Revisioner i henhold til stk. 1 iværksættes af Kommissionen efter proceduren i artikel 15, stk. 2. De relevante bestemmelser i artikel 7 og 8 gælder for revisioner i henhold til stk. 1. Ved revisionerne vurderes det, om der stadig foreligger støtte eller illoyal priskonkurrence, og/eller hvilken skade dette medfører, og det konstateres på ny, om Fællesskabets interesser kræver fortsat indgriben. Hvis det ved revisionen findes berettiget, ophæves, ændres eller bibeholdes foranstaltningerne efter proceduren i artikel 15, stk. 3.

Artikel 15

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 11 i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet ⁽¹⁾ (i det følgende benævnt »udvalget«).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 16

Fællesskabets interesser

En konstatering i henhold til artikel 10, stk. 1, artikel 11, stk. 2, og artikel 12, stk. 1, af, om varetagelsen af Fællesskabets interesser kræver indgriben, eller om foranstaltningerne bør bibeholdes i overensstemmelse med artikel 14, stk. 2, bygger på en vurdering af alle de forskellige interesser som helhed. Der anvendes ikke foranstaltninger, hvis det klart kan konkluderes, at dette ikke er i Fællesskabets interesse.

Artikel 17

Generelle bestemmelser

1. Midlertidige eller endelige afhjælpningsforanstaltninger pålægges ved forordning og håndhæves af medlemsstaterne i den form og det omfang og i henhold til de andre kriterier, der er fastlagt ved den forordning, hvorved sådanne foranstaltninger pålægges. Hvis der pålægges andre foranstaltninger end afgifter, fastlægger forordningen foranstaltningernes præcise form i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning.

⁽¹⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

2. Forordninger, der pålægger midlertidige eller endelige afhjælpningsforanstaltninger, og forordninger eller beslutninger, der accepterer tilsagn eller ophæver eller afslutter undersøgelser eller procedurer, offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 18

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 21. april 2004.

På Europa-Parlamentets vegne

P. COX

Formand

På Rådets vegne

D. ROCHE

Formand
