

REGLAMENTO (UE) 2019/712 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 17 de abril de 2019****relativo a la defensa de la competencia en el transporte aéreo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 868/2004**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La aviación desempeña un papel vital en la economía de la Unión y en la vida cotidiana de los ciudadanos de la Unión, al ser uno de los sectores con mejor rendimiento y más dinámicos de la economía de la Unión, donde representa un factor decisivo para el impulso del crecimiento económico, el empleo, el comercio y el turismo, así como la conectividad y la movilidad para empresas y ciudadanos por igual, y en particular en el marco del mercado interior de la aviación de la Unión. En las últimas décadas, el crecimiento de los servicios de transporte aéreo ha contribuido de forma significativa a mejorar la conectividad en el seno de la Unión y con terceros países y ha sido un importante motor para la economía de la Unión.
- (2) Las compañías aéreas de la Unión constituyen el núcleo de una red global que conecta Europa tanto a nivel interno como con el resto del mundo. Es necesario permitirles que compitan con las compañías aéreas de terceros países en un entorno de competencia abierta y leal. Esto es necesario para aportar beneficios a los consumidores, mantener condiciones propicias para un alto nivel de conectividad aérea en la Unión y para garantizar la transparencia, la igualdad de condiciones y la continuidad de la competitividad de las compañías aéreas de la Unión, así como unos altos niveles de empleo de calidad en el sector de la aviación de la Unión.
- (3) En el contexto del aumento de la competencia a escala mundial entre los distintos actores del transporte aéreo, la competencia leal es un principio general indispensable en la explotación de servicios de transporte aéreo internacionales. Dicho principio está reconocido, en particular, en el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, de 7 de diciembre de 1944 (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»), cuyo preámbulo reconoce la necesidad de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades. El artículo 44 del Convenio de Chicago dispone también que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tendrá como fin fomentar el desarrollo del transporte aéreo internacional para asegurar que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional y para evitar discriminación entre Estados contratantes.
- (4) El principio de la competencia leal está bien establecido en el seno de la Unión, donde las prácticas distorsionadoras del mercado están sujetas al Derecho de la Unión, que garantiza la igualdad de oportunidades y condiciones de competencia leal para todas aquellas compañías aéreas, tanto de la Unión como de terceros países, que operan en la Unión.
- (5) Con todo, a pesar de los esfuerzos continuos realizados por la Unión y algunos terceros países, los principios de la competencia leal todavía no han sido definidos mediante normas multilaterales específicas, en particular, ni en el marco de los acuerdos de la OACI ni en el de los de la Organización Mundial del Comercio (OMC), como el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS) y su anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo, de cuyo ámbito de aplicación han quedado excluidos en gran medida los servicios de transporte aéreo.

⁽¹⁾ DO C 197 de 8.6.2018, p. 58.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 14 de marzo de 2019 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 9 de abril de 2019.

- (6) Por consiguiente, es necesario intensificar los esfuerzos en el contexto de la OACI y de la OMC para apoyar activamente la elaboración de normas internacionales que garanticen unas condiciones de competencia leal entre todas las compañías aéreas.
- (7) La competencia leal entre compañías aéreas debe abordarse preferentemente en el marco de los acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos con terceros países. Sin embargo, la mayoría de los acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos celebrados entre la Unión o sus Estados miembros, o ambos, por una parte, y terceros países por otra, no contienen hasta la fecha normas adecuadas en materia de competencia leal. En consecuencia, es preciso intensificar los esfuerzos para negociar la inclusión de cláusulas de competencia leal en los acuerdos, existentes y futuros, de transporte aéreo o de servicios aéreos celebrados con terceros países.
- (8) La competencia leal entre compañías aéreas también puede garantizarse mediante la adecuada legislación de la Unión, como el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo ⁽³⁾ y la Directiva 96/67/CE del Consejo ⁽⁴⁾. En la medida en que la competencia leal supone la protección de las compañías aéreas de la Unión frente a determinadas prácticas adoptadas por terceros países o por compañías aéreas de terceros países, esta cuestión se abordaba anteriormente en el Reglamento (CE) n.º 868/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾. Sin embargo, el Reglamento (CE) n.º 868/2004 ha demostrado ser ineficaz en lo que respecta a su objetivo general subyacente de competencia leal. Así ha ocurrido en particular con algunas de sus normas que se refieren a la definición de las prácticas en cuestión, además de las subvenciones, y a los requisitos relativos a la apertura y desarrollo de las investigaciones. Por otra parte, el Reglamento (CE) n.º 868/2004 no ha logrado la complementariedad con los acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos en los que la Unión es parte. Dada la cantidad e importancia de las modificaciones que serían necesarias para resolver dichas cuestiones, procede sustituir el Reglamento (CE) n.º 868/2004 por un nuevo acto.
- (9) La competitividad del sector de la aviación de la Unión depende de la competitividad de cada parte de la cadena de valor de la aviación y solo puede mantenerse a través de un conjunto complementario de políticas. La Unión debe entablar un diálogo constructivo con terceros países para encontrar una base para la competencia leal. En este sentido sigue siendo necesaria una legislación efectiva, proporcionada y disuasoria con el fin de mantener condiciones propicias para un alto nivel de conectividad en la Unión y para garantizar una competencia leal con las compañías aéreas de terceros países. A tal fin, debe facultarse a la Comisión para realizar investigaciones y tomar medidas en caso necesario. Dichas medidas deben estar a su disposición cuando las prácticas que distorsionan la competencia causen perjuicio a las compañías aéreas de la Unión.
- (10) La discriminación podría incluir situaciones en las que las compañías aéreas de la Unión sean objeto de un trato diferenciado sin justificación objetiva, especialmente en lo que se refiere a: los precios y el acceso a los servicios de asistencia en tierra; las infraestructuras aeroportuarias; los servicios de navegación aérea; la asignación de franjas horarias; los procedimientos administrativos, como los relativos a la asignación de visados para el personal de compañías extranjeras; las disposiciones detalladas de venta y distribución de servicios aéreos; o cualquier otro asunto «de práctica ordinaria», como procedimientos gravosos de despacho de aduana o cualquier otra práctica desleal de tipo financiero u operativo.
- (11) Los procedimientos deben concluirse sin medidas correctoras en virtud del presente Reglamento, cuando la adopción de estas últimas vaya a ir en detrimento del interés de la Unión, teniendo especialmente en cuenta sus repercusiones en otras personas, en particular los consumidores o empresas en la Unión, así como sus repercusiones en los altos niveles de conectividad en toda la Unión. Para evaluar el interés de la Unión, se debe prestar especial atención a la situación de los Estados miembros que dependen exclusivamente o de forma significativa del transporte aéreo para su conectividad con el resto del mundo y se debe asegurar la coherencia con otras políticas de la Unión. Los procedimientos también deben concluirse sin medidas cuando los criterios para dichas medidas no se cumplan o hayan dejado de cumplirse.
- (12) Para determinar si la adopción de medidas correctoras sería contraria a los intereses de la Unión, la Comisión debe tener en cuenta las opiniones de todas las partes interesadas. Para organizar consultas con todas las partes interesadas y darles la oportunidad de ser oídas, el anuncio de apertura de la investigación debe especificar los plazos para facilitar información o para solicitar audiencia. Las partes interesadas deben tener conocimiento de las condiciones de divulgación de la información que facilitan y deben tener derecho a responder a las observaciones de otras partes.

⁽³⁾ Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

⁽⁴⁾ Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n.º 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).

- (13) Con el fin de que la Comisión pueda estar adecuadamente informada de los posibles elementos que justifiquen la apertura de una investigación, cualquier Estado miembro, compañía aérea de la Unión o asociación de compañías aéreas de la Unión tendrá derecho a presentar una denuncia, que debe tramitarse en un plazo razonable.
- (14) En aras de lograr la eficacia del presente Reglamento, es esencial que la Comisión pueda iniciar un procedimiento basándose en una denuncia que presente indicios suficientes de la existencia de una amenaza de perjuicio.
- (15) Durante la investigación, la Comisión debe analizar las prácticas que distorsionen la competencia en el contexto pertinente. Dada la diversidad de posibles prácticas, es posible que la práctica y sus efectos se limiten en algunos casos a las actividades de transporte aéreo de una ruta entre dos ciudades, mientras que en otros podría ser pertinente analizar la práctica y sus efectos en toda la red de transporte aéreo.
- (16) Es importante garantizar que la investigación pueda ser lo más amplia posible en lo relativo a los elementos pertinentes. A tal fin, la Comisión debe estar facultada para llevar a cabo investigaciones en terceros países, con el consentimiento de las entidades afectadas del tercer país y cuando dichos terceros países no presenten objeciones. Por las mismas razones y para los mismos fines, los Estados miembros deben estar obligados a apoyar a la Comisión con el máximo de su capacidad. La Comisión debe concluir la investigación sobre la base de las mejores pruebas disponibles.
- (17) Durante la investigación, la Comisión puede considerar si las prácticas que distorsionan la competencia constituyen también una vulneración de un acuerdo internacional de transporte aéreo o de servicios aéreos o de cualquier otro acuerdo que contenga disposiciones en materia de servicios de transporte aéreo, en el que sea parte la Unión. De ser así, la Comisión podría considerar que aquellas prácticas que distorsionan la competencia que también constituyan una vulneración de un acuerdo internacional de transporte aéreo o de servicios aéreos o de cualquier otro acuerdo que contenga disposiciones en materia de servicios de transporte aéreo, en el que sea parte la Unión, se abordarían de manera más adecuada mediante la aplicación de procedimientos de solución de diferencias establecidos en dicho acuerdo. En este caso, la Comisión debe estar facultada para suspender la investigación iniciada en virtud del presente Reglamento. Cuando la aplicación de los procedimientos de solución de diferencias establecidos en el acuerdo internacional de transporte aéreo o de servicios aéreos o en cualquier otro acuerdo que contenga disposiciones en materia de servicios de transporte aéreo, en el que sea parte la Unión, no sea suficiente para subsanar la situación, la Comisión debe tener la posibilidad de reabrir la investigación.
- (18) Los acuerdos de aviación y el presente Reglamento deben facilitar el diálogo con los terceros países afectados para resolver las diferencias de manera eficaz y restablecer la competencia leal. Cuando la investigación realizada por la Comisión afecte a operaciones a las que sea aplicable un acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos o cualquier otro acuerdo que contenga disposiciones en materia de servicios de transporte aéreo, celebrado con un tercer país y en el cual la Unión no sea parte, debe garantizarse que la Comisión actúa con pleno conocimiento de cualquier procedimiento previsto o llevado a cabo por el Estado miembro afectado en virtud de dicho acuerdo y referido a la situación objeto de la investigación de la Comisión. Por lo tanto, los Estados miembros deben estar obligados a informar a la Comisión en consecuencia. En tal caso, todos los Estados miembros afectados deben tener el derecho de notificar a la Comisión su intención de tratar la práctica que distorsiona la competencia exclusivamente con arreglo a los procedimientos de solución de diferencias contenidos en sus respectivos acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos o en cualquier otro acuerdo que contenga disposiciones en materia de servicios de transporte aéreo, celebrado con un tercer país y en el cual la Unión no sea parte. Si todos los Estados miembros afectados notifican a la Comisión y no se presenta ninguna objeción, la Comisión debe suspender temporalmente su investigación.
- (19) Si los Estados miembros afectados tienen la intención de tratar la práctica que distorsiona la competencia exclusivamente por medio de procedimientos de solución de diferencias aplicables en virtud de los acuerdos de transporte aéreo, de los acuerdos de servicios aéreos, o de cualquier otro acuerdo que contenga disposiciones en materia de servicios de transporte aéreo, que hayan celebrado con el tercer país de que se trate para cumplir sus obligaciones en virtud de dichos acuerdos, los Estados miembros deben esforzarse por tramitar con rapidez los procedimientos bilaterales de solución de diferencias y deben informar de ello con exhaustividad a la Comisión. Cuando persista la práctica que distorsiona la competencia y la Comisión reabra la investigación, es preciso tener en cuenta las averiguaciones a las que se haya llegado durante la aplicación de dicho acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos o de cualquier otro acuerdo que contenga disposiciones en materia de servicios de transporte aéreo, para garantizar el restablecimiento de la competencia leal lo antes posible.
- (20) Deben tenerse en cuenta las averiguaciones a las que se haya llegado durante la aplicación de procedimientos de solución de diferencias previstos en un acuerdo internacional de transporte aéreo o de servicios aéreos o en cualquier otro acuerdo que contenga disposiciones en materia de servicios de transporte aéreo, en el que sean parte la Unión o un Estado miembro.

- (21) Por motivos de eficiencia administrativa y en vista de una posible conclusión sin adopción de medidas, debe ser posible suspender el procedimiento si el tercer país o la entidad del tercer país afectado ha tomado medidas decisivas para eliminar la práctica en cuestión que distorsiona la competencia o para eliminar el perjuicio o amenaza de perjuicio consiguiente.
- (22) Las conclusiones respecto del perjuicio o amenaza de perjuicio a las compañías aéreas de la Unión afectadas deben reflejar una evaluación realista de la situación y deben estar basadas, por lo tanto, en todos los factores pertinentes, en particular en referencia a la situación de dichas compañías y a la situación general del mercado del transporte aéreo afectado.
- (23) Es necesario establecer las condiciones en las que un procedimiento debe concluirse, con o sin imposición de medidas correctoras.
- (24) Las medidas correctoras en relación con las prácticas que distorsionan la competencia tienen como objetivo contrarrestar el perjuicio provocado por dichas prácticas. Por consiguiente, deben adoptar la forma de obligaciones financieras o de otras medidas que, por representar un valor monetario mensurable, puedan lograr el mismo efecto. Con objeto de atenerse al principio de proporcionalidad, las medidas de cualquier tipo deben limitarse a lo necesario para contrarrestar el perjuicio concreto. La medida correctora debe procurar el correcto funcionamiento del mercado aéreo de la Unión y no debe tener como resultado una ventaja indebida para ninguna compañía aérea o grupo de compañías aéreas.
- (25) El presente Reglamento no tiene como objetivo imponer normas a las compañías aéreas de terceros países, por ejemplo en lo que respecta a las subvenciones, mediante la introducción de obligaciones más restrictivas que las aplicadas a las compañías aéreas de la Unión.
- (26) Las situaciones investigadas en virtud del presente Reglamento y sus posibles repercusiones en los Estados miembros pueden diferir en función de las circunstancias. Por tanto, debe ser posible aplicar medidas correctoras, dependiendo del caso, a una o más compañías aéreas de terceros países, a un área geográfica específica o a un período específico de tiempo, o establecer una fecha en el futuro a partir de la cual dichas medidas sean de aplicación.
- (27) Las medidas correctoras no deben consistir en la suspensión o limitación de los derechos de tráfico concedidos por un Estado miembro a un tercer país.
- (28) De acuerdo con el mismo principio de proporcionalidad, las medidas correctoras referentes a prácticas que distorsionan la competencia deben seguir en vigor solamente el tiempo y en la medida en que sea necesario a la luz de dichas prácticas y del perjuicio de ellas derivado. Por consiguiente, debe preverse su reconsideración, cuando las circunstancias lo hagan necesario.
- (29) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾.
- (30) La Comisión debe informar periódicamente al Parlamento Europeo y al Consejo de la aplicación del presente Reglamento mediante informes. Dichos informes deben incluir información sobre los extremos siguientes: la aplicación de medidas correctoras, la conclusión de investigaciones sin medidas correctoras, las reconsideraciones de las medidas correctoras, y la cooperación con los Estados miembros, las partes interesadas y los terceros países. La redacción y el tratamiento de los informes deben respetar el nivel de confidencialidad adecuado.
- (31) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la protección eficaz-igual para todas las compañías aéreas de la Unión y basada en criterios y procedimientos uniformes- contra los perjuicios o las amenazas de perjuicio causados a una o varias compañías aéreas de la Unión por prácticas que distorsionan la competencia, adoptadas por terceros países o por entidades de terceros países, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (32) Dado que el presente Reglamento sustituye al Reglamento (CE) n.º 868/2004, este último ha de ser derogado.

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece normas sobre la realización de investigaciones por parte de la Comisión y sobre la adopción de medidas correctoras, en relación con prácticas que distorsionen la competencia entre compañías aéreas de la Unión y compañías aéreas de terceros países, o que causen o amenacen con causar perjuicio a las compañías aéreas de la Unión.
2. El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (CEE) n.º 95/93 y en el artículo 20 de la Directiva 96/67/CE.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «compañía aérea»: una compañía aérea conforme a la definición del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾;
- 2) «servicio de transporte aéreo»: un vuelo o una serie de vuelos para el transporte de pasajeros, carga o correo, a cambio de una remuneración o del pago de un alquiler;
- 3) «parte interesada»: cualquier persona física o jurídica u organismo oficial, con o sin personalidad jurídica propia, que pueda tener un interés significativo en el resultado del procedimiento, incluidas, entre otras, las compañías aéreas;
- 4) «Estado miembro afectado»: todo Estado miembro:
 - a) que haya concedido la licencia de explotación a la compañía aérea de la Unión afectada, en virtud del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, o
 - b) en virtud de cuyo acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos, o de cualquier otro acuerdo que contenga disposiciones en materia de servicios de transporte aéreo, celebrado con el tercer país afectado, opere la compañía aérea de la Unión afectada;
- 5) «entidad de un tercer país»: cualquier persona física o jurídica, con o sin fines de lucro, u organismo oficial, con o sin personalidad jurídica propia, que esté bajo la jurisdicción de un tercer país, controlado o no por el gobierno de un tercer país, y que participe de forma directa o indirecta en la prestación de servicios de transporte aéreo o servicios conexos o en el suministro de infraestructura o prestación de servicios utilizados para prestar servicios de transporte aéreo o servicios conexos;
- 6) «prácticas que distorsionan la competencia»: la discriminación y las subvenciones;
- 7) «amenaza de perjuicio»: toda amenaza cuya transformación en perjuicio sea claramente previsible, muy probable e inminente, y que se pueda atribuir, más allá de cualquier duda razonable, a actos o decisiones de un tercer país o de una entidad de un tercer país;
- 8) «discriminación»: la diferenciación de cualquier tipo sin justificación objetiva respecto al suministro de mercancías o prestación de servicios, incluidos los servicios públicos, practicada en la explotación de servicios de transporte aéreo, o respecto al trato de estos por parte de las autoridades públicas competentes para dichos servicios, incluidas las prácticas relativas a la navegación aérea o a las instalaciones y servicios aeroportuarios, el combustible, la asistencia en tierra, la seguridad, los sistemas informatizados de reserva, la asignación de franjas horarias, las tasas y el uso de otras instalaciones o servicios empleados para la explotación de servicios de transporte aéreo;

⁽⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

- 9) «subvención»: una participación financiera:
- a) concedida por un gobierno u otro organismo público de un tercer país en cualquiera de las formas siguientes:
 - i) una práctica de un gobierno u otro organismo público que implique una transferencia directa de fondos, posibles transferencias directas de fondos u obligaciones (como subvenciones, préstamos, aportaciones de capital, garantías de préstamos, compensación de pérdidas por explotación o compensación de las cargas impuestas por los poderes públicos),
 - ii) ingresos de un gobierno u otro organismo público que en otro caso se percibirían, y que se condonan o no se recaudan (como trato fiscal preferente o incentivos fiscales como los créditos fiscales),
 - iii) un gobierno u otro organismo público, incluidas las empresas de control público, aporta bienes o servicios, o adquiere bienes o servicios,
 - iv) un gobierno u otro organismo público realiza pagos a un mecanismo de financiación o encomienda u ordena a una entidad privada que ejecute una o varias de las funciones mencionadas en los incisos i), ii) y iii), que normalmente incumbirían a la administración pública y, en la práctica, no difiere, en ningún sentido real, de las prácticas normalmente seguidas por las administraciones públicas;
 - b) que otorga un beneficio, y
 - c) limitada, de hecho o de Derecho, a una entidad o sector o a un grupo de entidades o sectores dentro de la jurisdicción del organismo que las conceda;
- 10) «compañía aérea de la Unión»: toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008;
- 11) «compañía aérea de la Unión afectada»: la compañía aérea a la que presuntamente se cause un perjuicio o se amenace con causar un perjuicio con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b).

Artículo 3

Interés de la Unión

1. A efectos del artículo 13, apartado 2, letra b), la Comisión determinará el interés de la Unión basándose en una evaluación del conjunto de los distintos intereses que sean pertinentes en una situación específica. Para determinar el interés de la Unión, se dará prioridad a la necesidad de proteger los intereses de los consumidores y de mantener un alto nivel de conectividad para los viajeros y para la Unión. En el contexto de toda la cadena de la aviación, la Comisión también podrá tener en cuenta factores sociales pertinentes. La Comisión también considerará la necesidad de eliminar la práctica que distorsione la competencia, restablecer la competencia efectiva y leal y evitar toda distorsión del mercado interior.
2. El interés de la Unión se determinará sobre la base de un análisis económico de la Comisión. La Comisión fundamentará dicho análisis en la información recabada de las partes interesadas. Para determinar el interés de la Unión, la Comisión también recopilará cualquier otra información pertinente que considere necesaria y se considerarán, en particular, los factores indicados en el artículo 12, apartado 1. La información solo será tenida en cuenta cuando se funde en pruebas concretas que demuestren su validez.
3. La determinación del interés de la Unión a efectos del artículo 13, apartado 2, letra b), solo se realizará cuando todas las partes interesadas hayan tenido la oportunidad de darse a conocer, presentar sus observaciones por escrito, aportar información a la Comisión o solicitar ser oídas por la Comisión, de conformidad con los plazos indicados en el artículo 4, apartado 8, letra b). Las solicitudes de audiencia deberán indicar los motivos relativos al interés de la Unión por los que las partes desean ser oídas.
4. Las partes interesadas mencionadas en los apartados 2 y 3 del presente artículo podrán solicitar que se les faciliten los hechos y consideraciones que sirvan de base probable a las decisiones. Dicha información se facilitará en la medida de lo posible, con arreglo al artículo 8, y sin perjuicio de cualquier decisión posterior que adopte la Comisión.
5. El análisis económico mencionado en el apartado 2 se transmitirá al Parlamento Europeo y al Consejo, con fines informativos.

CAPÍTULO II

DISPOSICIONES COMUNES RELATIVAS AL PROCEDIMIENTO

Artículo 4

Inicio del procedimiento

1. Se abrirá una investigación tras la presentación de una denuncia escrita por un Estado miembro, una o varias compañías aéreas de la Unión o una asociación de compañías aéreas de la Unión o por iniciativa propia de la Comisión, si hay pruebas suficientes de la existencia de todas las circunstancias siguientes:
 - a) una práctica, adoptada por un tercer país o entidad de un tercer país, que distorsione la competencia;
 - b) un perjuicio o amenaza de perjuicio causado a una o varias compañías aéreas de la Unión, y
 - c) un nexo causal entre la supuesta práctica y el supuesto perjuicio o amenaza de perjuicio.
2. Cuando reciba una denuncia en virtud del apartado 1, la Comisión informará a todos los Estados miembros.
3. La Comisión valorará en tiempo oportuno la exactitud y suficiencia de las pruebas que se aporten en la denuncia o a disposición de la Comisión, con el fin de determinar si existen pruebas suficientes que justifiquen iniciar una investigación de conformidad con el apartado 1.
4. La Comisión decidirá no iniciar una investigación si los hechos alegados en la denuncia no plantean un problema sistémico ni tienen repercusiones significativas en una o varias compañías aéreas de la Unión.
5. Si la Comisión decidiera no iniciar una investigación, informará a la parte denunciante y a todos los Estados miembros. La información proporcionada incluirá los motivos de la decisión. Dicha información también será comunicada al Parlamento Europeo de conformidad con el artículo 17.
6. Cuando las pruebas aportadas sean insuficientes a los efectos del apartado 1, la Comisión informará de ello a la parte denunciante en un plazo de 60 días a partir de la fecha de presentación de la denuncia. La parte denunciante contará con 45 días para aportar pruebas adicionales. Cuando la parte denunciante no aporte más pruebas dentro de dicho plazo, la Comisión podrá decidir no iniciar la investigación.
7. A reserva de lo dispuesto en los apartados 4 y 6, la Comisión decidirá si inicia una investigación de conformidad con el apartado 1 en un plazo máximo de cinco meses a partir de la fecha de presentación de la denuncia.
8. A reserva de lo dispuesto en el apartado 4, cuando la Comisión considere que las pruebas aportadas son suficientes para iniciar una investigación, la Comisión tomará las siguientes medidas:
 - a) iniciar el procedimiento y notificar al respecto a los Estados miembros y al Parlamento Europeo;
 - b) publicar un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*; se indicará en el anuncio la apertura de la investigación y su alcance, el tercer país o entidad de un tercer país presuntamente implicados en prácticas que distorsionen la competencia y el presunto perjuicio o amenaza de perjuicio, las compañías aéreas de la Unión afectadas, y se señalará un plazo para que las partes interesadas se den a conocer, presenten sus observaciones por escrito, aporten información o soliciten ser oídas por la Comisión. Dicho plazo tendrá una duración mínima de 30 días;
 - c) lo notificará oficialmente a los representantes del tercer país y de la entidad del tercer país afectados por la apertura de la investigación;
 - d) informará a la parte denunciante y al comité previsto en el artículo 16, de la apertura de la investigación.
9. Si la denuncia fuese retirada antes de la apertura de la investigación, se la considerará no presentada. La presente disposición se entiende sin perjuicio del derecho de la Comisión a iniciar una investigación por iniciativa propia con arreglo al apartado 1.

Artículo 5

Investigación

1. Tras el inicio del procedimiento, la Comisión abrirá una investigación.
2. El fin de la investigación será determinar si una práctica que distorsiona la competencia, adoptada por un tercer país o una entidad de un tercer país, ha causado un perjuicio o amenaza de perjuicio a las compañías aéreas de la Unión afectadas.
3. Si, durante la investigación a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, la Comisión recaba pruebas de que una práctica podría tener repercusiones negativas en la conectividad aérea de una región concreta, de un Estado miembro o de un grupo de Estados miembros y, por tanto, podría afectar negativamente a los viajeros, se tendrán en cuenta dichas pruebas para determinar el interés de la Unión mencionado en el artículo 3.
4. La Comisión solicitará toda la información que considere necesaria para realizar la investigación y comprobará la exactitud de la información recibida o recabada con las compañías aéreas de la Unión afectadas, o con el tercer país, una parte interesada o la entidad de un tercer país afectados.
5. Si la información suministrada de conformidad con el apartado 4 fuera incompleta, se tendrá en cuenta, siempre que no sea falsa ni engañosa.
6. Si no se aceptan determinadas pruebas o informaciones, la parte que las haya facilitado será informada inmediatamente de los motivos y se le ofrecerá la oportunidad de presentar nuevas explicaciones en un plazo determinado.
7. La Comisión podrá solicitar a los Estados miembros afectados que la apoyen en la investigación. En particular, previa solicitud de la Comisión, los Estados miembros adoptarán las medidas oportunas para apoyar a la Comisión en la investigación mediante la aportación de información pertinente y disponible. Previa solicitud de la Comisión, los Estados miembros se esforzarán por contribuir a la verificación y realización de los análisis pertinentes.
8. Si se considera necesario, la Comisión podrá realizar investigaciones en el territorio de un tercer país, a condición de que la entidad del tercer país afectada haya dado su consentimiento y que el gobierno del tercer país haya sido notificado oficialmente y este último no haya presentado ninguna objeción.
9. Las partes que se hayan dado a conocer dentro de los plazos fijados en el anuncio de apertura serán oídas siempre que hayan presentado, dentro del plazo oportuno, una solicitud de audiencia que muestre que son parte interesada.
10. Las partes denunciadas, las partes interesadas, los Estados miembros y los representantes del tercer país o de la entidad del tercer país afectados podrán consultar toda la información a disposición de la Comisión, a excepción de los documentos internos que sean para uso de la Comisión y de las administraciones de la Unión y de los Estados miembros afectados, siempre que dicha información no sea confidencial con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8 y siempre que hayan dirigido una petición por escrito a la Comisión.

Artículo 6

Suspensión

1. La Comisión podrá suspender su investigación si resulta más adecuado tratar la práctica que distorsiona la competencia exclusivamente con arreglo a los procedimientos de solución de diferencias establecidos mediante un acuerdo aplicable de transporte aéreo o de servicios aéreos del que la Unión sea parte, o a cualquier otro acuerdo que contenga disposiciones en materia de servicios de transporte aéreo del que la Unión sea parte. La Comisión notificará a los Estados miembros la suspensión de la investigación.

La Comisión podrá reabrir la investigación en cualquiera de los siguientes casos:

- a) cuando el procedimiento llevado a cabo en virtud del acuerdo aplicable de transporte aéreo o de servicios aéreos o de cualquier otro acuerdo aplicable que contenga disposiciones en materia de servicios de transporte aéreo haya determinado que existe una infracción del acuerdo de la otra parte o partes, que dicha conclusión se haya convertido en definitiva y vinculante para esta o estas, pero no se haya tomado ninguna medida correctora de forma oportuna ni dentro de los plazos establecidos en los correspondientes procedimientos;
- b) cuando la práctica que distorsiona la competencia no se haya eliminado en el plazo de 12 meses a partir de la fecha de suspensión de la investigación.

2. La Comisión suspenderá la investigación si 15 días después de la fecha de notificación de la apertura de la investigación:

- a) todos los Estados miembros afectados a que se refiere el artículo 2, punto 4, letra b), han notificado a la Comisión su intención de tratar la práctica que distorsiona la competencia exclusivamente en virtud de los procedimientos de solución de diferencias aplicables con arreglo al acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos, o a cualquier otro acuerdo que contenga disposiciones en materia de servicios de transporte aéreo, que hayan celebrado con el tercer país de que se trate, y
- b) ningún Estado miembro afectado a que se refiere el artículo 2, punto 4, letra a), ha formulado objeciones.

En estos casos de suspensión, se aplicará el artículo 7, apartados 1 y 2.

3. La Comisión podrá reabrir la investigación en cualquiera de los casos siguientes:

- a) cuando los Estados miembros afectados a que se refiere el artículo 2, punto 4, letra b), no hayan iniciado el procedimiento de solución de diferencias en virtud del acuerdo internacional pertinente en los tres meses siguientes a la fecha de notificación indicada en el apartado 2, letra a);
- b) cuando los Estados miembros afectados a que se refiere el artículo 2, punto 4, letra b), notifiquen a la Comisión que el resultado de los procedimientos de solución de diferencias mencionados en el apartado 2 del presente artículo no se ha aplicado correcta y rápidamente;
- c) cuando todos los Estados miembros afectados pidan a la Comisión que reabra la investigación;
- d) cuando la Comisión llegue a la conclusión de que la práctica que distorsiona la competencia no se ha eliminado en el plazo de 12 meses a partir de la fecha de la notificación indicada en el apartado 2, letra a), por parte de los Estados miembros afectados;
- e) cuando, en los casos de urgencia previstos en el artículo 11, apartado 3, la práctica que distorsiona la competencia no se haya eliminado en el plazo de nueve meses a partir de la fecha de la notificación indicada en el apartado 2, letra a), del presente artículo, por parte de los Estados miembros afectados a que se refiere el artículo 2, punto 4, letra b); a petición de un Estado miembro afectado, la Comisión podrá prorrogar dicho plazo, en casos debidamente justificados, por un máximo de tres meses.

Artículo 7

Cooperación con los Estados miembros en relación con los procedimientos pertinentes para los casos correspondientes al capítulo III

1. El Estado miembro afectado informará a la Comisión de todas las reuniones pertinentes programadas en el marco del acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos, o de cualquier disposición en materia de servicios de transporte aéreo incluida en cualquier otro acuerdo celebrado con el tercer país afectado, para debatir las cuestiones objeto de la investigación. El Estado miembro afectado transmitirá a la Comisión el orden del día y toda información pertinente que permita comprender las cuestiones que van a tratarse en esas reuniones.

2. El Estado miembro afectado mantendrá a la Comisión informada del desarrollo de cualquier procedimiento de solución de diferencias establecido en un acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos o en cualquier disposición en materia de servicios de transporte aéreo incluida en cualquier otro acuerdo celebrado con el tercer país afectado y, si procede, invitará a la Comisión a asistir a dicho procedimiento. A este respecto, la Comisión podrá pedir más información al Estado miembro afectado.

Artículo 8

Confidencialidad

1. Previa justificación suficiente al respecto, la Comisión tratará como confidencial toda información de naturaleza confidencial, incluida, aunque no solo, la información cuya divulgación significaría una ventaja sensible para un competidor o tendría un efecto claramente desfavorable para la persona que proporcione la información o para el tercero del que la hubiera recibido o que las partes faciliten con carácter confidencial en el marco de una investigación.

2. Las partes interesadas que faciliten información confidencial estarán obligadas a suministrar resúmenes no confidenciales de esta. Tales resúmenes serán lo suficientemente exhaustivos para permitir una comprensión razonable del contenido sustancial de la información facilitada con carácter confidencial. En circunstancias excepcionales, las partes interesadas podrán indicar que la información confidencial no puede ser resumida. En tales circunstancias, expondrán las razones por las que no es posible resumirla.

3. La información recibida en aplicación del presente Reglamento únicamente podrá utilizarse para el fin para el que fue solicitada. El presente apartado no impedirá la utilización de la información recibida en el contexto de una investigación a efectos de la apertura de otra investigación con arreglo al presente Reglamento.
4. La Comisión y los Estados miembros, así como sus funcionarios respectivos, no divulgarán, sin la autorización expresa de la parte que la haya facilitado, ninguna información de carácter confidencial que hayan recibido en aplicación del presente Reglamento o les haya sido facilitada confidencialmente por una de las partes durante una investigación. El intercambio de información entre la Comisión y los Estados miembros, o cualquier documento interno preparado por las autoridades de la Unión o los Estados miembros, no serán divulgados excepto en los casos específicamente previstos en el presente Reglamento.
5. Cuando resulte que una solicitud de tratamiento confidencial no está justificada y si quien haya facilitado la información no desea hacerla pública ni autorizar su divulgación en términos generales o en forma resumida, dicha información podrá no ser tenida en cuenta.
6. El presente artículo no obstará a la divulgación, por parte de las autoridades de la Unión, de informaciones generales y, en particular, a la divulgación de los motivos en que se fundamenten las decisiones adoptadas en virtud del presente Reglamento, ni a la divulgación de pruebas en las que las autoridades de la Unión se apoyen, en la medida en que sea necesario, para justificar dichos motivos en el curso de un procedimiento judicial. Tal divulgación deberá tener en cuenta el legítimo interés de las partes interesadas en no ver revelados sus secretos comerciales o de naturaleza pública.
7. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias y adecuadas para garantizar la confidencialidad de la información que sea pertinente para la aplicación del presente Reglamento y siempre que sean compatibles con sus términos.

Artículo 9

Base de las conclusiones en caso de no cooperación

En los casos en los que se deniegue el acceso a la información necesaria o se niegue a facilitarla dentro de los plazos previstos en el presente Reglamento, u obstaculice de forma significativa la investigación, podrán formularse conclusiones provisionales o definitivas, afirmativas o negativas, sobre la base de los hechos y las pruebas disponibles. Si la Comisión comprueba que se ha proporcionado información falsa o engañosa, no se tendrá en cuenta dicha información.

Artículo 10

Divulgación de la información

1. La Comisión comunicará al tercer país, la entidad del tercer país y la compañía aérea de un tercer país afectados, así como a la parte denunciante, las partes interesadas, los Estados miembros y las compañías aéreas de la Unión afectadas los principales hechos y consideraciones sobre la base de los cuales pretenda adoptar medidas correctoras, o dar por concluido el procedimiento sin adoptar medidas correctoras, a más tardar un mes antes de que se realice la consulta al comité a que se refiere el artículo 16, de conformidad con el artículo 13, apartado 2, o el artículo 14, apartado 1.
2. La divulgación mencionada en el apartado 1 no prejuzgará las decisiones ulteriores que la Comisión pueda adoptar. Cuando la Comisión quiera basar una de estas decisiones en hechos o consideraciones diferentes o adicionales, estos serán divulgados lo más rápidamente posible.
3. La información adicional facilitada después de la divulgación solo podrá tomarse en consideración cuando se haya recibido en el plazo que la Comisión fije en cada caso, teniendo debidamente en cuenta la urgencia del asunto; dicho plazo no podrá ser inferior a 14 días. Podrá fijarse un plazo más breve cuando deba hacerse una divulgación final adicional.

Artículo 11

Duración del procedimiento y suspensión

1. El procedimiento deberá concluirse en un plazo de veinte meses. Dicho plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados. En caso de suspensión del procedimiento de conformidad con lo dispuesto en el apartado 4, dicho período de suspensión no se computará a los efectos de la duración del procedimiento.

2. La investigación deberá concluirse en un plazo de doce meses. Dicho plazo podrá prorrogarse en casos debidamente justificados. En caso de suspensión de la investigación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, dicho período de suspensión no se computará a los efectos de la duración de la investigación. Cuando se prorrogue el plazo de la investigación, la duración de la prórroga se sumará a la duración total del procedimiento establecido en el apartado 1 del presente artículo.
3. En casos de urgencia, es decir, en situaciones en las que, previa presentación de pruebas claras por la parte denunciante o por las partes interesadas, el perjuicio a las compañías aéreas de la Unión pueda ser irreversible, podrá acortarse el procedimiento a nueve meses.
4. La Comisión suspenderá el procedimiento si el tercer país o la entidad del tercer país afectados ha tomado medidas decisivas para eliminar las prácticas que distorsionen la competencia o el perjuicio o la amenaza de perjuicio para las compañías aéreas de la Unión afectadas.
5. En los casos mencionados en el apartado 4, la Comisión reabrirá el procedimiento si la práctica que distorsiona la competencia, el perjuicio o la amenaza de perjuicio para las compañías aéreas de la Unión afectadas no han sido eliminados después de un período de tiempo razonable, el cual no superará en ningún caso los seis meses.

CAPÍTULO III

PRÁCTICAS QUE DISTORSIONAN LA COMPETENCIA

Artículo 12

Determinación del perjuicio o la amenaza del perjuicio

1. A los efectos del presente capítulo, la determinación de la existencia del perjuicio se basará en pruebas y tendrá en cuenta los factores pertinentes, en particular:
 - a) la situación de las compañías aéreas de la Unión afectadas, en particular en cuanto a aspectos tales como la frecuencia de los servicios, la utilización de la capacidad, el efecto de red, las ventas, la cuota de mercado, los beneficios, el rendimiento del capital, la inversión y el empleo;
 - b) la situación general de los mercados de servicios de transporte aéreos afectados, en particular en cuanto al nivel de las tarifas o tasas, la capacidad y la frecuencia de los servicios de transporte aéreo o el uso de la red.
 2. La determinación de que existe una amenaza de perjuicio se basará en pruebas claras y no simplemente en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas. La evolución en perjuicio debe ser claramente previsible, muy probable e inminente, y capaz de poderse atribuir, más allá de cualquier duda razonable, a la acción o decisión de un tercer país o de una entidad de un tercer país.
 3. A la hora de determinar la existencia de una amenaza de perjuicio, se tomarán en consideración factores como:
 - a) la evolución previsible de la situación de las compañías aéreas de la Unión afectadas, en particular, en cuanto a la frecuencia de los servicios, la utilización de la capacidad, el efecto de red, las ventas, la cuota de mercado, los beneficios, el rendimiento del capital, la inversión y el empleo;
 - b) la evolución previsible de la situación general de los mercados de servicios de transporte aéreos potencialmente afectados, en particular, en cuanto al nivel de las tarifas o tasas, la capacidad y la frecuencia de los servicios de transporte aéreo o el uso de la red.
- Aunque ninguno de los factores mencionados en las letras a) y b), por sí solo, puede ser determinante, considerados en conjunto deberán llevar a la conclusión de que son inminentes otras prácticas que distorsionan la competencia y de que, a menos que se adopten medidas, se producirá un perjuicio.
4. La Comisión escogerá un período de investigación que incluirá, sin limitarse a él, el período durante el cual se suponga que ha tenido lugar el perjuicio y analizará las pruebas pertinentes a lo largo de dicho período.
 5. Cuando el perjuicio o la amenaza de perjuicio para las compañías aéreas de la Unión afectadas hayan sido causados por factores distintos de la práctica que distorsiona la competencia, no se atribuirán a la práctica que se esté examinando y no se tendrán en cuenta.

Artículo 13

Conclusión sin medidas correctoras

1. La Comisión dará por concluida la investigación sin que se adopten medidas correctoras cuando la denuncia sea retirada, a menos que la Comisión continúe con la investigación por iniciativa propia.

2. La Comisión adoptará actos de ejecución, en los que se dará por concluida la investigación realizada con arreglo al artículo 5 sin adoptar medidas correctoras cuando:

- a) la Comisión concluya que no se ha demostrado alguno de los elementos siguientes:
 - i) la existencia de una práctica, adoptada por un tercer país o entidad de un tercer país, que distorsione la competencia,
 - ii) la existencia de un perjuicio o amenaza de perjuicio para las compañías aéreas de la Unión afectadas,
 - iii) la existencia de un nexo causal entre el perjuicio o amenaza de perjuicio y la práctica considerada;
- b) la Comisión concluya que la adopción de medidas correctoras con arreglo al artículo 14 iría en contra del interés de la Unión;
- c) el tercer país o la entidad del tercer país afectados hayan eliminado las prácticas que distorsionan la competencia, o
- d) el tercer país o la entidad del tercer país afectados hayan eliminado el perjuicio o la amenaza de perjuicio para las compañías aéreas de la Unión afectadas.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

3. La decisión de dar por concluida la investigación de conformidad con el apartado 2 irá acompañada de un documento exponiendo las razones para ello y será publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 14

Medidas correctoras

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13, la Comisión adoptará actos de ejecución, en los que se establezcan medidas correctoras si la investigación realizada con arreglo al artículo 5 determina que una práctica que distorsiona la competencia, adoptada por un tercer país o una entidad de un tercer país, ha causado un perjuicio a las compañías aéreas de la Unión afectadas.

Los actos de ejecución que establezcan las medidas correctoras mencionadas en el apartado 3, letra a), del presente artículo, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

Los actos de ejecución que establezcan las medidas correctoras mencionadas en el apartado 3, letra b), del presente artículo, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartados 2 y 3.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución, en los que se establezcan medidas correctoras si la investigación realizada con arreglo al artículo 5 determina que una práctica que distorsiona la competencia, adoptada por un tercer país o una entidad de un tercer país, causa una amenaza de perjuicio, de conformidad con el artículo 12, apartados 2 y 3, a las compañías aéreas de la Unión afectadas. Dichas medidas correctoras no entrarán en vigor hasta que la amenaza de perjuicio se haya convertido en un perjuicio real.

Los actos de ejecución que establezcan las medidas correctoras mencionadas en el apartado 3, letra a), del presente artículo, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

Los actos de ejecución que establezcan las medidas correctoras mencionadas en el apartado 3, letra b), del presente artículo, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartados 2 y 3.

3. Las medidas correctoras a que se refieren los apartados 1 y 2 se impondrán a las compañías aéreas de terceros países que se benefician de las prácticas que distorsionan la competencia y podrán tomar la forma de cualquiera de los elementos siguientes:

- a) obligaciones financieras;
- b) cualquier medida operativa de igual o menor valor, como la suspensión de concesiones, de servicios debidos o de otros derechos de la compañía aérea del tercer país. Se dará prioridad a las medidas operativas recíprocas, siempre que no sean contrarias al interés de la Unión o incompatibles con el Derecho de la Unión o con las obligaciones internacionales.

4. Las medidas correctoras a que se refieren los apartados 1 y 2 no excederán de lo necesario para contrarrestar el perjuicio a las compañías aéreas de la Unión afectadas. Para ello, dichas medidas correctoras podrán estar limitadas a un área geográfica específica o ser limitadas en el tiempo.

5. Las medidas correctoras no consistirán en la suspensión o limitación de los derechos de tráfico concedidos por un Estado miembro a un tercer país en virtud de un acuerdo de transporte aéreo o de servicios aéreos, o en virtud de alguna disposición en materia de servicios de transporte aéreo incluida en cualquier otro acuerdo celebrado con ese tercer país.
6. Las medidas correctoras mencionadas en los apartados 1 y 2 no llevarán a la Unión o a los Estados miembros afectados a vulnerar los acuerdos de transporte aéreo o de servicios aéreos, ni ninguna disposición en materia de servicios de transporte aéreo incluida en un acuerdo comercial o en cualquier otro acuerdo celebrado con el tercer país de que se trate.
7. La decisión de concluir la investigación con la adopción de las medidas correctoras mencionadas en los apartados 1 y 2 irá acompañada de un documento que exponga las razones para ello y será publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 15

Reconsideración de las medidas correctoras

1. Las medidas correctoras a que se hace referencia en el artículo 14 seguirán en vigor solamente el tiempo y en la medida en que ello sea necesario a la luz de la persistencia de la práctica que distorsiona la competencia y del perjuicio de ellas derivado. A tal fin, se aplicará el procedimiento de reconsideración establecido en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo. La Comisión facilitará periódicamente al Parlamento Europeo y al Consejo un informe escrito sobre la eficacia y las repercusiones de las medidas correctoras.
2. Cuando sea necesario, podrá reconsiderarse la necesidad de mantener las medidas correctoras en su forma inicial, bien a instancia de la Comisión o de la parte denunciante o previa petición motivada de los Estados miembros, del tercer país o de la entidad del tercer país afectado.
3. En el transcurso de su examen, la Comisión evaluará la persistencia de la práctica que distorsiona la competencia, del perjuicio y del nexo causal entre la práctica y el perjuicio.
4. La Comisión adoptará actos de ejecución, con los que se derogarán, modificarán o mantendrán, según convenga, las medidas correctoras previstas en el artículo 14. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 16

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 17

Información y evaluación

1. De forma periódica, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y ejecución del presente Reglamento. Teniendo debidamente en cuenta la protección de la información confidencial en el sentido del artículo 8, el informe incluirá información sobre la aplicación de las medidas correctoras, la conclusión de investigaciones sin medidas correctoras, las reconsideraciones de las medidas correctoras y la cooperación con los Estados miembros, las partes interesadas y los terceros países.
2. El Parlamento Europeo y el Consejo podrán invitar a la Comisión a exponer y explicar cualquier cuestión relativa a la aplicación del presente Reglamento.

*Artículo 18***Derogación**

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 868/2004. Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento.

*Artículo 19***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.

Hecho en Estrasburgo, el 17 de abril de 2019.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

A. TAJANI

Por el Consejo

El Presidente

G. CIAMBA
