

## I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

**RÈGLEMENT (CE) N° 868/2004 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL  
du 21 avril 2004**

**concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La position concurrentielle des transporteurs aériens communautaires qui fournissent des services de transport aérien à destination, via ou en provenance de la Communauté pourrait être compromise par des pratiques déloyales et discriminatoires de transporteurs aériens non communautaires fournissant de tels services.
- (2) Ces pratiques déloyales et discriminatoires peuvent résulter de subventions ou d'autres formes d'aide octroyées par les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public d'un pays non membre de la Communauté ou de certaines pratiques tarifaires d'un transporteur aérien non communautaire qui bénéficie d'avantages autres que commerciaux.
- (3) Il est nécessaire de définir les mesures de réparation à prendre contre de telles pratiques déloyales.
- (4) Dans la Communauté, il existe des règles strictes concernant l'octroi d'aides d'État aux transporteurs aériens et il importe de mettre en place un instrument protégeant les transporteurs communautaires afin qu'ils ne souffrent pas d'un handicap concurrentiel et ne subissent pas un préjudice par rapport aux transporteurs aériens non communautaires qui sont subventionnés ou qui bénéficient d'autres avantages accordés par les pouvoirs publics.

(5) Le présent règlement n'a pas pour vocation de remplacer les accords en matière de services aériens conclus avec des pays tiers, qui peuvent être utilisés pour lutter efficacement contre les pratiques couvertes par le présent règlement; au cas où il existe, au niveau de l'État membre, un instrument juridique qui permettrait d'apporter une réponse satisfaisante dans un délai raisonnable, cet instrument prévaudrait sur le présent règlement pendant la période concernée.

(6) La Communauté devrait pouvoir prendre des mesures en vue de compenser ces pratiques déloyales résultant de subventions octroyées par les pouvoirs publics d'un pays non membre de la Communauté; celle-ci devrait également pouvoir lutter contre les pratiques tarifaires déloyales.

(7) Il convient de déterminer les circonstances dans lesquelles une subvention est réputée exister et les principes selon lesquels elle doit faire l'objet de mesures de réparation (en particulier si la subvention a été accordée à des entreprises ou à des secteurs ciblés ou si elle est subordonnée à la fourniture de services aériens aux pays tiers).

(8) Pour déterminer l'existence d'une subvention, il est nécessaire de prouver qu'une contribution financière a été octroyée par les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public au moyen d'un transfert de fonds ou que des dettes, de quelque nature que ce soit, qui représentent des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues et que l'entreprise bénéficiaire s'est ainsi vu conférer un avantage.

(9) Il convient de déterminer dans quelles circonstances une pratique tarifaire déloyale est réputée exister; l'examen des pratiques tarifaires d'un transporteur aérien d'un pays tiers devrait être réservé au nombre limité de cas où ce transporteur bénéficie d'un avantage autre que commercial qui ne peut être clairement identifié comme une subvention.

(10) Il convient de préciser qu'une pratique tarifaire déloyale ne peut être réputée exister que dans les cas où ladite pratique peut être clairement distinguée de pratiques tarifaires concurrentielles ordinaires. La Commission devrait élaborer une méthodologie détaillée pour établir l'existence de pratiques tarifaires déloyales.

<sup>(1)</sup> JO C 151 E du 25.6.2002, p. 285.

<sup>(2)</sup> JO C 61 du 14.3.2003, p. 29.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 14.1. 2003 (JO C 38 E du 12.2.2004, p. 75); position commune du Conseil du 18.12.2003 (JO C 66 E du 16.3.2004, p. 14); position du Parlement européen du 11.3.2004 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 30.3.2004.

- (11) Il convient en outre de fixer des orientations claires et détaillées en ce qui concerne les facteurs qui peuvent contribuer à déterminer si les services aériens subventionnés ou proposés à des prix déloyaux qui sont fournis par des transporteurs aériens non communautaires ont causé ou menacent de causer un préjudice; afin de démontrer que les pratiques tarifaires liées à la fourniture de ces services aériens causent un préjudice à l'industrie communautaire, il convient de tenir compte de l'influence d'autres facteurs et de prendre en considération tous les éléments connus et pertinents ainsi que les indices économiques qui influent sur la situation de l'industrie, notamment les conditions de marché qui prévalent dans la Communauté.
- (12) Il est essentiel de définir les termes «transporteur aérien communautaire», «industrie communautaire» et «service de transport aérien similaire».
- (13) Il est nécessaire de préciser qui est habilité à déposer une plainte et quels renseignements une telle plainte devrait contenir. Une plainte devrait être rejetée lorsque la preuve du préjudice n'est pas suffisamment établie pour ouvrir une procédure.
- (14) Il convient de définir la procédure à suivre pour les enquêtes relatives aux pratiques déloyales des transporteurs non communautaires; cette procédure devrait être limitée dans le temps.
- (15) Il est nécessaire de déterminer de quelle manière les parties concernées devraient être avisées des renseignements que les autorités exigent ainsi que de ménager à celles-ci d'amples possibilités de présenter tous les éléments de preuve pertinents et de défendre leurs intérêts; il est aussi nécessaire de définir les règles et les procédures à suivre au cours de l'enquête, en particulier les règles selon lesquelles les parties concernées doivent se faire connaître, présenter leur point de vue et fournir les renseignements dans des délais déterminés, si ce point de vue et ces renseignements doivent être pris en compte; tout en veillant au respect du secret commercial, il est nécessaire d'autoriser les parties concernées à avoir accès à toutes les informations relatives à l'enquête dont elles ont besoin pour faire valoir leur thèse; il est nécessaire de prévoir que, lorsque les parties ne coopèrent pas d'une manière satisfaisante, d'autres renseignements peuvent être utilisés aux fins de la détermination des faits et que ces renseignements peuvent être moins favorables auxdites parties que dans le cas où elles auraient coopéré.
- (16) Il est nécessaire de préciser les conditions dans lesquelles des mesures provisoires peuvent être imposées; dans tous les cas, elles ne peuvent être imposées par la Commission que pour une période de six mois au plus.
- (17) Une enquête ou une procédure devrait être clôturée lorsqu'il n'est pas nécessaire de prendre des mesures, par exemple si le niveau des subventions, le degré de déloyauté de la tarification ou le préjudice est négligeable; une procédure ne devrait être clôturée que par une décision dûment motivée; le niveau des mesures de réparation devrait être inférieur au niveau des subventions passibles de ces mesures ou au degré de déloyauté de la tarification si ce niveau inférieur suffit pour éliminer le préjudice.
- (18) Il est nécessaire de prévoir que le niveau des mesures ne dépasse pas la valeur des subventions ou avantages non commerciaux conférés, selon le cas, ou le montant du préjudice causé si celui-ci est inférieur.
- (19) Il importe de prévoir que les mesures ne restent en vigueur qu'aussi longtemps qu'il demeure nécessaire de contrebalancer les subventions ou les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice.
- (20) Les mesures devraient de préférence prendre la forme de taxes; lorsqu'il s'avère que des taxes sont inadaptées à la situation, d'autres mesures peuvent être envisagées.
- (21) Il est nécessaire de préciser les procédures à suivre pour accepter des engagements qui éliminent ou compensent les subventions ou les pratiques tarifaires déloyales passibles de mesures de réparation et le préjudice, au lieu d'imposer des mesures provisoires ou définitives; il convient également de définir les conséquences d'une violation ou d'une rupture des engagements.
- (22) Il est nécessaire de prévoir un réexamen des mesures imposées lorsqu'un changement des circonstances est attesté par des preuves suffisantes.
- (23) Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement devraient être adoptées en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission <sup>(1)</sup>.
- (24) La forme et le niveau des mesures ainsi que leur application devraient être définis en détail dans un règlement imposant ces mesures.
- (25) Il est nécessaire de veiller à ce que toute mesure adoptée en application du présent règlement soit pleinement conforme à l'intérêt de la Communauté; l'évaluation de l'intérêt de la Communauté implique d'identifier tous les motifs impérieux qui peuvent amener à conclure clairement que l'adoption de mesures ne servirait pas l'intérêt général de la Communauté. De tels motifs impérieux pourraient, par exemple, exister dans les cas où le désavantage pour les consommateurs ou d'autres parties intéressées serait nettement disproportionné face aux avantages offerts à l'industrie communautaire par les mesures imposées.
- (26) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne, peut ne pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc l'être mieux au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

<sup>(1)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

### Article premier

#### Objectif

1. Le présent règlement définit la procédure à suivre pour assurer une protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne, dans la mesure où de telles pratiques causent un préjudice à l'industrie communautaire.

2. Le présent règlement n'exclut pas l'application préalable des dispositions particulières prévues dans des accords conclus entre des États membres et des pays non membres de la Communauté européenne en matière de services de transport aérien.

3. Le présent règlement n'exclut pas l'application des dispositions particulières prévues dans des accords conclus entre la Communauté et des pays non membres de la Communauté européenne.

### Article 2

#### Principes

Une mesure de réparation peut être imposée afin de compenser:

- 1) une subvention octroyée, directement ou indirectement, à un transporteur aérien non communautaire, ou
- 2) des pratiques tarifaires déloyales de la part de transporteurs aériens non communautaires

dans le cadre de la fourniture, sur une ou plusieurs routes à destination ou en provenance de la Communauté, de services de transport aérien, causant un préjudice à l'industrie communautaire.

### Article 3

#### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «préjudice»: un préjudice important causé à l'industrie communautaire ou une menace de préjudice important pour l'industrie communautaire, déterminé conformément à l'article 6;
- b) «industrie communautaire»: l'ensemble des transporteurs aériens communautaires fournissant un service de transport aérien similaire ou ceux d'entre eux qui représentent collectivement une partie majeure de l'offre communautaire totale de ces services;
- c) «transporteur aérien communautaire»: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre en vertu du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens <sup>(1)</sup>;
- d) «service de transport aérien similaire»: les services de transport aérien fournis sur la même route ou les mêmes routes que les services de transport aérien en cause ou les services

de transport aérien fournis sur une route ou des routes ressemblant étroitement à celle ou celles sur laquelle ou lesquelles le service de transport aérien en cause est fourni.

### Article 4

#### Subventions

1. Une subvention est réputée exister si:
  - a) les pouvoirs publics ou un organisme régional ou un autre organisme public d'un pays non membre de la Communauté européenne accordent une contribution financière, c'est-à-dire lorsque:
    - i) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt;
    - ii) des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues;
    - iii) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services;
    - iv) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points i), ii) et iii), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;
  - b) et un avantage est ainsi conféré.

2. Les subventions ne sont passibles de mesures de réparation que lorsqu'elles sont spécifiques, en droit ou en fait, à une entreprise, à une industrie ou à un groupe d'entreprises ou d'industries relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention.

### Article 5

#### Pratiques tarifaires déloyales

1. Des pratiques tarifaires déloyales sont réputées exister pour un service déterminé de transport aérien à destination ou en provenance de la Communauté si des transporteurs aériens non communautaires:

- bénéficient d'un avantage non commercial, et
- pratiquent des tarifs aériens suffisamment inférieurs à ceux proposés par des transporteurs aériens communautaires concurrents pour causer un préjudice.

Ces pratiques doivent pouvoir être clairement distinguées de pratiques tarifaires concurrentielles normales.

<sup>(1)</sup> JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

2. Aux fins de la comparaison de tarifs aériens, il convient de tenir compte des éléments suivants:

- a) le prix réel auquel les billets sont offerts à la vente;
- b) le nombre de places proposées à un prix prétendument déloyal par rapport au nombre total de places disponibles dans l'avion;
- c) les restrictions et conditions liées aux billets vendus à un prix prétendument déloyal;
- d) le niveau de service proposé par tous les transporteurs fournissant un service de transport aérien similaire en cause;
- e) les coûts effectifs supportés par les transporteurs non communautaires fournissant les services, augmentés d'une marge bénéficiaire raisonnable, et
- f) la situation, en ce qui concerne les points a) à e), pour des routes comparables.

3. La Commission élabore, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3, une méthodologie détaillée permettant d'établir l'existence de pratiques tarifaires déloyales. Cette méthode définit, entre autres, la manière dont les pratiques tarifaires concurrentielles normales, les coûts effectifs et les marges bénéficiaires raisonnables sont évalués dans le contexte spécifique du secteur des transports aériens.

#### Article 6

##### Détermination du préjudice

1. La détermination du préjudice se fonde sur des éléments de preuve positifs et comporte un examen objectif à la fois:

- a) du niveau des tarifs pratiqués sur les services de transport aérien en cause et de l'incidence exercée par ces services sur les tarifs pratiqués par les transporteurs aériens communautaires, et
- b) l'incidence de ces services de transport aérien sur l'industrie communautaire, illustrée par l'évolution tendancielle de divers indicateurs économiques, tels que le nombre de vols, l'utilisation de la capacité, les réservations des voyageurs, la part de marché, les bénéfices, la rentabilité, les investissements et l'emploi.

Un ou plusieurs de ces facteurs ne peuvent pas être nécessairement déterminants aux fins de l'appréciation opérée.

2. Il doit être démontré à l'aide de tous les éléments de preuve positifs présentés en relation avec le paragraphe 1 que les services de transport aérien concernés causent un préjudice au sens du présent règlement.

3. Les facteurs connus, autres que les services de transport aérien concernés, qui causent simultanément un préjudice à l'industrie communautaire sont aussi examinés de manière à vérifier que le préjudice causé par ces autres facteurs n'est pas imputable aux services de transport aérien concernés.

4. La constatation d'une menace de préjudice doit se fonder sur des faits et non pas seulement sur des allégations, des conjectures ou de lointaines possibilités. Le changement de circonstances qui créerait une situation où la subvention causerait un préjudice doit être clairement prévisible et imminent.

#### Article 7

##### Ouverture de la procédure

1. Une enquête est ouverte en vertu du présent règlement sur la base d'une plainte déposée par écrit au nom de l'industrie communautaire par toute personne physique ou morale ou toute association, ou à l'initiative de la Commission, s'il existe des preuves suffisantes attestant l'existence de subventions (y compris, si possible, leur montant) ou de pratiques tarifaires déloyales passibles de mesures de réparation au sens du présent règlement, d'un préjudice et d'un lien de causalité entre les services de transport aérien présumés faisant prétendument l'objet de subventions ou de tarifs déloyaux et le préjudice allégué.

2. Lorsqu'il apparaît qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour engager une procédure, la Commission ouvre, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2, cette procédure dans les quarante-cinq jours suivant le dépôt de la plainte et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*. Lorsque l'affaire en question est examinée dans le cadre d'un accord bilatéral par l'État membre concerné, ce délai de quarante-cinq jours est, à la demande de cet État membre, prorogé de trente jours au plus. La Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2, se prononce sur toute prorogation supplémentaire du délai.

Lorsque les éléments de preuve sont insuffisants, la Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2, en avise le plaignant dans les quarante-cinq jours suivant le dépôt de la plainte.

3. L'avis d'ouverture de la procédure annonce l'ouverture d'une enquête, indique le domaine couvert par l'enquête, les services de transport aériens visés sur les routes concernées, les pays dont les pouvoirs publics ont prétendument octroyé les subventions ou accordé une licence aux transporteurs aériens mettant prétendument en œuvre des pratiques tarifaires déloyales ainsi que le délai dans lequel les parties intéressées peuvent se faire connaître, présenter leur point de vue par écrit et fournir des renseignements, si ces arguments doivent être pris en compte au cours de l'enquête. L'avis précise également le délai dans lequel les parties intéressées peuvent demander à être entendues par la Commission.

4. La Commission avise les transporteurs aériens fournissant les services de transport en cause, les pouvoirs publics concernés et les plaignants de l'ouverture de la procédure.

5. À tout moment, la Commission peut inviter les pouvoirs publics du pays tiers concerné à prendre part à des consultations dans le but de clarifier la situation concernant les questions visées au paragraphe 2 et de parvenir à une solution convenue mutuellement. Le cas échéant, la Commission associe à ces consultations tout État membre concerné. Dans les cas où des consultations sont déjà en cours entre un État membre et les pouvoirs publics du pays tiers concerné, la Commission se concerta auparavant avec ledit État membre.

#### Article 8

##### Enquête

1. À la suite de l'ouverture de la procédure, la Commission commence l'enquête, laquelle porte simultanément sur les subventions ou les pratiques tarifaires déloyales dans la fourniture de services de transport aérien par des transporteurs non communautaires sur certaines routes et sur le préjudice. L'enquête est menée avec diligence et elle est normalement clôturée dans un délai de neuf mois à compter de l'ouverture de la procédure, sauf dans les circonstances ci-après, dans lesquelles le délai peut être prorogé:

- les négociations menées avec les pouvoirs publics du pays tiers concerné ont progressé au point qu'un règlement satisfaisant de la plainte semble imminent; ou
- un délai supplémentaire est nécessaire pour parvenir à un règlement dans l'intérêt de la Communauté.

2. Les parties intéressées qui se sont fait connaître dans les délais fixés dans l'avis d'ouverture sont entendues si elles en ont fait à temps la demande en démontrant qu'elles sont effectivement des parties intéressées susceptibles d'être concernées par le résultat de la procédure et qu'il existe des raisons particulières de les entendre.

3. Lorsqu'une partie intéressée refuse l'accès aux informations nécessaires ou ne les fournit pas dans le délai prévu ou fait obstacle de manière significative à l'enquête, des conclusions préliminaires ou finales, positives ou négatives, peuvent être établies sur la base des données disponibles. S'il est constaté qu'une partie intéressée a fourni un renseignement faux ou trompeur, ce renseignement n'est pas pris en considération et il peut être fait usage des données disponibles.

#### Article 9

##### Mesures de réparation

Les mesures de réparation, qu'elles soient provisoires ou définitives, prennent de préférence la forme de taxes imposées au transporteur aérien non communautaire concerné.

#### Article 10

##### Mesures provisoires

1. Des mesures provisoires peuvent être imposées si une constatation préliminaire positive a établi que les transporteurs aériens non communautaires concernés bénéficient de subven-

tions ou mettent en œuvre des pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice à l'industrie communautaire et que l'intérêt de la Communauté nécessite une action en vue de faire cesser un tel préjudice.

2. Des mesures provisoires peuvent être arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2. Ces mesures sont imposées pour une période maximale de six mois.

#### Article 11

##### Clôture de la procédure sans application de mesures

1. Lorsque la plainte est retirée, ou lorsqu'une solution satisfaisante a été trouvée dans le cadre d'un accord en matière de services de transport aérien conclu entre un État membre et le pays tiers concerné, la procédure peut être close par la Commission, à moins que cette clôture ne soit contraire à l'intérêt de la Communauté.

2. Lorsqu'aucune mesure de réparation ne se révèle nécessaire, la procédure est close conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2. Toute décision de clore une procédure est dûment motivée.

#### Article 12

##### Mesures définitives

1. Lorsqu'il ressort de la constatation définitive des faits qu'il existe des subventions ou des pratiques tarifaires déloyales ainsi qu'un préjudice en résultant et que l'intérêt de la Communauté exige une action conformément à l'article 16, une mesure définitive est imposée conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3.

2. Le niveau des mesures imposées en vue de compenser les subventions ne doit pas dépasser le montant de celles-ci, calculé en prenant en compte l'avantage conféré à l'entreprise bénéficiaire, dont il est avéré que les transporteurs non communautaires ont bénéficié, et devrait être inférieur au montant total des subventions, si ce niveau inférieur suffit à éliminer le préjudice causé à l'industrie communautaire.

3. Le niveau des mesures imposées pour compenser les pratiques tarifaires déloyales de la part de transporteurs qui bénéficient d'un avantage non commercial ne doit pas dépasser la différence entre les tarifs pratiqués par le transporteur aérien non communautaire concerné et les tarifs aériens proposés par les transporteurs aériens communautaires concurrents concernés mais devrait être inférieur si ce niveau inférieur suffisait à éliminer le préjudice causé à l'industrie communautaire. En tout état de cause, le montant des mesures ne devrait pas dépasser la valeur de l'avantage non commercial conféré au transporteur aérien non communautaire.

4. Une mesure d'un montant approprié peut être imposée dans chaque cas sur une base non discriminatoire, pour les services de transport aérien fournis par tous les transporteurs aériens non communautaires dont il est avéré qu'ils bénéficient de subventions ou qu'ils mettent en œuvre des pratiques tarifaires déloyales sur les routes concernées, à l'exception des services de transport aérien fournis par les transporteurs aériens non communautaires pour lesquels des engagements ont été acceptés aux termes du présent règlement.

5. Une mesure ne reste en vigueur que pour le temps et dans la mesure nécessaires pour compenser les subventions ou pratiques tarifaires déloyales qui causent un préjudice.

#### Article 13

##### Engagements

1. Une enquête peut être clôturée sans application de mesures provisoires ou définitives par la réception d'engagements volontaires satisfaisants en vertu desquels:

- a) les pouvoirs publics octroyant la subvention ou l'avantage non commercial acceptent d'éliminer la subvention ou l'avantage non commercial, de les limiter ou de prendre d'autres mesures relatives à leurs effets, ou
- b) un transporteur aérien non communautaire s'engage à réviser ses prix ou à cesser de proposer des services de transport aérien sur la route en question, en sorte que l'effet préjudiciable de la subvention ou de l'avantage non commercial disparaît.

2. Les engagements sont acceptés conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.

3. En cas de violation ou de rupture d'engagements par une partie, une mesure définitive est imposée conformément à l'article 12 sur la base des faits établis dans le contexte de l'enquête ayant abouti aux engagements, à condition que cette enquête se soit conclue par une constatation finale concernant la subvention et que le transporteur aérien non communautaire concerné ou les pouvoirs publics octroyant la subvention aient eu, sauf dans le cas de la rupture de leurs engagements, la possibilité de présenter leurs observations.

#### Article 14

##### Réexamens

1. Lorsque les circonstances le justifient, la nécessité de poursuivre l'application de mesures sous leur forme initiale peut être réexaminée, soit à l'initiative de la Commission, soit à la demande d'un État membre, soit, à condition qu'au moins deux saisons consécutives de planification horaire de l'IATA se soient écoulées depuis l'application de la mesure définitive, à la demande des transporteurs aériens non communautaires soumis à une mesure ou de transporteurs aériens communautaires.

2. Les réexamens au titre du paragraphe 1 sont engagés par la Commission suivant la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2. Ils sont soumis aux dispositions applicables des articles 7 et 8. Les réexamens ont pour objet d'apprécier si les subventions et les pratiques tarifaires déloyales et/ou le préjudice causé de ce fait perdurent et de déterminer à nouveau si l'intérêt de la Communauté nécessite le maintien des mesures. Lorsque le réexamen le justifie, les mesures sont abrogées, modifiées ou maintenues, selon le cas, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3.

#### Article 15

##### Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 11 du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires <sup>(1)</sup> (ci-après dénommé «comité»).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

4. Le comité adopte son règlement intérieur.

#### Article 16

##### Intérêt de la Communauté

Afin de déterminer, en vertu de l'article 10, paragraphe 1, de l'article 11, paragraphe 2 et de l'article 12, paragraphe 1, si l'intérêt de la Communauté nécessite une action ou si des mesures devraient être maintenues conformément à l'article 14, paragraphe 2, tous les intérêts en jeu sont appréciés dans leur ensemble. Des mesures peuvent ne pas être prises s'il apparaît qu'elles seraient contraires à l'intérêt de la Communauté.

#### Article 17

##### Dispositions générales

1. Des mesures de réparation, provisoires ou définitives, sont imposées par règlement et mises en œuvre par les États membres selon la forme, au niveau et d'après les autres modalités fixés par le règlement qui les impose. Si des mesures autres que des taxes sont imposées, le règlement définit la forme précise de ces mesures conformément aux dispositions du présent règlement.

<sup>(1)</sup> JO L 240 du 24.8.1992, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

2. Les règlements imposant des mesures de réparation provisoires ou définitives, ainsi que les règlements ou décisions portant acceptation d'engagements ou suspendant ou clôturant des enquêtes ou des procédures, sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 18*

**Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 21 avril 2004.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

P. COX

*Par le Conseil*

*Le président*

D. ROCHE

---