

VERORDENING (EU) 2019/712 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 17 april 2019****inzake de bescherming van de mededinging in de luchtvaart, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 868/2004**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Luchtvaart speelt een cruciale rol in de economie van de Unie en in het dagelijks leven van haar burgers en is een van de best presterende en meest dynamische sectoren van de economie van de Unie. De luchtvaart is een krachtige motor van economische groei, werkgelegenheid, handel en toerisme en van connectiviteit en mobiliteit voor zowel burgers als bedrijven, met name binnen de interne luchtvaartmarkt van de Unie. De voorbije decennia is mede door de groei van de luchtvaart de connectiviteit binnen de Unie en met derde landen fors verbeterd; de luchtvaart is ook van vitaal belang voor de economie van de Unie.
- (2) Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie vormen de kern van een mondiaal netwerk dat Europa intern en met de rest van de wereld verbindt. Deze luchtvaartmaatschappijen moeten in staat worden gesteld te concurreren met luchtvaartmaatschappijen uit derde landen in een omgeving waar open en eerlijke concurrentie mogelijk is. Dit is nodig om de consumenten voordelen te bieden, de randvoorwaarden voor een hoge luchtvaartconnectiviteit in de Unie te behouden en te zorgen voor transparantie, een gelijk speelveld en blijvende concurrentiekracht van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, en een hoog niveau van hoogwaardige werkgelegenheid in de luchtvaartsector van de Unie.
- (3) In een situatie van grotere wereldwijde concurrentie tussen spelers in het luchtvervoer is eerlijke concurrentie een onontbeerlijk algemeen beginsel bij de exploitatie van internationale luchtvervoersdiensten. Dit beginsel wordt met name erkend in het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart ("het Verdrag van Chicago"); in de preambule wordt erkend dat internationale luchtvervoersdiensten ingesteld moeten worden op basis van gelijke kansen. Artikel 44 van het Verdrag van Chicago bepaalt ook dat de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de "ICAO") de ontwikkeling van het internationaal luchtvervoer tracht te bevorderen, onder meer door het verzekeren [...] van het verkrijgen door elke Verdragsluitende Staat van een eerlijke kans op het exploiteren van internationale luchtlijnen en het vermijden van het maken van onderscheid tussen de Verdragsluitende Staten.
- (4) Het beginsel van eerlijke concurrentie wordt alom erkend in de Unie, waar marktverstoringe praktijken onderworpen zijn aan het Unierecht, dat gelijke kansen en eerlijke concurrentievoorwaarden garandeert voor in de Unie actief zijnde luchtvaartmaatschappijen van de Unie en van derde landen.
- (5) Ondanks de volgehouden inspanningen van de Unie en sommige derde landen zijn de beginselen van eerlijke concurrentie nog niet gedefinieerd via specifieke multilaterale regels, met name niet in de overeenkomsten van de ICAO of de Wereldhandelsorganisatie (WTO) zoals de Algemene Overeenkomst betreffende de handel in diensten (GATS), alsmede de bijlage inzake luchtvervoersdiensten; luchtvervoersdiensten vallen immers grotendeels buiten het toepassingsgebied daarvan.

⁽¹⁾ PB C 197 van 8.6.2018, blz. 58.

⁽²⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 14 maart 2019 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 9 april 2019.

- (6) Daarom moet in ICAO- en WTO-verband meer worden gedaan om de ontwikkeling van internationale regels die eerlijke concurrentie tussen alle luchtvaartmaatschappijen garanderen, actief te ondersteunen.
- (7) Eerlijke concurrentievoorwaarden tussen luchtvaartmaatschappijen moeten bij voorkeur geregeld worden in overeenkomsten inzake luchtvervoer of luchtdiensten met derde landen. De meeste overeenkomsten inzake luchtvervoer of luchtdiensten die de Unie of haar lidstaten, of beide, tot dusver heeft gesloten met derde landen bevatten echter geen adequate bepalingen voor eerlijke concurrentie. Daarom moet meer worden ingezet op onderhandelingen over de opname van bepalingen inzake eerlijke concurrentie in bestaande en toekomstige overeenkomsten inzake luchtvervoer of luchtdiensten met derde landen.
- (8) Eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen kan ook worden gegarandeerd via passende Uniewetgeving, zoals Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad ⁽³⁾ en Richtlijn 96/67/EG van de Raad ⁽⁴⁾. Eerlijke concurrentie, voor zover die betrekking heeft op de bescherming van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie tegen bepaalde praktijken van derde landen of luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, viel voorheen onder Verordening (EG) nr. 868/2004 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾. Verordening (EG) nr. 868/2004 is echter ineffectief gebleken wat betreft de onderliggende algemene doelstelling van eerlijke concurrentie. Dit is met name het geval voor een aantal voorschriften van die verordening met betrekking tot de definitie van de desbetreffende praktijken, met uitzondering van subsidiëring, en de eisen voor het inleiden en voeren van onderzoeken. Daarnaast heeft Verordening (EG) nr. 868/2004 geen complementariteit kunnen bieden met overeenkomsten inzake luchtvervoer of luchtdiensten waarbij de Unie partij is. Gezien het aantal en het belang van de wijzigingen die nodig zouden zijn om deze problemen aan te pakken, is het wenselijk Verordening (EG) nr. 868/2004 te vervangen door een nieuwe handeling.
- (9) Het concurrentievermogen van de luchtvaartsector van de Unie hangt af van het concurrentievermogen van elk onderdeel van de waardeketen in de luchtvaart en kan slechts worden gehandhaafd met aanvullende beleidsmaatregelen. De Unie moet een constructieve dialoog aangaan met derde landen om tot een kader voor eerlijke concurrentie te komen. In dit verband blijft doeltreffende, evenredige en afschrikkende regelgeving noodzakelijk om de randvoorwaarden voor een hoge connectiviteit in de Unie te behouden en eerlijke concurrentie met luchtvaartmaatschappijen uit derde landen te garanderen. Daarom moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om, indien nodig, een onderzoek te voeren en maatregelen te nemen. Dergelijke maatregelen moeten beschikbaar zijn wanneer concurrentieverstorende praktijken schade veroorzaken voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.
- (10) Van discriminatie kan onder meer sprake zijn wanneer een luchtvaartmaatschappij uit de Unie anders wordt behandeld zonder objectieve rechtvaardiging, met name met betrekking tot de prijzen van en de toegang tot grondafhandelingsdiensten, luchthaveninfrastructuur, luchtvaartnavigatiediensten, de toewijzing van slots, administratieve procedures zoals die inzake visa voor het personeel van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, nadere regelingen voor de verkoop en distributie van luchtdiensten, of andere praktische kwesties bij de bedrijfsvoering zoals omslachtige douaneprocedures of iedere andere oneerlijke praktijk van financiële of operationele aard.
- (11) Procedures moeten zonder herstelmaatregelen uit hoofde van deze verordening worden beëindigd, indien de vaststelling van herstelmaatregelen in strijd zou zijn met de belangen van de Unie, in het bijzonder rekening houdend met het effect ervan op andere personen, met name consumenten of ondernemingen in de Unie, en met het effect ervan op de hoge connectiviteit in de gehele Unie. Bij de beoordeling van het belang van de Unie moet bijzondere aandacht worden geschonken aan de situatie van lidstaten die uitsluitend of in belangrijke mate op luchtvervoer aangewezen zijn voor hun verbindingen met de rest van de wereld, en moet worden gezorgd voor samenhang met andere beleidsterreinen van de Unie. De procedures moeten ook zonder herstelmaatregelen worden beëindigd als niet of niet langer voldaan is aan de voorwaarden voor het opleggen van dergelijke maatregelen.
- (12) Bij het bepalen of het vaststellen van herstelmaatregelen zou ingaan tegen de belangen van de Unie, moet de Commissie rekening houden met de opvattingen van alle belanghebbenden. Om overleg te organiseren met alle belanghebbenden en hun de gelegenheid te geven te worden gehoord, moeten de termijnen voor het verstrekken van informatie of voor het verzoek te worden gehoord worden vermeld in de kennisgeving van de inleiding van het onderzoek. De belanghebbenden moeten op de hoogte zijn van de voorwaarden voor openbaarmaking van de informatie die zij verstrekken en moeten het recht hebben te reageren op de opmerkingen van andere partijen.

⁽³⁾ Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1).

⁽⁴⁾ Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36).

⁽⁵⁾ Verordening (EG) nr. 868/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende bescherming tegen aan communautaire luchtvaartmaatschappijen schadeloebrengende subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken bij de levering van luchtdiensten vanuit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap (PB L 162 van 30.4.2004, blz. 1).

- (13) Elke lidstaat, luchtvaartmaatschappij uit de Unie of vereniging van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie moet het recht hebben een klacht in te dienen, die binnen een redelijke termijn moet worden behandeld, zodat de Commissie adequaat geïnformeerd wordt over mogelijke elementen die het inleiden van een onderzoek kunnen rechtvaardigen.
- (14) Om de doeltreffendheid van deze verordening te verzekeren, is het van essentieel belang dat de Commissie een procedure kan inleiden op basis van een klacht met prima-faciebewijs van dreigende schade.
- (15) Tijdens het onderzoek moet de Commissie de concurrentieverstorende praktijken bezien in de juiste context. Gezien de verscheidenheid van mogelijke praktijken kunnen de praktijk en de gevolgen ervan in sommige gevallen beperkt zijn tot de luchtvaartactiviteiten op een verbinding tussen twee steden, terwijl het in andere gevallen van belang kan zijn de praktijk en de gevolgen daarvan op het bredere luchtvervoersnetwerk te analyseren.
- (16) Het is belangrijk ervoor te zorgen dat het onderzoek kan worden uitgebreid tot een zo breed mogelijk gamma aan relevante elementen. Hiertoe moet de Commissie in staat worden gesteld onderzoeken te verrichten in derde landen, mits de betrokken entiteiten uit de derde landen daar toestemming voor geven en de derde landen geen bezwaar maken. Om dezelfde redenen, en met hetzelfde doel, moeten de lidstaten verplicht worden de Commissie naar best vermogen te ondersteunen. De Commissie moet het onderzoek beëindigen op basis van het beste beschikbare bewijsmateriaal.
- (17) Tijdens het onderzoek kan de Commissie nagaan of de concurrentieverstorende praktijk eveneens een schending vormt van een internationale overeenkomst inzake luchtvervoer of luchtdiensten of elke andere overeenkomst met bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten waarbij de Unie partij is. In dat geval kan de Commissie oordelen dat de concurrentieverstorende praktijk, die eveneens een schending vormt van een internationale overeenkomst inzake luchtvervoer of luchtdiensten of elke andere overeenkomst met bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten waarbij de Unie partij is, beter kan worden tegengegaan door toepassing van de geschillenbeslechtingsprocedures van die overeenkomst. In dat geval moet de Commissie gerechtigd zijn het onderzoek dat op grond van deze verordening is ingeleid, te schorsen. Wanneer de toepassing van de geschillenbeslechtingsprocedures die zijn vastgesteld bij de internationale overeenkomst inzake luchtvervoer of luchtdiensten of elke andere overeenkomst met bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten waarbij de Unie partij is, niet volstaat om de situatie te verhelpen, moet de Commissie het onderzoek kunnen hervatten.
- (18) Luchtvaartovereenkomsten en deze verordening moeten de dialoog met de betrokken derde landen bevorderen met het oog op doeltreffende geschillenbeslechting en herstel van eerlijke concurrentie. Als het onderzoek van de Commissie betrekking heeft op activiteiten die vallen onder een overeenkomst inzake luchtvervoer of luchtdiensten of elke andere met een derde land gesloten overeenkomst met bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten en waarbij de Unie geen partij is, moet ervoor worden gezorgd dat de Commissie optreedt met volledige kennis van alle procedures die de betrokken lidstaat uitvoert of voornemens is uit te voeren op grond van die overeenkomst en die betrekking hebben op de situatie die door de Commissie wordt onderzocht. De lidstaten moeten daarom worden verplicht de Commissie dienovereenkomstig op de hoogte te houden. In dat geval moeten de betrokken lidstaten het recht hebben de Commissie in kennis te stellen van hun voornemen de concurrentieverstorende praktijk uitsluitend tegen te gaan via de geschillenbeslechtingsregelingen van hun respectieve overeenkomsten inzake luchtvervoer of luchtdiensten of elke andere met een derde land gesloten overeenkomst met bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten en waarbij de Unie geen partij is. Indien alle betrokken lidstaten de Commissie in kennis stellen en geen bezwaar is gemaakt, moet de Commissie haar onderzoek tijdelijk schorsen.
- (19) Indien de betrokken lidstaten voornemens zijn de concurrentieverstorende praktijk uitsluitend tegen te gaan via geschillenbeslechtingsprocedures die van toepassing zijn krachtens overeenkomsten inzake luchtvervoer, overeenkomsten inzake luchtdiensten of elke andere overeenkomst met bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten die zij met het betrokken derde land hebben gesloten om te voldoen aan hun verplichtingen op grond van deze overeenkomsten, moeten de lidstaten trachten de bilaterale procedures voor geschillenbeslechting met spoed voort te zetten en moeten zij de Commissie op dat vlak volledig op de hoogte houden. Indien de concurrentieverstorende praktijk blijft bestaan en de Commissie het onderzoek hervat, moeten de bevindingen die worden vastgesteld bij de toepassing van een dergelijke overeenkomst inzake luchtvervoer of luchtdiensten of elke andere overeenkomst met bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten, in aanmerking worden genomen om ervoor te zorgen dat de eerlijke concurrentie zo snel mogelijk wordt hersteld.
- (20) Bevindingen die worden vastgesteld bij de toepassing van de geschillenbeslechtingsprocedures uit hoofde van een internationale overeenkomst inzake luchtvervoer of luchtdiensten of elke andere overeenkomst met bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten waarbij de Unie of een lidstaat partij is, moeten in aanmerking worden genomen.

- (21) Om redenen van administratieve doelmatigheid en met het oog op een mogelijke stopzetting zonder maatregelen, moet het mogelijk zijn de procedure te schorsen als het betrokken derde land of de betrokken entiteit uit het derde land afdoende maatregelen heeft genomen om een einde te maken aan de concurrentieverstorende praktijk of de daaruit voortvloeiende schade of dreigende schade.
- (22) Bevindingen omtrent schade of dreigende schade voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie moeten het resultaat zijn van een realistische beoordeling van de situatie en moeten daarom gebaseerd zijn op alle relevante factoren, met name met betrekking tot de situatie van die luchtvaartmaatschappijen en de algemene situatie op de betreffende luchtvervoersmarkt.
- (23) Het is noodzakelijk de voorwaarden voor het beëindigen van de procedure te bepalen, met of zonder het opleggen van herstelmaatregelen.
- (24) Herstelmaatregelen met betrekking tot concurrentieverstorende praktijken zijn gericht op compensatie van de schade die deze praktijken hebben veroorzaakt. Ze moeten dan ook de vorm aannemen van financiële heffingen of andere maatregelen met een meetbare financiële waarde die hetzelfde effect kunnen bereiken. Teneinde te voldoen aan het proportionaliteitsbeginsel moeten maatregelen, van welke aard ook, beperkt blijven tot wat nodig is om de vastgestelde schade te compenseren. De herstelmaatregel moet betrekking hebben op het goed functioneren van de luchtvaartmarkt van de Unie, en hij mag geen onrechtmatig voordeel opleveren voor enige luchtvaartmaatschappij of groep luchtvaartmaatschappijen.
- (25) Deze verordening heeft niet tot doel luchtvaartmaatschappijen van derde landen normen op te leggen, bijvoorbeeld met betrekking tot subsidies, door strengere verplichtingen in te voeren dan die welke op luchtvaartmaatschappijen uit de Unie van toepassing zijn.
- (26) De situaties die in deze verordening worden onderzocht en hun mogelijk effect op de lidstaten kunnen verschillen naargelang de omstandigheden. Het moet daarom mogelijk zijn, al naargelang het geval, herstelmaatregelen toe te passen voor één of meer luchtvaartmaatschappijen van derde landen, een specifiek geografisch gebied, of een specifieke termijn, of een datum in de toekomst te bepalen waarop deze maatregelen van toepassing worden.
- (27) Herstelmaatregelen mogen niet bestaan uit de schorsing of de beperking van de vervoersrechten die door een lidstaat aan een derde land zijn verleend.
- (28) Overeenkomstig hetzelfde proportionaliteitsbeginsel moeten herstelmaatregelen tegen concurrentieverstorende praktijken van kracht blijven zolang en voor zover die praktijken en de daaruit voortvloeiende schade zulks nodig maken. Wanneer de omstandigheden dit rechtvaardigen, dienen de maatregelen bijgevolg opnieuw te worden bekeken.
- (29) Teneinde eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁶⁾.
- (30) De Commissie moet het Europees Parlement en de Raad regelmatig op de hoogte houden van de uitvoering van deze verordening, door middel van een verslag. Dat verslag moet informatie bevatten over de toepassing van herstelmaatregelen, de beëindiging van onderzoeken zonder herstelmaatregelen, toetsingen van herstelmaatregelen, en samenwerking met de lidstaten, belanghebbenden en derde landen. Dat verslag moet worden opgesteld en behandeld met een passende mate van vertrouwelijkheid.
- (31) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk de efficiënte bescherming van alle luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, op basis van uniforme criteria en procedures, tegen schade of dreigende schade voor een of meer luchtvaartmaatschappijen uit de Unie ten gevolge van concurrentieverstorende praktijken van derde landen of entiteiten uit derde landen, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde proportionaliteitsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.
- (32) Aangezien deze verordening Verordening (EG) nr. 868/2004 vervangt, moet die verordening worden ingetrokken,

⁽⁶⁾ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

HEBBERN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

1. In deze verordening worden regels vastgesteld voor het voeren van onderzoeken door de Commissie en voor het vaststellen van herstelmaatregelen, met betrekking tot concurrentieverstorende praktijken tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, en die schade veroorzaken of dreigen te veroorzaken voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.

2. Deze verordening is van toepassing onverminderd artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 95/93 en artikel 20 van Richtlijn 96/67/EG.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. "luchtvaartmaatschappij": een luchtvaartmaatschappij zoals gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁷⁾;
2. "luchtvervoersdienst": een vlucht of een reeks vluchten voor het vervoer van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of huurprijs;
3. "belanghebbende": een natuurlijke persoon of rechtspersoon, of een officiële instantie, al dan niet met eigen rechtspersoonlijkheid, die vermoedelijk een aanzienlijk belang heeft bij het resultaat van de procedure, met inbegrip van maar niet beperkt tot luchtvaartmaatschappijen;
4. "betrokken lidstaat": een lidstaat:
 - a) die de exploitatievergunning aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie heeft verleend op grond van Verordening (EG) nr. 1008/2008, of
 - b) onder wiens overeenkomst inzake luchtvervoer, overeenkomst inzake luchtdiensten of elke andere met het betrokken land gesloten overeenkomst met bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten, de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie actief zijn;
5. "entiteit uit een derde land": een natuurlijke persoon of rechtspersoon, al dan niet met winstoogmerk, of een officiële instantie met of zonder eigen rechtspersoonlijkheid, die onder de jurisdictie van een derde land valt, al dan niet gecontroleerd door een regering van een derde land, en die rechtstreeks of indirect betrokken is bij luchtvervoersdiensten of aanverwante diensten of bij de terbeschikkingstelling van infrastructuur of diensten die worden gebruikt voor luchtvervoersdiensten of aanverwante diensten;
6. "concurrentieverstorende praktijken": discriminatie en subsidies;
7. "dreigende schade": een dreiging waarvan de ontwikkeling tot schade duidelijk te voorspellen, zeer waarschijnlijk en imminent is, en buiten redelijke twijfel kan worden toegeschreven aan een actie of beslissing door een derde land of een entiteit van een derde land;
8. "discriminatie": een onderscheid zonder objectieve rechtvaardiging ten aanzien van de levering van goederen of diensten, met inbegrip van openbare diensten, die worden gebruikt voor luchtvervoersdiensten, of ten aanzien van de behandeling daarvan door openbare instanties die verband houden met dergelijke diensten, met inbegrip van praktijken met betrekking tot luchtvaartnavigatie of luchthavenfaciliteiten en -diensten, brandstof, grondafhandeling, beveiliging, geautomatiseerde reserveringssystemen, slottoewijzing, heffingen en het gebruik van andere faciliteiten of diensten die worden gebruikt voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten;

⁽⁷⁾ Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3).

9. "subsidie": een financiële bijdrage:
- a) die wordt verleend door een overheid of andere publieke instantie van een derde land in een van de volgende vormen:
 - i) een praktijk van een overheid of andere publieke instantie die een rechtstreekse overdracht van fondsen of een mogelijke rechtstreekse overdracht van fondsen of schulden (zoals schenkingen, leningen, kapitaal-inbreng, leningaranties, compensatie van exploitatieverliezen of compensatie van door overheden opgelegde financiële lasten) inhoudt;
 - ii) anderszins verschuldigde inkomsten van een overheid of andere publieke instantie die worden kwijtgescholden of niet geïnd (zoals een fiscale voorkeursbehandeling of fiscale stimulansen zoals belastingkredieten);
 - iii) een overheid of andere publieke instantie, met inbegrip van ondernemingen die onder zeggenschap van de overheid staan, die goederen of diensten verstrekt, of goederen of diensten koopt;
 - iv) een overheid of een andere publieke instantie die betalingen aan een financieringsmechanisme doet of een particulier lichaam opdraagt een of meer van de onder punten i), ii) en iii), genoemde soorten functies uit te voeren, die zij normaal zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van de manier waarop overheden doorgaans te werk gaan;
 - b) die een voordeel verleent, en
 - c) die, in feite of in rechte, beperkt is tot een entiteit of bedrijfstak of groep van entiteiten of bedrijfstakken binnen de rechtsbevoegdheid van de subsidiërende autoriteit;
10. "luchtvaartmaatschappij uit de Unie": een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is afgegeven overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1008/2008;
11. "betrokken luchtvaartmaatschappij uit de Unie": de luchtvaartmaatschappij die naar verluidt schade lijdt of waarvoor naar verluidt schade dreigt, op grond van artikel 4, lid 1, onder b).

Artikel 3

Belang van de Unie

1. Het belang van de Unie voor de toepassing van artikel 13, lid 2, onder b), wordt door de Commissie bepaald op basis van een beoordeling van alle betrokken belangen, die relevant zijn in de gegeven situatie, als geheel beschouwd. Bij het bepalen van het belang van de Unie wordt voorrang gegeven aan de noodzaak van bescherming van de consumentenbelangen en aan het in stand houden van een hoge connectiviteit voor passagiers en de Unie. In de context van de hele luchtvaartketen kan de Commissie ook rekening houden met relevante sociale factoren. De Commissie houdt ook rekening met de noodzaak om de concurrentieverstorende praktijk op te heffen, effectieve en eerlijke concurrentie te herstellen, en iedere verstoring op de interne markt te voorkomen.
2. Het belang van de Unie wordt bepaald aan de hand van een economische analyse door de Commissie. De Commissie baseert die analyse op de informatie afkomstig van de belanghebbenden. Bij het bepalen van het belang van de Unie tracht de Commissie tevens alle andere relevante informatie te verkrijgen die zij nodig acht en houdt zij met name rekening met de factoren van artikel 12, lid 1. Met de informatie wordt slechts rekening gehouden wanneer ze wordt gestaafd met concrete bewijzen die de geldigheid ervan bevestigen.
3. Het belang van de Unie voor de toepassing van artikel 13, lid 2, onder b), wordt slechts bepaald indien alle belanghebbenden de gelegenheid hebben gehad zich kenbaar te maken, hun standpunten schriftelijk uiteen te zetten, informatie bij de Commissie in te dienen of te verzoeken door de Commissie te worden gehoord, in overeenstemming met de in artikel 4, lid 8, onder b) vastgestelde termijnen. In verzoeken om te worden gehoord worden de redenen opgesomd aangaande het belang van de Unie waarvoor de partijen wensen te worden gehoord.
4. De in leden 2 en 3 van dit artikel bedoelde belanghebbenden kunnen vragen dat de feiten en overwegingen op grond waarvan de besluiten waarschijnlijk zullen worden genomen, hun kenbaar worden gemaakt. Die informatie wordt voor zover mogelijk overeenkomstig artikel 8 ter beschikking gesteld, zonder vooruit te lopen op latere besluiten van de Commissie.
5. De in lid 2 bedoelde economische analyse wordt ter informatie aan het Europees Parlement en aan de Raad toegezonden.

HOOFDSTUK II

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN INZAKE DE PROCEDURE

Artikel 4

Inleiden van procedures

1. Een onderzoek wordt ingeleid nadat een lidstaat, een of meer luchtvaartmaatschappijen uit de Unie of een vereniging van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie een schriftelijke klacht heeft ingediend, of op eigen initiatief van de Commissie, als er prima-faciebewijs is dat alle volgende omstandigheden aanwezig zijn:
 - a) een concurrentieverstorende praktijk van een derde land of entiteit uit een derde land;
 - b) schade of dreigende schade voor een of meer luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, en
 - c) een oorzakelijk verband tussen de vermeende praktijk en de vermeende schade of dreigende schade.
2. Wanneer zij een klacht ontvangt op grond van lid 1, stelt de Commissie alle lidstaten daarvan in kennis.
3. De Commissie gaat tijdig na of de elementen die in de klacht worden vermeld of waarover de Commissie beschikt nauwkeurig en adequaat zijn, teneinde te bepalen of er voldoende bewijs is om het inleiden van een onderzoek overeenkomstig lid 1 te rechtvaardigen.
4. De Commissie beslist geen onderzoek in te leiden wanneer de in de klacht aangevoerde feiten noch een structureel probleem vormen, noch een significant effect hebben op een of meer luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.
5. Wanneer de Commissie besluit geen onderzoek in te leiden, brengt zij de klager en alle lidstaten daarvan op de hoogte. De informatie bevat de redenen voor dat besluit. Die informatie wordt tevens toegezonden aan het Europees Parlement, in overeenstemming met artikel 17.
6. Als de aangevoerde bewijzen onvoldoende zijn om een onderzoek in te leiden voor de toepassing van lid 1, stelt de Commissie de klager daar binnen 60 dagen na het indienen van de klacht van in kennis. De klager krijgt 45 dagen de tijd om aanvullende bewijzen in te dienen. Als hij nalaat dit te doen binnen deze termijn, kan de Commissie beslissen om geen onderzoek in te leiden.
7. Met inachtneming van de leden 4 en 6, besluit de Commissie binnen een periode van maximum vijf maanden na het indienen van de klacht of zij een onderzoek inleidt overeenkomstig lid 1.
8. Met inachtneming van lid 4 neemt de Commissie de volgende stappen wanneer zij van oordeel is dat er voldoende bewijzen zijn om het inleiden van een onderzoek te rechtvaardigen:
 - a) zij leidt de procedure in en stelt de lidstaten en het Europees Parlement daarvan in kennis;
 - b) zij publiceert een kennisgeving in het *Publicatieblad van de Europese Unie*; in deze kennisgeving wordt vermeld dat de procedure wordt ingeleid en wordt aangegeven waar het onderzoek betrekking op heeft, welk derde land of welke entiteit uit een derde land naar verluidt betrokken is bij concurrentieverstorende praktijken, de schade of dreigende schade waarvan sprake is, welke de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie zijn, en binnen welke termijn belanghebbenden zich bekend kunnen maken, hun standpunten schriftelijk uiteen kunnen zetten, informatie kunnen indienen of kunnen vragen gehoord te worden door de Commissie. Die termijn bedraagt ten minste 30 dagen;
 - c) zij deelt de vertegenwoordigers van het derde land en de betrokken entiteit uit het derde land officieel mee dat het onderzoek is ingeleid;
 - d) zij brengt de klager en het in artikel 16 bedoelde comité ervan op de hoogte dat het onderzoek is ingeleid.
9. Wanneer de klacht wordt ingetrokken alvorens het onderzoek wordt ingeleid, wordt de klacht als niet-ingediend beschouwd. Dit laat het recht van de Commissie op een onderzoek op eigen initiatief te starten overeenkomstig lid 1, onverlet.

*Artikel 5***Het onderzoek**

1. Na het inleiden van de procedure begint de Commissie met een onderzoek.
2. Doel van het onderzoek is te bepalen of een concurrentieverstorende praktijk van een derde land of een entiteit uit een derde land schade of dreigende schade heeft veroorzaakt voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.
3. Indien de Commissie tijdens het in lid 2 van dit artikel bedoelde onderzoek bewijs vindt dat een praktijk een negatief effect kan hebben voor de luchtvaartconnectiviteit van een bepaalde regio, een lidstaat of een groep lidstaten, en dus voor passagiers, wordt dat bewijs in aanmerking genomen bij de bepaling van het belang van de Unie als bedoeld in artikel 3.
4. De Commissie vraagt alle informatie die zij nodig acht om het onderzoek te voeren en gaat na of de informatie die zij heeft ontvangen van of gevraagd aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, het derde land, een belanghebbende of de betrokken entiteit uit het derde land nauwkeurig is.
5. Wanneer de op grond van lid 4 verstrekte informatie onvolledig is, wordt ze in aanmerking worden genomen mits ze niet onjuist of misleidend is.
6. Indien bewijzen of informatie niet worden aanvaard, wordt de partij die deze heeft verstrekt, onmiddellijk van de redenen daarvan in kennis gesteld, en krijgt zij de gelegenheid binnen een gestelde termijn nadere toelichtingen te verstrekken.
7. De Commissie kan de betrokken lidstaten vragen haar bij het onderzoek te helpen. Op verzoek van de Commissie nemen zij met name de nodige maatregelen om de Commissie bij het onderzoek te helpen en verstrekken zij relevante en beschikbare informatie. Op verzoek van de Commissie streven de lidstaten ernaar bij te dragen tot de relevante controles en analyses.
8. Indien dit noodzakelijk blijkt, kan de Commissie onderzoeken uitvoeren op het grondgebied van een derde land, voor zover de betrokken entiteit van het derde land daarmee heeft ingestemd en de regering van het derde land daar officieel van in kennis is gesteld en geen bezwaar heeft gemaakt.
9. Partijen die zich hebben bekendgemaakt binnen de termijn die is vastgesteld in de kennisgeving van de inleiding, worden gehoord als uit hun verzoek om te worden gehoord blijkt dat zij belanghebbende zijn.
10. Klagers, belanghebbenden, de betrokken lidstaten en de vertegenwoordigers van het betrokken derde land of de betrokken entiteit uit het derde land kunnen alle informatie raadplegen die ter beschikking van de Commissie is gesteld, behalve interne documenten die bestemd zijn voor gebruik door de Commissie en de bevoegde instanties van de Unie en de betrokken lidstaten, voor zover die informatie niet vertrouwelijk is in de zin van artikel 8 en op voorwaarde dat zij daartoe schriftelijk een verzoek hebben ingediend bij de Commissie.

*Artikel 6***Schorsing**

1. De Commissie kan het onderzoek schorsen indien blijkt dat het zinvoller is de concurrentieverstorende praktijk uitsluitend aan te pakken via de procedure voor geschillenbeslechting die is vastgesteld bij een toepasselijke overeenkomst inzake luchtvervoer of luchtdiensten waarbij de Unie partij is, of bij andere overeenkomsten die bepalingen bevatten over de luchtvervoersdiensten waarbij de Unie partij is. De Commissie stelt de lidstaten van de schorsing van het onderzoek in kennis.

De Commissie kan het onderzoek hervatten in elk van de volgende gevallen:

- a) bij de krachtens de toepasselijke overeenkomst inzake luchtvervoer of luchtdiensten of elke andere overeenkomst met bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten gevoerde procedure is vastgesteld dat de andere partij of partijen bij de overeenkomst een inbreuk hebben begaan, en die vaststelling is definitief en bindend geworden voor die andere partij of partijen, maar er zijn niet onverwijld, of niet binnen de termijn vastgesteld krachtens de desbetreffende procedures, herstelmaatregelen genomen;
- b) de concurrentieverstorende praktijk is niet binnen twaalf maanden vanaf de datum van de schorsing van het onderzoek beëindigd.

2. De Commissie schorst het onderzoek indien binnen 15 dagen vanaf de datum van de kennisgeving van de inleiding van het onderzoek:

- a) alle betrokken lidstaten als bedoeld in artikel 2, onder 4), b), de Commissie in kennis hebben gesteld van hun voornemen om de concurrentieverstorende praktijk uitsluitend aan te pakken volgens de geschillenbeslechtsprocedures die van toepassing zijn krachtens de overeenkomst inzake luchtvervoer of luchtdiensten of elke andere met het betrokken derde land gesloten overeenkomst met bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten, en
- b) geen van de in artikel 2, onder 4), a), bedoelde betrokken lidstaten bezwaar heeft aangetekend.

In dergelijke gevallen van schorsing is artikel 7, leden 1 en 2, van toepassing.

3. De Commissie kan het onderzoek hervatten in elk van de volgende gevallen:

- a) de in artikel 2, onder 4), b) bedoelde betrokken lidstaten hebben niet binnen drie maanden vanaf de datum van de in punt a) van lid 2 bedoelde kennisgeving de geschillenbeslechtsprocedure van de toepasselijke internationale overeenkomst ingesteld;
- b) de in artikel 2, onder 4), b), bedoelde betrokken lidstaten stellen de Commissie ervan in kennis dat aan het resultaat van de geschillenbeslechtsprocedure bedoeld in lid 2 van dit artikel niet correct en voortvarend uitvoering is gegeven;
- c) alle betrokken lidstaten vragen de Commissie het onderzoek te hervatten;
- d) de Commissie komt tot de conclusie dat de concurrentieverstorende praktijk niet is beëindigd binnen twaalf maanden vanaf de datum van de in lid 2, onder a), bedoelde kennisgeving door de in lid 2 bedoelde betrokken lidstaten;
- e) in de in artikel 11, lid 3, bedoelde gevallen van urgentie, indien de in artikel 2, onder 4), b), bedoelde betrokken lidstaten de concurrentieverstorende praktijk niet hebben beëindigd binnen negen maanden vanaf de datum van de in lid 2, onder a), van dit artikel bedoelde kennisgeving; op verzoek van een betrokken lidstaat kan de Commissie die periode in terdege gerechtvaardigde gevallen met maximaal drie maanden verlengen.

Artikel 7

Samenwerking met de lidstaten in procedures met betrekking tot gevallen die onder hoofdstuk III vallen

1. De betrokken lidstaat stelt de Commissie in kennis van alle relevante vergaderingen die in het kader van de overeenkomst inzake luchtvervoer of luchtdiensten of van bepalingen op het gebied van luchtvervoerdiensten in een andere met het betrokken derde land gesloten overeenkomst zijn gepland om het voorwerp van het onderzoek te bespreken. De betrokken lidstaat verstrekt de Commissie de agenda en alle relevante informatie die inzicht verschaft in de thema's die in deze vergaderingen moeten worden besproken.

2. De betrokken lidstaat houdt de Commissie op de hoogte van het verloop van alle geschillenbeslechtsprocedures in een overeenkomst inzake luchtvervoer of luchtdiensten of in bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten in een andere met het betrokken derde land gesloten overeenkomst, en nodigt in voorkomend geval de Commissie uit om die procedures bij te wonen. De Commissie kan de betrokken lidstaat om nadere inlichtingen verzoeken.

Artikel 8

Vertrouwelijkheid

1. Indien daarvoor geldige redenen worden opgegeven, behandelt de Commissie vertrouwelijke informatie als dusdanig, met inbegrip van maar niet beperkt tot informatie die, wanneer ze zou worden bekendgemaakt, een aanzienlijk concurrentievoordeel zou opleveren voor een concurrent of een aanzienlijk nadeel zou hebben voor de persoon die de informatie verstrekt of de persoon van wie de persoon die de informatie verstrekt, deze heeft verkregen, of die door partijen bij een onderzoek op vertrouwelijke basis wordt verstrekt.

2. Belanghebbenden die vertrouwelijke informatie verstrekken, dienen daarvan een niet-vertrouwelijke samenvatting toe te zenden. Die samenvatting moet voldoende gedetailleerd zijn om een redelijk inzicht te verschaffen in de wezenlijke inhoud van de in vertrouwen verstrekte informatie. In buitengewone omstandigheden kunnen belanghebbenden aangeven dat de vertrouwelijke informatie niet mag worden samengevat. In dergelijke uitzonderlijke omstandigheden worden de redenen aangegeven waarom een samenvatting niet mogelijk is.

3. De op grond van deze verordening verkregen informatie wordt uitsluitend gebruikt voor het doel waarvoor zij werd gevraagd. Dit lid sluit niet uit dat informatie die in het kader van een onderzoek is ontvangen, wordt gebruikt voor het inleiden van een ander onderzoek overeenkomstig deze verordening.
4. De Commissie noch de lidstaten, met inbegrip van hun respectieve functionarissen, maken de op grond van deze verordening verkregen informatie die een vertrouwelijk karakter heeft of door een bij een onderzoek betrokken partij op vertrouwelijke basis is verstrekt, bekend, tenzij de partij die de informatie heeft verstrekt daarvoor uitdrukkelijk toestemming geeft. Informatie die tussen de Commissie en de lidstaten wordt uitgewisseld of interne documenten die door de autoriteiten van de Unie of van de lidstaten zijn opgesteld, worden, behalve wanneer in deze verordening anders is bepaald, niet bekendgemaakt.
5. Wanneer blijkt dat een verzoek om vertrouwelijke behandeling niet gerechtvaardigd is en degene die de informatie heeft verstrekt deze niet openbaar wil maken, noch machtiging wil geven tot bekendmaking ervan, in haar geheel of samengevat, kan deze informatie buiten beschouwing worden gelaten.
6. Dit artikel vormt geen beletsel voor de bekendmaking van algemene informatie door de autoriteiten van de Unie en, in het bijzonder, van de motivering van besluiten die op grond van deze verordening zijn genomen of voor de bekendmaking van de bewijzen waarop de autoriteiten van de Unie steunen, voor zover het noodzakelijk is deze motivering in gerechtelijke procedures toe te lichten. Bij die bekendmaking moet rekening worden gehouden met het rechtmatige belang van de betrokkenen bij een vertrouwelijke behandeling van hun zaken- of overheidsgeheimen.
7. De lidstaten nemen alle nodige en passende maatregelen ter waarborging van de vertrouwelijkheid van de informatie die relevant is voor de toepassing van deze verordening en mits zij in overeenstemming zijn met de voorwaarden daarvan.

Artikel 9

Basis voor bevindingen in geval van niet-medewerking

Als de toegang tot de noodzakelijke informatie wordt geweigerd of anderszins niet wordt verleend binnen de in deze verordening voorgeschreven termijnen, of als het onderzoek ernstig wordt gehinderd, kunnen op basis van de beschikbare feiten en bewijzen voorlopige of definitieve bevindingen, bevestigend of negatief, worden gedaan. Als de Commissie vaststelt dat onjuiste of misleidende informatie is verstrekt, wordt die informatie buiten beschouwing gelaten.

Artikel 10

Bekendmaking

1. De Commissie maakt de essentiële feiten en overwegingen op basis waarvan ze overweegt om overeenkomstig artikel 13, lid 2, of artikel 14, lid 1, herstelmaatregelen vast te stellen of de procedure te beëindigen zonder vaststelling van herstelmaatregelen, uiterlijk één maand voordat het in artikel 16 bedoelde comité wordt bijeengeroepen bekend aan het betrokken derde land, de betrokken entiteit uit het derde land, de betrokken luchtvaartmaatschappij uit het derde land, alsmede aan de klager, de belanghebbenden, de betrokken lidstaten en de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.
2. De in lid 1 bedoelde bekendmaking doet geen afbreuk aan eventuele besluiten die later door de Commissie kunnen worden genomen. Als de Commissie voornemens is een dergelijk besluit te baseren op aanvullende of andere feiten en overwegingen, dan worden deze zo spoedig mogelijk bekendgemaakt.
3. Aanvullende informatie die na de bekendmaking is verstrekt, wordt uitsluitend in aanmerking genomen indien zij is ontvangen binnen een termijn die de Commissie in elk afzonderlijk geval met inachtneming van de urgentie van de zaak vaststelt, doch die ten minste 14 dagen bedraagt. Indien een aanvullende definitieve bekendmaking moet worden gedaan, kan een kortere termijn worden vastgesteld.

Artikel 11

Duur van de procedure en schorsing

1. De procedure wordt binnen twintig maanden beëindigd. In gemotiveerde gevallen kan die periode worden verlengd. In het geval van een schorsing van de procedure als bedoeld in lid 4, wordt die schorsingsperiode niet meegerekend in de duur van de procedure.

2. Het onderzoek wordt binnen twaalf maanden beëindigd. In gemotiveerde gevallen kan die periode worden verlengd. In het geval van een schorsing van het onderzoek als bedoeld in artikel 6, wordt die periode van schorsing niet meegerekend in de duur van het onderzoek. Wanneer de termijn voor het onderzoek wordt verlengd, wordt de duur van de verlenging opgeteld bij de totale duur van de lid 1 van dit artikel neergelegde procedure.
3. In dringende gevallen, dat wil zeggen in situaties waarin volgens duidelijke door de klager of de belanghebbenden verstrekt bewijs, de schade voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie onherstelbaar kan zijn, kan de procedure worden verkort tot negen maanden.
4. De Commissie schorst de procedure wanneer het derde land of de betrokken entiteit uit het derde land beslissende stappen heeft ondernomen om een einde te maken aan de concurrentieverstorende praktijk, ofwel de schade of dreigende schade voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.
5. In de in lid 4 bedoelde gevallen hervat de Commissie de procedure indien de concurrentieverstorende praktijk, de schade of de dreigende schade voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie niet binnen een redelijke termijn, die ten hoogste zes maanden mag bedragen, zijn verholpen.

HOOFDSTUK III

CONCURRENTIEVERSTORENDE PRAKTIJKEN

Artikel 12

Vaststelling van schade of dreigende schade

1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk moet een vaststelling van schade gebaseerd zijn op bewijzen en rekening houden met de relevante factoren, met name:
 - a) de situatie van de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, in het bijzonder wat betreft aspecten zoals frequentie van de diensten, bezettingsgraad, netwerkeffect, verkoop, marktaandeel, winst, rendabiliteit, investeringen en werkgelegenheid;
 - b) de algemene situatie op de getroffen luchtvervoersmarkten, in het bijzonder wat betreft het niveau van de tarieven of ticketprijzen, de capaciteit en frequentie van luchtvervoersdiensten of het gebruik van het netwerk.
 2. Vaststelling van dreigende schade dient op duidelijk bewijs te berusten en niet louter op beweringen, gissingen of verzochte mogelijkheden. De ontwikkeling tot schade moet duidelijk te voorspellen, zeer waarschijnlijk en imminent zijn, en buiten redelijke twijfel kunnen worden toegeschreven aan een actie of beslissing door een derde land of een entiteit van een derde land.
 3. Bij het bepalen van het bestaan van dreigende schade worden onder meer de volgende factoren in aanmerking genomen:
 - a) de voorspelbare evolutie van de situatie van de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, met name wat betreft frequentie van de diensten, bezettingsgraad, netwerkeffect, verkoop, marktaandeel, winst, rendabiliteit, investeringen en werkgelegenheid;
 - b) de voorspelbare evolutie van de algemene situatie op de mogelijk getroffen luchtvervoersmarkten, met name wat betreft het niveau van de tarieven of ticketprijzen, de capaciteit en frequentie van luchtvervoersdiensten of het gebruik van het netwerk.
- Hoewel geen van de factoren genoemd in de punten a) en b) op zich doorslaggevend is, zijn alle in overweging genomen factoren zodanig dat ze tot de conclusie leiden, dat een verdere concurrentieverstorende praktijk imminent is en dat, tenzij actie wordt ondernomen, schade zal optreden.
4. De Commissie bepaalt een onderzoeksperiode die de periode omvat waarin de schade naar verluidt veroorzaakt zou zijn, maar niet daartoe beperkt is, en analyseert de relevante bewijzen voor die periode.
 5. Indien de schade of dreigende schade aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie wordt veroorzaakt door andere factoren dan de concurrentieverstorende praktijk, worden deze niet toegeschreven aan de onderzochte praktijk en buiten beschouwing gelaten.

Artikel 13

Beëindiging zonder herstelmaatregelen

1. De Commissie beëindigt het onderzoek zonder vaststelling van herstelmaatregelen wanneer de klacht wordt ingetrokken, tenzij de Commissie het onderzoek op eigen initiatief voortzet.

2. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast, waarbij het overeenkomstig artikel 5 verrichte onderzoek zonder herstelmaatregelen wordt beëindigd wanneer:

- a) zij concludeert dat een van de volgende punten niet is vastgesteld:
 - i) het bestaan van een concurrentieverstorende praktijk van een derde land of entiteit uit een derde land;
 - ii) het bestaan van schade of dreigende schade voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie;
 - iii) het bestaan van een oorzakelijk verband tussen de schade of dreigende schade en de onderzochte praktijk;
- b) zij concludeert dat de vaststelling van herstelmaatregelen overeenkomstig artikel 14 in strijd zou zijn met het belang van de Unie;
- c) het betrokken derde land of de betrokken entiteit uit het derde land de concurrentieverstorende praktijk heeft stopgezet, of
- d) het betrokken derde land of de betrokken entiteit uit het derde land een einde heeft gesteld aan de schade of dreigende schade voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

3. Het besluit om het onderzoek overeenkomstig lid 2 te beëindigen, gaat vergezeld van een motivering en wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 14

Herstelmaatregelen

1. Onverminderd artikel 13 stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast waarin herstelmaatregelen zijn neergelegd, als uit het krachtens artikel 5 gevoerde onderzoek blijkt dat een concurrentieverstorende praktijk van een derde land of een entiteit uit een derde land schade heeft toegebracht aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.

De uitvoeringshandelingen waarin in lid 3, onder a), van dit artikel bedoelde herstelmaatregelen zijn neergelegd, worden volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

De uitvoeringshandelingen waarin in lid 3, onder b), van dit artikel bedoelde herstelmaatregelen zijn neergelegd, worden volgens de in artikel 16, leden 2 en 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

2. Onverminderd artikel 13 kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen waarin herstelmaatregelen zijn neergelegd, als uit het krachtens artikel 5 gevoerde onderzoek blijkt dat een concurrentieverstorende praktijk van een derde land of een entiteit uit een derde land dreigende schade overeenkomstig artikel 12, leden 2 en 3, veroorzaakt voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie. Die herstelmaatregelen treden niet in werking voordat de dreigende schade zich heeft ontwikkeld tot werkelijke schade.

De uitvoeringshandelingen waarin in lid 3, onder a), van dit artikel bedoelde herstelmaatregelen zijn neergelegd, worden volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

De uitvoeringshandelingen waarin in lid 3, onder b), van dit artikel bedoelde herstelmaatregelen zijn neergelegd, worden volgens de in artikel 16, leden 2 en 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

3. De in de leden 1 en 2 bedoelde herstelmaatregelen worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen uit het derde land die voordeel halen uit de concurrentieverstorende praktijk en kunnen een van de volgende vormen aannemen:

- a) financiële heffingen;
- b) een operationele maatregel van gelijke of lagere waarde, zoals de schorsing van concessies, van verschuldigde diensten of van andere rechten van de luchtvaartmaatschappij uit het derde land. Voorrang wordt gegeven aan wederzijdse operationele maatregelen, mits die niet in strijd zijn met het belang van de Unie of onverenigbaar zijn met het Unierecht of met internationale verplichtingen.

4. De in de leden 1 en 2 bedoelde herstelmaatregelen gaan niet verder dan wat nodig is om de schade voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen uit de Unie te compenseren. Te dien einde kunnen die herstelmaatregelen tot een specifiek geografisch gebied of in de tijd worden beperkt.

5. De herstelmaatregelen bestaan niet uit de schorsing of beperking van vervoersrechten die door een lidstaat aan een derde land zijn toegekend in het kader van een overeenkomst inzake luchtvervoer of luchtdiensten of bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten in een andere met dat derde land gesloten overeenkomst.
6. De in de leden 1 en 2 bedoelde herstelmaatregelen leiden er niet toe dat de Unie of de betrokken lidstaten inbreuk plegen op overeenkomsten inzake luchtvervoer of luchtdiensten, of bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten in een met het betrokken derde land gesloten handelsovereenkomst of andere overeenkomst.
7. Het besluit om het onderzoek te beëindigen met de vaststelling van de in de leden 1 en 2 bedoelde herstelmaatregelen gaat vergezeld van een motivering en wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 15

Toetsing van herstelmaatregelen

1. De in artikel 14 bedoelde herstelmaatregelen blijven slechts van kracht zolang als en voor zover de concurrentieverstorende praktijk en de daaruit voortvloeiende schade blijven voortduren. Dit wordt getoetst overeenkomstig de leden 2, 3 en 4 van dit artikel. De Commissie verstrekt regelmatig een schriftelijk verslag aan het Europees Parlement en aan de Raad over de doeltreffendheid en het effect van herstelmaatregelen.
2. Indien de omstandigheden zulks rechtvaardigen, kan op initiatief van de Commissie of de klager of op basis van een met redenen omkleed verzoek van de betrokken lidstaten, het derde land of de betrokken entiteit uit het derde land worden getoetst of de herstelmaatregelen in hun initiële vorm van kracht moeten blijven.
3. Tijdens die toetsing gaat de Commissie na of de concurrentieverstorende praktijk, de schade en het oorzakelijk verband tussen de praktijk en de schade nog steeds bestaan.
4. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot de intrekking, wijziging of handhaving, al naargelang het geval, van de in artikel 14 bedoelde herstelmaatregelen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 16

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Indien het comité geen advies uitbrengt, neemt de Commissie de ontwerputvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 17

Verslaglegging en informatie

1. De Commissie brengt regelmatig verslag uit aan het Europees Parlement en aan de Raad over de toepassing en uitvoering van deze verordening. Met inachtneming van de bescherming van vertrouwelijke informatie in de zin van artikel 8, omvat het verslag informatie over de toepassing van de herstelmaatregelen, de beëindiging van onderzoeken zonder herstelmaatregelen, toetsingen van herstelmaatregelen, en samenwerking met de lidstaten, belanghebbenden en derde landen.
2. Het Europees Parlement en de Raad kunnen de Commissie verzoeken problemen in verband met de toepassing van deze verordening aan de orde te stellen en toe te lichten.

*Artikel 18***Intrekking**

Verordening (EG) nr. 868/2004 wordt ingetrokken. Verwijzingen naar de ingetrokken verordening gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening.

*Artikel 19***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 17 april 2019.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

A. TAJANI

Voor de Raad

De voorzitter

G. CIAMBA
