

32004R0868

30.4.2004

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

L 162/1

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 868/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 21 kwietnia 2004 r.****dotyczące ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi powodującymi uszczerbek dla przewoźników lotniczych Wspólnoty w świadczeniu usług lotniczych z krajów nienależących do Wspólnoty Europejskiej**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pozycja konkurencyjna przewoźników lotniczych Wspólnoty, gdy świadczą oni usługi lotnicze do lub ze Wspólnoty, lub przez nią, mogłaby zostać poważnie naruszona poprzez nieuczciwe i dyskryminujące praktyki przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty świadczących podobne usługi lotnicze.
- (2) Tego rodzaju nieuczciwe i dyskryminujące praktyki mogą wynikać z subsydiowania lub innych form pomocy przyznanej przez rząd lub organy regionalne czy inne organizacje publiczne państwa niebędącego członkiem Wspólnoty, albo z określonych praktyk cenowych stosowanych przez przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty, którzy korzystają z korzyści o charakterze niekomercyjnym.
- (3) Konieczne jest określenie środków rekompensujących, które zostaną podjęte przeciwko takim nieuczciwym praktykom.
- (4) W ramach Wspólnoty występują ściśle reguły dotyczące przyznawania pomocy państwa dla przewoźników lotniczych, a co do przewoźników lotniczych Wspólnoty podlegających niekorzystnym warunkom konkurencji i doznających uszczerbku istnieje potrzeba instrumentu, którego celem byłoby zaoferowanie ochrony przed przewoźnikami lotniczymi spoza Wspólnoty, którzy są subsydiowani lub otrzymują inne świadczenia od rządów.

(5) Niniejsze rozporządzenie nie zmierza do zamiany porozumień dotyczących usług lotniczych z państwami trzecimi, które mogą być wykorzystane do skutecznego uporania się z praktykami objętymi niniejszym rozporządzeniem; zawsze kiedy na poziomie Państwa Członkowskiego istnieje instrument prawny, który umożliwiłby dokonanie satysfakcjonującej odpowiedzi w odpowiednim okresie czasu, instrument ten miałby pierwszeństwo nad niniejszym rozporządzeniem dla tego okresu czasu.

(6) Wspólnota powinna być w stanie podjąć działania rekompensujące takie nieuczciwe praktyki wynikające z subsydiów przyznanych przez rząd państwa, które nie jest członkiem Wspólnoty; Wspólnota powinna być również w stanie zmierzyć się z nieuczciwymi praktykami cenowymi.

(7) Powinno się ustalić, kiedy subsydlum uważa się za zaistniałe i według jakich zasad powinno podlegać zwrotowi, w szczególności czy subsydlum było skierowane do określonych przedsiębiorstw lub sektorów albo czy jest uzależnione od usług lotniczych świadczonych z państw trzecich.

(8) Przy określaniu zaistnienia subsydiulm konieczne jest wykazanie, że wystąpił finansowy wkład dokonany przez rząd lub organ regionalny czy inną instytucję publiczną poprzez transfer funduszy lub że zrzeczono się, lub nie odebrano długów jakiegokolwiek rodzaju reprezentujących przychód rządu, które są skądinąd należne, oraz że skutkiem tego korzyść została przyznana przedsiębiorstwu będącym odbiorcą.

(9) Powinno się ustalić, kiedy uważa się za zaistniałą nieuczciwą praktykę cenową; analiza praktyk cenowych przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego powinna być ograniczona do tej ograniczonej liczby przypadków, w których przewoźnik lotniczy korzysta z korzyści o charakterze niekomercyjnym, której nie da się jasno zidentyfikować jako subsydiulm.

(10) Powinno zostać wyjaśnione, że można uważać zaistnienie nieuczciwej praktyki cenowej tylko w przypadkach, kiedy praktyka ta jest wyraźnie wyróżniająca od normalnych praktyk konkurencji cenowej; Komisja powinna opracować szczegółową metodologię określania zaistnienia nieuczciwych praktyk cenowych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 151 E z 25.6.2002, str. 285.

⁽²⁾ Dz.U. C 61 z 14.3.2003, str. 29.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 stycznia 2003 r. (Dz.U. C 38 E z 12.2.2004, str. 75), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 grudnia 2003 r. (Dz.U. C 66 E z 16.3.2004, str. 14), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2004 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 30 marca 2004 r.

- (11) Ponadto pożądane jest ustanowienie jasnych i szczegółowych wytycznych co do czynników, które mogą dotyczyć określenia faktu, czy subsydiowane lub nieuczciwie wyceniane usługi lotnicze świadczone przez przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty spowodowały uszczerbek lub grożą uszczerbkiem: w celu pokazania, że praktyki cenowe odnoszące się do świadczenia takich usług lotniczych powodują uszczerbek dla przemysłu Wspólnoty, powinno się zwrócić uwagę na skutek innych czynników, a także należy brać pod uwagę inne odpowiednie i znane czynniki oraz wskaźniki ekonomiczne, które mają związek ze stanem przemysłu, w szczególności panujące warunki rynkowe we Wspólnocie.
- (12) Niezbędne jest określenie terminów „przewoźnik lotniczy Wspólnoty”, „przemysł wspólnotowy” oraz „podobne usługi lotnicze”.
- (13) Niezbędne jest określenie, kto może złożyć zażalenie, oraz informacja, którą takie zażalenie powinno zawierać; zażalenie powinno zostać odrzucone, kiedy są niewystarczające dowody kontynuacji uszczerbku.
- (14) Pożądane jest ustanowienie procedury, według której należy przeprowadzać śledztwo dotyczące nieuczciwych praktyk stosowanych przez przewoźników spoza Wspólnoty; procedura ta powinna być ograniczona w czasie.
- (15) Niezbędne jest ustanowienie sposobu, w jaki zainteresowane strony powinny być powiadamiane o informacjach, których wymagają organy władzy; zainteresowane strony powinny mieć dostateczną możliwość przedstawienia wszystkich odpowiednich dowodów i obrony swoich interesów; niezbędne jest również określenie zasad i procedur, według których ma toczyć się śledztwo, w szczególności zasad, według których zainteresowane strony mają się wzajemnie powiadamiać, przedstawiać swoje stanowiska i przedkładać informacje w ramach określonych granic czasowych, jeżeli takie stanowiska i informacje mają być wzięte pod uwagę; respektując tajemnicę handlową, niezbędne jest zezwolenie zainteresowanym stronom na dostęp do wszystkich informacji odnoszących się do śledztwa, które odnoszą się do przedstawiania ich sprawy; niezbędne jest zapewnienie, że, kiedy strony nie współpracują w satysfakcjonujący sposób, można wykorzystać inne informacje celem ustalenia wyników badań oraz że takie informacje mogą być mniej sprzyjające stronom niż w wypadku, gdyby ze sobą współpracowały.
- (16) Konieczne jest określenie warunków, na jakich można nakładać tymczasowe środki: środki takie we wszystkich przypadkach mogą być nałożone przez Komisję tylko na okres sześciu miesięcy.
- (17) Śledztwo lub postępowanie powinny zostać zakończone w każdym przypadku, gdy nie ma potrzeby nałożenia środków, na przykład jeżeli kwota subsydiów, stopień nieuczciwych cen lub uszczerbek są nieistotne; postępowanie nie powinno zostać zakończone, o ile decyzji o zakończeniu nie towarzyszy stwierdzenie jej powodów; środki te powinny być mniejsze niż kwota podlegających zwrotowi subsydiów lub stopień nieuczciwych cen, jeżeli taka mniejsza kwota usunęłaby uszczerbek.
- (18) Konieczne jest zapewnienie, że poziom środków nie powinien przekraczać wartości subsydiów lub korzyści o charakterze niekomercyjnym przyznanych w odpowiednim przypadku lub sumy odpowiadającej spowodowanemu w uszczerbku, kiedy jest ona niższa.
- (19) Niezbędne jest zapewnienie, że środki powinny utrzymywać się w mocy tylko tak długo, jak jest to konieczne w celu przeciwdziałania subsydiom lub nieuczciwym praktykom cenowym powodującym uszczerbek.
- (20) Należy dać preferencję opłatom, jeżeli chodzi o obciążenie środkami; kiedy opłaty okażą się niewłaściwe, można rozważyć inne środki.
- (21) Niezbędne jest określenie procedur dla akceptacji przedsięwzięć eliminujących lub równoważących podlegające zwrotowi subsydia lub nieuczciwe praktyki cenowe i uszczerbek stosowanych zamiast obciążeń środkami tymczasowymi lub ostatecznymi; właściwe jest również ustanowienie konsekwencji za naruszenie lub wycofanie przedsięwzięć.
- (22) Niezbędne jest zapewnienie przeglądu nałożonych środków w przypadkach, kiedy przedłożono wystarczające dowody zmiany okoliczności.
- (23) Środki niezbędne dla wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (24) Forma i poziom środków oraz ich wykonanie powinny być szczegółowo wymienione w rozporządzeniu nakładającym te środki.
- (25) Niezbędne jest zapewnienie, że wszelkie środki podjęte z racji niniejszego rozporządzenia pozostają w pełni zgodne z interesem Wspólnoty; ocena interesu Wspólnoty zawiera identyfikację wszelkich przekonujących powodów, które doprowadziłyby do jasnego wniosku, że podejmowanie środków nie byłoby w całościowym interesie Wspólnoty. Takie przekonujące powody mogłyby na przykład zawierać przypadki, kiedy niekorzyść na rzecz konsumentów lub innych zainteresowanych stron byłaby wyraźnie nieproporcjonalna do wszelkich korzyści danych przemysłowi wspólnotowemu poprzez obciążenie środkami.
- (26) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie ochrona przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi powodującymi uszczerbek dla przewoźników lotniczych Wspólnoty w świadczeniu usług lotniczych z krajów nienależących do Wspólnoty Europejskiej, może równie dobrze być niewystarczająco osiągnięta przez Państwa Członkowskie i dlatego może być w lepszy sposób osiągnięta na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podejmować środki, zgodnie z zasadą pomocniczości, jak określono w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu,

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 4

Artykuł 1

Cel

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia procedurę postępowania w celu zapewnienia ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi w świadczeniu usług lotniczych z krajów nienależących do Wspólnoty Europejskiej w zakresie, w jakim powodują przez to uszczerbek dla przemysłu wspólnotowego.

2. Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza uprzedniego zastosowania wszelkich szczególnych przepisów zawartych w porozumieniach dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi i krajami nienależącymi do Wspólnoty Europejskiej.

3. Niniejsze rozporządzenie nie stanowi przeszkody w stosowaniu wszelkich szczególnych przepisów zawartych w porozumieniach między Wspólnotą i krajami nienależącymi do Wspólnoty Europejskiej.

Artykuł 2

Zasady

Środek rekompensujący może zostać nałożony do celów zrównoważenia:

- 1) subsydium przyznanego, bezpośrednio lub pośrednio, przewoźnikowi lotniczemu spoza Wspólnoty;
- 2) nieuczciwych praktyk cenowych stosowanych przez przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty;

dotyczących świadczenia usług lotniczych na jednej lub więcej trasach do i ze Wspólnoty, które powodują uszczerbek dla przemysłu wspólnotowego.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „uszczerbek” oznacza uszczerbek materialny dla przemysłu wspólnotowego lub groźbę uszczerbku materialnego dla przemysłu wspólnotowego, ustalony zgodnie z art. 6;
- b) „przemysł wspólnotowy” oznacza przewoźników lotniczych Wspólnoty świadczących podobne usługi jak całość lub tych z nich, których zbiorowy udział stanowi główny udział całkowitych dostaw wspólnotowych tych usług;
- c) „wspólnotowy przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego ważną licencję eksploatacyjną przyznaną przez Państwo Członkowskie zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym ⁽¹⁾;
- d) „podobne usługi lotnicze” oznaczają usługi lotnicze, które są świadczone na tej samej trasie lub trasach jako rozważane usługi lotnicze, lub takie usługi lotnicze, które są świadczone na trasie lub trasach ściśle przypominających trasę lub trasy, na których świadczone są rozważane usługi.

Subsydiowanie

1. Subsydium uważa się za zaistniałe, jeżeli:
 - a) następuje finansowy wkład rządu lub organu regionalnego czy innej organizacji publicznej państwa nienależącego do Wspólnoty Europejskiej, to znaczy kiedy:
 - i) działanie rządu lub organu regionalnego czy innej organizacji publicznej obejmuje bezpośredni transfer funduszy do przedsiębiorstwa lub przejęcie pasywów przedsiębiorstwa, takich jak gwarancje kredytowe;
 - ii) zrzeczono się lub nie zebrano przychodu rządu lub organu regionalnego czy innej organizacji publicznej, który jest skądinąd należny;
 - iii) rząd lub organ regionalny czy inna organizacja publiczna dostarcza towary lub usługi inne niż ogólna infrastruktura, albo zakupuje towary lub usługi;
 - iv) rząd lub organ regionalny czy inna organizacja publiczna dokonuje płatności do mechanizmu dofinansowywania lub powierza, lub wyznacza prywatnej jednostce wykonywanie jednej lub wielu rodzajów funkcji określonych w pkt i), ii) oraz iii), które zazwyczaj są w przyznane rządowi, a praktyka nie różni się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez rząd;
 - b) i świadczenie zostaje niniejszym przyznane.

2. Subsidia podlegają środkom rekompensującym tylko wtedy, gdy subsidia są ograniczone, prawnie i w rzeczywistości, do przedsiębiorstwa, branży lub grupy przedsiębiorstw czy zakładów podlegających jurysdykcji organowi przyznającemu.

Artykuł 5

Nieuczciwe praktyki cenowe

1. Nieuczciwe praktyki cenowe uważa się za zaistniałe co do szczególnych usług lotniczych do i ze Wspólnoty, kiedy przewoźnicy lotniczy spoza Wspólnoty:

- korzystają z niekomercyjnych korzyści, oraz
- obciążają taryfami lotniczymi, które są wystarczająco niższe od tych oferowanych przez konkurujących przewoźników lotniczych Wspólnoty, aby wywołać uszczerbek.

Praktyki te muszą być wyraźnie wyróżniające od normalnych praktyk konkurencji cenowej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

2. Porównując taryfy lotnicze, bierze się pod uwagę następujące elementy:

- a) faktyczną cenę, za którą bilety są oferowane do sprzedaży;
- b) liczbę miejsc proponowanych po rzekomo nieuczciwej cenie z całkowitej liczby miejsc dostępnych na pokładzie samolotu;
- c) ograniczenia i warunki związane z biletami sprzedanymi po rzekomo nieuczciwej cenie;
- d) poziom usług proponowanych przez wszystkich przewoźników świadczących podobne usługi lotnicze, o których mowa;
- e) faktyczne koszty przewoźników spoza Wspólnoty świadczących usługi, plus rozsądną marżę zysku; oraz
- f) sytuację, w rozumieniu lit. a)–e), na porównywalnych trasach.

3. Stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 3, Komisja opracuje szczegółową metodologię określania zaistnienia nieuczciwych praktyk cenowych. Metodologia ta obejmie między innymi sposób, w jakim normalna konkurencja cenowa, rzeczywiste koszty i rozsądne marże zysku będą oszacowywane w szczególnym kontekście sektora lotniczego.

Artykuł 6

Ustalenie uszczerbku

1. Ustalenie uszczerbku opiera się na pozytywnych dowodach i obejmuje badanie zarówno:

- a) poziomu taryf rozważanych usług lotniczych i skutku takich usług lotniczych na taryfy oferowane przez przewoźników lotniczych Wspólnoty; oraz
- b) wpływu tych usług lotniczych na przemysł wspólnotowy, jak wskazano poprzez trendy w kilku wskaźnikach ekonomicznych, takich jak liczba lotów, zużycie mocy, rezerwacje pasażerów, udział w rynku, zyski, stopa zwrotu kapitału, inwestycje, zatrudnienie.

Żaden z powyższych czynników nie musi stanowić decydującej wytycznej.

2. Należy wykazać na podstawie wszystkich istotnych dowodów przedstawionych w związku z ust. 1, że rozważane usługi lotnicze powodują uszczerbek w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

3. Wiadome czynniki, inne niż dotyczące usług lotniczych, które równocześnie dokonują uszczerbku w przemyśle wspólnotowym, zostaną również przeanalizowane w celu zapewnienia, że uszczerbek spowodowanego przez te inne czynniki nie można przypisać rozważanych usługom lotniczym.

4. Ustalenie groźby uszczerbku ustala się na podstawie faktów, a nie tylko zarzutów, przypuszczeń, bądź ewentualnych możliwości. Zmiana okoliczności, które stworzą sytuację, w której subsydia wyrządzi szkodę, musi być dokładnie przewidziana i stanowić bezpośrednie zagrożenie.

Artykuł 7

Wszczęcie postępowania

1. Śledztwo na podstawie niniejszego rozporządzenia zostaje wszczęte na podstawie zażalenia w imieniu przemysłu wspólnotowego złożonego przez każdą osobę fizyczną lub prawną lub jakiegokolwiek stowarzyszenie albo z własnej inicjatywy Komisji, jeżeli istnieją wystarczające dowody zaistnienia podlegających zwrotowi subsydiów (włączając w to, jeśli to możliwe, ich kwotę) lub nieuczciwych praktyk cenowych w rozumieniu niniejszego rozporządzenia, uszczerbku i zwyczajowego związku między rzekomo subsydiowanymi lub nieuczciwymi cenowo usługami lotniczymi i rzekomym uszczerbkiem.

2. Jeżeli jest oczywiste, że istnieją wystarczające dowody do wszczęcia postępowania, Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 2, wszczyna postępowanie w ciągu 45 dni od złożenia zażalenia i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Jeżeli rozważany problem jest dyskutowany w ramach umowy dwustronnej przez odnośne Państwo Członkowskie, ten czterdziestopięciodniowy nieprzekraczalny termin, na wniosek Państwa Członkowskiego, zostaje przedłużony o okres do 30 dni. Decyzję o jakimkolwiek dodatkowym rozszerzeniu tego nieprzekraczalnego terminu podejmuje Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 2.

Jeżeli przedstawiono niewystarczające dowody, Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 2, informuje o tym składającego zażalenie w ciągu 45 dni od daty, w której wniesiono zażalenie.

3. Powiadomienie o wszczęciu procedury sądowej stwierdza wszczęcie śledztwa, wskazuje zakres śledztwa, odnośne usługi lotnicze na trasach, kraje, których rządy rzekomo przyznały subsydia lub licencję przewoźnikom lotniczym rzekomo zaangażowanym w nieuczciwe praktyki cenowe, oraz okres, w którym zainteresowane strony mogą się wzajemnie powiadamiać, zaprezentować na piśmie swoje stanowiska i przedłożyć informacje, jeżeli takie stanowiska bierze się pod uwagę podczas śledztwa; powiadomienie stwierdza również okres, w którym zainteresowane strony mogą ubiegać się o wysłuchanie przez Komisję.

4. Komisja informuje przewoźników lotniczych świadczących rozważane usługi lotnicze, odnośny rząd i składającego zażalenie o wszczęciu procedury sądowej.

5. Komisja może, w dowolnym momencie, zaprosić rządy odnośnych państw trzecich do wzięcia udziału w konsultacjach w celu wyjaśnienia sytuacji co do spraw określonych w ust. 2 i dojścia do wzajemnie uzgodnionego rozwiązania. W miarę potrzeb Komisja włączy do tych konsultacji każde odnośne Państwo Członkowskie. W przypadkach gdy konsultacje już toczą się między Państwem Członkowskim a rządem odnośnego państwa trzeciego, Komisja wcześniej nawiąże kontakt ze wspomnianym Państwem Członkowskim.

Artykuł 8

Śledztwo

1. Po rozpoczęciu procedury sądowej Komisja rozpocznie śledztwo, które obejmie zarówno subsydiowanie, jak i nieuczciwe praktyki cenowe usług lotniczych świadczonych przez przewoźników spoza Wspólnoty na określonych trasach, a także uszczerbek. Śledztwo to będzie przeprowadzane w szybki sposób i w normalnej formie zostanie zakończone w ciągu dziewięciu miesięcy od rozpoczęcia procedury sądowej, z wyjątkiem następujących okoliczności, które mogą je przedłużyć:

- negocjacje z rządem odnośnego państwa trzeciego postępują w kierunku punktu, w którym bliskie jest satysfakcjonujące rozpatrzenie zażalenia, lub
- potrzebna jest dodatkowa ilość czasu w celu osiągnięcia rozwiązania, które leży we wspólnym interesie Wspólnoty.

2. Zainteresowane strony, które powiadomiły się wzajemnie, zgodnie z ograniczeniami czasowymi określonymi w powiadomieniu o wszczęciu postępowania, zostaną wysłuchane, jeżeli wnioskowały o wysłuchanie, wskazując, że są zainteresowaną stroną, na którą może mieć wpływ wynik postępowania, i że istnieją szczególne powody, dla których powinny zostać wysłuchane.

3. W przypadku gdy zainteresowana strona odmawia dostępu do lub w inny sposób nie dostarcza niezbędnych informacji w terminach przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, lub wyraźnie przeszkadza w prowadzeniu postępowania, tymczasowe i ostateczne ustalenia, afirmujące lub negujące, mogą zostać oparte na dostępnych danych. W przypadku gdy okaże się, że zainteresowana strona przedstawiła fałszywe lub wprowadzające w błąd informacje, informacje te nie zostaną uwzględnione i wykorzystany zostanie dostępny stan faktyczny.

Artykuł 9

Środki rekompensujące

Środki rekompensujące, niezależnie, czy tymczasowe czy ostateczne, przyjmą raczej formę opłat nałożonych przez odnośnego przewoźnika spoza Wspólnoty.

Artykuł 10

Środki tymczasowe

1. Środki tymczasowe mogą zostać nałożone, jeżeli dokonano tymczasowych afirmujących ustaleń, że odnośni przewoźnicy spoza Wspólnoty korzystają z subsydiów lub są zaangażowani w nieuczciwe praktyki cenowe powodujące uszczerbek dla przemysłu wspólnotowego oraz że interes Wspólnoty wzywa do interwencji, aby zapobiec takiemu dalszemu uszczerbkowi.

2. Środki tymczasowe mogą zostać ustanowione zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 2. Środki te nakłada się na maksymalnie sześć miesięcy.

Artykuł 11

Zakończenie postępowania bez nakładania środków

1. Jeżeli zażalenie zostaje wycofane lub jeżeli uzyskano satysfakcjonujące rozwiązanie na podstawie porozumienia dotyczącego usług lotniczych Państwa Członkowskiego z odnośnym państwem trzecim, postępowanie może zostać zakończone przez Komisję, o ile takie zakończenie leży w interesie Wspólnoty.

2. Jeżeli środki rekompensujące nie są konieczne, postępowanie zostaje zakończone zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 2. Każdej decyzji o zakończeniu postępowania towarzyszy stwierdzenie powodów jego zakończenia.

Artykuł 12

Środki ostateczne

1. Jeżeli ostatecznie ustalony stan faktyczny wskazuje na zaistnienie subsydiów lub nieuczciwych praktyk cenowych oraz spowodowanego przez nie uszczerbku, a interes Wspólnoty interes Wspólnoty wzywa do interwencji zgodnie z art. 16, nakłada się środki ostateczne zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 3.

2. Poziom nałożonych środków w celu zrównoważenia subsydiów nie przekroczy kwoty subsydiów, obliczanej na podstawie korzyści przyznanej przedsiębiorstwu będącemu odbiorcą, z której według ustaleń korzystał przewoźnik spoza Wspólnoty, i powinien on być niższy niż całkowita kwota subsydiów, jeżeli taki niższy poziom był odpowiedni do usunięcia uszczerbku dla przemysłu wspólnotowego.

3. Poziom nałożonych środków w celu zrównoważenia nieuczciwych praktyk cenowych wynikających z przewag o charakterze niekomercyjnym nie przekroczy różnicy pomiędzy taryfami poniesionymi przez odnośnego przewoźnika lotniczego spoza Wspólnoty i taryfami lotniczymi oferowanymi przez odnośnego konkurującego przewoźnika lotniczego Wspólnoty, ale powinien być niższy, jeżeli taki niższy poziom był odpowiedni do usunięcia uszczerbku dla przemysłu wspólnotowego. W żadnym razie poziom środków nie powinien przekroczyć wartości korzyści o charakterze niekomercyjnym przyznanych przewoźnikowi lotniczemu spoza Wspólnoty.

4. Środek zostaje narzucony we właściwych kwotach w każdym przypadku, na niedyskryminacyjnej podstawie, na usługi lotnicze świadczone przez wszystkich przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty, co do których stwierdzono, że korzystają z subsydiów lub zaangażowani są w nieuczciwe praktyki cenowe na odpowiednich trasach, z wyjątkiem usług lotniczych świadczonych przez tych przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty, dla których zatwierdzono zobowiązania na podstawie warunków niniejszego rozporządzenia.

5. Środki pozostają w mocy tak długo i w takim zakresie, w jakim jest niezbędne dla zrównoważenia subsydiów lub nieuczciwych praktyk cenowych, które powodują uszczerbek.

Artykuł 13

Zobowiązania

1. Śledztwa mogą zostać zakończone bez nałożenia tymczasowych lub ostatecznych należności celnych po uzyskaniu zadowalających dobrowolnych zobowiązań, na mocy których:

- a) rząd przyznający subsydia lub korzyści o charakterze niekomercyjnym zgadza się na wyeliminowanie lub ograniczenie subsydiów lub korzyści o charakterze niekomercyjnym, albo podejmuje inne środki dotyczące ich efektów; lub
- b) każdy przewoźnik lotniczy spoza Wspólnoty zobowiązuje się do skorygowania jego cen lub zaprzestania świadczenia usług lotniczych na rozważanych trasach, aby szkodliwy efekt subsydiów lub korzyści o charakterze niekomercyjnym zostały wyeliminowane.

2. Zobowiązania mogą zostać przyjęte zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 2.

3. W przypadku naruszenia lub wycofania się ze zobowiązań przez którąkolwiek ze stron, środek ostateczny jest nakładany zgodnie z art. 12, w oparciu o stan faktyczny ustalony w ramach postępowania, które doprowadziło do podjęcia zobowiązania, pod warunkiem że takie postępowanie zostało zakończone ostatecznym stwierdzeniem subsydiowania oraz że odnośny przewoźnik lotniczy spoza Wspólnoty lub rząd przyznający subsydia otrzymał możliwość przedstawienia swoich uwag, z wyjątkiem przypadku wycofania się ze zobowiązania przez przewoźnika lotniczego spoza Wspólnoty lub ten rząd.

Artykuł 14

Rewizje

1. Jeżeli okoliczności dają ku temu takie podstawy, potrzeba kontynuacji nakładania środków w ich wstępnej formie może zostać zrewidowana, z inicjatywy Komisji lub na wniosek Państwa Członkowskiego, lub też na wniosek przewoźnika lotniczego spoza Wspólnoty poddanego środkom albo przewoźnika lotniczego Wspólnoty, pod warunkiem że upłynęły przynajmniej dwa kolejne harmonogramowe okresy IATA od momentu nałożenia środka ostatecznego.

2. Rewizje na podstawie ust. 1 rozpoczyna Komisja, stając zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 2. Odpowiednie przepisy art. 7 i 8 stosują się do rewizji na podstawie ust. 1. Rewizje oceniają kontynuację istnienia subsydiów lub nieuczciwych cen, i/lub spowodowanego przez nie uszczerbku, wraz z nowym ustaleniem, czy interes Wspólnoty wzywa do kontynuacji interwencji. Jeżeli rewizje dają ku temu podstawy, środki zostają uchylone, zmienione lub utrzymane, gdzie jest to właściwe, zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 3.

Artykuł 15

Procedura Komitetu

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ustanowiony w art. 11 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych⁽¹⁾ (zwany dalej Komitetem).

2. W przypadku gdy przywołuje się ten ustęp, zastosowany zostanie art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

3. W przypadku gdy przywołuje się ten ustęp, zastosowany zostanie art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres, ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

4. Komitet uchwała swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 16

Interes Wspólnoty

Ustalenie na podstawie art. 10 ust. 1, art. 11 ust. 2 i art. 12 ust. 1, czy interes Wspólnoty wzywa do interwencji lub czy środki powinny zostać utrzymane zgodnie z art. 14 ust. 2, oparte będzie na oszacowaniu wszystkich różnorodnych interesów razem wziętych. Środki nie mogą być zastosowane, jeżeli można wyraźnie wywnioskować, że nie leży to w interesie Wspólnoty.

Artykuł 17

Przepisy ogólne

1. Tymczasowe lub ostateczne środki rekompensujące są nakładane na mocy rozporządzenia i pobierane przez Państwa Członkowskie w formie, według określonej stawki i zgodnie z innymi kryteriami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu nakładającym takie środki. Jeżeli narzucone zostają inne środki niż należności celne, rozporządzenie określi dokładną formę tych środków zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

2. Przepisy nakładające tymczasowe lub ostateczne środki rekompensujące oraz rozporządzenia lub decyzje przyjmujące zobowiązania, bądź kończące dochodzenia lub postępowania, są publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 18

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 21 kwietnia 2004 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

D. ROCHE

Przewodniczący
