

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2019/712****av den 17 april 2019****om skydd av konkurrensen inom luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 868/2004**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Luftfarten spelar en avgörande roll för unionens ekonomi och unionsmedborgarnas vardag och är en av de effektivaste och mest dynamiska sektorerna i unionens ekonomi. Den är en stark drivkraft för ekonomisk tillväxt, sysselsättning, handel och turism och för såväl företagens som medborgarnas konnektivitet och mobilitet, i synnerhet inom unionens inre marknad för luftfart. Under de senaste decennierna har tillväxten av lufttransporttjänster i hög grad bidragit till att förbättra förbindelserna inom unionen och med tredjeländer och har varit en betydande drivkraft för unionens ekonomi.
- (2) EU-lufttrafikföretag står i centrum för ett globalt nätverk som kopplar ihop länder i Europa och med resten av världen. De bör ges möjlighet att konkurrera med tredjeländers lufttrafikföretag i en miljö med öppen och rättvis konkurrens. Detta är nödvändigt för att ge konsumenterna fördelar, upprätthålla villkor som gynnar framväxten av ett stort antal flygförbindelser inom unionen och säkerställa insyn, lika villkor och fortsatt konkurrenskraft för EU-lufttrafikföretag samt en hög sysselsättningsnivå av god kvalitet i unionens luftfartsindustri.
- (3) I en tid då konkurrensen hårdnar mellan lufttrafikföretag på global nivå är rättvis konkurrens en oeftergivlig allmän princip vid bedrivandet av internationella lufttransporttjänster. Den principen erkänns framför allt i Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart av den 7 december 1944 (nedan kallad *Chicagokonventionen*) i vars ingress behovet av att internationella lufttransporttjänster fastställs på lika möjligheter erkänns. I artikel 44 i Chicagokonventionen fastställs också att Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) uppmuntrar till utvecklingen av internationell luftfart för att säkerställa att envar fördragsslutande stat har skälig möjlighet att genom lufttrafikföretag bedriva internationell lufttrafik och för att undvika diskriminering mellan fördragsslutande stater.
- (4) Principen om rättvis konkurrens är väl etablerad inom unionen där konkurrenssnedvridande metoder omfattas av unionsrätten, som garanterar lika möjligheter och rättvisa konkurrensvillkor för EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag i tredjeländer i vilka bedriver verksamhet i unionen.
- (5) Trots fortsatta ansträngningar från unionen och vissa tredjeländer, har inte principer om rättvis konkurrens fastställts i några specifika multilaterala regler, i synnerhet inte inom ramen för Icaos eller Världshandelsorganisationens (WTO) avtal, t.ex. Allmänna tjänstehandelsavtalet (Gats) och bilagan om lufttransport till det avtalet, från vars tillämpningsområde lufttransporttjänster i stor utsträckning har utelämnats.

<sup>(1)</sup> EUT C 197, 8.6.2018, s. 58.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 mars 2019 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 9 april 2019.

- (6) Ansträngningarna bör därför ökas inom ramen för Icao och WTO för att aktivt stödja utvecklingen av internationella regler som garanterar rättvisa konkurrensvillkor mellan alla lufttrafikföretag.
- (7) Rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag bör helst behandlas i samband med lufttransport- eller luftfartsavtal med tredjeländer. De flesta lufttransport- eller luftfartsavtal som ingåtts mellan unionen eller dess medlemsstater eller båda dessa, å ena sidan, och tredjeländer, å andra sidan, har hittills dock inte innehållit fullgoda regler för rättvis konkurrens. Ansträngningarna bör därför ökas för att förhandla om införandet av klausuler om rättvis konkurrens i befintliga och framtida lufttransport- eller luftfartsavtal med tredjeländer.
- (8) Rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag kan också säkerställas genom lämplig unionslagstiftning som rådets förordning (EEG) nr 95/93 <sup>(3)</sup> och rådets direktiv 96/67/EG <sup>(4)</sup>. I den utsträckning rättvis konkurrens innebär att EU-lufttrafikföretag skyddas från vissa metoder som tillämpas av tredjeländer eller av lufttrafikföretag i tredjeländer, behandlades frågan tidigare i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 868/2004 <sup>(5)</sup>. Förordning (EG) nr 868/2004 har emellertid visat sig vara ineffektiv när det gäller dess underliggande allmänna syfte att uppnå rättvis konkurrens. Detta har särskilt gällt vissa av dess regler om definitionen av de berörda metoderna, andra än subventionering, och kraven när det gäller inledandet och genomförandet av undersökningar. I förordning (EG) nr 868/2004 föreskrevs dessutom ingen förenlighet med lufttransport- eller luftfartsavtal, som unionen är part i. Mot bakgrund av antalet och betydelsen av de ändringar som skulle krävas för att ta itu med dessa frågor, är det lämpligt att ersätta förordning (EG) nr 868/2004 med en ny rättsakt.
- (9) Konkurrenskraften inom unionens luftfartssektor bygger på konkurrenskraften i varje del av värdekedjan inom luftfarten och kan endast upprätthållas genom en kompletterande uppsättning åtgärder. Unionen bör föra en konstruktiv dialog med tredjeländer för att finna en grund för rättvis konkurrens. I detta hänseende är en effektiv, proportionell och avskräckande lagstiftning alljämt nödvändig för att upprätthålla villkor som gynnar framväxten av ett stort antal förbindelser inom unionen och säkerställa rättvis konkurrens med lufttrafikföretag från tredjeländer. Kommissionen bör därför ges befogenhet att genomföra en undersökning och vidta åtgärder när så krävs. Sådana åtgärder bör vara tillgängliga om metoder som snedvrider konkurrensen orsakar skada för EU-lufttrafikföretag.
- (10) Diskriminering kan innefatta situationer då ett EU-lufttrafikföretag är föremål för en differentierad behandling utan objektiv motivering, i synnerhet differentierad behandling beträffande priser för och tillgång till markttjänster, flygplatsinfrastruktur, flygtrafiktjänster, fördelning av ankomst- och avgångstider, administrativa förfaranden såsom tilldelning av viseringar för utländska trafikföretags personal, de närmare bestämmelserna för försäljning och distribution av lufttransporttjänster eller *andra affärsrelaterade frågor*, t.ex. krångliga tullklareringsförfaranden eller andra illojala metoder av finansiell eller operativ karaktär.
- (11) Förfarandena bör slutföras utan gottgörande åtgärder enligt denna förordning om antagandet av sådana åtgärder skulle strida mot unionens intresse, med särskild hänsyn tagen till deras inverkan på andra personer, särskilt konsumenter eller företag i unionen, samt på upprätthållandet av ett stort antal förbindelser inom unionen. Vid bedömningen av unionens intresse bör särskild uppmärksamhet ägnas åt situationen i de medlemsstater som uteslutande eller i hög grad är beroende av lufttransport för sina förbindelser med resten av världen och samstämmighet med unionens politik inom andra områden bör säkerställas. Förfarandena bör också avslutas utan åtgärder om kraven för sådana åtgärder inte, eller inte längre, uppfylls.
- (12) När kommissionen fastställer huruvida antagandet av gottgörande åtgärder skulle strida mot unionens intresse bör kommissionen ta hänsyn till synpunkter från alla berörda parter. För att anordna samråd med alla berörda parter och ge dem möjlighet att höras, bör tidsfrister för att tillhandahålla information eller begära samråd specificeras i meddelandet om att en undersökning inleds. Berörda parter bör känna till villkoren för offentliggörande av den information de tillhandahåller och bör ha rätt att besvara andra parters kommentarer.

<sup>(3)</sup> Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för markttjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36).

<sup>(5)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 868/2004 av den 21 april 2004 om skydd mot sådana subventioner och sådan illojal prissättning vid tillhandahållandet av lufttrafiktjänster från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen som skadar EG-lufttrafikföretag (EUT L 162, 30.4.2004, s. 1).

- (13) För att kommissionen ska få tillräcklig information om eventuella omständigheter som motiverar att en undersökning inleds, bör alla medlemsstater, EU-lufttrafikföretag eller sammanslutningar av EU-lufttrafikföretag ha rätt att lämna in ett klagomål, som bör handläggas inom en rimlig tidsfrist.
- (14) För att säkerställa att denna förordning är effektiv är det av avgörande betydelse att kommissionen kan inleda ett förfarande på grundval av ett klagomål där det finns prima facie-bevis för risk för skada.
- (15) Kommissionen bör i denna undersökning beakta metoder som snedvrider konkurrensen i sitt sammanhang. Med tanke på den variation av metoder som kan förekomma skulle metoden och dess följder i vissa fall kunna vara begränsade till lufttransport på en rutt mellan två städer, medan det i andra fall skulle kunna vara relevant att beakta metoden och dess följder med avseende på det större lufttransportnätet.
- (16) Det är viktigt att säkerställa att undersökningen kan omfatta så många relevanta delar som möjligt. Därför bör kommissionen få möjlighet att utföra undersökningar i tredjeländer, efter samtycke från berörda enheter i tredjeländer och om dessa tredjeländer inte har några invändningar. Av samma skäl och i samma syfte bör medlemsstaterna vara skyldiga att efter bästa förmåga stödja kommissionen. Kommissionen bör genomföra undersökningen på grundval av bästa tillgängliga fakta.
- (17) Vid undersökningen kan kommissionen ta under övervägande om metoden som snedvrider konkurrensen även utgör en överträdelse av ett internationellt lufttransport- eller luftfartsavtal eller något annat avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster som unionen är part i. Om detta är fallet kan kommissionen överväga om det vore lämpligare att hantera den metod som snedvrider konkurrensen och som även utgör en överträdelse av ett internationellt lufttransport- eller luftfartsavtal eller något annat avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster som unionen är part i, genom tillämpning av de tvistlösningsförfaranden som fastställs i det avtalet. I sådana fall bör kommissionen ha rätt att tillfälligt avbryta den undersökning som inletts enligt denna förordning. Om tillämpningen av de tvistlösningsförfaranden som fastställs i det internationella lufttransport- eller luftfartsavtal eller något annat avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster som unionen är part i inte i tillräcklig utsträckning avhjälper situationen, bör det vara möjligt för kommissionen att återuppta undersökningen.
- (18) Luftfartsavtal och denna förordning bör underlätta dialogen med de berörda tredjeländerna i syfte att effektivt lösa tvister och återupprätta rättvis konkurrens. Om den undersökning som har utförts av kommissionens avser verksamhet som omfattas av ett lufttransport- eller luftfartsavtal eller något annat avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster som slutits med ett tredjeland, och unionen inte är part i detta avtal, bör det säkerställas att kommissionen agerar med full kännedom om alla förfaranden som den berörda medlemsstaten avser att genomföra eller genomför enligt avtalet och som avser den situation som är föremål för kommissionens undersökning. Medlemsstaterna bör därför vara skyldiga att hålla kommissionen underrättad om detta. Samtliga berörda medlemsstater bör i sådana fall ha rätt att underrätta kommissionen om sin avsikt att hantera metoden som snedvrider konkurrensen enbart inom ramen för de tvistlösningsförfaranden som ingår i deras respektive lufttransport- eller luftfartsavtal eller något annat avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster som slutits med tredjeland som unionen inte är part i. Om de berörda medlemsstaterna underrättar kommissionen och om inga invändningar har gjorts bör kommissionen tillfälligt avbryta sin undersökning.
- (19) Om de berörda medlemsstaterna har för avsikt att hantera metoden som snedvrider konkurrensen enbart inom ramen för de tvistlösningsförfaranden som är tillämpliga enligt de lufttransport- eller luftfartsavtal eller andra avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster som de har ingått med det berörda tredjelandet, i syfte att uppfylla sina skyldigheter enligt dessa avtal, bör medlemsstaterna sträva efter att skyndsamt inleda bilaterala tvistlösningsförfaranden och de bör hålla kommissionen fullt ut underrättad om detta. Om den metod som snedvrider konkurrensen kvarstår och kommissionen återupptar undersökningen bör de resultat som erhållits vid tillämpningen av ett sådant lufttransport- eller luftfartsavtal eller något annat avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster beaktas för att säkerställa att rättvis konkurrens återställs så snart som möjligt.
- (20) De resultat som erhållits vid tillämpningen av de tvistlösningsförfaranden som fastställs i ett internationellt lufttransport- eller luftfartsavtal eller något annat avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster som unionen eller en medlemsstat är part i bör beaktas.

- (21) Av administrativa skäl och med tanke på ett eventuellt avslutande utan åtgärder, bör det vara möjligt att tillfälligt avbryta förfarandena om det berörda tredjelandet eller den berörda enheten i tredjeland har vidtagit kraftfulla åtgärder för att undanröja den metod som snedvrider konkurrensen eller den därav följande skadan eller risken för skada.
- (22) Undersökningsresultat avseende skada eller risk för skada för de berörda EU-lufttrafikföretagen bör återspegla en realistisk bedömning av situationen och bör därför baseras på alla relevanta faktorer, särskilt med avseende på situationen för dessa lufttrafikföretag och på den allmänna situationen på den berörda lufttransportmarknaden.
- (23) Det är nödvändigt att fastställa på vilka villkor förfarandena bör avslutas, med eller utan införande av gottgörande åtgärder.
- (24) Gottgörande åtgärder i fråga om metoder som snedvrider konkurrensen syftar till att kompensera den skada som uppkommit på grund av dessa metoder. Åtgärderna bör därför ha formen av finansiella avgifter eller andra åtgärder som utgör ett mätbart ekonomiskt värde och som kan få samma effekt. För att följa proportionalitetsprincipen, bör åtgärder oavsett slag begränsas till vad som är nödvändigt för att motverka den skada som identifierats. Den gottgörande åtgärden bör beakta en välfungerande lufttransportmarknad i unionen och bör inte leda till att lufttrafikföretag eller en grupp av lufttrafikföretag ges otillbörliga fördelar.
- (25) Denna förordning syftar inte till att införa krav på lufttrafikföretag från tredjeländer, till exempel när det gäller subventioner, genom att införa mer restriktiva krav än vad som gäller för EU-lufttrafikföretag.
- (26) Situationer som undersöks inom ramen för denna förordning och deras potentiella inverkan på medlemsstaterna kan variera beroende på omständigheterna. Det bör därför vara möjligt att tillämpa gottgörande åtgärder, beroende på omständigheterna, för ett eller flera lufttrafikföretag från tredjeländer, för ett specifikt geografiskt område eller för en viss tidsperiod, eller att fastställa en tidpunkt i framtiden från och med vilken de ska tillämpas.
- (27) De gottgörande åtgärderna bör inte utgöras av upphävande eller begränsning av trafikrättigheter som har beviljats av en medlemsstat till ett tredjeland.
- (28) I enlighet med samma proportionalitetsprincip bör gottgörande åtgärder i fråga om metoder som snedvrider konkurrensen vara i kraft endast så länge, och i den utsträckning, som det är nödvändigt mot bakgrund av metoden och den därav följande skadan. En översyn bör följaktligen göras när omständigheterna motiverar det.
- (29) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 <sup>(6)</sup>.
- (30) Kommissionen bör regelbundet rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av denna förordning. Den rapporten bör även innehålla information om tillämpningen av gottgörande åtgärder, om slutförandet av undersökningar utan gottgörande åtgärder samt om översyner av gottgörande åtgärder och samarbete med medlemsstaterna, berörda parter och tredjeländer. Den rapporten bör utarbetas och behandlas med lämplig grad av konfidentialitet.
- (31) Eftersom målet för denna förordning, nämligen ett effektivt skydd som är lika för alla EU-lufttrafikföretag och som bygger på enhetliga kriterier och förfaranden, mot skada eller risk för skada för ett eller flera av unionens lufttrafikföretag på grund av metoder som snedvrider konkurrensen som använts av tredjeländer eller enheter i tredjeländer, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel, går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (32) Eftersom den här förordningen ersätter förordning (EG) nr 868/2004 bör den förordningen upphävas.

<sup>(6)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

#### Artikel 1

##### Syfte

1. I denna förordning fastställs bestämmelser om genomförandet av kommissionens undersökningar och om införandet av gottgörande åtgärder som avser metoder som snedvrider konkurrensen mellan EU-lufttrafikföretag och lufttrafikföretag från tredjeländer och som orsakar eller riskerar att orsaka skada för EU-lufttrafikföretag.
2. Denna förordning tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12 i förordning (EEG) nr 95/93 och artikel 20 i direktiv 96/67/EG.

#### Artikel 2

##### Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 <sup>(7)</sup>.
2. *lufttransporttjänst*: en flygning eller en serie flygningar för befordran av passagerare, gods eller post mot ersättning eller hyra.
3. *berörd part*: varje fysisk eller juridisk person eller varje offentligt organ, oavsett om detta har status som juridisk person eller inte, som sannolikt har ett väsentligt intresse av utgången av förfarandena, inklusive men inte begränsat till lufttrafikföretag.
4. *berörd medlemsstat*: varje medlemsstat
  - a) som beviljade de berörda EU-lufttrafikföretagen den operativa licensen i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008, eller
  - b) enligt vars lufttransportavtal, luftfartsavtal eller annat avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster med det berörda tredjelandet de berörda EU-lufttrafikföretagen verkar.
5. *enhet i tredjeland*: varje fysisk eller juridisk person, oavsett om verksamheten bedrivs i vinstsyfte eller inte, eller offentligt organ, oavsett om detta har status som juridisk person eller inte, som står under ett tredjelands jurisdiktion, som kontrolleras av regeringen i ett tredjeland eller inte, och som direkt eller indirekt är involverade i lufttransporttjänster eller relaterade tjänster eller som tillhandahåller infrastruktur eller tjänster som används för att tillhandahålla lufttransporttjänster eller relaterade tjänster.
6. *metoder som snedvrider konkurrensen*: diskriminering och subventioner.
7. *risk för skada*: en risk vars utveckling till skada är klart förutsebar, mycket sannolik och överhängande och som utom rimligt tvivel kan tillskrivas en åtgärd som vidtagits eller ett beslut som fattats av ett tredjeland eller en enhet i tredjeland.
8. *diskriminering*: differentiering av alla slag utan objektiv motivering med avseende på leverans av varor eller tillhandahållande av tjänster, även offentliga tjänster, som används för utförande av lufttransporttjänster, eller i fråga om deras behandling av offentliga myndigheter som är relevanta för sådana tjänster (inklusive metoder relaterade till flygtrafiktjänster eller flygplatsfaciliteter och -tjänster, bränsle, markttjänster, säkerhet, datoriserade bokningssystem, fördelning av ankomst- och avgångstider, avgifter och användningen av andra faciliteter eller tjänster som används för utförande av lufttransporttjänster).

<sup>(7)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

9. *subvention*: ett finansiellt bidrag,

a) som beviljats av ett statligt organ eller annan offentlig organisation i ett tredjeland i någon av följande former:

- i) En metod som tillämpas av ett statligt organ eller annan offentlig organisation och som innebär direkt överföring av medel, möjlig direkt överföring av medel eller förpliktelser (t.ex. bidrag, lån, kapitaltillskott, lånegarantier, kvittning av driftsförluster, eller ersättning för ekonomiska ålägganden påförda av myndigheter),
- ii) intäkter som annars skulle tas in av ett statligt organ eller annan offentlig organisation efterskänks eller drivs inte in (t.ex. en skattemässigt förmånlig behandling eller skattemässiga incitament såsom skattereduktioner),
- iii) ett statligt organ eller annan offentlig organisation, inklusive offentligt kontrollerade företag tillhandahåller varor eller tjänster, eller köper varor eller tjänster,
- iv) ett statligt organ eller annan offentlig organisation gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller anförtror eller beordrar ett privat organ att utföra en eller flera av den typ av uppgifter som avses i leden i, ii och iii som normalt tillhör statens uppgifter och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis,

b) som innebär en förmån, och

c) som är begränsad, rättsligt eller i praktiken, till ett företag eller en bransch eller en grupp av företag eller branscher inom den beviljande myndighetens jurisdiktion.

10. *EU-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens som beviljats av en medlemsstat i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008.

11. *berört EU-lufttrafikföretag*: det lufttrafikföretag som påstås ha lidit skada eller ha utsatts för risk för skada enligt artikel 4.1 b.

### Artikel 3

#### Unionens intresse

1. Vid tillämpning av artikel 13.2 b ska kommissionen fastställa unionens intresse på grundval av en helhetsbedömning av alla de olika intressen som är relevanta i den aktuella situationen. Vid fastställande av vad som är i unionens intresse ska behovet av att skydda konsumenternas intressen och upprätthålla ett stort antal förbindelser för passagerarna och unionen prioriteras. När det gäller hela luftfartskedjan får kommissionen även ta hänsyn till relevanta sociala faktorer. Kommissionen ska även ta hänsyn till behovet av att avskaffa den metod som snedvrider konkurrensen, återupprätta effektiv och rättvis konkurrens och undvika snedvridning av den inre marknaden.

2. Unionens intresse ska fastställas på grundval av en ekonomisk analys som utförs av kommissionen. Kommissionen ska basera den analysen på uppgifter som samlats in från berörda parter. Kommissionen ska när den fastställer unionens intresse också begära in alla andra relevanta uppgifter som den anser är nödvändiga och ta särskild hänsyn till de faktorer som anges i artikel 12.1. Uppgifterna ska endast beaktas när faktisk bevisning stöder deras tillförlitlighet.

3. Vid tillämpning av artikel 13.2 b ska ett fastställande av unionens intresse endast ske när alla berörda parter har getts möjlighet att ge sig till känna, framföra sina synpunkter skriftligen, lämna upplysningar till kommissionen eller begära att bli hörda av kommissionen, i enlighet med de tidsfrister som anges i artikel 4.8 b. I begäran om att bli hörda ska i stora drag anges vilka skäl med anknytning till unionsintresset, som ligger bakom parternas önskan att bli hörda.

4. De berörda parter som avses i punkterna 2 och 3 i denna artikel får begära att de fakta och överväganden som troligen kommer att ligga till grund för besluten görs tillgängliga för dem. Sådana uppgifter ska göras tillgängliga i den utsträckning det är möjligt och i enlighet med artikel 8, utan att det påverkar ett efterföljande beslut av kommissionen.

5. Den ekonomiska analys som avses i punkt 2 ska överlämnas till Europaparlamentet och rådet för kännedom.

## KAPITEL II

## GEMENSAMMA BESTÄMMELSER OM FÖRFARANDEN

## Artikel 4

## Inledande av förfaranden

1. En undersökning ska inledas som följd av ett skriftligt klagomål från en medlemsstat, ett eller flera EU-lufttrafikföretag eller en sammanslutning av EU-lufttrafikföretag eller på kommissionens eget initiativ, om det finns prima facie-bevisning för förekomsten av samtliga av följande omständigheter:
  - a) Metoder som snedvrider konkurrensen som införts av ett tredjeland eller en enhet i ett tredjeland.
  - b) Skada eller risk för skada för ett eller flera EU-lufttrafikföretag.
  - c) Ett orsakssamband mellan den påstådda metoden och den påstådda skadan eller risken för skada.
2. Kommissionen ska underrätta samtliga medlemsstater när den mottar ett klagomål enligt punkt 1.
3. Kommissionen ska skyndsamt pröva om de uppgifter som lämnats i klagomålet eller som kommissionen förfogar över är korrekta och relevanta för att avgöra om det finns tillräcklig bevisning för att motivera att en undersökning inleds i enlighet med punkt 1.
4. Kommissionen ska besluta att inte inleda en undersökning om de fakta som läggs fram i klagomålet varken visar på ett systemproblem eller betydande inverkan på ett eller flera EU-lufttrafikföretag.
5. Kommissionen ska informera den klagande och samtliga medlemsstater om den beslutar att inte inleda någon undersökning. I denna information ska skälen till beslutet anges. Denna information ska också överlämnas till Europaparlamentet i enlighet med artikel 17.
6. Om den framlagda bevisningen är otillräcklig för att uppfylla kraven i punkt 1, ska kommissionen informera den klagande om detta inom 60 dagar efter den dag då klagomålet lämnades in. Den klagande ska ha 45 dagar på sig att lämna ytterligare bevisning. Om den klagande parten inte gör detta inom utsatt tid, får kommissionen besluta att inte inleda någon undersökning.
7. Om inte annat följer av punkterna 4 och 6 ska kommissionen besluta huruvida en undersökning ska inledas i enlighet med punkt 1 inom högst fem månader efter det att klagomålet lämnades in.
8. Om inte annat följer av punkt 4 ska kommissionen, om den anser att det finns tillräcklig bevisning för att motivera en undersökning, vidta följande åtgärder:
  - a) Inleda förfarandena och meddela medlemsstaterna och Europaparlamentet detta.
  - b) Offentliggöra ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning*; tillkännagivandet ska annonsera inledandet av undersökningen, ange undersökningens omfattning, vilket tredjeland eller enhet i tredjeland som påstås ha varit inblandade i metoder som snedvrider konkurrensen samt den påstådda skadan eller risken för skada, de berörda EU-lufttrafikföretagen samt de tidsfrister inom vilka berörda parter kan ge sig till känna, framföra sina synpunkter skriftligen, lämna upplysningar eller begära att bli hörda av kommissionen. Denna tidsfrist ska vara minst 30 dagar.
  - c) Officiellt underrätta företrädarna för tredjelandet och enheten i tredjelandet om inledandet av undersökningen.
  - d) Informera den klagande och den kommitté som avses i artikel 16 om inledandet av undersökningen.
9. Om klagomålet dras tillbaka innan undersökningen inleds, anses det inte vara inlämnat. Detta påverkar inte kommissionens rätt att inleda en undersökning på eget initiativ i enlighet med punkt 1.

## Artikel 5

**Undersökningen**

1. När förfarandena har inletts ska kommissionen påbörja en undersökning.
2. Undersökningen syftar till att fastställa om metoder som snedvrider konkurrensen som införts av ett tredjeland eller en enhet i tredjeland har vållat skada för de berörda EU-lufttrafikföretagen eller utsatt det för risk för skada.
3. Om kommissionen under den undersökning som avses i punkt 2 i denna artikel finner bevis för att en metod kan leda till negativa effekter för flygförbindelserna i en specifik region, en medlemsstat eller en grupp medlemsstater, och sålunda för passagerare, ska dessa bevis beaktas vid fastställandet av unionens intresse enligt artikel 3.
4. Kommissionen ska begära in alla uppgifter som den anser vara nödvändiga för att genomföra undersökningen och ska kontrollera riktigheten hos de uppgifter som den mottagit eller samlat in med de berörda EU-lufttrafikföretagen, eller med det berörda tredjelandet, en berörd part, eller den berörda enheten i tredjeland.
5. Även om de uppgifter som lämnas enligt punkt 4 är ofullständiga ska de beaktas, förutsatt att de varken är falska eller vilseledande.
6. Om bevis eller uppgifter inte godtas ska den part som lämnat dem omedelbart underrättas om orsakerna till detta och ges tillfälle att lämna ytterligare förklaringar inom en fastställd tidsfrist.
7. Kommissionen får begära stöd från de berörda medlemsstaterna i undersökningen. De ska särskilt på begäran av kommissionen vidta nödvändiga åtgärder för att stödja kommissionen i undersökningen genom att tillhandahålla relevant information som är tillgänglig. Medlemsstaterna ska på begäran av kommissionen sträva efter att bidra till relevanta kontroller och analyser.
8. Om det förefaller nödvändigt får kommissionen genomföra undersökningar inom ett tredjlands territorium, förutsatt att den berörda enheten i tredjelandet har gett sitt samtycke och tredjelandets regering har blivit officiellt underrättad och inte gjort några invändningar.
9. Parter som har gett sig till känna inom de tidsfrister som angavs i tillkännagivandet om inledande ska höras om de har lämnat en begäran om att höras som visar att de är en berörd part.
10. Klagandena, de berörda parterna, medlemsstaterna och företrädarna för det berörda tredjelandet eller den berörda enheten i tredjelandet får ta del av alla uppgifter som överlämnats till kommissionen, med undantag för interna handlingar avsedda för användning av kommissionen och unionens och de berörda medlemsstaternas myndigheter, förutsatt att sådana uppgifter inte är konfidentiella enligt artikel 8 och förutsatt att de har ställt en skriftlig förfrågan till kommissionen.

## Artikel 6

**Tillfälligt avbrytande**

1. Kommissionen får tillfälligt avbryta undersökningen om det förefaller lämpligare att hantera den metod som snedvrider konkurrensen enbart inom ramen för de tvistlösningsförfaranden som fastställs i ett tillämpligt lufttransport- eller luftfartsavtal som unionen är part i eller i något annat avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster och som unionen är part i. Kommissionen ska underrätta medlemsstaterna om att undersökningen avbrutits.

Kommissionen får återuppta undersökningen i något av följande fall:

- a) Det förfarande som används i enlighet med det tillämpliga lufttransport- eller luftfartsavtalet eller något annat avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster har lett till slutsatsen att den eller de andra parterna i avtalet har begått en överträdelse, och denna slutsats är slutgiltig och bindande för den eller de andra parterna, men korrigerande åtgärder har inte vidtagits skyndsamt eller inom den tidsfrist som fastställts inom ramen för de relevanta förfarandena.
- b) Den metod som snedvrider konkurrensen har inte avskaffats inom tolv månader från och med den dag då undersökningen avbröts.

2. Kommissionen ska tillfälligt avbryta undersökningen om följande gäller inom 15 dagar från den dag då det meddelats att undersökningen ska inledas:

a) Samtliga berörda medlemsstater som avses i artikel 2.4 b har underrättat kommissionen om sin avsikt att hantera den metod som snedvrider konkurrensen enbart inom ramen för de tvistlösningsförfaranden som är tillämpliga enligt det lufttransport- eller luftfartsavtal eller något annat avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster som de har ingått med det berörda tredjelandet.

b) Ingen av de berörda medlemsstater som avses i artikel 2.4 a har gjort några invändningar.

I sådana fall av tillfälligt avbrytande ska artikel 7.1 och 7.2 tillämpas.

3. Kommissionen får återuppta undersökningen i något av följande fall:

a) De berörda medlemsstater som avses i artikel 2.4 b har inte inlett tvistlösningsförfarandet enligt det relevanta internationella avtalet inom tre månader från datumet för den underrättelse som avses i punkt 2 a.

b) De berörda medlemsstater som avses i artikel 2.4 b underrättar kommissionen om att resultatet av de tvistlösningsförfaranden som avses i punkt 2 i den här artikeln inte har verkställts på ett korrekt och skyndsamt sätt.

c) Samtliga berörda medlemsstater ber kommissionen att återuppta undersökningen.

d) Kommissionen drar slutsatsen att den metod som snedvrider konkurrensen inte har avskaffats inom tolv månader från datumet för underrättelsen som avses i punkt 2 a från de berörda medlemsstaterna.

e) I de brådskande fall som avses i artikel 11.3, om den metod som snedvrider konkurrensen inte har avskaffats inom nio månader från det datum för underrättelse som avses i punkt 2 a i den här artikeln av de berörda medlemsstater som avses i artikel 2.4 b, på en medlemsstats begäran får kommissionen i vederbörligen motiverade fall förlänga den perioden med högst tre månader.

#### Artikel 7

### **Samarbete med medlemsstaterna vad gäller förfaranden som är relevanta för fall som omfattas av kapitel III**

1. Den berörda medlemsstaten ska informera kommissionen om alla relevanta sammanträden som planeras inom ramen för lufttransport- eller luftfartsavtalet eller någon bestämmelse om lufttransporttjänster som ingår i något annat avtal som har slutits med det berörda tredjelandet för att diskutera den fråga som omfattas av undersökningen. Den berörda medlemsstaten ska förse kommissionen med dagordningen och alla relevanta uppgifter som gör det möjligt att sätta sig in i de ämnen som ska diskuteras under dessa sammanträden.

2. Den berörda medlemsstaten ska hålla kommissionen underrättad om genomförandet av tvistlösningsförfaranden som föreskrivs i ett lufttransport- eller luftfartsavtal eller något annat avtal som innehåller bestämmelser om lufttransporttjänster som har slutits med det berörda tredjelandet och ska, när så är lämpligt, bjuda in kommissionen att delta i dessa förfaranden. Kommissionen får begära ytterligare uppgifter från den berörda medlemsstaten.

#### Artikel 8

### **Konfidentialitet**

1. Kommissionen ska, om godtagbara skäl härför har anförts, behandla uppgifter som till sin art är konfidentiella, (t. ex. uppgifter vars utlämnande skulle medföra en klar konkurrensfördel för en konkurrent eller innebära en påtaglig nackdel för den person som lämnar uppgifterna eller för den person från vilken uppgiftslämnaren har erhållit dem) eller som lämnas konfidentiellt av parter i en undersökning, konfidentiellt

2. De berörda parter som lämnar konfidentiella uppgifter ska tillhandahålla icke-konfidentiella sammanfattningar av dessa. Dessa sammanfattningar ska vara tillräckligt detaljerade för att det ska vara möjligt att bilda sig en rimlig uppfattning om det väsentliga innehållet i de konfidentiella uppgifterna. I undantagsfall får de berörda parterna meddela att de konfidentiella uppgifterna inte kan sammanfattas. I sådana undantagsfall ska skälen till att en sammanfattning inte är möjlig anges.

3. Uppgifter som mottas i enlighet med denna förordning får endast användas för de ändamål för vilka de begärdes. Denna punkt ska inte hindra att uppgifter som mottagits i samband med en undersökning används i syfte att inleda en annan undersökning i enlighet med denna förordning.
4. Kommissionen och medlemsstaterna, inklusive deras respektive tjänstemän, får inte lämna ut någon uppgift av konfidentiell art som mottagits i enlighet med denna förordning eller någon uppgift som lämnats konfidentiellt av en part i en undersökning, annat än med uppgiftslämnarens uttryckliga tillstånd. Uppgifter som utväxlas mellan kommissionen och medlemsstaterna, eller interna handlingar som upprättats av unionens eller medlemsstaternas myndigheter, får endast lämnas ut om detta uttryckligen anges i denna förordning.
5. Om det visar sig att en begäran om konfidentiell behandling inte är berättigad och uppgiftslämnaren inte är villig att göra uppgifterna offentliga eller att godkänna att de lämnas ut i allmänt hållen eller sammanfattad form, får uppgifterna lämnas utan avseende.
6. Denna artikel ska inte hindra unionsmyndigheterna från att lämna ut uppgifter av allmän karaktär, särskilt inte de skäl som ligger till grund för de beslut som fattas i enlighet med denna förordning, och inte heller från att lämna ut de bevis som unionsmyndigheterna stöder sig på i den mån det är nödvändigt för att redogöra för dessa skäl i domstolsförfaranden. Sådant utlämnande ska ske med beaktande av de berörda parternas berättigade intresse av att deras affärshemligheter eller statshemligheter inte röjs.
7. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga och lämpliga åtgärder som är avsedda att säkerställa konfidentialitet för de uppgifter som är relevanta för tillämpningen av denna förordning och förutsatt att de är förenliga med dess bestämmelser.

#### Artikel 9

##### Grund för avgöranden i händelse av bristande samarbete

Om tillgång till nödvändiga uppgifter vägras eller inte lämnas inom de tidsfrister som anges i denna förordning, eller om undersökningen hindras i betydande mån, får preliminära eller slutgiltiga positiva eller negativa avgöranden träffas på grundval av tillgängliga fakta och bevis. Om kommissionen finner att falska eller vilseledande uppgifter har lämnats in ska dessa uppgifter inte beaktas.

#### Artikel 10

##### Utlämnande av uppgifter

1. Kommissionen ska till det et berörda tredjelandet, den berörda enheten i tredjelandet och det berörda lufttrafikföretaget från tredjelandet samt klaganden, de berörda parterna, medlemsstaterna och de berörda EU-lufttrafikföretagen lämna ut de väsentliga fakta och överväganden på grundval av vilka kommissionen avser att införa gottgörande åtgärder eller avsluta förfarandena utan att införa gottgörande åtgärder senast en månad innan den kommitté som avses i artikel 16 sammankallas i enlighet med artikel 13.2 eller 14.1.
2. Det utlämnande som avses i punkt 1 ska inte föregripa något senare beslut av kommissionen. Om kommissionen avser att grunda ett sådant beslut på ytterligare eller andra fakta och överväganden ska dessa lämnas ut så snart som möjligt.
3. Ytterligare uppgifter som tillhandahålls efter utlämnande av uppgifter ska endast tas i beaktande om de tas emot inom en tidsfrist som ska fastställas av kommissionen för varje enskilt fall och som ska vara minst 14 dagar, med vederbörligt beaktande av ärendets brådskande natur. En kortare tidsfrist får alltid fastställas om ytterligare slutliga uppgifter måste lämnas ut.

#### Artikel 11

##### Förfarandenas varaktighet och tillfälliga avbrytande

1. Förfarandena ska avslutas inom 20 månader. Den perioden får förlängas i vederbörligen motiverade fall. Om undersökningsperioden förlängs enligt punkt 4, ska den förlängningens varaktighet inte räknas som en del av förfarandenas totala varaktighet. punkt

2. Undersökningen ska avslutas inom tolv månader. Den perioden får förlängas i vederbörligen motiverade fall. Om undersökningen avbryts i enlighet med artikel 6 ska den period då undersökningen är avbruten inte räknas med i undersökningens varaktighet. Om undersökningsperioden förlängs ska förlängningens varaktighet läggas till förfarandenas totala varaktighet enligt punkt 1 i den här artikeln.

3. I brådskande fall, det vill säga i situationer där skadan för EU-lufttrafikföretag, enligt klara bevis som lämnats in av klaganden eller berörda parter, kan vara oåterkallelig, får förfarandena förkortas till nio månader.

4. Kommissionen ska tillfälligt avbryta förfarandena om det berörda tredjelandet eller den berörda enheten i tredjelandet har vidtagit kraftfulla åtgärder för att undanröja metoder som snedvrider konkurrensen, eller skadan eller risken för skada för de berörda EU-lufttrafikföretagen.

5. I de fall som avses i punkt 4 ska kommissionen återuppta förfarandena om den metod som snedvrider konkurrensen, skadan eller risken för skada för de berörda EU-lufttrafikföretagen inte har avskaffats efter en rimlig tidsfrist, som dock inte får överstiga sex månader.

### KAPITEL III

## METODER SOM SNEDVRIDER KONKURRENSEN

### Artikel 12

#### Fastställande av skada eller risk för skada

1. Slutsats om skada i enlighet med detta kapitel ska grundas på bevis och ska ta hänsyn till relevanta faktorer, särskilt följande:

- a) Situationen för de berörda EU-lufttrafikföretagen, särskilt i fråga aspekter som turtäthet, kapacitetsutnyttjande, effekt på nätverken, försäljning, marknadsandel, vinst, avkastning på kapital, investeringar och sysselsättning.
- b) Den allmänna situationen på de marknaderna för lufttransporttjänster som påverkas, särskilt i fråga om avgifter eller satser, lufttransporttjänsternas kapacitet och turtäthet eller användning av nätverket.

2. Fastställandet av en risk för skada ska grundas på tydliga bevis och inte bara på påståenden, hypoteser eller avlägsna möjligheter. Utvecklingen till skada måste vara klart förutsebar, mycket sannolik och överhängande och utom rimligt tvivel kunna tillskrivas en åtgärd som vidtagits eller ett beslut som fattats av ett tredjeland eller en enhet i ett tredjeland.

3. Vid en fastställande av om en risk för skada föreligger ska bland annat följande faktorer beaktas:

- a) Den förväntade utvecklingen av situationen för de berörda EU-lufttrafikföretagen, särskilt i fråga om turtäthet, kapacitetsutnyttjande, effekt på nätverken, försäljning, marknadsandel, vinst, avkastning på kapital, investeringar och sysselsättning.
- b) Den förväntade utvecklingen av den allmänna situationen på den eller de potentiellt berörda marknaderna för lufttransporttjänster, särskilt i fråga om avgifter eller satser, lufttransporttjänsternas kapacitet och turtäthet eller användning av nätverket.

Även om ingen av de faktorer som anges i leden a och b i sig nödvändigtvis är avgörande ska de beaktade faktorerna sammantagna föranleda slutsatsen att ytterligare metoder som snedvrider konkurrensen är överhängande och att skada kommer att uppstå om inte åtgärder vidtas.

4. Kommissionen ska välja ut en undersökningsperiod som omfattar men inte är begränsad till den period under vilken skadan påstås ha ägt rum och analysera relevanta bevis från denna period.

5. Om skadan eller risken för skada för de berörda EU-lufttrafikföretagen orsakas av andra faktorer än de metoder som snedvrider konkurrensen ska de inte tillskrivas de metoder som granskas och ska inte beaktas.

### Artikel 13

#### Avslutande utan gottgörande åtgärder

1. Kommissionen ska avsluta undersökningen utan att gottgörande åtgärder införs om klagomålet återkallas, såvida inte kommissionen fortsätter undersökningen på eget initiativ.

2. Kommissionen ska anta genomförandeakter som avslutar undersökningen i enlighet med artikel 5 utan att införa gottgörande åtgärder i följande fall:

a) Kommissionen drar slutsatsen att något av följande inte är fastställt:

- i) Att det förekommer metoder som snedvrider konkurrensen som införts av ett tredjeland eller en enhet i ett tredjeland.
- ii) Att det föreligger skada eller risk för skada för de berörda EU-lufttrafikföretagen.
- iii) Att det föreligger ett orsakssamband mellan skadan eller risken för skada och de metoder som granskas.

b) Kommissionen drar slutsatsen att införandet av gottgörande åtgärder i enlighet med artikel 14 skulle strida mot unionens intresse.

c) Tredjelandet eller den berörda enheten i tredjelandet har avskaffat de metoder som snedvrider konkurrensen.

d) Tredjelandet eller den berörda enheten i tredjelandet har eliminerat skadan eller risken för skada för de berörda EU-lufttrafikföretagen.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

3. Beslutet att avsluta undersökningen i enlighet med punkt 2 ska åtföljas av en förklaring av skälen till beslutet och ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### Artikel 14

#### Gottgörande åtgärder

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 13 ska kommissionen anta genomförandeakter som fastställer gottgörande åtgärder om den undersökning som genomförts i enlighet med artikel 5 visar att metoder som snedvrider konkurrensen, som införts av ett tredjeland eller en enhet i ett tredjeland, har vållat skada för de berörda EU-lufttrafikföretagen.

De genomförandeakter som fastställer de gottgörande åtgärder som avses i punkt 3 a i denna artikel ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

De genomförandeakter som fastställer de gottgörande åtgärder som avses i punkt 3 b i den här artikeln ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2 och 16.3.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 13 får kommissionen anta genomförandeakter som fastställer gottgörande åtgärder om den undersökning som genomförts i enlighet med artikel 5 visar att metoder som snedvrider konkurrensen, som införts av ett tredjeland eller en enhet i ett tredjeland, vållar en risk för skada, i enlighet med artikel 12.2 och 12.3, för de berörda EU-lufttrafikföretagen. De gottgörande åtgärderna ska inte träda i kraft förrän risken för skada har utvecklats till en faktisk skada.

De genomförandeakter som fastställer de gottgörande åtgärder som avses i punkt 3 a i den här artikeln ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

De genomförandeakter som fastställer de gottgörande åtgärder som avses i punkt 3 b i den här artikeln ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2 och 16.3.

3. De gottgörande åtgärder som avses i punkterna 1 och 2 ska införas för lufttrafikföretag från tredjeland som gynnas av metoder som snedvrider konkurrensen och kan bestå av antingen

a) finansiella avgifter, eller

b) en annan operativ åtgärd av motsvarande eller lägre värde, t.ex. upphävande av tillstånd, av tjänster eller av andra rättigheter för lufttrafikföretaget från tredjelandet. Prioritet ska ges till ömsesidiga operativa åtgärder, under förutsättning att de inte strider mot unionens intresse eller är oförenliga med unionsrätten eller internationella åtaganden.

4. De gottgörande åtgärder som avses i punkterna 1 och 2 får inte gå längre än vad som är nödvändigt för att gottgöra skadan för de berörda EU-lufttrafikföretagen. I detta syfte kan dessa gottgörande åtgärder begränsas till ett specifikt geografiskt område eller tidsmässigt.

5. De gottgörande åtgärderna får inte utgöras av upphävandet eller begränsningen av trafikrättigheter som har beviljats av en medlemsstat till ett tredjeland inom ramen för ett lufttransport- eller luftfartsavtal eller någon bestämmelse om lufttransporttjänster som ingår i något annat avtal som har ingåtts med det tredjelandet.
6. De gottgörande åtgärder som avses i punkterna 1 och 2 får inte medföra att unionen eller de berörda medlemsstaterna överträder lufttransport- eller luftfartsavtal eller någon bestämmelse om lufttransporttjänster som ingår i ett handelsavtal eller något annat avtal som ingåtts med det berörda tredjelandet.
7. Beslutet att avsluta undersökningen med införande av gottgörande åtgärder enligt punkterna 1 och 2 ska åtföljas av en förklaring av skälen till beslutet och ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### Artikel 15

### Översyn av gottgörande åtgärder

1. De gottgörande åtgärder som avses i artikel 14 ska vara i kraft endast så länge och i den utsträckning som det är nödvändigt mot bakgrund av ihärdigheten hos de metoder som snedvrider konkurrensen och den därav följande skadan. För detta ändamål ska set översynsförfarande som anges i punkterna 2, 3 och 4 i den här artikeln tillämpas. Kommissionen ska regelbundet skriftligen rapportera till Europaparlamentet och rådet om de gottgörande åtgärdernas verkan och effektivitet.
2. Om det är motiverat av omständigheterna, kan behovet av fortsatt tillämpning av gottgörande åtgärder i deras ursprungliga form ses över, antingen på initiativ av kommissionen eller klaganden, eller på motiverad begäran av de berörda medlemsstaterna, det berörda tredjelandet eller den berörda enheten i tredjelandet.
3. Under översynens gång ska kommissionen bedöma den fortsatta förekomsten av de metoder som snedvrider konkurrensen, av skadan och av orsakssambandet mellan metoderna och skadan.
4. Kommissionen ska anta genomförandeakter som beroende på vad som är lämpligt, upphäver, ändrar eller bibehåller de gottgörande åtgärder som anges i artikel 14. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

#### KAPITEL IV

### SLUTBESTÄMMELSER

#### Artikel 16

### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträddas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

#### Artikel 17

### Rapportering och information

1. Kommissionen ska regelbundet rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och genomförandet av denna förordning. Med vederbörlig hänsyn till skyddet av konfidentiella uppgifter i den mening som avses i artikel 8 ska rapporten innehålla information om tillämpningen av gottgörande åtgärder, om slutförandet av undersökningar utan gottgörande åtgärder samt om översyner av gottgörande åtgärder och samarbete med medlemsstaterna, berörda parter och tredjeländer.
2. Europaparlamentet och rådet får uppmana kommissionen att lägga fram och förklara eventuella frågor med koppling till tillämpningen av denna förordning.

*Artikel 18***Upphävande**

Förordning (EG) nr 868/2004 upphör att gälla. Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen.

*Artikel 19***Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 17 april 2019.

*På Europaparlamentets vägnar*

A. TAJANI

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

G. CIAMBA

*Ordförande*

---