

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

**REGULAMENTO (CE) N.º 868/2004 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 21 de Abril de 2004**

relativo à defesa contra subvenções e práticas tarifárias desleais causadoras de prejuízos às transportadoras aéreas comunitárias, na prestação de serviços de transportes aéreos, por parte de transportadoras de países não membros da Comunidade Europeia

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A posição concorrencial das transportadoras aéreas comunitárias ao prestarem serviços de transportes aéreos com destino, via ou com origem na Comunidade poderá ser adversamente afectada por práticas desleais e discriminatórias de transportadoras aéreas não comunitárias que prestam serviços aéreos comparáveis.
- (2) Tais práticas desleais e discriminatórias podem resultar da concessão de subvenções ou outras formas de auxílios governamentais, de organismos regionais ou outros organismos públicos de países não membros da Comunidade ou de certas práticas tarifárias aplicadas por transportadoras aéreas não comunitárias que beneficiam de vantagens não comerciais.
- (3) É necessário definir as medidas correctoras a tomar contra essas práticas desleais.
- (4) Na Comunidade, há regras estritas em matéria de concessão de auxílios estatais às transportadoras aéreas e para que estas não sofram desvantagens concorrenciais, é necessário um instrumento que proporcione protecção contra as transportadoras aéreas não comunitárias que sejam subsidiadas ou que recebam outras ajudas, por parte dos governos.

(5) O presente regulamento não se destina a substituir acordos de transporte aéreo com países terceiros que podem ser utilizados para combater eficazmente as práticas abrangidas pelo presente regulamento; nos casos em que ao nível do Estado-Membro exista um instrumento legal susceptível de permitir uma resposta satisfatória, dentro de um prazo razoável, este instrumento prevalecerá sobre o presente regulamento durante esse período.

(6) A Comunidade deve poder tomar medidas correctoras das referidas práticas desleais que resultam da concessão de subvenções por governos de países não membros da Comunidade; a Comunidade deve também ter a possibilidade de agir contra práticas tarifárias desleais.

(7) Deverão ser determinados os casos em que se presume existir uma subvenção e os princípios segundo os quais essa subvenção deve ser objecto de medidas compensatórias especiais, em especial, quando a subvenção foi orientada para certas empresas ou sectores específicos ou está dependente da prestação de serviços a países terceiros.

(8) Ao determinar a existência de uma subvenção, é necessário demonstrar que existiu uma contribuição financeira por parte de um governo, organismo regional ou outro organismo público, através de uma transferência de fundos ou que as dívidas, qualquer que seja a sua natureza, representando receitas públicas geralmente exigíveis, são perdoadas ou não são cobradas e que, para a empresa beneficiária, configuram uma vantagem.

(9) Deve ser determinado em que situações se considera existir uma prática tarifária desleal; uma análise das práticas tarifárias das transportadoras aéreas de países terceiros deve circunscrever-se ao número restrito de casos em que a transportadora aérea beneficia de uma vantagem não comercial que não pode ser claramente identificável como subvenção.

(10) Deve ficar claro que se considera existir uma prática tarifária desleal quando estas sejam claramente distinguíveis das práticas tarifárias concorrenciais normais; a Comissão deveria estabelecer uma metodologia pormenorizada para a determinação da existência ou não de práticas tarifárias desleais.

⁽¹⁾ JO C 151 E de 25.6.2002, p. 285.

⁽²⁾ JO C 61 de 14.3.2003, p. 29.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Janeiro de 2003 (JO C 38 E de 12.2.2004, p. 75), posição comum do Conselho de 18 de Dezembro de 2003 (JO C 66 E de 16.3.2004, p. 14), posição do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2004 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 30 de Março de 2004.

- (11) É, além disso, desejável estabelecer orientações claras e pormenorizadas sobre os factores que podem ser relevantes para a determinação de se os serviços aéreos subvencionados ou oferecidos com preços desleais por uma transportadora aérea não comunitária, causaram prejuízo ou ameaçam causar prejuízo; para se demonstrar que as práticas tarifárias relativas à prestação desses serviços aéreos causam prejuízos à indústria comunitária, deve ter-se em atenção o efeito de outros factores, e devem ser considerados todos os factores e índices conhecidos e os indicadores económicos que influenciam a situação da indústria, em especial para as condições de mercado prevalentes na Comunidade.
- (12) É fundamental definir os termos «transportadora aérea comunitária», «indústria comunitária» e «serviços de transporte aéreo comparável».
- (13) É necessário especificar a quem assiste o direito de apresentar uma denúncia, bem como as informações que deverão constar dessa denúncia; uma denúncia deverá ser rejeitada se não existirem provas suficientes da existência de prejuízos, que possam dar início a um processo.
- (14) É conveniente estabelecer o procedimento a seguir no inquérito sobre as práticas desleais das transportadoras aéreas não comunitárias; tal procedimento deve ser limitado no tempo.
- (15) É necessário estabelecer o método através do qual as partes interessadas devem ser notificadas sobre a informação requerida pelas autoridades; às partes interessadas deve ser dada ampla oportunidade de apresentarem todos os elementos pertinentes de prova e de defesa dos seus interesses; é igualmente necessário estabelecer as regras e procedimentos a seguir durante o inquérito, em especial as regras segundo as quais as partes interessadas se devem dar a conhecer, devem apresentar os seus pontos de vista e devem entregar a informação dentro de prazos fixados, para que esses pontos de vista e essa informação possam ser tidos em consideração; não obstante o respeito pela confidencialidade comercial, é necessário permitir que as partes interessadas tenham acesso a toda a informação relativa ao inquérito que seja relevante para a apresentação do caso; é necessário que fique definido que, no caso de as partes não cooperarem de um modo satisfatório, possa ser utilizada outra informação com o objectivo de determinar os factos e que esta pode ser menos favorável às partes do que, se de outro modo, tivessem cooperado.
- (16) É necessário estabelecer as condições em que poderão ser impostas medidas provisórias; tais medidas apenas poderão ser impostas pela Comissão por um período de seis meses.
- (17) Um inquérito ou processo deve ser encerrado sempre que não seja necessário tomar medidas, por exemplo, se forem negligenciáveis os montantes da subvenção, do nível da prática desleal ou do prejuízo; um processo não deve ser encerrado sem que seja acompanhado de um documento que fundamente tal decisão; o montante das medidas deverá ser inferior ao montante das subvenções passíveis de medidas ou do nível da prática desleal, no caso do montante mais baixo ser suficiente para eliminar o prejuízo.
- (18) É necessário estabelecer que o montante das medidas não deve exceder o valor das subvenções ou, consoante os casos, das vantagens não comerciais concedidas, ou o montante correspondente ao prejuízo causado, caso este seja inferior.
- (19) Importa definir que as medidas estão em vigor enquanto for necessário para compensar as subvenções ou práticas tarifárias desleais que estejam a causar prejuízos.
- (20) As medidas devem de preferência revestir a forma de direitos de compensação; sempre que se demonstrar a inadequação destes direitos, poderão ser consideradas outras medidas.
- (21) É necessário especificar os procedimentos a seguir para a aceitação de compromissos que eliminem ou compensem as subvenções ou práticas tarifárias desleais passíveis de compensação ou os prejuízos, em vez de impor medidas provisórias ou definitivas; importa igualmente estabelecer as consequências da violação ou denúncia dos compromissos.
- (22) É necessário prever a possibilidade da revisão das medidas impostas nos casos em que se apresentem provas suficientes de alteração das circunstâncias.
- (23) As medidas necessárias à execução do presente regulamento devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras do exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (24) A forma e o nível das medidas e a respectiva execução devem ser definidas em pormenor num regulamento.
- (25) É necessário garantir que quaisquer medidas tomadas ao abrigo do presente regulamento sejam plenamente conformes com o interesse da Comunidade; a avaliação desse interesse implica a identificação de todos os motivos de força maior susceptíveis de levar claramente à conclusão de que a adopção das referidas medidas não serviria o interesse geral da Comunidade. Esses motivos de força maior podem incluir, por exemplo, os casos em que a desvantagem para os consumidores ou outras partes interessadas sejam claramente desproporcionadas em relação às vantagens para a indústria comunitária eventualmente decorrentes da imposição das citadas medidas.
- (26) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a protecção contra subvenções e práticas tarifárias desleais por parte de países não membros da Comunidade Europeia que sejam causa de prejuízo para as transportadoras aéreas comunitárias na prestação de serviços de transportes aéreos não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, e pode, pois, ser melhor alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo,

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objectivo

1. O presente regulamento estabelece o procedimento a adoptar para proteger a indústria comunitária contra subvenções e práticas tarifárias desleais, por parte de países não membros da Comunidade Europeia, na prestação de serviços de transportes aéreos por parte de transportadoras de países não membros da Comunidade Europeia, na medida em que, por esse facto, causem prejuízo à indústria comunitária.

2. O presente regulamento não prejudica a aplicação prévia de quaisquer disposições especiais constantes de acordos de serviços aéreos entre os Estados-Membros e países não membros da Comunidade Europeia.

3. O presente regulamento não prejudica a aplicação de quaisquer disposições especiais constantes de acordos entre a Comunidade e países não membros da Comunidade Europeia.

Artigo 2.º

Princípios

Pode ser imposta uma medida correctora com o objectivo de compensar:

1. Uma subvenção concedida, directa ou indirectamente, a uma transportadora aérea não comunitária; ou
2. Práticas tarifárias desleais por parte de transportadoras aéreas não comunitárias,

relativamente à prestação de serviços aéreos em uma ou mais rotas com origem ou destino na Comunidade, que causem prejuízos à indústria comunitária.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Prejuízo»: um prejuízo material sofrido pela indústria comunitária, ou a ameaça de prejuízo material à indústria comunitária, determinado de acordo com o artigo 6.º;
- b) «Indústria comunitária»: a totalidade das transportadoras aéreas comunitárias que prestam serviços aéreos comparáveis ou aquelas, de entre estas, cujo capital represente a parte principal da oferta total desses serviços na Comunidade;
- c) «Transportadora aérea comunitária»: a transportadora aérea detentora de uma licença de exploração válida, concedida por um Estado-Membro de acordo com o Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ JO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

- d) «Serviços aéreos comparáveis»: os serviços de transportes aéreos oferecidos na mesma ou nas mesmas rotas em que são os serviços aéreos em questão, ou os serviços aéreos oferecidos numa ou em mais rotas estreitamente semelhantes àquela ou àquelas em que é prestado o serviço aéreo em questão.

Artigo 4.º

Subvenções

1. Presume-se que existe uma subvenção se:

- a) Um governo, organismo regional ou outro organismo público de um país não membro da Comunidade Europeia conceder uma contribuição financeira, ou seja, sempre que:
 - i) uma medida de um governo, de um organismo regional ou de outro organismo público envolva a transferência directa de fundos tais como subsídios, empréstimos ou entrada de capitais, potenciais transferências directas de fundos para a empresa ou a assumpção do passivo da empresa, tais como garantias de empréstimos,
 - ii) as receitas de um governo, organismo regional ou outro organismo público normalmente exigíveis sejam perdoadas ou não sejam cobradas,
 - iii) um governo, organismo regional ou outro organismo público forneça bens ou preste serviços para além dos de infra-estrutura geral, ou adquira bens ou serviços,
 - iv) um governo, organismo regional ou outro organismo público efectue pagamentos através de um mecanismo de financiamento ou atribua ou confie a um organismo privado o exercício de uma ou mais funções dos tipos referidos nas subalíneas i), ii) e iii), normalmente da sua competência, e, na prática não diferindo das práticas normalmente seguidas pelos governos;

b) For desse modo concedida uma vantagem.

2. As subvenções só serão objecto de medidas correctoras desde que sejam, de facto e de direito, limitadas a uma empresa ou indústria, ou a um grupo de empresas ou de indústrias sob a jurisdição da autoridade que as concede.

Artigo 5.º

Práticas tarifárias desleais

1. Presume-se que existem práticas tarifárias desleais num determinado serviço de transporte aéreo com destino ou origem na Comunidade se as transportadoras aéreas não comunitárias:

- beneficiam de uma vantagem não comercial, e
- praticam tarifas aéreas suficientemente inferiores às oferecidas por transportadoras comunitárias concorrentes para lhes causar prejuízo.

Estas práticas devem poder distinguir-se claramente das práticas tarifárias concorrenciais normais.

2. Na comparação de tarifas aéreas, devem ser tidos em conta os seguintes elementos:

- a) O preço real a que os bilhetes são postos à venda;
- b) O número de lugares propostos a um preço alegadamente desleal em relação ao número total de lugares disponíveis no avião;
- c) As restrições e condições agregadas aos bilhetes vendidos a um preço alegadamente desleal;
- d) O nível de serviço proposto por todas as transportadoras aéreas que prestam um serviço de transporte aéreo comparável ao serviço em questão;
- e) Os custos efectivos da transportadora não comunitária que presta os serviços, mais uma margem de lucro razoável; e
- f) A situação, em termos das alíneas a) a e), para rotas comparáveis.

3. A Comissão, ao abrigo do procedimento previsto no n.º 3 do artigo 15.º, desenvolverá uma metodologia detalhada para determinar a existência de práticas tarifárias desleais. Esta metodologia define, entre outros, o modo de avaliação das práticas tarifárias concorrenciais normais, dos custos reais e da margem de lucro razoável, no contexto específico do sector do transporte aéreo.

Artigo 6.º

Determinação do prejuízo

1. A determinação do prejuízo será baseada em elementos de prova positivos e incluirá um exame objectivo:

- a) Quer do nível das tarifas dos serviços aéreos em questão e efeito que esses serviços aéreos exercem nas tarifas praticadas pelas transportadoras aéreas comunitárias; e
- b) Quer o impacto desses serviços aéreos na indústria comunitária, tal como demonstrado pelas tendências de diversos indicadores económicos, tais como o número de voos, a utilização da capacidade, as reservas dos passageiros, a quota de mercado, os lucros, a remuneração do capital, o investimento e o emprego.

Nenhum destes factores, isoladamente ou em conjunto, pode constituir necessariamente uma orientação decisiva.

2. Deve ser demonstrado que, com base nos elementos de prova positivos apresentados em relação ao n.º 1, os serviços de transporte aéreo em questão são causa de prejuízo, no âmbito do presente regulamento.

3. Devem ser simultaneamente analisados outros factores que se saiba estarem igualmente a prejudicar a indústria comunitária, para se ter a certeza de que o prejuízo causado por estes não seja imputado aos serviços de transporte aéreo em questão.

4. A determinação de uma ameaça de prejuízo deve ser baseada em factos e não meramente em alegações, conjecturas ou possibilidades remotas. A alteração de circunstâncias, susceptível de criar uma situação em que a subvenção cause um prejuízo deve ser claramente previsível e iminente.

Artigo 7.º

Abertura do processo

1. Será iniciado um inquérito, ao abrigo do presente regulamento, em nome da indústria comunitária, mediante denúncia apresentada por escrito por uma pessoa singular ou colectiva ou por qualquer associação, ou por iniciativa da própria Comissão, se houver provas suficientes da existência de subvenções compensatórias (incluindo, se possível, o respectivo montante), ou de práticas tarifárias desleais no âmbito do presente regulamento, de prejuízo e de um nexo de causalidade entre os serviços aéreos alegadamente subvencionados ou entre as tarifas desleais e o alegado prejuízo.

2. Quando se verificar que existem elementos de prova suficientes para dar início a um processo, a Comissão, de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 15.º, dará início ao processo no prazo de 45 dias a contar da data de recepção da denúncia e publicará um anúncio no *Jornal Oficial da União Europeia*. Quando a questão estiver a ser discutida no âmbito de um acordo bilateral pelo Estado-Membro interessado, o prazo de 45 dias será prorrogado, a pedido desse Estado-Membro, por mais 30 dias. Qualquer prorrogação adicional será decidida pela Comissão, de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 15.º

Caso tenham sido apresentados elementos de prova insuficientes, a Comissão, de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 12.º, informará desse facto o autor da denúncia no prazo de 45 dias a contar da respectiva data de recepção.

3. O aviso de início de um processo anunciará a abertura de um inquérito e indicará o âmbito do inquérito, os serviços aéreos nas rotas em questão, os países cujos governos alegadamente concederam as subvenções ou licenças às transportadoras aéreas alegadamente envolvidas em práticas tarifárias desleais, e o prazo em que as partes interessadas se podem dar a conhecer, apresentar as suas observações por escrito e comunicar informações, para que essas informações e observações possam ser tomadas em consideração no decurso do inquérito. O aviso fixará igualmente o prazo em que as partes interessadas poderão solicitar uma audiência à Comissão.

4. A Comissão deverá informar as transportadoras aéreas que prestam os serviços aéreos em questão, o governo envolvido e os autores da denúncia sobre a abertura do processo.

5. A Comissão pode, a qualquer momento, convidar o governo do país terceiro em questão para consultas, a fim de clarificar a situação relativamente aos assuntos referidos no n.º 2 e chegar a uma solução por mútuo acordo. Sempre que se justifique, a Comissão poderá associar a estas consultas qualquer Estado-Membro interessado. Nos casos em que já estejam a decorrer consultas entre um Estado-Membro e o governo do país terceiro em questão, a Comissão estabelecerá previamente contactos com esse Estado-Membro.

Artigo 8.º

Inquérito

1. Após a abertura do processo, a Comissão dará início ao inquérito, que investigará não só as subvenções e as práticas tarifárias desleais dos serviços aéreos fornecidos pelas transportadoras não comunitárias em determinadas rotas, como também o prejuízo. Este inquérito deve ser conduzido de forma expedita e deve estar normalmente concluído dentro do prazo de nove meses a contar do início do processo, excepto nas circunstâncias seguintes, em que pode ser prorrogado:

- se as negociações com o governo dos países terceiros em questão tenham progredido de tal maneira que parece ser iminente a resolução satisfatória da denúncia, ou
- se for necessário um período de tempo adicional para se obter uma resolução no interesse da Comunidade.

2. As partes interessadas que se tenham dado a conhecer dentro dos prazos fixados no anúncio de abertura do processo serão ouvidas se o tiverem oportunamente solicitado, demonstrando que são partes interessadas susceptíveis de serem afectadas pelo resultado do processo e que existem razões específicas para serem ouvidas.

3. Se uma parte interessada recusar o acesso às informações necessárias ou de qualquer outro modo não as faculte nos prazos fixados, ou impedir de forma significativa o inquérito, podem ser estabelecidas, com base nos dados disponíveis, conclusões provisórias ou definitivas, positivas ou negativas. Sempre que se verificar que uma parte interessada prestou informações falsas ou susceptíveis de induzir em erro, essas informações não serão tidas em conta e podem ser utilizados os elementos de facto disponíveis.

Artigo 9.º

Medidas correctoras

As medidas correctoras, quer provisórias quer definitivas, devem assumir preferencialmente a forma de direitos de compensação impostos à transportadora não comunitária em causa.

Artigo 10.º

Medidas provisórias

1. Podem ser impostas medidas provisórias se uma determinação preliminar positiva tiver estabelecido que as transportadoras aéreas não comunitárias em questão beneficiam de subvenções ou recorram a práticas tarifárias desleais, causando prejuízo à indústria comunitária, e que o interesse da Comunidade requer uma intervenção, para evitar o referido prejuízo.

2. Podem ser tomadas medidas provisórias de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 15.º Essas medidas serão impostas por um prazo máximo de seis meses.

Artigo 11.º

Encerramento do processo sem imposição de medidas

1. Se a denúncia for retirada, ou sempre que se tiver chegado a um resultado satisfatório no âmbito de um acordo de serviços de transporte aéreo celebrado entre um Estado-Membro e o país terceiro em questão, o processo pode ser encerrado pela Comissão, a menos que tal encerramento não seja do interesse da Comunidade.

2. Se não forem necessárias medidas correctoras, o processo será encerrado, de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 15.º Qualquer decisão de encerramento de um processo será acompanhada de um documento que fundamente tal decisão.

Artigo 12.º

Medidas definitivas

1. Quando os factos definitivamente estabelecidos provarem a existência de subvenções ou práticas tarifárias desleais e o prejuízo delas decorrente e o interesse da Comunidade justificar uma intervenção nos termos do artigo 16.º, será imposta uma medida definitiva, de acordo com o procedimento previsto no n.º 3 do artigo 15.º

2. O nível das medidas impostas para compensar subvenções não deve exceder o seu montante, calculado em termos da vantagem concedida à empresa beneficiária, que se verificou beneficiarem as transportadoras aéreas não comunitárias, e deve ser inferior ao montante total das subvenções, se este último nível for suficiente para eliminar o prejuízo causado à indústria comunitária.

3. O nível das medidas impostas para compensar as práticas tarifárias desleais que beneficiam de uma vantagem não comercial, não deve exceder a diferença entre as tarifas aplicadas pela transportadora aérea não comunitária em causa e a tarifa normal estabelecida nos termos do artigo 5.º, mas deve ser inferior se este nível inferior for suficiente para eliminar o prejuízo causado à indústria comunitária. Em qualquer caso, o nível das medidas não deve exceder o valor da vantagem não comercial concedida à transportadora aérea não comunitária.

4. Será imposta uma medida com montantes adequados a cada caso e de forma não discriminatória, aos serviços aéreos prestados por todas as transportadoras aéreas não comunitárias que beneficiam de subvenções ou recorreram a práticas tarifárias desleais nas respectivas rotas, com excepção dos serviços aéreos prestados pelas transportadoras aéreas não comunitárias relativamente às quais tenham sido aceites compromissos nos termos do presente regulamento.

5. Uma medida deve manter-se em vigor na medida e enquanto for necessária para compensar as subvenções ou práticas tarifárias desleais que causam prejuízo.

Artigo 13.º

Compromissos

1. Um processo pode ser encerrado sem imposição de medidas provisórias ou definitivas, após a recepção de compromissos voluntários e satisfatórios, de que:

- a) O governo que concede uma subvenção ou a vantagem não comercial aceita eliminar ou limitar essa subvenção ou vantagem não comercial ou tomar outras medidas relativamente às suas consequências; ou
- b) A transportadora aérea não comunitária se compromete a rever os seus preços ou a pôr termo à prestação de serviços aéreos na rota em causa, de forma a que seja eliminado o efeito prejudicial da subvenção ou da vantagem não comercial.

2. Os compromissos serão aceites de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 15.º

3. Se uma parte quebrar ou denunciar os compromissos, será imposta uma medida definitiva nos termos do artigo 12.º, com base nos factos estabelecidos no contexto do inquérito que conduziu ao compromisso, desde que esse inquérito tenha sido concluído com uma determinação final da existência de subvenção e que à transportadora aérea não comunitária em causa ou ao governo que concedeu a subvenção tenha sido dada a oportunidade de apresentarem as suas observações, excepto no caso de retirada dos seus compromissos pela transportadora aérea não comunitária ou pelo referido governo.

Artigo 14.º

Revisões

1. Quando as circunstâncias o justifiquem, a necessidade de manter em vigor as medidas na sua forma inicial pode ser revista, por iniciativa da Comissão ou a pedido de um Estado-Membro ou, a pedido de transportadoras aéreas não comunitárias sujeitas às medidas, ou ainda de transportadoras aéreas comunitárias, desde que tenha decorrido um prazo de, pelo menos, dois períodos consecutivos de programação de horários da IATA, desde a imposição da medida definitiva.

2. As revisões efectuadas nos termos do n.º 1 serão iniciadas pela Comissão de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 15.º As revisões que são objecto do n.º 1 aplicar-se-ão as disposições relevantes dos artigos 7.º e 8.º As revisões deverão avaliar a continuação da atribuição de subvenções ou da prática de preços desleais, e/ou os prejuízos assim causados, juntamente com uma nova determinação de se o interesse comunitário requer a continuação da intervenção. Quando as revisões o justificarem, as medidas serão revogadas, alteradas ou mantidas, de acordo com o procedimento previsto no n.º 3 do artigo 15.º

Artigo 15.º

Procedimento de comité

1. A Comissão será assistida pelo comité instituído pelo artigo 11.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias ⁽¹⁾ adiante designado «comité».

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

4. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 16.º

Interesse da Comunidade

A determinação, nos termos do n.º 1 do artigo 10.º, do n.º 2 do artigo 11.º e do n.º 1 do artigo 12.º, se o interesse da Comunidade requer ou não uma intervenção ou sobre se as medidas tomadas ou mantidas nos termos do n.º 2 do artigo 14.º, deve ser baseada nos diversos interesses considerados em conjunto. Não podem ser aplicadas medidas sempre que se possa concluir claramente que estas não são do interesse da Comunidade.

Artigo 17.º

Disposições gerais

1. As medidas correctoras, provisórias ou definitivas, serão impostas por regulamento e aplicadas pelos Estados-Membros segundo a forma, ao nível e segundo outros critérios fixados no regulamento que as institui. Se forem impostas outras medidas que não sejam direitos de compensação, o regulamento definirá a sua forma exacta, de acordo com o presente regulamento.

⁽¹⁾ JO L 240 de 24.8.1992, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

2. Os regulamentos que imponham medidas correctoras provisórias ou definitivas, bem como os regulamentos ou decisões relativos à aceitação de compromissos, ou ao encerramento ou suspensão de inquéritos ou processos serão publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 18.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 21 de Abril de 2004.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

P. COX

Pelo Conselho

O Presidente

D. ROCHE
