



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 8.6.2017
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o varstvu konkurence v zračnem prevozu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 868/2004

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Letalstvo ima pomembno vlogo v gospodarstvu Evropske unije. S približno 918 milijoni potnikov v zračnem prevozu v Evropski uniji in več kot 1,45 milijarde potnikov, ki so leta 2015 odhajali z letališč EU ali nanje prihajali, pomembno prispeva k poveztljivosti Unije znotraj držav članic in s tretjimi državami v ostalih delih sveta. Zračni prevoz povezuje ljudi, podjetja in regije ter ima ključno vlogo pri povezovanju in konkurenčnosti EU. Prispeva tudi k regionalni in socialni koheziji Unije. Poleg tega letalstvo bistveno prispeva h gospodarski rasti in zaposlovanju. Zadevni sektor je leta 2014 podpiral zaposlovanje do 9,3 milijona ljudi in je znašal več kot 510 milijard EUR bruto domačega proizvoda EU. Okrepil je tudi druge gospodarske sektorje, saj študije kažejo, da en euro dodane vrednosti v sektorju letalske industrije ustvari skoraj tri eure dodane vrednosti v celotnem gospodarstvu. Podobno eno novo delovno mesto v sektorju letalske industrije ustvari več kot tri nova delovna mesta v širšem gospodarstvu¹.

Splošna poveztljivost Unije je precej odvisna od zračnega prevoza, ki ga opravljajo letalski prevozniki Unije, saj navedeni prevozniki letno v povprečju opravijo 7 milijonov letov na letališča Unije ali z njih. Ustrezni podatek za letalske prevoznike iz tretjih držav je 1,3 milijona letov letno². Kar zadeva povezave med EU in preostalim svetom, trg v skoraj enakih deležih pokrivajo letalski prevozniki Unije (49,9 % letov in približno 239 milijonov prepeljanih potnikov leta 2015) in letalski prevozniki iz tretjih držav (50,1 % letov in približno 240 milijonov prepeljanih potnikov leta 2015)³.

Liberalizacija in deregulacija mednarodnega zračnega prevoza sta spodbudili doslej največjo konkurenco na trgu Unije in na svetovni ravni. Svetovna konkurenca naj bi se še povečala v prihodnjih letih, in sicer naj bi se mednarodno letalstvo povečevalo za približno 5 % letno do leta 2030⁴.

Ker ni mednarodnega okvira, ki bi določal pogoje v zvezi s konkurenco med letalskimi prevozniki⁵, se lahko prakse glede obravnavanja letalskih prevoznikov med državami razlikujejo in vplivajo na konkurenco. To ne velja znotraj Unije, v kateri pravila EU zagotavljajo, da imajo vsi prevozniki, evropski in neevropski, enake pravice in enako možnost za dostop do storitev, povezanih z zračnim prevozom. Vendar je tako morda v nekaterih tretjih državah, kjer lahko imajo letalski prevozniki iz teh tretjih držav zaradi diskriminatornih praks in subvencij⁶ neupravičeno konkurenčno prednost. Komisija priznava, da morajo „[l]etalski prevozniki iz EU [...] za svojo konkurenčnost [...] poskrbeti predvsem sami“ in še naprej prilagajati svoje proizvode in poslovne modele prevladujočim pogojem na trgu, vendar

¹ Sporočilo Komisije z naslovom „Letalska strategija za Evropo“, COM(2015) 598 final, 7.12.2015.

² Vir: OAG Summer schedules za leto 2016.

³ Glej prejšnjo opombo.

⁴ Sporočilo Komisije z naslovom „Zunanja letalska politika EU – reševanje prihodnjih izzivov“, COM(2012) 556, 27.9.2012.

⁵ Zlasti Mednarodna organizacija civilnega letalstva ni določila nobenih posebnih večstranskih pravil, storitve zračnega prevoza pa so večinoma izključene iz sporazumov Svetovne trgovinske organizacije (STO) (glej Marakeški sporazum, Prilogo 1B – Splošni sporazum o trgovini s storitvami (GATS), Prilogo o storitvah zračnega prevoza). Sporazum GATS se uporablja za ukrepe, ki vplivajo na (a) storitve popravil in vzdrževanja zrakoplovov; (b) prodajo in trženje storitev zračnega prevoza ter (c) računalniške sisteme rezervacij.

⁶ To se nanaša le na subvencije, ki so selektivne, kakor je opredeljeno v členu 2(h) te predlagane uredbe.

je „[e]nako pomembno [...], da tako znotraj kot zunaj EU konkurence ne izkrivljajo nepoštenih praks“⁷ ter da ta temelji na odprtosti, vzajemnosti in pravičnosti.

Nepoštenih praks, če se dopušča njihovo izvajanje, lahko dolgoročno privedejo do prevladujočega ali celo monopolnega položaja na letalskem trgu, kar pomeni manjšo izbiro, slabšo povezljivost in višje cene za državljane EU.

Zato mora biti Unija, kadar sta ogroženi njena povezljivost in konkurenčnost, zmožna učinkovito ukrepati, da bi zagotovila odprt in konkurenčen trg.

Pošteni konkurenčni pogoji med letalskimi prevozniki se lahko obravnavajo v okviru sporazumov o zračnem prevozu ali zračnem prometu. Vendar večina sporazumov o zračnem prevozu ali zračnem prometu s tretjimi državami za zdaj ne zagotavlja ustreznih pravil.

Ta vprašanja naj bi obravnavala Uredba (ES) št. 868/2004⁸ z enostranskim ukrepom Unije. Vendar se ta instrument nikoli ni uporabljal, poleg tega pa je zaradi nekaterih njegovih značilnosti zelo malo verjetno, da se bo kdaj (konkretno) uporabljal. Unija zato nima nobenega učinkovitega instrumenta za zagotavljanje poštenih konkurence med letalskimi prevozniki Unije in letalskimi prevozniki iz tretjih držav. Uredba (ES) št. 868/2004 se poleg subvencioniranja uporablja izključno za t. i. nepošteno prakso oblikovanja cen. Ta je lahko prisotna le, kadar prevoznik iz tretje države zaračunava „letalske prevoznine, ki so toliko nižje od tistih, ki jih ponujajo konkurenčni letalski prevozniki Skupnosti, da povzročijo škodo“, kar pa je težko dokazati. Za ugotovitev „nepoštenih praks oblikovanja cen“ se zahteva tudi, da je prevoznik iz tretje države prejel nekomercialno korist, vendar obstoj take koristi sam po sebi ni dovolj za ukrepanje Unije. Poleg tega Uredba (ES) št. 868/2004 ne zagotavlja namenskega notranjega postopka EU v zvezi z obveznostmi iz sporazumov o zračnem prevozu ali zračnem prometu, katerih pogodbenica je Unija in ki naj bi zagotovili pošteno konkurenco, tj. kadar so bile take obveznosti kršene. Pravila v zvezi z začetkom preiskave so precej stroga. Ustrezna pravica do pritožbe Komisiji je omejena zlasti na „industrijo Skupnosti“, ki je opredeljena kot „vs[i] letalsk[i] prevoznik[i] Skupnosti, ki skupaj izvajajo podoben zračni prevoz, ali tist[i] izmed njih, katerih skupinski delež predstavlja večinski del v celotni ponudbi takšnega prevoza v Skupnosti“. Niti države članice niti posamezni letalski prevozniki sami po sebi nimajo pravice do pritožbe.

Komisija je v svojem sporočilu o letalski strategiji za Evropo⁹ izrazila namero o presoji učinkovitosti Uredbe (ES) št. 868/2004, da bi jo revidirala ali nadomestila z učinkovitejšim instrumentom, ki bi zagotovil poštene konkurenčne pogoje za vse prevoznike in s tem povezljivost v Unijo in iz nje. V letalski strategiji je poudarjen tudi pomen nadaljnjih pogajanj o določbah glede poštenih konkurence v dvostranskih sporazumih EU in držav članic o letalstvu ter sočasnega napredka na večstranski ravni in izboljšanja učinkovitosti tega instrumenta.

Cilj, da se Uredba (ES) št. 868/2004 revidira ali nadomesti, je napovedal Svet, ki je v svojih sklepih z dne 20. decembra 2012¹⁰ priznal, da se je za Uredbo (ES) št. 868/2004 izkazalo, da „nezadovoljivo obravnava posebnosti letalskega sektorja“, in podprl „namero Komisije, da [...] preuči možnosti za učinkovitejši instrument za zaščito odprte in poštenih konkurence in da na tej osnovi predstavi predlog za revizijo ali nadomestitev Uredbe (ES) št. 868/2004“.

⁷ Sporočilo Komisije z naslovom „Zunanja letalska politika EU – reševanje prihodnjih izzivov“.

⁸ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 868/2004 z dne 21. aprila 2004 o varstvu pred subvencioniranjem in nepošteno prakso oblikovanja cen, ki povzroča škodo letalskim prevoznikom Skupnosti pri izvajanju zračnega prevoza iz tretjih držav (UL L 162, 30.4.2004, str. 1).

⁹ Sporočilo Komisije z naslovom „Letalska strategija za Evropo“.

¹⁰ Sklepi Sveta o zunanji letalski politiki EU – reševanje prihodnjih izzivov, 20.12.2012.

S tem pristopom se strinja Evropski parlament, ki je pozval, „naj se pregleda [veljavna] Uredba št. 868/2004, da bi zaščitili pošteno konkurenco v zunanjih odnosih EU na področju letalstva in okrepili konkurenčni položaj letalske industrije EU ter zagotovili vzajemnost in odpravili nepošteno prakse [...]“¹¹.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Ta pobuda je skladna s sporočilom Komisije o zunanji letalski politiki Unije, v katerem je navedeno, da „je pomembno in legitimno, da se EU omogoči učinkovito ukrepanje na mednarodni ravni za zaščito konkurenčnosti letalskih prevoznikov iz EU pred nepošteno konkurenco in/ali nepoštenimi praksami, ne glede na njihovo poreklo oziroma izvor“.

Ta pobuda je navedena med ukrepi, predloženimi v sporočilu Komisije o letalski strategiji za Evropo in je skladna s politiko EU o pošteni konkurenci.

Ta pobuda temelji na premislekih, podobnih tistim o členu 12 Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93¹² o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti in členu 20 Direktive Sveta 96/67/ES¹³ o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti. Obe navedeni pravili določata, da se lahko sprejmejo ukrepi, kadar tretje države svojim letalskim prevoznikom v primerjavi z letalskimi prevozniki Unije zagotovijo prednostno obravnavo v zvezi z dodeljevanjem slotov na letališčih ali v zvezi z dostopom do trgov storitev zemeljske oskrbe ali samooskrbe.

Ta pobuda ne posega v delitev pristojnosti med Unijo in državami članicami v skladu s pravom Unije, kakor ga razlaga Sodišče.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Ta pobuda naj bi zagotovila, da se letalstvo izvaja pod pogoji poštene konkurence in s tem prispeva svoj delež k prispevku tega sektorja k izpolnjevanju prednostnih ciljev Komisije v zvezi s podporo ustvarjanju delovnih mest in trajnostne rasti.

Pobuda prispeva tudi h krepitvi vpliva Unije v svetu in s tem k izpolnitvi ustreznih strateških ciljev, tj. da Unija postane močnejši globalni akter in da se razvije svobodnejša trgovina, vendar brez žrtvovanja evropskih standardov. Predvsem je skladna s pristopom Komisije glede pogajanj o sporazumih o zračnem prevozu ali zračnem prometu s tretjimi državami, ki spodbuja pošteno konkurenco ter visoko raven zaščite na področju dela in na socialnem področju.

Pobuda je skladna z ustreznimi politikami Unije, vključno s trgovinsko politiko in politiko konkurence.

¹¹ Resolucija Evropskega parlamenta z dne 9. septembra 2015 o izvajanju bele knjige o prometu iz leta 2011: ocena in pot naprej proti trajnostni mobilnosti (2015/2005(INI)).

¹² Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1).

¹³ Direktiva Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36).

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Ta pobuda temelji na členu 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Navedena določba dovoljuje sprejetje vseh ustreznih predpisov za zračni promet in je že bila podlaga za sprejetje Uredbe (ES) št. 868/2004¹⁴.

• Subsidiarnost

Združljivost z načelom subsidiarnosti je bila priznana v uvodni izjavi (26) Uredbe (ES) št. 868/2004, kolikor se je nanašala na določbe navedene uredbe.

Nov osrednji element iz predlagane uredbe je ukrep v primeru „kršitve veljavnih mednarodnih obveznosti“. V predlagani uredbi so „veljavne mednarodne obveznosti“ opredeljene kot obveznosti iz sporazuma, katerega pogodbenica je Unija. Posamezne države članice ne morejo ločeno uveljavljati pravic do tretjih držav na podlagi sporazumov, katerih pogodbenica je Unija.

Ker zastavljenih ciljev ne bi bilo mogoče doseči brez ukrepanja na ravni Unije, je tako ukrepanje potrebno v ta namen, v primerjavi z ukrepanjem na nacionalni ravni pa zagotavlja dodano vrednost.

• Sorazmernost

Predlagane možnosti politike ne presegajo tistega, kar je potrebno za doseg cilja predloga, tj. zagotavljanja poštene konkurence med letalskimi prevozniki Unije in letalskimi prevozniki iz tretjih držav, da se ohranijo pogoji, ki omogočajo visoko stopnjo poveztivosti Unije.

Vse zadevne prakse bi lahko ogrozile pošteno konkurenco. Kot take so opredeljene v ustreznih mednarodnih sporazumih ali pa so zajete v subvencijah¹⁵ ali diskriminaciji, zaradi katere se lahko ukrepi uvedejo le v primeru škode ali nevarnosti škode za prevoznike Unije.

Tudi ukrepi, ki se bodo sprejeli na podlagi tega instrumenta, so sorazmerni. Kadar so mednarodne obveznosti kršene, so ukrepi omejeni na to, kar je na voljo na podlagi zadevnega sporazuma in/ali mednarodnega javnega prava.

Kadar se ukrepi uvedejo zaradi subvencij ali diskriminacije, ki prevoznikom Unije povzroča škodo ali bi jim lahko povzročila škodo, ne smejo presegati tistega, kar je potrebno za odpravo take škode ali nevarnosti take škode.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

• Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi

V skladu s standardi Komisije o javnem posvetovanju je bilo z zainteresiranimi stranmi izvedeno spletno javno posvetovanje o „predlogu za izboljšano varstvo pred subvencioniranjem in nepošteno prakso oblikovanja cen“, ki je potekalo od 29. oktobra 2013 do 21. januarja 2014. Javnega posvetovanja se je udeležilo dvajset subjektov, ki so predstavljali letalske prevoznike (iz Unije in tretjih držav), letališča in panožna združenja (iz Unije in tretjih držav), sindikate EU, države članice in državljane. Manjši odziv na javno

¹⁴ Takrat člen 80(2) Pogodbe ES.

¹⁵ To se nanaša le na subvencije, ki so selektivne, kakor je opredeljeno v členu 2(h) te predlagane uredbe.

posvetovanje bi bilo treba upoštevati pri razlagi podatkov. Kljub temu je zagotovilo pregled stališč različnih ključnih zainteresiranih strani.

Poleg tega je bilo z zainteresiranimi stranmi izvedeno posvetovanje v okviru javnega posvetovanja za pripravo letalske strategije Komisije, ki je potekalo od 19. marca do 10. junija 2015. Komisija je od zainteresiranih strani, ki so predstavljale države članice in tretje države, letalske prevoznike, letališča, podjetja za zemeljsko oskrbo, pilote, dobavitelje in proizvajalce letal, panožna združenja in združenja delodajalcev, svetovalna podjetja, akademsko skupnost in državljane, prejela 233 v celoti izpolnjenih vprašalnikov in 41 dokumentov o stališčih.

Informacije, zbrane s posvetovanjem zainteresiranih strani, so dopolnile študije, v zvezi s katerimi so prav tako potekala posvetovanja z zainteresiranimi stranmi.

Nazadnje, Komisija je organizirala tudi več neformalnih srečanj z državami članicami in zadevnimi zainteresiranimi stranmi (iz Unije in tretjih držav).

Ocena učinka vključuje povzetke izvedenih javnih posvetovanj.

- **Ocena učinka**

Povzetek ocene učinka je na voljo na spletnem naslovu: *(se navede ob objavi na spletišču generalnega sekretariata).*

Poročilo o oceni učinka in povzetek sta bila predložena Odboru za regulativni nadzor. Odbor je 8. aprila 2016 najprej izdal negativno mnenje, čemur je 29. julija 2016 sledilo pozitivno mnenje. Poročilo je bilo prilagojeno v skladu s priporočili odbora. Poročilo zlasti bolje utemeljuje težavo, ki jo je treba odpraviti, in natančneje pojasnjuje, kako se ta težava ni odpravila s sedanjimi pravili. Ugotovljena težava je bolje podprta s primeri domnevnih diskriminatornih praks. Poročilo tudi bolje pojasnjuje pravno skladnost z mednarodnim pravom in sporazumi o zračnem prevozu s tretjimi državami. Poleg tega se bolj osredotoča na učinke na potrošnike in bolje ocenjuje učinke posameznih možnosti politike. Prav tako poročilo bolje predstavlja stališča zainteresiranih strani.

Pozitivno mnenje Odbora za regulativni nadzor je na voljo na: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

V oceni učinka so obravnavane štiri možnosti politike, vključno z osnovnim scenarijem. Možnost, ki združuje omejeno revizijo Uredbe (ES) št. 868/2004 in sprejetje razlagalnih smernic, je bila izločena.

Z možnostjo A (osnovni scenarij) bi se Uredba (ES) št. 868/2004 ohranila in se ne bi razveljavila.

Možnost B združuje okrepljena mednarodna prizadevanja na ravni Svetovne trgovinske organizacije in Mednarodne organizacije civilnega letalstva, da bi pospešili sprejetje večstranskega pravnega okvira za pošteno konkurenco in pogajanja, namenjena vključitvi razširjenih določb glede poštene konkurence v sporazumih o zračnem prevozu ali prometu.

Možnost C zagotavlja razveljavitev Uredbe (ES) št. 868/2004 in njeno nadomestitev z novo celovito in učinkovito uredbo, ki temelji na uredbi o trgovinskih ovirah in upošteva posebnosti letalskega sektorja.

Nazadnje, možnost D združuje možnosti B in C in torej zajema nadomestitev Uredbe (ES) št. 868/2004 z novim instrumentom in povečana prizadevanja na mednarodni ravni, tudi kar zadeva pogajanja o sporazumih o zračnem prevozu ali prometu.

Možnost D ponuja celovit pristop, ki se šteje za najprimernejšega za odpravo opredeljenih težav. Vključitev treh dodatnih gradnikov (mednarodno, določbe glede poštene konkurence v sporazumih, revizija Uredbe (ES) št. 868/2004), ki se medsebojno dopolnjujejo, ustvarja sinergije, omogoča ustrezno zaščito povezljivosti EU in podpira odprto konkurenco med vsemi letalskimi prevozniki. Zato se možnost D šteje za najboljšo izbiro politike.

Učinki možnosti D na gospodarstvo, družbo in okolje so analizirani v oceni učinka. Čeprav gospodarskega učinka možnosti D ni mogoče natančno količinsko opredeliti, naj bi ta možnost prinesla največjo gospodarsko korist, saj EU omogoča, da pošteno konkurira letalskim prevoznikom iz tretjih držav. Ta možnost zaradi povečanja prometa in večje izbire koristi tudi letališčem EU in potnikom. Na splošno zagotavlja izboljšane evropske letalske povezave, torej letalstvu omogoča, da še naprej prispeva k rasti in zaposlovanju v Uniji ter koristi potnikom, podjetjem in gospodarstvu EU kot celoti. Kar zadeva socialne vidike, naj bi možnost D pozitivno prispevala k neposrednemu zaposlovanju delavcev v EU, zlasti na letališčih in v povezanih industrijskih panogah. Učinek na posredno zaposlovanje naj bi bil še ugodnejši. Čeprav se lahko pričakuje, da bo možnost D zaradi morebitnega povečanja neposrednih letov, ki jih bodo opravljali prevozniki EU, prinesla nekatere koristi za okolje glede zmanjšanja obremenitve s hrupom in emisij toplogrednih plinov, se te v glavnem izravnavajo z drugimi dejavniki, kot je napovedana rast zračnega prometa v prihodnosti. Zato naj bi bil vpliv te možnosti na okolje nevtralen.

Ta predlagana uredba prispeva k izvajanju možnosti politike D, pri čemer dodatno izboljšuje njene upoštevne vidike. Zaradi tega izboljšanja sta mogoča dva načina ravnanja: t. i. ravnanje v primeru kršitve in t. i. ravnanje v primeru škode.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Proračunske posledice so povezane z začetkom in izvajanjem preiskav Evropske komisije, in finančnimi dajtvami.

Na podlagi izkušenj s podobnimi preiskavami, ki jih je izvedla Komisija, se je ocenilo, da bodo pri posamezni preiskavi potrebni trije ali štirje uradniki, zaposleni za polni delovni čas, za dve ali tri preiskave letno. Za izvajanje tega instrumenta naj bi torej bilo potrebnih devet uradnikov. Predvideti bi bilo treba tudi stroške misij, vključno s preiskavami na kraju samem. Potrebe po odobritvah za človeške vire in misije naj bi se krile z viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v okviru postopka letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Prihodki naj bi se zagotovili s plačilom finančnih dajatev. Zelo težko jih je količinsko opredeliti, saj je vsak prihodek odvisen od okoliščin posameznega primera.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Okvir za spremljanje, ocenjevanje in poročanje za to pobudo je opisan v poglavju 7 priloženega poročila o oceni učinka.

- **Predstavitev predloga**

V uvodnih izjavah je opredeljen cilj Uredbe, tj. zagotavljanje poštene konkurence med letalskimi prevozniki Unije in letalskimi prevozniki iz tretjih držav, da se ohranijo pogoji, ki omogočajo visoko stopnjo povezljivosti.

Poglavje I predloga vključuje splošne določbe. To poglavje določa področje uporabe Uredbe in vključuje več opredelitev, ki so potrebne za pravilno razumevanje Uredbe, zlasti prakse, ki jih obravnava ta uredba.

Poglavje II vsebuje splošna pravila o postopku. Navedena pravila urejajo začetek in izvajanje preiskave. Določa, da se lahko preiskava začne na podlagi pritožbe države članice, letalskega prevoznika EU ali združenja letalskih prevoznikov EU ali pa na pobudo Komisije. Navaja pogoje, v skladu s katerimi se lahko Komisija odloči, da bo začela preiskavo ali pa je ne bo začela, in postopek, ki ga je treba upoštevati ob objavi o začetku preiskave. Komisiji podeljuje pravico, da zahteva vse informacije, ki so po njenem mnenju potrebne za preiskavo, in preveri točnost informacij, ki jih je prejela ali zbrala¹⁶. V njem sta opredeljena tudi dva možna namena preiskave, ki se nanašata na kršitev veljavnih mednarodnih obveznosti (t. i. ravnanje v primeru kršitve) ali na prakse, ki jih sprejme tretja država ali subjekt iz tretje države in vplivajo na konkurenco ter povzročajo škodo letalskim prevoznikom Unije ali bi jo lahko povzročale (t. i. ravnanje v primeru škode). To poglavje določa tudi pravila, v skladu s katerimi se izvede preiskava, in pravila, na podlagi katerih lahko zainteresirane strani pridobijo informacije v zvezi s preiskavo. Vključuje tudi določbe, povezane s sodelovanjem z državami članicami, zaupnostjo in razkritjem.

V poglavju III so opisani akti, s katerimi se končajo postopki v zvezi s kršitvijo veljavnih mednarodnih obveznosti, tj. s sprejetjem izravnalnih ukrepov ali brez njihovega sprejetja. Ukrepi, ki so v zvezi s tem na voljo, so zlasti tisti, določeni v aktu z veljavnimi mednarodnimi obveznostmi.

Poglavje IV ureja primere praks, ki vplivajo na konkurenco. V zvezi s tem najprej določa, pod katerimi pogoji se lahko ugotovi obstoj škode ali nevarnosti škode. Določa tudi pogoje, v skladu s katerimi se lahko postopek začasno prekine ali konča, s sprejetjem izravnalnih ukrepov ali brez njihovega sprejetja. Zagotavlja možnost sprejetja finančnih ali operativnih ukrepov, ki naj bi odpravili škodo ali nevarnost škode, in zahteva, da ukrepi ne smejo presegati tistega, kar je potrebno za tako odpravo, ob upoštevanju, da cilj takih ukrepov ni kaznovati zadevnega letalskega prevoznika iz tretje države, ampak ponovno vzpostaviti pošteno konkurenco. V tem poglavju so opredeljeni tudi pogoji, pod katerimi se lahko pregledajo izravnalni ukrepi.

Nazadnje, poglavje V vključuje določbe v zvezi s postopkom v odboru, razveljavitvijo Uredbe (ES) št. 868/2004 in začetkom veljavnosti te uredbe.

¹⁶ Namen je obravnavati ugotovljeno pomanjkanje preglednosti in informacij o praksah, ki domnevno vplivajo na konkurenčne pogoje na trgu.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o varstvu konkurence v zračnem prevozu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 868/2004

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹⁷,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹⁸,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Letalstvo ima ključno vlogo v gospodarstvu Unije. Je močno gonilo gospodarske rasti, delovnih mest, trgovine in mobilnosti. V preteklih desetletjih je rast storitev zračnega prevoza pomembno prispevala k izboljšanju povezljivosti v Uniji in s tretjimi državami ter je pomemben dejavnik, ki omogoča gospodarstvo Unije na splošno.
- (2) Letalski prevozniki Unije so v središču svetovnega omrežja, ki Evropo povezuje od znotraj in s preostalim svetom. Omogočiti bi jim bilo treba, da letalskim prevoznikom iz tretjih držav konkurirajo v okolju odprte in poštene konkurence med vsemi letalskimi prevozniki. To bi prispevalo k ohranjanju pogojev, ki omogočajo visoko stopnjo povezljivosti Unije.
- (3) Poštena konkurenca je pomembno splošno načelo pri opravljanju mednarodnih storitev zračnega prevoza. To načelo je priznано zlasti v Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija), v kateri je v preambuli priznana potreba po tem, da storitve mednarodnega letalskega prevoza temeljijo na „enakih možnostih“. Člen 44 Čikaške konvencije določa tudi, da bi si morala Mednarodna organizacija civilnega letalstva prizadevati za spodbujanje razvoja mednarodnega zračnega prevoza, da se vsem državam pogodbenicam zagotovi „poštena priložnost za upravljanje mednarodnih letalskih prevoznikov“ in „prepreči diskriminacija med državami pogodbenicami“.
- (4) Načelo poštene konkurence je dobro uveljavljeno v Uniji, kjer se za prakse, ki izkrivljajo trg, uporablja veljavno pravo Unije, ki zagotavlja enake možnosti in poštene konkurenčne pogoje vsem letalskim prevoznikom, evropskim in neevropskim, ki opravljajo lete v Uniji.

¹⁷ UL C , , str. .

¹⁸ UL C , , str. .

- (5) Vendar načela poštene konkurence kljub stalnim prizadevanjem nekaterih tretjih držav in Unije še niso bila opredeljena s posebnimi večstranskimi pravili, zlasti v okviru sporazumov Mednarodne organizacije civilnega letalstva ali Svetovne trgovinske organizacije (v nadaljnjem besedilu: STO), saj so storitve zračnega prevoza večinoma izključene z njihovega področja uporabe¹⁹.
- (6) Zato bi bilo treba okrepiti prizadevanja v okviru Mednarodne organizacije civilnega letalstva in STO, da bi se dejavno podprlo oblikovanje mednarodnih pravil, ki zagotavljajo poštene konkurenčne pogoje med vsemi letalskimi prevozniki.
- (7) Pošteno konkurenco med letalskimi prevozniki bi bilo treba po možnosti obravnavati v okviru sporazumov o zračnem prevozu ali zračnem prometu s tretjimi državami. Vendar večina sporazumov o zračnem prevozu ali zračnem prometu, ki jih Unija in/ali države članice sklenejo s tretjimi državami, za zdaj ne zagotavlja ustreznih pravil. Zato bi bilo treba okrepiti prizadevanja v pogajanjih za vključitev določb glede poštene konkurence v veljavne in prihodnje sporazume o zračnem prevozu ali zračnem prometu s tretjimi državami.
- (8) Poštena konkurenca med letalskimi prevozniki se lahko zagotovi tudi z ustrezno zakonodajo Unije, kot sta Uredba Sveta (EGS) št. 95/93²⁰ in Direktiva Sveta 96/97/ES²¹. Kolikor poštena konkurenca predvideva varstvo letalskih prevoznikov Unije pred nekaterimi praksami, ki jih sprejmejo tretje države ali prevozniki iz tretjih držav, to vprašanje trenutno obravnava Uredba (ES) št. 868/2004 Evropskega parlamenta in Sveta²². Vendar se je za Uredbo (ES) št. 868/2004 izkazalo, da ni dovolj učinkovita, kar zadeva njen temeljni splošni namen zagotavljanja poštene konkurence. To je posledica zlasti nekaterih njenih pravil, ki se nanašajo predvsem na opredelitev zadevnih praks, razen subvencioniranja, in zahteve v zvezi z začetkom in izvajanjem preiskav. Poleg tega Uredba (ES) št. 868/2004 ne zagotavlja namenskega notranjega postopka Unije v zvezi z obveznostmi iz sporazumov o zračnem prevozu ali zračnem prometu, katerih pogodbenica je Unija in ki naj bi zagotovili pošteno konkurenco. Zaradi števila in pomena sprememb, ki bi bile potrebne za odpravo te težave, je primerno Uredbo (ES) št. 868/2004 nadomestiti z novim aktom.
- (9) Še vedno je potrebna zakonodaja, ki je učinkovita, sorazmerna in ima odvratilni učinek, da se ohranijo pogoji, ki omogočajo visoko stopnjo povezljivosti Unije, in zagotovi poštena konkurenca z letalskimi prevozniki iz tretjih držav. Komisijo bi bilo zato treba pooblastiti za izvajanje preiskave in sprejetje ukrepov, kadar je potrebno. Taki ukrepi bi morali biti na voljo, kadar so kršene ustrezne obveznosti iz sporazuma, katerega pogodbenica je Unija, ali kadar prakse, ki vplivajo na konkurenco, letalskim prevoznikom Unije povzročajo ali bi lahko povzročale škodo.
- (10) Kadar je Unija pogodbenica sporazuma o zračnem prevozu ali zračnem prometu s tretjo državo, bi bilo treba kršitev mednarodnih obveznosti iz sporazuma odpraviti v okviru tega sporazuma, zlasti z uporabo določbe glede poštene konkurence, kadar ta obstaja, in po potrebi reševanjem sporov.

¹⁹ Marakeški sporazum, Priloga 1B – Splošni sporazum o trgovini s storitvami (GATS), Priloga o storitvah zračnega prevoza.

²⁰ Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1).

²¹ Direktiva Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36).

²² Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 868/2004 z dne 21. aprila 2004 o varstvu pred subvencioniranjem in nepošteno prakso oblikovanja cen, ki povzroča škodo letalskim prevoznikom Skupnosti pri izvajanju zračnega prevoza iz tretjih držav (UL L 162, 30.4.2004, str. 1).

- (11) Da bi bila Komisija ustrezno obveščena o morebitnih elementih, ki upravičujejo začetek preiskave, bi morala imeti vsaka država članica, vsak prevoznik Unije ali vsako združenje letalskih prevoznikov Unije pravico do vložitve pritožbe.
- (12) Zagotoviti je treba, da se lahko preiskava razširi na največje možno število ustreznih elementov. Komisiji bi bilo treba zato in na podlagi privolitve zadevne tretje države in zadevnega subjekta iz tretje države omogočiti, da izvede preiskave v tretjih državah. Iz istih razlogov in v ta namen bi bilo treba zagotoviti, da države članice po svojih najboljših močeh podprejo Komisijo. Komisija bi morala končati preiskavo na podlagi najboljših razpoložljivih dokazov.
- (13) Kadar se preiskava, ki jo izvede Komisija, nanaša na operacije iz sporazuma o zračnem prevozu ali zračnem prometu s tretjo državo, Unija pa ni njegova pogodbenica, je treba zagotoviti, da je Komisija seznanjena z vsakim postopkom, ki ga zadevna država članica namerava izvesti ali ga izvaja na podlagi takega sporazuma in se nanaša na stanje, ki je predmet preiskave Komisije. Države članice bi zato morale ustrezno obveščati Komisijo.
- (14) Določiti je treba pogoje, pod katerimi bi se moral končati postopek, z uvedbo izravnalnih ukrepov ali brez njihove uvedbe.
- (15) Postopek se ne bi smel začeti ali pa bi se moral končati brez izravnalnih ukrepov na podlagi te uredbe, kadar bi bilo njihovo sprejetje v nasprotju z interesom Unije, ob upoštevanju njihovega učinka na druge osebe, zlasti potrošnike ali podjetja v Uniji. Postopek bi se moral končati brez ukrepov tudi, kadar zahteve za take ukrepe niso ali niso več izpolnjene.
- (16) Kadar so kršene veljavne mednarodne obveznosti, bi morali vsi izravnalni ukrepi sami po sebi temeljiti na aktu, ki vsebuje take obveznosti, ali pravilih in načelih mednarodnega javnega prava. Da bi se ohranila celovitost navedenih aktov, bi se lahko vsak tak ukrep sprejel šele po zaključku postopkov iz teh aktov.
- (17) Ugotovitve glede škode ali nevarnosti škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije bi morale obsegati stvarno oceno stanja, zato bi morale temeljiti na vseh ustreznih dejavnikih, zlasti tistih, ki se nanašajo na položaj navedenih prevoznikov in na splošni položaj prizadetega trga zračnih prevozov.
- (18) Zaradi upravne učinkovitosti in morebitnega zaključka brez ukrepov bi morale biti mogoče, da se začasno prekine postopek, kadar zadevna tretja država ali zadevni subjekt iz tretje države sprejme odločne ukrepe za odpravo zadevne prakse, ki vpliva na konkurenco, oziroma škode ali nevarnosti škode, ki izhaja iz nje.
- (19) Izravnalni ukrepi v zvezi s praksami, ki vplivajo na konkurenco, so namenjeni odpravi škode, ki nastane ali bi lahko nastala zaradi navedenih praks. Zato bi morali biti v obliki finančnih dajatev ali drugih ukrepov, ki predstavljajo izmerljiv denarni vložek in s katerimi se lahko doseže enak učinek. To lahko vključuje ukrepe, ki obsegajo začasno opustitev koncesij, storitev, ki jih je treba opraviti, ali drugih pravic letalskega prevoznika iz tretje države, če se s tem ne krši sporazum o zračnem prevozu ali zračnem prometu, sklenjen z zadevno tretjo državo. Zaradi skladnosti z načelom sorazmernosti bi morale biti vse vrste ukrepov omejene na tisto, kar je potrebno za odpravo ugotovljene škode ali nevarnosti škode.
- (20) V skladu z istim načelom bi morali izravnalni ukrepi v zvezi s praksami, ki vplivajo na konkurenco, veljati le tako dolgo in v takem obsegu, kot je to potrebno zaradi take prakse in škode ali nevarnosti škode, ki izhaja iz nje. Kadar okoliščine to dopuščajo, bi bilo zato treba zagotoviti pregled.

- (21) Primeri, ki se preiskujejo na podlagi te uredbe, in njihov potencialni učinek na države članice se lahko razlikujejo glede na okoliščine. Zato se lahko izravnalni ukrepi, odvisno od primera, uporabljajo za eno ali več držav članic ali pa so omejeni na posebno geografsko območje.
- (22) Da bi zagotovili enotne pogoje za izvajanje te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²³.
- (23) Ker države članice cilja te uredbe, in sicer učinkovitega varstva, ki je enako za vse prevoznike Unije ter temelji na enotnih merilih in postopkih, pred kršitvijo veljavnih mednarodnih obveznosti in pred škodo ali nevarnostjo škode enemu ali več letalskim prevoznikom Unije, ki jo povzročijo prakse, ki vplivajo na konkurenco in so jih sprejele tretje države ali subjekti iz tretjih držav, ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za dosego navedenih ciljev.
- (24) Ker ta uredba nadomešča Uredbo (ES) št. 868/2004, bi bilo treba navedeno uredbo razveljaviti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja

1. Ta uredba določa pravila o preiskavah, ki jih izvaja Komisija, in sprejetju izravnalnih ukrepov, povezanih s kršitvijo veljavnih mednarodnih obveznosti in praksami, ki vplivajo na konkurenco med letalskimi prevozniki Unije in drugimi letalskimi prevozniki ter povzročajo ali bi lahko povzročile škodo letalskim prevoznikom Unije.
2. Ta uredba velja brez poseganja v člen 12 Uredbe (EGS) št. 95/93 in člen 20 Direktive 96/67/ES.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi:

- (a) „letalski prevoznik“ pomeni letalskega prevoznika, kakor je opredeljen v Uredbi (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta²⁴;

²³ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (b) „storitev zračnega prevoza“ pomeni let ali serijo letov za prevoz potnikov, tovora ali poštnih pošilk za plačilo ali najemnino;
- (c) „veljavne mednarodne obveznosti“ pomenijo vsako obveznost iz mednarodnega sporazuma o zračnem prevozu ali zračnem prometu, katerega pogodbenica je Unija, ali vsako določbo o storitvah zračnega prevoza, ki je vključena v trgovinski sporazum, katerega pogodbenica je Unija, in povezana s praksami, ki lahko vplivajo na konkurenco, ali drugim ravnanjem, ki je upoštevno za konkurenco med letalskimi prevozniki;
- (d) „zainteresirana stran“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo ali vsak uradni organ, ne glede na to, ali je pravna oseba ali ne, ki ga bo verjetno precej zanimal izid postopka;
- (e) „subjekt iz tretje države“ pomeni vsako fizično ali pravno pridobitno ali nepridobitno osebo ali vsak uradni organ, ki je pravna oseba ali ne in v pristojnosti tretje države, ne glede na to, ali ga nadzira vlada tretje države ali ne, ter je neposredno ali posredno vključen v storitve zračnega prevoza ali povezane storitve ali zagotavljanje infrastrukture ali storitev, ki se uporabljajo za opravljanje storitev zračnega prevoza ali povezanih storitev;
- (f) „prakse, ki vplivajo na konkurenco“ pomenijo diskriminacijo in subvencije;
- (g) „diskriminacija“ pomeni vsakršno razlikovanje brez objektivne utemeljitve v zvezi z dobavo blaga ali storitev, vključno z javnimi storitvami, ki se uporabljajo za opravljanje storitev zračnega prevoza, ali v zvezi z njihovo obravnavo s strani javnih organov, ki so pomembni za take storitve (vključno s praksami, ki so povezane z navigacijsko ali letališko infrastrukturo in storitvami, gorivom, zemeljsko oskrbo, varnostjo, računalniškimi rezervacijskimi sistemi, dodeljevanjem slotov, pristojbinami in uporabo druge infrastrukture ali storitev, ki se uporabljajo za opravljanje storitev zračnega prevoza);
- (h) „subvencija“ pomeni finančni prispevek, ki:
 - (i) ga dodeli vlada ali druga javna organizacija tretje države v kateri koli od naslednjih oblik:
 - (1) praksa vlade ali druge javne organizacije, ki vključuje neposreden prenos sredstev, potencialen neposreden prenos sredstev ali obveznosti (kot so nepovratna sredstva, posojila, infuzije lastniškega kapitala, jamstva za posojila, pobot izgub iz poslovanja ali nadomestilo za finančna bremena, ki jih naložijo javni organi);
 - (2) vlada ali druga javna organizacija se odreče prihodkom, do katerih je drugače upravičena, ali pa teh prihodkov ne izterja (kot so ugodnejša davčna obravnava ali davčne spodbude, kot je zmanjšanje obračunanega davka);
 - (3) vlada ali druga javna organizacija, vključno s podjetji pod javnim nadzorom, zagotovi oziroma nabavi blago ali storitve;
 - (4) vlada ali druga javna organizacija izvede plačila v mehanizmu financiranja ali za izvedbo ene ali več vrst nalog iz točk (1), (2)

²⁴

Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

in (3), ki so običajno v pristojnosti vlade, pooblasti zasebni organ ali pa mu tako izvedbo odredi, pri čemer se ta v praksi ne razlikuje od dejavnosti, ki jo sicer opravljajo vlade;

- (ii) prinaša ugodnost;
- (iii) je po zakonu ali dejansko omejen na subjekt ali industrijo ali skupino subjektov ali industrij v pristojnosti organa, ki je dodelil subvencijo;
- (i) „letalski prevoznik Unije“ pomeni letalskega prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo je država članica podelila v skladu z Uredbo (ES) št. 1008/2008.

POGLAVJE II

SPLOŠNE DOLOČBE O POSTOPKU

Člen 3

Začetek postopka

1. Preiskava se začne na podlagi pisne pritožbe, ki jo država članica, letalski prevoznik Unije ali združenje letalskih prevoznikov Unije predloži v skladu z odstavkom 2, ali na pobudo Komisije, če obstajajo dokazi *prima facie* o:
 - (a) kršitvi veljavnih mednarodnih obveznosti ali
 - (b) obstoju vseh naslednjih okoliščin:
 - (i) prakse, ki vpliva na konkurenco in jo je sprejela tretja država ali subjekt iz tretje države;
 - (ii) škode ali nevarnosti škode enemu ali več letalskim prevoznikom Unije;
 - (iii) vzročne povezave med domnevno prakso in domnevno škodo ali nevarnostjo škode.
2. Pritožnik vključi dokaze *prima facie* o enem od primerov iz odstavka 1.
3. Komisija čim bolj preuči natančnost in primernost elementov, ki so bili predloženi v pritožbi ali jih je imela na voljo, da bi ugotovila, ali obstajajo zadostni dokazi, ki bi upravičili uvedbo preiskave v skladu z odstavkom 1.
4. Komisija se lahko odloči, da ne začne preiskave, kadar bi bilo sprejetje ukrepov v skladu s členom 10 ali 13 v nasprotju z interesom Unije ali kadar meni, da dejstva, predložena v pritožbi, ne odpirajo systemskega vprašanja ali bistveno ne vplivajo na enega ali več letalskih prevoznikov Unije.
5. Kadar predloženi dokazi ne zadoščajo za namene odstavka 1, Komisija pritožnika o nezadostnosti obvesti v 60 dneh od datuma vložitve pritožbe. Pritožnik ima na voljo 30 dni za predložitev dodatnih dokazov. Kadar pritožnik tega ne stori v navedenem roku, se lahko Komisija odloči, da ne bo začela preiskave.
6. Komisija se o začetku preiskave v skladu z odstavkom 1 odloči v šestih mesecih po vložitvi pritožbe.
7. Komisija ob upoštevanju odstavka 4, kadar meni, da obstaja dovolj dokazov, ki upravičujejo začetek preiskave, sprejme naslednje ukrepe:
 - (a) začne postopek;

- (b) objavi obvestilo v *Uradnem listu Evropske unije*; v obvestilu se napove začetek preiskave, opredelijo njen obseg, veljavne mednarodne obveznosti, ki naj bi bile kršene, ali tretja država ali subjekt iz tretje države, ki je domnevno vpleten v prakse, ki vplivajo na konkurenco, domnevna škoda ali nevarnost škode in zadevni letalski prevozniki Unije ter določi rok, v katerem se lahko zainteresirane strani javijo, pisno predstavijo svoja mnenja, predložijo informacije ali zaprosijo za zaslišanje pred Komisijo;
 - (c) o začetku preiskave uradno obvesti predstavnike zadevne tretje države in zadevnega subjekta iz tretje države;
 - (d) o začetku preiskave obvesti pritožnika in odbor iz člena 15.
8. Če se pritožba umakne pred začetkom preiskave, se šteje, da ni bila vložena. To ne posega v pravico Komisije, da preiskavo začne na lastno pobudo v skladu z odstavkom 1.

Člen 4

Preiskava

1. Po začetku postopka Komisija začne preiskavo.
2. Namen preiskave je ugotoviti eno od naslednjega:
 - (a) ali so bile kršene veljavne mednarodne obveznosti;
 - (b) ali je praksa, ki vpliva na konkurenco in jo je sprejela tretja država ali subjekt iz tretje države, povzročila škodo zadevnim letalskim prevoznikom Unije ali bi jim jo lahko povzročila.
3. Komisija lahko zahteva vse informacije, ki so po njenem mnenju potrebne za preiskavo, in preveri točnost informacij, ki jih je prejela ali zbrala pri zadevnih letalskih prevoznikih Unije ali pri zadevni tretji državi ali zadevnem subjektu iz tretje države.
4. Komisija lahko od držav članic zahteva, da jo podprejo pri preiskavi, države članice pa sprejmejo vse potrebne ukrepe, da se take zahteve izpolnijo. Podpora, ki se zahteva od držav članic, lahko zajema zagotavljanje informacij in njihovo analizo ter pomoč pri preverjanjih, inšpekcijskih pregledih in preiskavah.
5. Če se zdi potrebno, lahko Komisija izvede preiskave na ozemlju zadevne tretje države, če sta bila vlada zadevne tretje države in zadevni subjekt iz tretje države o tem uradno obveščena in sta s tem soglašala.
6. Strani, ki so se javile v roku iz obvestila o začetku postopka, se zaslišijo, če so pisno zahtevale zaslišanje in pri tem navedle, da so zainteresirane strani.
7. Pritožniki, zainteresirane strani, zadevne države članice in predstavniki zadevne tretje države ali zadevnega subjekta iz tretje države imajo vpogled v vse informacije, ki so bile Komisiji dane na voljo, razen internih dokumentov, namenjenih Komisiji in upravnim organom, če take informacije niso zaupne v smislu člena 6 in so za vpogled pisno zaprosili Komisijo.

Člen 5

Sodelovanje z državami članicami pri postopkih v zvezi s primeri, ki spadajo pod poglavje IV

1. Kadar Komisija namerava začeti postopek v skladu s členom 3 in zadevne storitve zračnega prevoza ureja sporazum o zračnem prevozu ali zračnem prometu, sklenjen med eno ali več državami članicami in tretjo državo, pri čemer Unija ni njegova pogodbenica, o tem obvesti zadevne države članice.
2. Kadar Komisija obvesti državo članico v skladu z odstavkom 1, navedena država članica Komisijo takoj obvesti, da namerava za reševanje položaja, zajetega v preiskavi, uporabiti postopek za reševanje sporov ali kateri koli drug ustrezen postopek iz sporazuma o zračnem prevozu ali zračnem prometu z zadevno tretjo državo.
3. Država članica iz odstavka 2 Komisijo obvesti tudi o vseh ustreznih srečanjih, ki so v okviru sporazuma o zračnem prevozu ali zračnem prometu z zadevno tretjo državo predvidena za obravnavanje vprašanja, zajetega v preiskavi. Zadevna država članica Komisiji sporoči dnevni red in vse ustrezne informacije, ki omogočajo razumevanje vsebin, ki se bodo obravnavale na navedenih srečanjih.
4. Zadevna država članica Komisijo obvešča o izvajanju vsakega postopka v skladu z odstavkom 2 in jo lahko po potrebi zaprosi, naj se udeleži navedenih postopkov. Komisija lahko od zadevne države članice zahteva dodatne informacije.

Člen 6

Zaupnost

1. Komisija vse zaupne informacije, ki med drugim vključujejo tudi informacije, katerih razkritje bi pomenilo pomembno konkurenčno prednost za konkurenta ali bi znatno škodljivo vplivalo na osebo, ki je informacijo predložila, ali na osebo, od katere je oseba, ki je zagotovila informacije, informacije dobila, ali informacije, ki jih vključene stranke zaupno predložijo v preiskavo, ob ustrezni utemeljitvi obravnava kot zaupne.
2. Od zainteresiranih strani, ki predložijo zaupne informacije, se zahteva, da priskrbijo njihov povzetek, ki ni zaupen. Navedeni povzetek je dovolj podroben, da omogoča primerno razumevanje bistvene vsebine zaupno predloženih informacij. V izrednih okoliščinah lahko zainteresirane strani navedejo, da zaupnih informacij ni mogoče povzeti. V takih izrednih okoliščinah se poda izjava o razlogih, zaradi katerih tak povzetek ni mogoč.
3. Informacije, prejete v skladu s to uredbo, se uporabljajo samo za namen, za katerega so bile zahtevane. Ta določba ne izključuje uporabe informacij, prejetih v okviru ene preiskave, za začetek druge preiskave v skladu s to uredbo.
4. Komisija in države članice, vključno z njihovimi uradniki, ne razkrijejo zaupnih informacij, ki so jih prejeli v skladu s to uredbo, niti drugih informacij, ki jih je zaupno zagotovila stranka v preiskavi, če stranka, ki je zagotovila take informacije,

tega izrecno ne dovoli. Izmenjave informacij med Komisijo in državami članicami ali kakršen koli notranji dokument, ki ga pripravijo organi Unije ali držav članic, se ne razkrijejo, razen če ni to izrecno določeno v tej uredbi.

5. Kadar se izkaže, da zahteva za zaupnost ni upravičena, in če dobavitelj ni pripravljen niti objaviti informacij niti dovoliti njihovega razkritja v splošni ali povzeti obliki, zadevnih informacij ni treba upoštevati.
6. Ta člen organom Unije ne preprečuje razkritja splošnih informacij in zlasti razkritja razlogov, na katerih temeljijo sklepi, sprejeti na podlagi te uredbe, ali razkritja dokazov, na katere so se oprli organi Unije, če je to potrebno za obrazložitev navedenih razlogov v sodnem postopku. Pri takem razkritju se upošteva zakoniti interes zadevnih strank, da se ne razkrijejo njihove poslovne ali državne skrivnosti.

Člen 7

Podlaga za ugotovitve v primeru nesodelovanja

Kadar se dostop do potrebnih informacij zavrne ali se sicer ne zagotovi v ustreznem roku ali če je preiskava resno ovirana, se ugotovitve podajo na podlagi razpoložljivih dejstev. Če Komisija ugotovi, da so bile predložene lažne ali zavajajoče informacije, se take informacije ne upoštevajo.

Člen 8

Razkritje

1. Zadevni tretji državi, zadevnemu subjektu iz tretje države in zadevnemu letalskemu prevozniku iz tretje države ter pritožniku in zainteresiranim stranem se bistvena dejstva in premisleki, na podlagi katerih se nameravajo sprejeti izravnalni ukrepi ali namerava končati postopek brez sprejetja izravnalnih ukrepov, razkrijejo najpozneje en mesec, preden odbor iz člena 15 poda svoje mnenje v skladu s členom 10(2), 10(3), 12(2) ali 13(1).
2. Razkritje ne vpliva na noben poznejši sklep, ki ga lahko sprejme Komisija. Kadar Komisija namerava tak sklep utemeljiti na dodatnih ali drugačnih dejstvih in premislekih, se ti čim prej razkrijejo.
3. Izjave, ki so dane po razkritju, se upoštevajo samo, če so prejete v obdobju, ki ga za vsak posamezen primer določi Komisija in traja najmanj deset dni, ob ustreznem upoštevanju nujnosti zadeve. Kadar koli je potrebno dodatno dokončno razkritje, se lahko določi krajše obdobje.

Člen 9

Trajanje in začasna prekinitvev postopka

1. Postopek se konča v dveh letih. Navedeno obdobje se lahko podaljša v ustrezno utemeljenih primerih.

2. V nujnih primerih, kadar na primer obstaja tveganje takojšnje in nepopravljive škode letalskim prevoznikom Unije, se lahko postopek skrajša na eno leto.
3. Komisija lahko začasno prekine postopek, kadar zadevna tretja država ali zadevni subjekt iz tretje države sprejme odločne ukrepe za odpravo, odvisno od primera:
 - (a) v primeru kršitve veljavnih mednarodnih obveznosti, navedene kršitve;
 - (b) v primeru prakse, ki vpliva na konkurenco, navedene prakse ali škode ali nevarnosti škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije.
4. Če se kršitev veljavnih mednarodnih obveznosti ali praksa, ki vpliva na konkurenco, škoda ali nevarnost škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije ne odpravi v razumnem roku, lahko Komisija nadaljuje postopek.

POGLAVJE III

KRŠITEV VELJAVNIH MEDNARODNIH OBVEZNOSTI

Člen 10

Končanje postopka

1. Če se pritožba umakne, lahko Komisija preiskavo, ki jo je izvedla na podlagi člena 4, zaključi brez sprejetja izravnalnih ukrepov.
2. Komisija preiskavo, ki jo je izvedla na podlagi člena 4, z izvedbenimi akti zaključi brez sprejetja izravnalnih ukrepov v naslednjih primerih:
 - (a) Komisija sklene, da veljavne mednarodne obveznosti niso bile kršene;
 - (b) Komisija sklene, da bi bilo sprejetje izravnalnih ukrepov v nasprotju z interesom Unije;
 - (c) Unija in zadevna tretja država sta se dogovorili o ustreznem ukrepu v skladu z zadevnimi mehanizmi iz veljavnega sporazuma ali ureditve ali ustreznega mednarodnega javnega prava.

Izvedbeni akti iz prvega pododstavka se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 15(2).

3. Komisija brez poseganja v ustrezne določbe Pogodbe o delovanju Evropske unije in ob upoštevanju odstavkov 1 in 2 z izvedbenimi akti sprejme izravnalne ukrepe, če se v preiskavi ugotovi, da so bile kršene veljavne mednarodne obveznosti.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 15(2).

4. Kadar je treba v skladu z aktom, ki vsebuje veljavne mednarodne obveznosti, pred sprejetjem kakršnega koli ukrepa predhodno izvesti mednarodni postopek za posvetovanje ali reševanje sporov, se najprej izvede navedeni postopek, njegovi rezultati pa se upoštevajo pri odločitvi, sprejeti v skladu z odstavkom 3.

5. Izravnalni ukrepi iz odstavka 3 so ukrepi, ki so določeni z aktom z veljavnimi mednarodnimi obveznostmi ali na voljo na podlagi ustreznih pravil in načel mednarodnega javnega prava.

POGLAVJE IV

PRAKSE, KI VPLIVAJO NA KONKURENCO

Člen 11

Opredelitev škode

1. Ugotovitev o škodi za namene tega poglavja temelji na dokazih in upošteva vse ustrezne dejavnike, zlasti:
 - (a) položaj zadevnih letalskih prevoznikov Unije, zlasti v zvezi z vidiki, kot so pogostost storitev, izkoristek zmogljivosti, mrežni učinek, prodaja, tržni delež, dobiček, kapitalski donos, naložbe in zaposlovanje;
 - (b) splošno stanje na prizadetih trgih storitev zračnega prevoza, zlasti glede višine prevoznin ali tarif, zmogljivosti in pogostosti storitev zračnega prevoza ali uporabe omrežja.
2. Pri ugotovitvi nevarnosti škode mora biti jasno predvidljivo, da bo določena situacija po vsej verjetnosti povzročila dejansko škodo. Vsaka taka ugotovitev temelji na dokazih in upošteva vse ustrezne dejavnike, zlasti:
 - (a) predvidljiv razvoj položaja zadevnih letalskih prevoznikov Unije, zlasti glede pogostosti storitev, izkoristka zmogljivosti, mrežnega učinka, prodaje, tržnega deleža, dobička, kapitalskega donosa, naložb in zaposlovanja;
 - (b) predvidljiv razvoj splošnega stanja morebitno prizadetih trgov storitev zračnega prevoza, zlasti glede višine prevoznin ali tarif, zmogljivosti in pogostosti storitev zračnega prevoza ali uporabe omrežja.
3. Komisija izbere obdobje preiskave, v katerem analizira ustrezne dokaze.
4. Škoda ali nevarnost škode, ki je ne povzroči praksa, ki vpliva na konkurenco, ampak drugi dejavniki, ki prav tako negativno vplivajo na zadevne letalske prevoznike Unije, se ne pripišejo praksi, ki se preiskuje.

Člen 12

Zaključek postopka brez izravnalnih ukrepov

1. Komisija lahko preiskavo zaključi brez sprejetja izravnalnih ukrepov, če se pritožba umakne.
2. Komisija preiskavo, ki jo je izvedla na podlagi člena 4, z izvedbenimi akti zaključi brez sprejetja izravnalnih ukrepov, kadar:
 - (a) Komisija sklene, da ni bilo ugotovljeno nič od naslednjega:

- (i) obstoj prakse, ki vpliva na konkurenco in jo je sprejela tretja država ali subjekt iz tretje države;
- (ii) obstoj škode ali nevarnosti škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije;
- (iii) obstoj vzročne povezave med škodo ali nevarnostjo škode in prakso, ki se preučuje;
- (b) Komisija sklene, da bi bilo sprejetje izravnalnih ukrepov v skladu s členom 13 v nasprotju z interesom Unije;
- (c) je zadevna tretja država ali zadevni subjekt iz tretje države odpravil prakso, ki vpliva na konkurenco;
- (d) je zadevna tretja država ali zadevni subjekt iz tretje države odpravil škodo ali nevarnost škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 15(2).

3. Sklep o zaključku preiskave v skladu z odstavkom 2, ki se mu priloži izjava o razlogih za to odločitev, se objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 13

Izravnalni ukrepi

1. Komisija brez poseganja v člen 12(1) in razen v primeru iz člena 12(2)(b) z izvedbenimi akti sprejme izravnalne ukrepe, če se v preiskavi na podlagi člena 4 ugotovi, da je praksa, ki vpliva na konkurenco in jo je sprejela tretja država ali subjekt iz tretje države, zadevnim letalskim prevoznikom Unije povzročila škodo ali bi jim jo lahko povzročila.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 15(2).

2. Izravnalni ukrepi iz odstavka 1 se uvedejo za letalske prevoznike iz tretjih držav, ki so imeli korist od prakse, ki vpliva na konkurenco, in so lahko:
 - (a) finančne dajatve;
 - (b) kateri koli ukrep z enako ali nižjo vrednostjo.
3. Izravnalni ukrepi iz odstavka 1 ne presegajo tistega, kar je potrebno za odpravo škode ali nevarnosti škode zadevnim letalskim prevoznikom Unije. V ta namen so lahko ukrepi iz odstavka 2(b) omejeni na posebno geografsko območje.
4. Izravnalni ukrepi iz odstavka 1 od Unije ali zadevnih držav članic ne zahtevajo, naj kršijo sporazume o zračnem prevozu ali zračnem prometu ali katero koli določbo o storitvah zračnega prevoza, ki je vključena v trgovinski sporazum, sklenjen z zadevno tretjo državo.
5. Sklep o zaključku preiskave s sprejetjem izravnalnih ukrepov iz odstavka 1, ki se mu priloži izjava o razlogih za to odločitev, se objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 14

Pregled izravnalnih ukrepov

1. Izravnalni ukrepi iz člena 13 veljajo le tako dolgo in v takem obsegu, kot je to potrebno zaradi trajanja prakse, ki vpliva na konkurenco, in škode ali nevarnosti škode, ki izhaja iz nje. V ta namen se uporablja postopek pregleda iz odstavkov 2, 3 in 4.
2. Kadar okoliščine to dopuščajo, se lahko potreba po nadaljnjem izvajanju izravnalnih ukrepov v njihovi prvotni obliki pregleda, in sicer na pobudo Komisije ali pritožnika ali na podlagi utemeljene zahteve zadevne tretje države ali zadevnega subjekta iz tretje države.
3. Komisija med pregledom oceni nadaljnji obstoj prakse, ki vpliva na konkurenco, škode ali nevarnosti škode ter vzročne povezave med prakso in škodo ali nevarnostjo škode.
4. Komisija z izvedbenimi akti po potrebi razveljavi, spremeni ali ohrani izravnalne ukrepe. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 15(2).

POGLAVJE V

KONČNE DOLOČBE

Člen 15

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 16

Razveljavitev

Uredba (ES) št. 868/2004 se razveljavi. Sklicevanja na razveljavljeno uredbo se štejejo kot sklicevanja na to uredbo.

Člen 17

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

- 1.1 Naslov predloga/pobude
- 1.2 Zadevna področja v strukturi ABM/ABB
- 1.3 Vrsta predloga/pobude
- 1.4 Cilji
- 1.5 Utemeljitev predloga/pobude
- 1.6 Trajanje ukrepa in finančnih posledic
- 1.7 Načrtovani načini upravljanja

2. UKREPI UPRAVLJANJA

- 2.1 Pravila o spremljanju in poročanju
- 2.2 Upravljavski in kontrolni sistem
- 2.3 Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

- 3.1 Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice
- 3.2 Ocenjene posledice za odhodke
 - 3.2.1 *Povzetek ocenjenih posledic za odhodke*
 - 3.2.2 *Ocenjene posledice za odobritve za poslovanje*
 - 3.2.3 *Ocenjene posledice za odobritve za upravne zadeve*
 - 3.2.4 *Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom*
 - 3.2.5 *Udeležba tretjih oseb pri financiranju*
- 3.3 Ocenjene posledice za prihodke

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o varstvu konkurence v zračnem prevozu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 868/2004 Evropskega parlamenta in Sveta

1.2. Zadevna področja v strukturi ABM/ABB²⁵

06 – Mobilnost in promet

1.3. Vrsta predloga/pobude

- ☐ Predlog/pobuda se nanaša na **nov ukrep**.
- ☐ Predlog/pobuda se nanaša na **nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa**²⁶.
- ☐ Predlog/pobuda se nanaša na **podaljšanje obstoječega ukrepa**.
- ☒ Predlog/pobuda se nanaša na **obstoječ ukrep, preusmerjen v nov ukrep**.

1.4. Cilji

1.4.1. Večletni strateški cilji Komisije, ki naj bi bili doseženi s predlogom/pobudo

Delovna mesta in rast: cilj pobude je prispevati h konkurenčni evropski letalski industriji, ki ustvarja trajnostno rast in visokokakovostna delovna mesta ter spodbuja tehnološke inovacije.

Bolj povezan in pravičnejši notranji trg z okrepljeno industrijsko bazo: konkurenčen enotni evropski prometni prostor državljanom in podjetjem zagotavlja okvir za varen, učinkovit in visokokakovosten prevoz.

Z ukrepanjem EU se lahko zagotovi poštena konkurenca med prevozniki Unije in prevozniki iz tretjih držav, tj. enaki konkurenčni pogoji med njimi. To prispeva k ustvarjanju pogojev, ki omogočajo visoko stopnjo povezljivosti.

Nazadnje, predlagana uredba prispeva h krepitvi vloge EU kot globalnega akterja.

1.4.2. Specifični cilji in zadevne dejavnosti v strukturi ABM/ABB

Specifični cilji

Specifični cilj 1 GD MOVE: učinkovit, trajnosten, varen in zanesljiv enotni evropski prometni prostor: izboljšanje ureditve, zagotovitev visoke stopnje izvajanja zakonodaje EU na področju prometa ter odprte in poštene konkurence tako v EU kot tudi v njenih odnosih s ključnimi partnerskimi državami.

Zadevne dejavnosti v strukturi ABM/ABB

06 02 – Evropska prometna politika

²⁵ ABM: upravljanje po dejavnostih, ABB: oblikovanje proračuna po dejavnostih.

²⁶ Po členu 54(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Navedite, kakšne posledice naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

S predlagano uredbo naj bi se zagotovila poštena konkurenca med prevozniki Unije in prevozniki iz tretjih držav, kar bi moralo prispevati k visoki stopnji povezljivosti med EU in tretjimi državami.

Za dosego tega cilja predlagana uredba določa okvir, v katerem se obravnavajo prakse tretjih držav ali subjektov iz tretjih držav, ki vplivajo na konkurenco in povzročajo škodo letalskim prevoznikom Unije ali bi jo lahko povzročale, ter se po potrebi sprejmejo izravnalni ukrepi za izravnavo škode in ponovno vzpostavitev poštene konkurence.

Uredba vzpostavlja tudi okvir za sprejetje ukrepov v primeru (domnevne) kršitve veljavnih mednarodnih obveznosti.

Ta uredba naj bi koristila letalski industriji EU.

Poleg tega naj bi koristila potnikom EU, saj prispeva k ohranjanju širokega dostopa do storitev zračnega prevoza po vsej EU.

Nazadnje, ker bo letalska industrija še naprej prispevala k uresničevanju cilja rasti in zaposlovanja, pa naj bi koristila tudi celotnemu gospodarstvu EU.

Pričakovane gospodarske posledice vključujejo povečanje števila potnikov, prepeljanih z letalskimi prevozniki EU, in prihodkov teh prevoznikov. Koristi bodo imela tudi letališča EU, saj bodo privabila več potnikov.

Pričakovane operativne posledice vključujejo izboljšano povezljivost v evropskem zračnem prostoru na podlagi poštene konkurence med letalskimi prevozniki.

1.4.4. Kazalniki rezultatov in posledic

Navedite, s katerimi kazalniki se bo spremljalo izvajanje predloga/pobude.

- število in vrsta uradnih pritožb sektorja Komisiji;
- mnenje evropskih zainteresiranih strani o uporabi evropskega pravnega okvira.

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno

Zagotovitev učinkovitega orodja, ki omogoča obravnavo praks, ki vplivajo na konkurenco in povzročajo škodo letalskim prevoznikom Unije ali bi jo lahko povzročale. Ukrepi, sprejeti v takih primerih, so namenjeni izravnavi take škode ali nevarnosti škode.

Zagotovitev okvira za sprejetje ukrepov v primeru (domnevne) kršitve veljavnih mednarodnih obveznosti.

Vsi taki ukrepi prispevajo tudi k visoki stopnji povezljivosti med EU in tretjimi državami.

1.5.2. Dodana vrednost ukrepanja EU

Združljivost z načelom subsidiarnosti je bila priznana v uvodni izjavi (26) Uredbe (ES) št. 868/2004, kolikor se je nanašala na določbe navedene uredbe.

Nov osrednji element iz predlagane uredbe je ukrep v primeru „kršitve veljavnih mednarodnih obveznosti“. V predlagani uredbi so „veljavne mednarodne obveznosti“

opredeljene kot obveznosti iz sporazuma, katerega pogodbenica je Unija. Posamezne države članice ne morejo ločeno uveljavljati pravic do tretjih držav na podlagi sporazumov, katerih pogodbenica je Unija.

Ker zastavljenih ciljev ne bi bilo mogoče doseči brez ukrepanja na ravni Unije, je tako ukrepanje potrebno v ta namen, v primerjavi z ukrepanjem na nacionalni ravni pa zagotavlja dodano vrednost.

1.5.3. *Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti*

Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 868/2004 je bila namenjena preprečevanju in odpravljanju nepoštenih praks tretjih držav in subjektov iz tretjih držav, tj. subvencij in diskriminacije, ki negativno vplivajo na prevoznike EU.

Vendar se v več kot desetih letih od sprejetja Uredba ni nikoli uporabila, saj noben prevoznik EU kljub številnim neuradnim obtožbam in pritožbam v zadevni industriji o nepoštenih praksah, ki so jih domnevno sprejeli tretje države in subjekti iz tretjih držav, ni vložil uradne pritožbe.

Glavni razlog, zaradi katerega se je Uredba (ES) št. 868/2004 izkazala za neučinkovito, je dejstvo, da konceptualno, kar zadeva „nepošteno oblikovanje cen“, temelji na orodjih, ki se uporabljajo proti dumpingu na področju blaga, in zato ni prilagojena posebnostim sektorja letalskega prevoza.

Uredba (ES) št. 868/2004 se poleg subvencioniranja uporablja izključno za t. i. nepošteno prakso oblikovanja cen. Ta je lahko prisotna le, kadar prevoznik iz tretje države zaračunava „letalske prevoznine, ki so toliko nižje od tistih, ki jih ponujajo konkurenčni letalski prevozniki Skupnosti, da povzročijo škodo“, kar pa je težko dokazati. Za ugotovitev „nepoštenih praks oblikovanja cen“ se zahteva tudi, da je prevoznik iz tretje države prejel nekomercialno korist, vendar obstoj take koristi sam po sebi ni dovolj za ukrepanje Unije.

Poleg tega Uredba (ES) št. 868/2004 ne zagotavlja namenskega notranjega postopka EU v zvezi z obveznostmi iz sporazumov o zračnem prevozu ali zračnem prometu, katerih pogodbenica je Unija in ki naj bi zagotovili pošteno konkurenco, tj. kadar so bile take obveznosti kršene.

Pravila v zvezi z začetkom preiskave so precej stroga. Ustrezna pravica do pritožbe Komisiji je omejena zlasti na „industrijo Skupnosti“, ki je opredeljena kot „vs[i] letalsk[i] prevoznik[i] Skupnosti, ki skupaj izvajajo podoben zračni prevoz, ali tist[i] izmed njih, katerih skupinski delež predstavlja večinski del v celotni ponudbi takšnega prevoza v Skupnosti“. Niti države članice niti posamezni letalski prevozniki sami po sebi nimajo pravice do pritožbe.

1.5.4. *Skladnost in možnosti sinergij z drugimi ustreznimi instrumenti*

Predlagana uredba je v skladu s cilji iz letalske strategije in kot taka neposredno prispeva k uresničevanju teh ciljev v interesu konkurenčnejšega letalskega sektorja EU.

1.6. Trajanje ukrepa in finančnih posledic

☐ Časovno omejen(-a) predlog/pobuda

- ☐ trajanje predloga/pobude od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,
- ☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL.

☒ Časovno neomejen(-a) predlog/pobuda

- izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma LLLL in LLLL,
- ki mu sledi izvajanje predloga/pobude v celoti.

1.7. Načrtovani načini upravljanja²⁷

☒ Neposredno upravljanje – Komisija:

- ☒ z lastnimi službami, vključno z zaposlenimi v delegacijah Unije,
- ☐ prek izvajalskih agencij.

☐ Deljeno upravljanje z državami članicami

☐ Posredno upravljanje s poverjanjem nalog izvrševanja proračuna:

- ☐ tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo,
- ☐ mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite),
- ☐ EIB in Evropskemu investicijskemu skladu,
- ☐ organom iz členov 208 in 209 finančne uredbe,
- ☐ subjektom javnega prava,
- ☐ subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor ti subjekti zagotavljajo ustrezna finančna jamstva,
- ☐ subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščen za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki zagotavljajo ustrezna finančna jamstva,
- ☐ osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov SZVP v skladu z naslovom V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.
- *Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.*

Opombe

Ni relevantno.

²⁷

Pojasnila o načinih upravljanja in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Službe Komisije naj bi pet let po začetku veljavnosti te uredbe opravile oceno in preverile, ali so bili cilji pobude doseženi. Namen je preveriti, ali so se z novimi ukrepi ustvarili enakovrednejši konkurenčni pogoji in ohranila visoka stopnja povezljivosti. Ta ocena bo opravljena na podlagi temeljnih kazalnikov napredka, določenih v oddelku „Kazalniki rezultatov in posledic“. Biti mora v skladu z zahtevami Komisije glede ocenjevanja.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistem

2.2.1. Ugotovljena tveganja

V zvezi z izvajanjem predlagane uredbe so bila ugotovljena naslednja tveganja:

1) Povračilni ukrepi proti podjetjem EU

Sprejetje izravnalnih ukrepov bi lahko privedlo do povračilnih ukrepov proti industriji EU (na primer v zvezi z dostopom letalskih prevoznikov do storitev ali nakupi zrakoplovov EU s strani prevoznikov iz tretjih držav). Vendar predlagana uredba določa, da se Komisija lahko odloči, da ne bo ukrepala, če bi bilo to v nasprotju z interesom Unije. Komisija bo imela tudi možnost, da pripravi izravnalne ukrepe, katerih cilj bo čim večje zmanjšanje tveganj za stranske učinke, vključno s povračilnimi ukrepi.

2) Nepričakovano in neobvladljivo število pritožb

Izvrševanje predlagane uredbe bo privedlo do primerov, ki jih bo morala obravnavati Komisija, in s tem do zvišanja upravnih stroškov (stroškov dela, stroškov opreme in materiala ter režijskih stroškov). V primeru nepričakovano velikega števila prejetih pritožb lahko pride do pomanjkanja osebja, težav pri upravljanju in dodatnih stroškov. Vendar predlagana uredba določa, da se Komisija lahko odloči, da ne bo ukrepala, če primer ne pomeni sistemske težave in ne vpliva bistveno na letalske prevoznike Unije. Poleg tega je v predlagani uredbi predvidena možnost Komisije, da od držav članic zahteva, da jo podprejo pri preiskavi.

2.2.2. Podatki o vzpostavljenem sistemu notranje kontrole

– Komisija bi izravnalne ukrepe uvedla z izvedbenimi akti v skladu s členom 291 PDEU.

– Nadzor držav članic bi urejala Uredba (EU) št. 182/2011 o nadzoru izvajanja izvedbenih pooblastil Komisije s strani držav članic.

– Finančni protiukrepi zoper subjekte iz tretjih držav bi se izvrševali v skladu s členom 299 PDEU.

2.2.3. Ocena stroškov in koristi kontrol ter ocena pričakovane stopnje tveganja napak

Ni relevantno.

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe.

Ni relevantno.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic.

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka [...][poimenovanje.....]	dif./nedif. ²⁸	držav Efte ²⁹	držav kandidat ³⁰	tretjih držav	po členu 21(2)(b) finančne uredbe
	[5][06 01 01 01]	nedif.	NE	NE	NE	NE

- Zahtevane nove proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic.

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka [...][poimenovanje.....]	dif./nedif.	držav Efte	držav kandidat	tretjih držav	po členu 21(2)(b) finančne uredbe
	[...][XX YY YY YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

²⁸ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

²⁹ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

³⁰ Države kandidatke in po potrebi potencialne države kandidatke z zahodnega Balkana.

3.2. Ocenjene posledice za odhodke

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odhodke

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	Številka	[...][poimenovanje.....]
--	-----------------	-----------------------------------

GD: <.....>			Leto N ³¹	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			SKUPAJ
• Odobritve za poslovanje										
Številka proračunske vrstice	obveznosti	(1)								
	plačila	(2)								
Številka proračunske vrstice	obveznosti	(1a)								
	plačila	(2a)								
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov ³²										
Številka proračunske vrstice		(3)								
Odobritve za GD SKUPAJ <.....>	obveznosti	=1+1a +3								
	plačila	=2+2a +3								

³¹ Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude.

³² Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

• Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)								
	plačila	(5)								
• Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)								
Odobritve iz RAZDELKA <...> večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	=4+6								
	plačila	=5+6								

Če ima predlog/pobuda posledice za več razdelkov:

• Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)								
	plačila	(5)								
• Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)								
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 4 večletnega finančnega okvira SKUPAJ (referenčni znesek)	obveznosti	=4+6								
	plačila	=5+6								

Razdelek večletnega finančnega okvira	5	„Upravni odhodki“
--	----------	-------------------

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020	SKUPAJ
GD: MOVE					
• Človeški viri		1,242	1,242	1,242	3,726
• Drugi upravni odhodki		0,02	0,02	0,02	0,06
GD MOVE SKUPAJ	odobritve	1,262	1,262	1,262	3,786

Odobritve iz RAZDELKA 5 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)	1,262	1,262	1,262	3,786
--	---	-------	-------	-------	-------

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020	SKUPAJ
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 5 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	1,262	1,262	1,262	3,786
	plačila	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Ocenjene posledice za odobritve za poslovanje

- ☒ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- ☐ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije ↓			Leto N		Leto N+1		Leto N+2		Leto N+3		Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)						SKUPAJ	
	REALIZACIJE																	
	vrsta ³³	povprečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realizacij skupaj	stroški realizacij skupaj
SPECIFIČNI CILJ št. 1 ³⁴ ...																		
– realizacija																		
– realizacija																		
– realizacija																		
Seštevek za specifični cilj št. 1																		
SPECIFIČNI CILJ št. 2...																		
– realizacija																		
Seštevek za specifični cilj št. 2																		
STROŠKI SKUPAJ																		

³³ Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest...).

³⁴ Kakor je opisan v točki 1.4.2 „Specifični cilji...“.

3.2.3. Ocenjene posledice za odobritve za upravne zadeve

3.2.3.1. Povzetek

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- ☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020	SKUPAJ
--	--------------	--------------	--------------	--------

RAZDELEK 5 večletnega finančnega okvira				
Človeški viri	1,242	1,242	1,242	3,726
Drugi upravni odhodki	0,02	0,02	0,02	0,02
Seštevek za RAZDELEK 5 večletnega finančnega okvira	1,262	1,262	1,262	3,786

Odobritve zunaj RAZDELKA 5³⁵ večletnega finančnega okvira				
Človeški viri				
Drugi upravni odhodki				
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 5 večletnega finančnega okvira				

SKUPAJ	1,262	1,262	1,262	3,786
---------------	-------	-------	-------	--------------

Potrebe po odobritvah za človeške vire in druge upravne odhodke se krijejo z odobritvami, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerazporejene znotraj Komisije, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v okviru postopka letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

³⁵ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

3.2.3.2. Ocenjene potrebe po človeških virih

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- ☒ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa

	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020
• Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenici)			
06 01 01 01 (sedež in predstavništva Komisije)	9	9	9
XX 01 01 02 (delegacije)			
XX 01 05 01 (posredne raziskave)			
10 01 05 01 (neposredne raziskave)			
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ)³⁶			
XX 01 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)			
XX 01 02 02 (PU, LU, NNS, ZU in MSD na delegacijah)			
XX 01 04 yy ³⁷	– na sedežu		
	– na delegacijah		
XX 01 05 02 (PU, NNS, ZU za posredne raziskave)			
10 01 05 02 (PU, NNS, ZU za neposredne raziskave)			
Druge proračunske vrstice (navedite)			
SKUPAJ	9	9	9

XX je zadevno področje ali naslov.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerezporejeno znotraj Komisije, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v okviru postopka letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenici	Sprejemanje in obdelava pritožb, naslovljenih na Komisijo, sprožitev postopkov in izvedba preiskav, priprava pravnih aktov Komisije, obdelava zahtevkov za informacije in obdelava zahtevkov za pregled sklepov Komisije.
Zunanji sodelavci	Ni relevantno.

³⁶ PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

³⁷ Dodatna zgornja meja za zunanje sodelavce v okviru odobritev za poslovanje (prej vrstice BA).

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

- ☒ Predlog/pobuda je v skladu z veljavnim večletnim finančnim okvirom.
- ☐ Za predlog/pobudo je potrebna sprememba zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira.

Pojasnite zahtevano spremembo ter navedite zadevne proračunske vrstice in ustrezne zneske.

- ☐ Za predlog/pobudo je potrebna uporaba instrumenta prilagodljivosti ali sprememba večletnega finančnega okvira.

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice ter ustrezne zneske.

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

- V predlogu/pobudi ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb.

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

- ☐ Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.
- ☒ Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

(iv) ☒ za lastna sredstva,

(v) ☐ za razne prihodke.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude ³⁸						
		Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
Člen								

Za razne namenske prejeme navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

Navedite metodo za izračun posledic za prihodke.

³⁸

Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 25 % stroškov pobiranja.