



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 8.6.2017 г.
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за защита на конкуренцията във въздушния транспорт и за отмяна на
Регламент (ЕО) № 868/2004**

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Въздухоплаването има основна роля за икономиката на Европейския съюз. С около 918 милиона пътници, пътуващи с въздушен транспорт в Европейския съюз, и над 1,45 милиарда пътници, заминали от или пристигнали на летищата в ЕС през 2015 г., въздухоплаването има важен принос за свързаността на Съюза както във вътрешен план, между държавите членки, така и с трети държави в останалата част на света. Въздушният транспорт свързва хората, предприятията и регионите и има решаваща роля за европейската интеграция и конкурентоспособност. Той също така допринася за регионалното и социалното сближаване в рамките на Съюза. Освен това въздухоплаването има важен принос за икономическия растеж и заетостта. През 2014 г. този отрасъл на икономиката е осигурил заетост на около 9,3 милиона души и е допринесъл с над 510 млрд. евро за брутния вътрешен продукт на ЕС. Той също така е подкрепял и други сектори на икономиката, тъй като проучванията показват, че едно евро добавена стойност в сектора на въздушния транспорт създава почти три евро добавена стойност за икономиката като цяло. Аналогично, едно работно място в сектора на въздушния транспорт създава повече от три работни места в по-широкия контекст на икономиката¹.

Цялостната свързаност на Съюза зависи в голяма степен от въздушнотранспортните услуги, извършвани от въздушни превозвачи от Европейския съюз, със средно 7 милиона полета годишно, изпълнявани от тези превозвачи до или от летища в Съюза. Съответната стойност за въздушните превозвачи от трети държави възлиза на 1,3 милиона полета годишно². Що се отнася обаче до свързаността между ЕС и останалата част от света, пазарът е разпределен на почти равни дялове между въздушните превозвачи от Съюза (49,9 % от полетите и около 239 милиона превозени пътници през 2015 г.) и въздушните превозвачи от трети държави (50,1 % от полетите и около 240 милиона превозени пътници през 2015 г.)³.

Либерализирането и дерегулирането на международния въздушен транспорт насърчиха безпрецедентна конкуренция както в рамките на пазара на Съюза, така и в световен мащаб. Конкуренцията в световен мащаб се очаква да се засили още повече през идните години, с прогнозен растеж за международното въздухоплаване от около 5 % годишно до 2030 г.⁴.

При липсата на международна рамка, която да определя условията за конкуренция между въздушните превозвачи⁵, обаче е възможно практиките по отношение на

¹ Съобщение на Комисията „Стратегия за въздухоплаването в Европа“, COM(2015)598 final, 7.12.2015 г.

² Източник: OAG Летни разписания за 2016 година.

³ Пак там.

⁴ Съобщение на Комисията „Външна политика на ЕС в областта на въздухоплаването — посрещане на бъдещите предизвикателства“, COM(2012)556, 27.9.2012 г.

⁵ По-специално не са предвидени конкретни многостранни правила в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), а въздушнотранспортните услуги до голяма степен са изключени от споразуменията на Световната търговска организация (СТО) (вж. Споразумението от Маракеш, приложение 1Б; Общото споразумение по търговията с услуги (ГАТС), приложение относно въздушнотранспортните услуги). ГАТС се прилага по отношение на мерките, засягащи: а) услуги по ремонт и техническо обслужване на въздухоплавателни

третирането на въздушните превозвачи да се различават в отделните държави и да засегнат конкуренцията. Това не е така в рамките на Съюза, където правилата на ЕС гарантират, че всички превозвачи — европейски и неевропейски — получават еднакви права и възможности за достъп до услуги, свързани с въздушния транспорт. Подобни случаи обаче може да се наблюдават в някои трети държави, където дискриминационни практики и субсидии⁶ могат да предоставят нелоялни конкурентни предимства на въздушни превозвачи от въпросните трети държави. Комисията признава, че „[в] крайна сметка обаче авиокомпаниите от ЕС са отговорни за конкурентоспособността си [...] и трябва да продължат да адаптират своите продукти и бизнес модели към преобладаващите пазарни условия [...], също толкова важно е конкуренцията както в рамките на ЕС, така и извън него, да се основава на откритост, реципрочност и лоялност и да не се нарушава от нелоялни практики“⁷.

Действително, ако се позволи на нелоялните практики да продължат да съществуват, това в дългосрочен план може да доведе до господстващо положение или дори до монопол на авиационния пазар, което за гражданите на ЕС означава по-ограничен избор, по-лоша свързаност и по-високи цени.

Поради това в случаите, когато свързаността и конкуренцията на Съюза са изложени на риск, Съюзът трябва да е в състояние да предприеме ефективни действия за гарантиране на отворен и конкурентен пазар.

Условията за лоялна конкуренция между въздушните превозвачи могат да бъдат разгледани в контекста на споразуменията за въздушнотранспортни или за авиационни услуги. В повечето споразумения с трети държави за въздушнотранспортни или за авиационни услуги обаче към момента не са предвидени съответните правила.

Регламент (ЕО) № 868/2004⁸ беше предназначен за справяне с тези проблеми чрез едностранни действия от страна на Съюза. Този инструмент обаче не е бил прилаган никога, а някои от неговите разпоредби предполагат много малка вероятност той някога да бъде (конкретно) приложен. Следователно това оставя Съюза без ефективен инструмент за гарантиране на лоялна конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и тези от трети държави. Всъщност, извън рамките на субсидирането, Регламент (ЕО) № 868/2004 се прилага единствено по отношение на т. нар. практики на нелоялно ценообразуване. Последните могат да бъдат констатирани единствено когато превозвач от трета държава начислява „въздушни такси, които са значително по-ниски от предлаганите от конкурентните въздушни превозвачи на Общността с цел да нанесат щети“, за което е трудно да се съберат доказателства. Макар че за констатиране на „практики на нелоялно ценообразуване“ се изисква превозвачът от трета държава да е получил и нетърговско предимство, съществуването на подобно предимство само по себе си не е достатъчно основание за предприемане на действие от страна на Съюза. Освен това в Регламент (ЕО) № 868/2004 не е предвидена специална вътрешна процедура на ЕС по отношение на задълженията, съдържащи се в

средства; б) продажба и маркетинг на въздушнотранспортни услуги; и в) услуги, свързани с компютризираните системи за резервации.

⁶ Това се отнася само за субсидии, които са селективни, съгласно определението в член 2, буква з) от настоящото предложение за регламент.

⁷ Съобщение на Комисията „Външна политика на ЕС в областта на въздухоплаването — посрещане на бъдещите предизвикателства“.

⁸ Регламент (ЕО) № 868/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно защита срещу субсидиране и практики на несправедливо ценообразуване, причиняващи щети на въздушните превозвачи на Общността при осигуряване на въздушно обслужване от държави, които не са членки на Европейската общност (ОВ L 162, 30.4.2004 г., стр. 1).

споразуменията за въздушнотранспортни или за авиационни услуги, по които Съюзът е страна и които са предназначени да гарантират лоялна конкуренция, т. е. когато въпросните задължения са били нарушени. И накрая, правилата относно започването на разследване налагат значителни ограничения. По-специално правото на подаване на жалба до Комисията се ограничава до сектора на Общността, определен като „въздушните превозвачи на Общността, които предоставят подобно въздушно обслужване, или тези от тях, чиито общи дялове съставляват основната част от предоставяното въздушно обслужване от Общността“. Нито държавите членки, нито отделните въздушни превозвачи сами по себе си са в позиция да подават жалби.

В съобщението си „Стратегия за въздухоплаването в Европа“⁹ Комисията заяви намерението си да оцени ефективността на Регламент (ЕО) № 868/2004 с оглед на преразглеждането или замяната му с по-ефективен инструмент, който би могъл да осигури условия за лоялна конкуренция между всички въздушни превозвачи, а по този начин — и запазване на свързаността към и от Съюза. В стратегията за въздухоплаването се подчертава и колко важно е да бъде продължено договарянето на клаузи за лоялна конкуренция в двустранните споразумения на ЕС и на държавите членки за въздухоплавателни услуги, както и напредъкът на многостранно равнище, успоредно с подобряването на ефективността на този инструмент.

Целта за преразглеждане или замяна на Регламент (ЕО) № 868/2004 се споделя от Съвета, който в заключенията си от 20 декември 2012 г.¹⁰ признава, че „Регламент (ЕО) № 868/2004 е показал, че не отговаря адекватно на специфичните характеристики на сектора на въздухоплавателните услуги“ и подкрепя „намерението на Комисията да анализира [...] възможните варианти за разработване на един по-ефективен инструмент с цел защита на свободната и лоялна конкуренция, както и намерението на Комисията да представи въз основа на това предложение за изменение или замяна на Регламент (ЕО) № 868/2004“.

Този подход се споделя в еднаква степен от Европейския парламент, който призова за „преразглеждане на Регламент (ЕО) № 868/2004, за да се гарантира лоялна конкуренция във външните отношения на ЕС в областта на въздухоплаването и за да се затвърди конкурентната позиция на авиационната промишленост на ЕС, като се гарантира реципрочност и се премахнат нелоялните практики [...]“¹¹.

- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящата инициатива е в съответствие със съобщението на Комисията относно външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването, в което се казва, че „е едновременно важно и основателно ЕС да е в състояние да действа ефективно в международен план, за да се запази конкурентоспособността на европейските авиокомпании срещу нелоялната конкуренция и/или практики, независимо от това откъде могат да се появят те“.

⁹ Съобщение на Комисията „Стратегия за въздухоплаването в Европа“.

¹⁰ Заключения на Съвета относно „Външна политика на ЕС в областта на въздухоплаването — посрещане на бъдещите предизвикателства“, 20.12.2012 г.

¹¹ Резолюция на Европейския парламент от 9 септември 2015 г. относно изпълнението на Бялата книга за транспорта от 2011 г.: равностойна и бъдещи действия за устойчива мобилност (2015/2005(INI)).

Инициативата е включена сред действията, представени в съобщението на Комисията относно „Стратегия за въздухоплаването в Европа“ и е в съответствие с политиката на ЕС за лоялна конкуренция.

Настоящата инициатива се основава на съображения, подобни на тези в член 12 от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета¹² относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността и член 20 от Директива 96/67/ЕО на Съвета¹³ относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността. С тези две разпоредби се предвижда, че действия могат да бъдат предприети, когато трети държави предоставят преференциално третиране на своите въздушни превозвачи в сравнение с третирането на въздушни превозвачи от Европейския съюз по отношение на разпределянето на слотове на летищата или по отношение на достъпа до пазара на наземно обслужване или самообслужване.

Настоящата инициатива не засяга разделението на областите на компетентност между Съюза и държавите членки в съответствие със законодателството на Съюза, така както се тълкува от Съда на Европейския съюз.

- **Съгласуваност с другите политики на Съюза**

Инициативата има за цел да гарантира, че въздухоплаването се осъществява съгласно условията за лоялна конкуренция и следователно допълва приноса на този сектор за постигане на приоритетните цели на Комисията по отношение на подкрепата за създаване на работни места и устойчив растеж.

Инициативата също така допринася за засилване на влиянието на Съюза в света и по този начин — за изпълнението на съответните стратегически цели, а именно за превръщането на Европейския съюз в по-силен участник на световната сцена и развиването на по-свободна търговия, без да се прави компромис с европейските стандарти. По-конкретно, инициативата е в съответствие с подхода на Комисията по отношение на договарянето на споразумения за въздушнотранспортни или авиационни услуги с трети държави, тя има принос за лоялната конкуренция, както и за високи равнища на защита в областта на трудовата заетост и социалните въпроси.

Настоящата инициатива е съгласувана със съответните политики на Съюза, включително политиките в областта на търговията и конкуренцията.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание на настоящата инициатива е член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Посочената разпоредба позволява да се приемат всички необходими разпоредби за въздушния транспорт и вече е послужила като основание за приемането на Регламент (ЕО) № 868/2004¹⁴.

¹² Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

¹³ Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36).

¹⁴ Преди член 80, параграф 2 от ДЕО.

- **Субсидиарност**

Съвместимостта с принципа на субсидиарност беше призната в съображение 26 от Регламент (ЕО) № 868/2004, доколкото е свързана с условията на посочения регламент.

Новият съществен елемент от предложението за регламент е действието в случай на „нарушаване на приложимите международни задължения“. В предложението за регламент „приложимите международни задължения“ се определят като задължения, съдържащи се в споразумение, по което Съюзът е страна. Права спрямо трети държави по силата на споразумения, по които Съюзът е страна, не могат да се упражняват самостоятелно от отделните държави членки.

Тъй като поставените цели не могат да бъдат постигнати без действие на равнището на Съюза, за постигане на целта е необходимо такова действие и то осигурява добавена стойност в сравнение с действията на национално равнище.

- **Пропорционалност**

Предлаганият избор на политики не надхвърля това, което е необходимо за постигане на целта на предложението, а именно да се гарантира лоялна конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и от трети държави, в интерес на поддържането на благоприятни условия за висока степен на свързаност в Съюза.

Всички посочени практики са в състояние да нарушат лоялната конкуренция. Те са определени като такива в съответните международни споразумения или се отнасят до субсидии¹⁵ или дискриминация, които освен това могат да доведат до налагането на мерки само в случай на причинена вреда или на създадена опасност от причиняване на вреда на превозвачи от Съюза.

Мерките, които трябва да бъдат приети съгласно настоящия инструмент, също така сами по себе си са пропорционални. Когато са нарушени международни задължения, мерките се ограничават до наличните в рамките на съответното споразумение и/или на международното публично право.

Когато мерките се налагат с оглед на дискриминация или субсидии, причиняващи вреда или създаващи опасност от причиняване на вреда на превозвачи от Съюза, те не могат да надхвърлят това, което е необходимо, за да се компенсира подобна вреда или опасност от причиняване на вреда.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Консултации със заинтересованите страни**

В съответствие със стандартите на Комисията за обществените консултации, в периода от 29 октомври 2013 г. до 21 януари 2014 г. беше проведена обществена онлайн консултация със заинтересованите страни относно *„предложение за подобрена защита срещу субсидиране и практики на нелоялно ценообразуване“*. В обществената консултация взеха участие двадесет субекта, представляващи въздушните превозвачи (от Съюза и от трети държави), летищата и браншовите асоциации (от Съюза и от трети държави), синдикатите от ЕС, държавите членки и гражданите. При тълкуването на

¹⁵ Това се отнася само за субсидии, които са селективни, съгласно определението в член 2, буква з) от настоящото предложение за регламент.

данните следва да се вземе предвид ограничената реакция в рамките на обществената консултация. При все това тя даде представа за становището на различните ключови заинтересовани страни.

Освен това в рамките на обществената консултация на Комисията за изготвянето на Стратегия за въздухоплаването в Европа, която се проведе между 19 март и 10 юни 2015 г., беше проведено консултиране със заинтересованите страни. Комисията получи 233 пълни отговора на въпросника и 41 становища от заинтересовани страни, представляващи държавите членки и трети държави, въздушните превозвачи, летищата, дружествата за наземно обслужване, пилотите, производителите и доставчиците на въздухоплавателни средства, браншовите и синдикалните организации, консултантските дружества, академичните среди и гражданите.

Информацията, събрана по време на консултациите със заинтересованите страни, беше допълнена с проучвания, в рамките на които бяха проведени и консултации със заинтересованите страни.

И накрая, Комисията проведе редица неофициални срещи с представители на държавите членки и със съответните заинтересовани страни (от Съюза и от трети държави).

Оценката на въздействието съдържа резюме относно проведените обществени консултации.

- **Оценка на въздействието**

Резюмето на оценката на въздействието е достъпно на следния адрес: *(да се включи, когато се публикува на уебсайта на ГС)*.

Докладът за оценката на въздействието и обобщението ѝ бяха предадени на Комитета за регулаторен контрол. На 8 април 2016 г. първоначално Комитетът представи отрицателно становище, след което на 29 юли 2016 г. — положително становище. Докладът беше преработен в съответствие с препоръките на Комитета. По-конкретно, в доклада е описан по-добре проблемът, който следва да бъде решен, и се пояснява защо действащите правила не могат да доведат до решение на проблема. В подкрепа на последното са посочени примери за предполагаеми дискриминационни практики. В доклада е обяснена по-добре и правната съвместимост с международното законодателство и споразуменията за въздушнотранспортни услуги с трети държави. Освен това той е по-фокусиран върху оказването върху потребителите въздействие и в него се прави по-задълбочена оценка на всеки вариант на политиката. В доклада са представени по-добре и гледните точки на заинтересованите страни.

Положителното становище на Комитета за регулаторен контрол е достъпно на адрес: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

В оценката на въздействието се разглеждат четири варианта на политиката, в т. ч. базов сценарий. Възможността за комбиниране на ограничено преразглеждане на Регламент (ЕО) № 868/2004 и приемане на тълкувателни насоки беше отхвърлена.

Вариант А (базов сценарий) се състои в запазване на Регламент (ЕО) № 868/2004, без той да бъде отменен.

Вариант Б съчетава засилени международни усилия на равнището на СТО и ИКАО с оглед насърчаване приемането на многостранна правна рамка за лоялна конкуренция и преговори, целящи включването на разширени клаузи за лоялна конкуренция в споразуменията за въздушнотранспортни или за авиационни услуги.

С вариант В се предвижда отмяна на Регламент (ЕО) № 868/2004 и неговата замяна с нов всеобхватен и ефективен регламент, вдъхновен от Регламента за пречките за търговията, като бъдат взети предвид специфичните особености на сектора на въздухоплаването.

И накрая, вариант Г съчетава варианти Б и В и следователно се състои в замяна на Регламент (ЕО) № 868/2004 с нов инструмент и засилени международни усилия, включително що се отнася до договарянето на споразумения за въздушнотранспортни или за авиационни услуги.

С вариант Г се предлага интегриран подход, който се счита за най-подходящ за преодоляване на установените проблеми. Включването на трите допълнителни градивни елемента (международни усилия, включване в споразуменията на клаузи за лоялна конкуренция, преразглеждане на Регламент (ЕО) № 868/2004), които се подсилват взаимно, създава полезни взаимодействия и дава възможност за ефикасна защита на свързаността на ЕС, като подкрепя свободната конкуренция между всички въздушни превозвачи. Поради тези причини вариант Г е избран като най-добър вариант на политика.

Икономическите, социалните и екологичните въздействия на вариант Г са анализирани в оценката на въздействието. Макар да не е възможно да се определи точно неговото икономическо въздействие, от вариант Г се очаква да донесе най-голяма икономическа полза, тъй като позволява на ЕС да се конкурира лоялно с въздушни превозвачи от трети държави. Този вариант също така носи ползи за европейските летища и пътници посредством повишен трафик и по-голям избор. В най-общ план свързаността по въздух в Европа се подобрява, което следователно ще позволи на въздухоплаването да продължи да дава своя принос за растежа и заетостта и да носи ползи за пътниците, предприятията и икономиката на ЕС като цяло. Що се отнася до социалния аспект, очаква се вариант Г да допринесе положително за прякото наемане на работници от ЕС, особено на летищата и в свързаните икономически сектори. Въздействието върху непряката заетост се очаква да бъде дори още по-значимо. Въпреки че от вариант Г могат да се очакват някои екологични ползи от гледна точка на намаляване на шумовото замърсяване и на емисиите на парникови газове — благодарение на евентуалното увеличаване на директните полети, изпълнявани от превозвачи от ЕС — това като цяло се компенсира от други фактори, като например прогнозния растеж на въздушното движение в бъдеще. Следователно екологичното въздействие на този вариант се очаква да бъде неутрално.

Предлаганият регламент допринася за изпълнението на вариант Г, като допълнително усъвършенства съответните негови аспекти. Това усъвършенстване води до разгръщане на две възможни направления: т. нар. направление „нарушение“ и т. нар. направление „вреда“.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Отражението върху бюджета е свързано със започването и провеждането на разследвания от Европейската комисия, както и с финансови задължения.

Въз основа на опита с подобни видове разследвания, проведени от Комисията, необходимите ресурси бяха оценени на трима или четирима служители на пълно работно време за всяко разследване, за две до три разследвания годишно. Следователно за изпълнението на този инструмент се очаква да са необходими девет служители.

Разходи за командировки, в т. ч. за разследвания на място, също следва да бъдат предвидени. Нуждите от бюджетни кредити за човешки ресурси и за командировки се очаква да бъдат покрити със средствата, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Очаква се получаването на приходи вследствие на изплащането на финансови задължения. Количественото им определяне е изключително трудно, тъй като приходите зависят от обстоятелствата във всеки отделен случай.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и мерки за мониторинг, оценка и докладване**

Рамката за мониторинг, оценка и докладване по настоящата инициатива е описана в глава 7 от придружаващия доклад за оценка на въздействието.

- **Представяне на предложението**

В съображенията е представена целта на регламента, която е да се осигури лоялна конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и от трети държави, с оглед поддържане на благоприятни условия за висока степен на свързаност.

Глава I от предложението съдържа общи разпоредби. В тази глава се определя приложното поле на регламента и тя съдържа редица определения, които са от значение за правилното разбиране на регламента, по-специално на практиките, разглеждани в него.

Глава II съдържа общите правила относно производството. С тези правила се определя започването и провеждането на разследването. В тази глава е предвидено, че дадено разследване може да започне въз основа на жалба от държава членка, от въздушен превозвач от ЕС или асоциация на въздушни превозвачи от ЕС или по собствена инициатива на Комисията. В нея се определят условията, при които Комисията може да реши да започне разследване или да откаже такова, и се конкретизира процедурата, която трябва да бъде следвана при обявяване на началото на дадено разследване. Определя се и правото на Комисията да поиска цялата информация, която тя счита за необходима за провеждане на разследването, и да проверява точността на получената или събраната информация¹⁶. В тази глава се определят също така двете възможни цели на разследването, отнасящи се до нарушаване на приложимите международни задължения (т. нар. направление „нарушение“) или до практиките, възприети от трета държава или субект от трета държава, които засягат конкуренцията и причиняват вреда или създават опасност от причиняване на вреда на въздушни превозвачи от Съюза (т. нар. направление „вреда“). Освен това в посочената глава се определят правилата, съгласно които се провежда разследването, и тези, при които заинтересованите страни могат да получат достъп до информация, свързана с разследването. Включени са и разпоредби, свързани със сътрудничеството с държавите членки, поверителността и оповестяването на информацията.

В глава III се описват актовете, чрез които приключва производството във връзка с нарушаване на приложимите международни задължения, т. е. със или без приемането

¹⁶ Целта е решаване на проблем с установена липса на прозрачност и на информация относно практики, за които се твърди, че оказват въздействие върху условията за конкуренция на пазара.

на компенсационни мерки. Наличните мерки в това отношение са именно онези, предвидени в акта, съдържащ приложимите международни задължения.

Глава IV разглежда случаите във връзка с практики, които засягат конкуренцията. За тази цел първо се определя при какви условия се установява наличие на вреда или на създадена опасност от причиняване на вреда. В тази глава също така се определят условията, съгласно които производството може да бъде спряно или приключено, със или без приемането на компенсационни мерки. Предвижда се възможност за приемане на финансови или оперативни мерки, предназначени да компенсират вреда или създадена опасност от причиняване на вреда, и се изисква мерките да не надхвърлят необходимото за подобна компенсация, като се има предвид, че целта на тези мерки не се състои в наказване на съответния въздушен превозвач от трета държава, а във възстановяване на лоялната конкуренция. В тази глава също така се определят условията, при които компенсационните мерки могат да бъдат преразгледани.

И накрая, в глава V се съдържат разпоредби за процедурата на комитет, за отмяната на Регламент (ЕО) № 868/2004 и за влизането в сила на настоящия регламент.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**за защита на конкуренцията във въздушния транспорт и за отмяна на Регламент (ЕО) № 868/2004**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹⁷,като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁸,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Въздухоплаването има решаваща роля за икономиката на Съюза. То е мощен стимул за икономически растеж, заетост, търговия и мобилност. През последните десетилетия растежът в областта на въздушнотранспортните услуги допринесе в значителна степен за подобряване на свързаността в рамките на Съюза и с трети държави и е важен фактор за икономиката на Съюза като цяло.
- (2) Въздушните превозвачи от Съюза са в центъра на една глобална мрежа, която свързва Европа както във вътрешен план, така и с останалата част от света. Те следва да имат възможност да се конкурират с въздушни превозвачи от трети държави в среда на свободна и лоялна конкуренция между всички въздушни превозвачи. Това би следвало да допринесе за поддържане на благоприятни условия за висока степен на свързаност в ЕС.
- (3) Лоялната конкуренция е важен общ принцип в изпълнението на международни въздушнотранспортни услуги. Този принцип по-специално е утвърден в Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване („Чикагската конвенция“), в чийто преамбюл се признава необходимостта международните въздушнотранспортни услуги да бъдат уредени на базата на *„равни възможности“*. Член 44 от Чикагската конвенция гласи също, че Международната организация за гражданско въздухоплаване („ИКАО“) следва да има за цел да насърчава развитието на международния въздушен транспорт, така че да се гарантира, че *„всяка договаряща държава [...] има равни*

¹⁷ ОВ С , г., стр. .¹⁸ ОВ С , г., стр. .

възможности да експлоатира международни въздушни линии“ и „да [се] избегне дискриминацията между договарящите държави“.

- (4) Принципът на лоялна конкуренция е добре установен в рамките на Съюза, където пазарните практики, нарушаващи конкуренцията, са предмет на действащото законодателство на Съюза, което гарантира равни възможности и условия за лоялна конкуренция за всички въздушни превозвачи — европейски и неевропейски, които изпълняват полети на територията на Съюза.
- (5) Все пак, въпреки постоянните усилия от страна на някои трети държави и Съюза, принципите на лоялна конкуренция все още не са определени чрез конкретни многостранни правила, по-специално в контекста на споразуменията в рамките на ИКАО или на Световната търговска организация („СТО“), от чиито обхват въздушнотранспортните услуги до голяма степен са изключени¹⁹.
- (6) За тази цел следва да се увеличат усилията в контекста на ИКАО и СТО за активно подпомагане на разработването на международни правила, гарантиращи условия за лоялна конкуренция между всички въздушни превозвачи.
- (7) Лоялната конкуренция между въздушните превозвачи би следвало да се разглежда във връзка със споразуменията с трети държави за въздушнотранспортни или за авиационни услуги. До момента обаче съответните правила не са предвидени в голяма част от споразуменията за въздушнотранспортни или за авиационни услуги, сключени между Съюза и/или неговите държави членки, от една страна, и трети държави, от друга страна. За тази цел следва да се увеличат усилията за договаряне на включването на клаузи за лоялна конкуренция в съществуващи и бъдещи споразумения с трети държави за въздушнотранспортни или за авиационни услуги.
- (8) Лоялната конкуренция между въздушните превозвачи може да се осигури и чрез подходящи законодателни актове на Съюза, като Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета²⁰ и Директива 96/97/ЕО на Съвета²¹. Доколкото лоялната конкуренция предполага защита на въздушните превозвачи от Съюза от някои практики, възприети от трети държави или превозвачи от трети държави, този въпрос понастоящем се разглежда в Регламент (ЕО) № 868/2004 на Европейския парламент и на Съвета²². Регламент (ЕО) № 868/2004 обаче се оказва недостатъчно ефективен по отношение на своята основна обща цел — лоялната конкуренция. Това се дължи по-специално на някои от неговите разпоредби, свързани по-конкретно с определянето на съответните практики, различни от субсидирането, и на изискванията по отношение на започването и провеждането на разследвания. Освен това в Регламент (ЕО) № 868/2004 не е предвидена специална вътрешна процедура на ЕС по отношение на задълженията, съдържащи се в споразуменията за въздушнотранспортни или за авиационни услуги, по които Съюзът е страна и които са предназначени да гарантират

¹⁹ Споразумението от Маракеш, приложение 1Б; Общото споразумение по търговията с услуги (ГАТС), приложение относно въздушнотранспортните услуги.

²⁰ Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

²¹ Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36).

²² Регламент (ЕО) № 868/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно защита срещу субсидиране и практики на несправедливо ценообразуване, причиняващи щети на въздушните превозвачи на Общността при осигуряване на въздушно обслужване от държави, които не са членки на Европейската общност (ОВ L 162, 30.4.2004 г., стр. 1).

лоялна конкуренция. С оглед на броя и значимостта на измененията, които биха били необходими, за да се отговори на тези въпроси, е целесъобразно Регламент (ЕО) № 868/2004 да бъде заменен с нов акт.

- (9) Продължава да е необходимо ефективно, пропорционално и възпиращо законодателство за поддържане на благоприятни условия за висока степен на свързаност в Съюза и за осигуряване на лоялна конкуренция с въздушни превозвачи от трети държави. За тази цел Комисията следва да бъде упълномощена да провежда разследване и да предприема мерки, когато е необходимо. Подобни мерки следва да са налични или когато съответните задължения по силата на споразумение, по което Съюзът е страна, са нарушени, или когато практики, които засягат конкуренцията, причиняват вреда или създават опасност от причиняване на вреда на въздушни превозвачи от Съюза.
- (10) Когато Съюзът е страна по споразумение с трета държава за въздушнотранспортни или за авиационни услуги, нарушаването на международните задължения, предвидени в него, следва да бъде разглеждано в контекста на съответното споразумение, по-специално посредством прилагането на клауза за лоялна конкуренция там, където съществува такава, и, когато това е приложимо — на клауза за уреждане на спорове.
- (11) С цел Комисията да бъде надлежно информирана за възможни елементи, обосноваващи започването на разследване, всяка държава членка, превозвач от Съюза или асоциация на въздушни превозвачи от Съюза следва да имат правото да подават жалби.
- (12) Важно е да се гарантира, че разследването може да се разшири, така че да обхване възможно най-голямо множество от присъщи елементи. За тази цел и при наличие на съгласие от страна на третата държава и съответния субект от трета държава, Комисията следва да бъде в състояние да извършва разследвания в трети държави. По същите причини и със същата цел държавите членки следва да бъдат задължени да подпомагат Комисията по най-добрия възможен за тях начин. Комисията следва да приключи разследването въз основа на най-добрите налични доказателства.
- (13) Когато разследването, провеждано от Комисията, се отнася до дейности, които попадат в обхвата на споразумение с трета държава за въздушнотранспортни или за авиационни услуги, по което Съюзът не е страна, следва да се гарантира, че Комисията действа при пълно познаване на всички производства, предвидени или проведени от съответната държава членка по силата на такова споразумение и във връзка със ситуацията — предмет на разследване от страна на Комисията. Поради това държавите членки следва да бъдат задължени да информират Комисията в тази връзка.
- (14) Необходимо е да се определят условията, при които производството следва да бъде приключено, със или без налагане на компенсационни мерки.
- (15) Производство не следва да се образува или то следва да приключи без компенсационни мерки съгласно настоящия регламент, когато тяхното приемане би било в противоречие с интереса на Съюза, като се отчете въздействието им върху други лица, и по-специално върху потребителите или предприятията от Съюза. Производството следва да приключи без налагане на мерки и когато изискванията за такива мерки не са били спазени или вече не се спазват.

- (16) Когато са били нарушени приложимите международни задължения, всички компенсационни мерки би следвало по своето естество да се основават на акта, съдържащ тези задължения, или на правилата и принципите на международното публично право. С оглед запазване целостта на тези актове, всички подобни мерки следва да бъдат приети едва след приключване на процедурите, предвидени в тях.
- (17) Констатациите по отношение на вреда или на създадена опасност от причиняване на вреда на въздушен/ни превозвач/и от Съюза следва да отразяват една реална оценка на ситуацията и поради това следва да се основават на всички относими фактори, по-специално тези, свързани с положението на съответния/те превозвач/и, както и с общото положение на засегнатия пазар на въздушнотранспортни услуги.
- (18) От съображения за административна ефикасност и с оглед на евентуално прекратяване без налагане на мерки, следва да се предвиди възможност за спиране на производството, когато третата държава или субектът от трета държава предприеме решителни стъпки за отстраняване на съответните практики, които засягат конкуренцията, или на произтичащата от тях вреда или създадена опасност от причиняване на вреда.
- (19) Компенсационните мерки по отношение на практики, които засягат конкуренцията, са насочени към компенсиране на вредата, която е настъпила или за която има опасност да настъпи вследствие на посочените практики. Поради това те следва да приемат формата на финансови задължения или на други мерки, които — представлявайки измерима парична стойност — са в състояние да постигнат същия резултат. Те може да включват мерки, състоящи се в спиране на концесии, на дължими услуги или на други права на въздушен превозвач от трета държава, при условие че това не води до нарушаване на споразумението за въздушнотранспортни или за авиационни услуги, сключено със съответната трета държава. С оглед на спазването на принципа на пропорционалност, всички мерки следва да бъдат ограничени до това, което е необходимо, за да се компенсира установената вреда или създадена опасност от причиняване на вреда.
- (20) В съответствие със същия принцип компенсационните мерки по отношение на практики, които засягат конкуренцията, следва да останат в сила само за периода и в степента, в която това е необходимо, с оглед на подобна практика и произтичащата от нея вреда или създадена опасност от причиняване на вреда. Поради това следва да бъде предвиден преглед, когато обстоятелствата го налагат.
- (21) Ситуациите, разследвани съгласно настоящия регламент, и тяхното потенциално въздействие върху държавите членки може да варират в зависимост от обстоятелствата. Поради това компенсационните мерки могат да се прилагат, според случая, към една или повече държави членки, или да бъдат ограничени до определена географска област.
- (22) С цел гарантиране на еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия. Тези

правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²³.

- (23) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно — ефективна защита, еднаква за всички въздушни превозвачи от Съюза и основана на единни критерии и процедури, срещу нарушаването на приложимите международни задължения и срещу вреди или създадена опасност от причиняване на вреди на един или повече въздушни превозвачи от Съюза вследствие на практики, които засягат конкуренцията, възприети от трети държави или субекти от трети държави — не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, но може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, предвиден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, заложен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на посочените цели.
- (24) Доколкото настоящият регламент заменя Регламент (ЕО) № 868/2004, посоченият регламент следва да бъде отменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет

1. С настоящия регламент се определят правилата относно провеждането на разследвания от Комисията и приемането на компенсационни мерки, отнасящи се до нарушаване на приложимите международни задължения и до практиките, които оказват влияние върху конкуренцията между въздушните превозвачи от Съюза и други въздушни превозвачи и които причиняват вреда или създават опасност от причиняване на вреда на въздушни превозвачи от Съюза.
2. Настоящият регламент се прилага, без да се засягат член 12 от Регламент (ЕИО) № 95/93 и член 20 от Директива 96/67/ЕО.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент:

- а) „въздушен превозвач“ означава въздушен превозвач, съгласно определението от Регламент (ЕС) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета²⁴;

²³

Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- б) „въздушнотранспортна услуга“ означава полет или поредица от полети за превоз на пътници, товари или поща срещу възнаграждение или под наем;
- в) „приложими международни задължения“ означава задължения, които се съдържат в международно споразумение за въздушнотранспортни или за авиационни услуги, по което Съюзът е страна, или всяка разпоредба относно въздушнотранспортни услуги, включена в търговско споразумение, по което Съюзът е страна и което се отнася до практики, които биха могли да засегнат конкуренцията, или до друго поведение, което има отношение към конкуренцията между въздушните превозвачи;
- г) „заинтересована страна“ означава всяко физическо или юридическо лице, или всеки официален орган, независимо дали има собствена юридическа правосубектност, което или който може да има значителен интерес от изхода на производството;
- д) „субект от трета държава“ означава всяко физическо или юридическо лице, независимо дали е със стопанска или с нестопанска цел, както и всеки официален орган, със или без собствена юридическа правосубектност, което или който е под юрисдикцията на трета държава, независимо дали е контролиран/о от правителството на третата държава или не, и участва пряко или косвено във въздушнотранспортни или свързани услуги или в предоставяне на инфраструктура или на услуги, използвани за предоставяне на въздушнотранспортни или на свързани услуги;
- е) „практики, които засягат конкуренцията“ означава дискриминация и субсидии;
- ж) „дискриминация“ означава разграничаване от какъвто и да е вид, без обективна обосновка, по отношение на доставката на стоки или услуги, включително обществени услуги, участващи в извършването на въздушнотранспортни услуги, или по отношение на тяхното третиране от държавните органи, имащи отношение към такива услуги (включително практики, свързани с аеронавигационното обслужване или летищните съоръжения и услуги, горива, наземно обслужване, сигурност, компютърни системи за резервация, разпределяне на слотове, такси и използване на други съоръжения или услуги, участващи в извършването на въздушнотранспортни услуги);
- з) „субсидия“ означава финансово участие:
 - (i) предоставено от правителство или друга публична организация от трета държава под една от следните форми:
 - (1) практика на дадено правителство или друга публична организация, включваща пряко прехвърляне на средства, потенциално пряко прехвърляне на средства или пасиви (например безвъзмездни средства, заеми, вливане на капитал, гаранции по заеми, компенсиране на оперативни загуби или компенсация за финансова тежест, наложена от държавните органи);

- (2) приходи на правителството или друга публична организация, които иначе са дължими, но не са реализирани или събрани (например преференциално данъчно третиране или фискални стимули като данъчни кредити);
 - (3) правителството или друга публична организация, включително публично контролирани предприятия, предоставя стоки или услуги, или закупува стоки или услуги;
 - (4) правителството или друга публична организация извършва плащания по механизъм за финансиране или възлага на частна организация да извършва една или повече от дейностите, описани в точки 1, 2, и 3, които обикновено се извършват от правителството и не се различават по същността си от обичайните практики на правителството;
- (ii) което носи полза;
 - (iii) ограничено, *де юре* или *де факто*, до субект или икономически сектор, или група от субекти или икономически сектори, попадащи под юрисдикцията на органа, предоставящ финансовото участие;
- и) „въздушен превозвач от Съюза“ означава въздушен превозвач с валиден оперативен лиценз, издаден от държава членка в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008.

ГЛАВА II

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ПРОИЗВОДСТВОТО

Член 3

Образуване на производство

1. Разследване се започва след писмена жалба, подадена от държава членка, от въздушен превозвач от Съюза или от асоциация на въздушни превозвачи от Съюза, в съответствие с параграф 2, или по собствена инициатива на Комисията, ако са налице *prima facie* доказателства за един от следните факти:
 - а) нарушаване на приложимите международни задължения;
 - б) наличието на всички от следните обстоятелства:
 - (i) възприета от трета държава или субект от трета държава практика, която засяга конкуренцията;
 - (ii) вреда или създаване на опасност от причиняване на вреда на един или повече въздушни превозвачи от Съюза;
 - (iii) причинно-следствена връзка между предполагаемата практика и предполагаемата вреда или създадена опасност от причиняване на вреда.
2. Жалбата трябва да съдържа *prima facie* доказателства за наличието на един от случаите, посочени в параграф 1.

3. Комисията проверява, доколкото е възможно, точността и адекватността на обстоятелствата, представени в жалбата или предоставени на разположение на Комисията, за да определи дали са налице достатъчно доказателства за обосновано започване на разследване в съответствие с параграф 1.
4. Комисията може да реши да не започва разследване, ако приемането на мерки в съответствие с членове 10 или 13 би било в противоречие с интереса на Съюза или ако Комисията счита, че фактите, изтъкнати в жалбата, не пораждат системен проблем, нито оказват значително въздействие върху един или повече въздушни превозвачи от Съюза.
5. Когато представените доказателства са недостатъчни за целите на параграф 1, Комисията информира жалбоподателя за това в срок от 60 дни от датата, на която е подадена жалбата. На жалбоподателя се дава срок от 30 дни, за да представи допълнителни доказателства. Ако жалбоподателят не направи това в посочения срок, Комисията може да реши да не започва разследване.
6. Комисията взема решение относно започване на разследване съгласно параграф 1 в срок от 6 месеца от подаване на жалбата.
7. При спазване на параграф 4, когато Комисията счита, че са налице достатъчно доказателства за обосновано започване на разследване, тя предприема следните стъпки:
 - а) образува производство;
 - б) публикува известие в *Официален вестник на Европейския съюз*; с известието се съобщава за започването на разследването, посочва се неговият обхват, приложимите международни задължения, за които се твърди, че са нарушени, или третата държава или субектът от трета държава, за които се твърди, че са участвали в практики, които засягат конкуренцията, както и предполагаемата вреда или създадена опасност от причиняване на вреда, съответният/те въздушен/ни превозвач/и от Съюза и се посочва срокът, в който заинтересованите страни могат да заявят своя интерес пред Комисията, да представят становищата си в писмен вид, да подадат информация или да поискат да бъдат изслушани от Комисията;
 - в) уведомява официално представителите на третата държава и съответния субект от трета държава за започването на разследването;
 - г) информира жалбоподателя и комитета, предвиден в член 15, за започването на разследването.
8. Ако жалбата бъде оттеглена преди започване на разследването, се счита, че тя не е била подадена. Това не засяга правото на Комисията да започне разследване по собствена инициатива в съответствие с параграф 1.

Член 4

Разследване

1. След образуването на производство Комисията започва разследване.
2. Разследването е насочено към определяне на някое от следните обстоятелства:
 - а) дали са нарушени приложимите международни задължения;

- б) дали възприета от трета държава или от субект от трета държава практика, която засяга конкуренцията, е причинила вреда или е създала опасност от причиняване на вреда на съответния/те въздушен/ни превозвач/и от Съюза.
3. Комисията може да поиска цялата информация, която тя счита за необходима за провеждане на разследването и може да проверява точността на получената или събраната информация по отношение на съответния/те въздушен/ни превозвач/и на Съюза или на третата държава или субект от трета държава.
 4. Комисията може да поиска от държавите членки да ѝ окажат съдействие в разследването, а държавите членки предприемат всички необходими мерки, за да отговорят на подобни искания. Съдействието, поискано от държавите членки, може да обхваща предоставяне и анализ на информация, както и участие при провеждане на проверки, инспекции и разследвания.
 5. При необходимост Комисията може да извършва разследвания на територията на съответната трета държава, при условие че правителството на съответната трета държава и субектът от тази държава са били официално уведомени и са дали съгласието си за това.
 6. Страни, които са заявили своя интерес в рамките на сроковете, посочени в известието, се изслушват, ако са подали заявление за изслушване, от което да става ясно, че те са заинтересована страна.
 7. Жалбоподателите, заинтересованите страни, съответната/те държава/и членка/и и представителите на третата държава или съответния субект от трета държава могат да прегледат цялата информация, предоставена на Комисията, с изключение на вътрешни документи, които са предназначени за ползване от Комисията и администрациите, при условие че тази информация не е поверителна по смисъла на член 6 и е отправено писмено искане до Комисията.

Член 5

Сътрудничество с държавите членки във връзка с производства, имащи отношение към случаите, които попадат в приложното поле на глава IV

1. Ако Комисията възнамерява да образува производство в съответствие с член 3, а съответните въздушнотранспортни услуги са регулирани от споразумение за въздушнотранспортни или за авиационни услуги, сключено между една или повече държави членки и трета държава, по което Съюзът не е страна, Комисията информира за това съответната/те държава/и членка/и.
2. Ако държава членка е информирана от Комисията в съответствие с параграф 1, въпросната държава членка уведомява незабавно Комисията за намерението си да прибегне до процедури за уреждане на спорове или до друга подходяща процедура, предвидена в споразумението със съответната трета държава за въздушнотранспортни или за авиационни услуги, с оглед на справяне със ситуацията, която попада в обхвата на разследването.
3. Посочената в параграф 2 държава членка уведомява Комисията и за всички съответни срещи, насрочени в рамките на споразумението със съответната трета държава за въздушнотранспортни или за авиационни услуги с оглед обсъждане на въпроса, който попада в обхвата на разследването. Съответната

държава членка предоставя на Комисията дневния ред и цялата относима информация, която дава възможност да бъдат разбрани поставените за обсъждане теми на посочените срещи.

4. Съответната държава членка информира редовно Комисията за провеждането на всяка процедура, както е посочено в параграф 2, и може, когато е целесъобразно, да покани Комисията да присъства на тези процедури. Комисията може да изиска допълнителна информация от съответната държава членка.

Член 6

Поверителност

1. Всяка информация, която е поверителна по своето естество — която включва, но не са ограничавана до информация, чието разгласяване би дало значително конкурентно предимство на конкурент или би имало значителен неблагоприятен ефект върху предоставящия информацията субект, или върху субекта, от който предоставящият информацията субект, я е придобил — или която се предоставя поверително от страните по разследването, се третира като такава от Комисията, ако са посочени основателни причини за това.
2. От заинтересованите страни, които предоставят поверителна информация, се изисква да предоставят резюме на информацията, което не е поверително. Това резюме трябва да бъде достатъчно подробно, за да позволи разумно разбиране на същината на информацията, която е предоставена поверително. При изключителни обстоятелства заинтересованите страни могат да посочат, че резюме на поверителната информация не може да бъде изготвено. При такива изключителни обстоятелства се посочват причините, поради които изготвянето на резюме не е възможно.
3. Информацията, получена съгласно настоящия регламент, се използва само за целите, за които е била поискана. Тази разпоредба не възпрепятства използването на информация, получена в контекста на едно разследване, с цел започване на друго разследване в съответствие с настоящия регламент.
4. Комисията и държавите членки, включително техните служители, не разкриват информация от поверителен характер, която са получили съгласно настоящия регламент, или такава, която е предоставена поверително от страна по разследването, освен при изрично разрешение от страната, която е предоставила тази информация. Информацията, обменяна между Комисията и държавите членки, или вътрешните документи, изготвяни от органите на Съюза или на държавите членки, не се разгласяват, освен по реда на специалните разпоредби на настоящия регламент.
5. Когато се окаже, че поверителното третиране на определена информация не е обосновано и този, който е предоставил информацията, не желае нито да я оповести, нито да разреши разгласяването ѝ в обобщена или сбита форма, въпросната информация може да не бъде вземана предвид.
6. Настоящият член не възпрепятства разгласяването на обща информация от органите на Съюза, и по-конкретно разгласяването на мотивите, с които са взети решенията съгласно настоящия регламент, нито разгласяването на доказателствата, на които органите на Съюза се основават, доколкото това е

необходимо за разясняването на тези мотиви в съдебните производства. Такова разгласяване следва да отчита законния интерес на съответните страни за това техните стопански или държавни тайни да не бъдат разгласявани.

Член 7

Основание за констатации в случай на неоказване на съдействие

В случаите, в които е отказан достъп до необходимата информация или такава не е предоставена в определените за това срокове, или когато съществуват значителни пречки пред разследването, констатации се правят въз основа на наличните факти. Когато Комисията установи, че е предоставена невярна или подвеждаща информация, тази информация не се взема предвид.

Член 8

Разгласяване

1. Не по-късно от един месец преди посочения в член 15 комитет да бъде сезиран в съответствие с член 10, параграфи 2 и 3, член 12, параграф 2 или член 13, параграф 1, на третата държава, на субекта от трета държава и на съответния въздушен превозвач от трета държава, както и на жалбоподателя и на заинтересованите страни се разгласяват съществените факти и съображения, въз основа на които се възнамерява да бъдат приети компенсационни мерки или да се прекрати производството, без да се приемат компенсационни мерки.
2. Разгласяването на информация не засяга последващи решения, които Комисията може да вземе. Когато Комисията възнамерява да обоснове подобно решение с допълнителни или различни факти и съображения, те се разгласяват във възможно най-кратък срок.
3. Забележките, направени след разгласяване на информацията, могат да бъдат вземани предвид само ако те са получени в срок, който Комисията определя за всеки един случай, но който не може да бъде по-кратък от 10 дни, като надлежно се отчита фактът дали въпросът е спешен. По-кратък срок може да бъде определен в случаите, когато трябва да се извърши допълнително окончателно разгласяване.

Член 9

Продължителност и спиране на производството

1. Производството приключва в рамките на срок от две години. При надлежно обосновани случаи този срок може да бъде удължен.
2. При спешни случаи, като например в ситуации, при които е налице риск от незабавни и необратими вреди за въздушния/те превозвач/и от Съюза, срокът на производството може да бъде съкратен на една година.

3. Комисията може да спре производството, когато третата държава или съответният субект от трета държава е предприел решителни мерки за отстраняване, според случая:
 - а) в случай на нарушаване на приложимо международно задължение — на въпросното нарушение;
 - б) в случай на практики, които засягат конкуренцията — или на съответната практика, или на вредата или създадената опасност от причиняване на вреда на съответния/те въздушен/ни превозвач/и от Съюза.
4. Ако след разумен период от време не бъде отстранено нарушението на приложимите международни задължения или практиката, която засяга конкуренцията, или вредата или създадената опасност от причиняване на вреда на съответния/те въздушен/ни превозвач/и от Съюза, Комисията може да възобнови производството.

ГЛАВА III

НАРУШАВАНЕ НА ПРИЛОЖИМИТЕ МЕЖДУНАРОДНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Член 10

Приключване на производството

1. В случай че жалбата бъде оттеглена, Комисията може да прекрати разследването, провеждано съгласно член 4, без да приеме компенсационни мерки.
2. Комисията прекратява посредством актове за изпълнение разследването, провеждано съгласно член 4, без да приема компенсационни мерки, във всеки един от следните случаи:
 - а) Комисията е стигнала до заключението, че приложимите международни задължения не са били нарушени;
 - б) Комисията е стигнала до заключението, че приемането на компенсационни мерки би било в противоречие с интереса на Съюза;
 - в) намерено е удовлетворително решение от Съюза и съответната трета държава съгласно съответните механизми, предвидени в приложимото споразумение или договореност или по силата на международното публично право.

Актовете за изпълнение, посочени в първата алинея, се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 15, параграф 2.
3. Без да се засягат съответните разпоредби на Договора за функционирането на Европейския съюз и при условията, посочени в параграфи 1 и 2, ако в хода на разследването бъде установено, че са нарушени приложимите международни

задължения, Комисията приема компенсационни мерки посредством актове за изпълнение.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 15, параграф 2.

4. Преди приемането на каквито и да било мерки, ако актът, съдържащ приложимите международни задължения, изисква предварително провеждане на международна процедура на консултации или на решаване на спорове, първо се провежда въпросната процедура, а всяко решение, взето в съответствие с параграф 3, взема под внимание резултатите от нея.
5. Компенсационните мерки, посочени в параграф 3, са мерките, предвидени в акта, съдържащ приложимите международни задължения, или мерките съгласно съответните правила и принципи на международното публично право.

ГЛАВА IV

ПРАКТИКИ, КОИТО ЗАСЯГАТ КОНКУРЕНЦИЯТА

Член 11

Определяне на вреда

1. Констатирането на вреда за целите на тази глава се основава на доказателства, като се отчитат всички относими фактори, по-конкретно:
 - а) състоянието на съответния/те въздушен/ни превозвач/и от Съюза, особено по отношение на честота на полетите, използване на капацитета, мрежови ефект, продажби, пазарен дял, печалби, приходи от инвестиции, инвестиции и заетост;
 - б) общото състояние на засегнатия/те пазар/и на въздушнотранспортни услуги, по-специално по отношение на тарифни нива, капацитет и честота на въздушнотранспортните услуги или използване на мрежата.
2. Констатирането на създадена опасност от причиняване на вреда изисква да бъде ясно предвидимо, че конкретна ситуация би могла да се превърне в действителна вреда. Всяко подобно решение се основава на доказателства, като се отчитат всички относими фактори, по-конкретно:
 - а) предвидимата промяна в състоянието на съответния/те въздушен/ни превозвач/и от Съюза, особено по отношение на честота на полетите, използване на капацитета, мрежови ефект, продажби, пазарен дял, печалби, приходи от инвестиции, инвестиции и заетост;
 - б) предвидимата промяна в общото състояние на потенциално засегнатия/те пазар/и на въздушнотранспортни услуги, по-специално по отношение на тарифни нива, капацитет и честота на въздушнотранспортните услуги или използване на мрежата.
3. Комисията избира период за разследване и анализира съответните данни за този период.

4. Вреда или създадена опасност от причиняване на вреда, дължаща се на фактори, различни от практиките, засягащи конкуренцията, която също има отрицателно въздействие върху съответния/те въздушен/ни превозвач/и от Съюза, не трябва да бъде приписвана на разглежданата практика.

Член 12

Прекратяване на производство без налагане на компенсационни мерки

1. В случай че жалбата бъде оттеглена, Комисията може да прекрати разследването без да приеме компенсационни мерки.
2. Комисията прекратява посредством актове за изпълнение разследването, провеждано съгласно член 4, без да приема компенсационни мерки, когато:
 - а) Комисията стигне до заключението, че не е налице някой от следните факти:
 - (i) наличието на възприета от трета държава или субект от трета държава практика, която засяга конкуренцията;
 - (ii) наличието на вреда или създадена опасност от причиняване на вреда на съответния/те въздушен/ни превозвач/и от Съюза;
 - (iii) наличието на причинно-следствена връзка между вредата или създадената опасност от причиняване на вреда и разглежданата практика;
 - б) Комисията стигне до заключението, че приемането на компенсационни мерки в съответствие с член 13 би било в противоречие с интереса на Съюза;
 - в) третата държава или съответният субект от трета държава е отстранил практиката, която засяга конкуренцията;
 - г) третата държава или съответният субект от трета държава е отстранил вредата или създадената опасност от причиняване на вреда на съответния/те въздушен/ни превозвач/и от Съюза.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 15, параграф 2.

3. Решението за приключване на разследването в съответствие с параграф 2 се придружава от изложение на мотивите за него и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 13

Компенсационни мерки

1. Без да се засягат разпоредбите на член 12, параграф 1 и с изключение на случаите, посочени в член 12, параграф 2, буква б), Комисията приема компенсационни мерки посредством актове за изпълнение, ако разследването, провеждано съгласно член 4, покаже, че възприета от трета държава или от субект от трета държава практика, която засяга конкуренцията, е причинила

вреда или е създавала опасност от причиняване на вреда на съответния/те въздушен/ни превозвач/и от Съюза.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 15, параграф 2.

2. Посочените в параграф 1 компенсационни мерки се налагат на въздушни превозвачи от трети държави, ползващи се от практика, която засяга конкуренцията, и могат да бъдат под една от следните форми:
 - а) финансови задължения;
 - б) всякакви мерки с еквивалентна или по-малка стойност.
3. Компенсационните мерки, посочени в параграф 1, не могат да надвишават необходимото за компенсиране на вредата или създадената опасност от причиняване на вреда на съответния/те въздушен/ни превозвач/и от Съюза. За тази цел мерките, посочени в параграф 2, буква б), могат да бъдат ограничени до определена географска област.
4. Компенсационните мерки, посочени в параграф 1, не могат да подтикват Съюза или съответната/те държава/и членка/и към нарушаване на споразуменията за въздушнотранспортни или за авиационни услуги, или на която и да било разпоредба относно въздушнотранспортни услуги, включена в търговско споразумение, сключено със съответната трета държава.
5. Решението за приключване на разследването с приемане на компенсационни мерки в съответствие с параграф 1 се придружава от изложение на мотивите за него и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 14

Преразглеждане на компенсационни мерки

1. Компенсационните мерки, посочени в член 13, остават в сила само за такъв срок и доколкото е необходимо с оглед на устойчивото присъствие на практиката, която засяга конкуренцията, и произтичащата от нея вреда или създадена опасност от причиняване на вреда. За тази цел се прилага процедурата за преразглеждане, посочена в параграфи 2, 3 и 4.
2. Когато обстоятелствата налагат това, необходимостта от продължително налагане на компенсационни мерки в първоначалния им вид може да бъде преразгледана по инициатива на Комисията или на жалбоподателя, или въз основа на мотивирано искане от третата държава или от съответния субект от трета държава.
3. В хода на преразглеждането Комисията прави оценка на продължаващото наличие на практика, която засяга конкуренцията, на вреда или създадена опасност от причиняване на вреда и на причинно-следствена връзка между практиката и вредата или създадената опасност от причиняване на вреда.
4. Посредством актове за изпълнение Комисията отменя, изменя или запазва, според случая, компенсационните мерки. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 15, параграф 2.

ГЛАВА V

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 15

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 16

Отмяна

Регламент (ЕО) № 868/2004 се отменя. Позоваванията на отменения регламент се считат за позовавания на настоящия регламент.

Член 17

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

- 1.1. Наименование на предложението/инициативата
- 1.2. Съответна(и) област(и) на политиката в структурата на УД/БД
- 1.3. Естество на предложението/инициативата
- 1.4. Цели
- 1.5. Мотиви за предложението/инициативата
- 1.6. Продължителност и финансово отражение
- 1.7. Планиран(и) метод(и) на управление

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

- 2.1. Правила за мониторинг и докладване
- 2.2. Система за управление и контрол
- 2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

- 3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове
- 3.2. Очаквано отражение върху разходите
 - 3.2.1. *Обобщение на очакваното отражение върху разходите*
 - 3.2.2. *Очаквано отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи*
 - 3.2.3. *Очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни разходи*
 - 3.2.4. *Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка*
 - 3.2.5. *Участие на трети страни във финансирането*
- 3.3. Очаквано отражение върху приходите

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Регламент на Европейския парламент и на Съвета за защита на конкуренцията във въздушния транспорт и за отмяна на Регламент (ЕО) № 868/2004 на Европейския парламент и на Съвета

1.2. Съответна(и) област(и) на политиката в структурата на УД/БД²⁵

06 — Мобилност и транспорт

1.3. Естество на предложението/инициативата

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност**

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност след пилотен проект/подготвителна дейност²⁶**

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **продължаване на съществуваща дейност**

☒ Предложението/инициативата е във връзка с **дейност, пренасочена към нова дейност**

1.4. Цели

1.4.1. *Многогодишни стратегически цели на Комисията, за чието изпълнение е предназначено предложението/инициативата*

Работни места и растеж: Инициативата цели да допринесе за конкурентоспособността на европейския сектор на въздухоплаването, който да генерира устойчив растеж и работни места с висока стойност и да се явява стимул за технологичните иновации.

По-задълбочен и по-справедлив вътрешен пазар със засилена промишлена база: конкурентоспособно единно европейско транспортно пространство, което осигурява на гражданите и предприятията рамка за безопасен, ефективен и висококачествен транспорт.

Действия на равнището на ЕС могат да гарантират лоялна конкуренция между превозвачите от Съюза и от трети държави т. е. равнопоставени условия за конкуренция между тях. Това допринася за поддържане на благоприятни условия за висока степен на свързаност.

И накрая, предлаганият регламент допринася за укрепването на ролята на ЕС като фактор от световно значение.

1.4.2. *Конкретна(и) цел(и) и съответна(и) дейност(и) във връзка с УД/БД*

Конкретна цел

ГД „Мобилност и транспорт“, конкретна цел 1: Ефикасно, устойчиво, безопасно и сигурно единно европейско транспортно пространство: подобряване на нормативната уредба, гарантиране на по-висока степен на

²⁵

УД: управление по дейности; БД: бюджетиране по дейности.

²⁶

Съгласно член 54, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

прилагане на законодателството на ЕС в областта на транспорта и свободна и лоялна конкуренция както в ЕС, така и в отношенията с ключови партньорски държави.

Съответна(и) дейност(и) във връзка с УД/БД

06 02 — Европейска транспортна политика

1.4.3. Очакван(и) резултат(и) и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на целевите бенефициери/групи

Очаква се с предложениия регламент да се гарантира лоялна конкуренция между превозвачите от ЕС и от трети държави, което следва да допринесе за постигането на висока степен на свързаност между ЕС и трети държави.

За постигането на тази цел с предложениия регламент се определя рамка, в която се разглеждат практики, засягащи конкуренцията, които са възприети от трети държави или от субекти от трети държави и причиняват вреда или създават опасност от причиняване на вреда на въздушни превозвачи от ЕС и, където е приложимо, се приемат компенсационни мерки за обезщетяване на вредата и възстановяване на лоялната конкуренция.

В регламента също така се предвижда рамка за приемането на мерки, когато (се предполага, че) са нарушени приложимите международни задължения.

Очаква се настоящият регламент да донесе ползи за сектора на въздухоплаването на ЕС.

Освен това се очаква регламентът да донесе ползи и за пътуващите в ЕС, тъй като той допринася за запазването на широк достъп до въздушнотранспортните услуги в целия ЕС.

И накрая, очаква се, че цялата икономика на ЕС ще се възползва от настоящия регламент чрез трайния принос на сектора на въздухоплаването за постигане на целта за работни места и растеж.

Очакваните икономически последици включват увеличаване на броя на пътниците, превозвани от авиокомпаниите от ЕС, и на приходите за авиокомпаниите от ЕС. Летищата в ЕС също ще имат полза, тъй като ще привлекат повече пътници.

Очакваните оперативни последици включват подобряване на свързаността в европейското въздушно пространство вследствие на лоялната конкуренция между въздушните превозвачи.

1.4.4. Показатели за резултатите и за въздействието

Да се посочат показателите, които позволяват да се проследи изпълнението на предложението/инициативата.

- брой и естество на официалните жалби от сектора до Комисията;
- становища на европейските заинтересовани страни относно приложимостта на европейската правна рамка.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Нужда(и), която(ито) трябва да бъде(ат) задоволена(и) в краткосрочен или дългосрочен план

Да се осигури ефикасен инструмент, който дава възможност за преодоляване на практики, засягащи конкуренцията, които причиняват вреда или създават опасност от причиняване на вреда за въздушни превозвачи от Съюза. В такива случаи мерките са предназначени за компенсиране на тази вреда или създадена опасност от причиняване на вреда.

Да се предвиди рамка за приемането на мерки, когато (се предполага, че) са нарушени приложимите международни задължения.

Всички подобни мерки допринасят и за висока степен на свързаност между ЕС и трети държави.

1.5.2. *Добавена стойност от намесата на ЕС*

Съвместимостта с принципа на субсидиарност беше призната в съображение 26 от Регламент (ЕО) № 868/2004, доколкото е свързана с условията на посочения регламент.

Новият съществен елемент от предложението за регламент е действие в случай на „нарушаване на приложимите международни задължения“. В предложението за регламент се определят „приложимите международни задължения“ като задължения, съдържащи се в споразумение, по което Съюзът е страна. Права спрямо трети държави, по силата на споразумения, по които Съюзът е страна, не могат да се упражняват самостоятелно от отделните държави членки.

Тъй като поставените цели не могат да бъдат постигнати без действие на равнището на Съюза, за постигане на целта е необходимо такова действие и то осигурява добавена стойност в сравнение с действията на национално равнище.

1.5.3. *Поуки от подобен опит в миналото*

Целта на Регламент (ЕО) № 868/2004 на Европейския парламент и на Съвета беше противодействие и предотвратяване на нелоялни практики, т. е. субсидии и дискриминация от трети държави и субекти от трети държави, оказващи отрицателно въздействие върху превозвачите от ЕС.

В продължение на повече от 10 години след своето приемане обаче регламентът никога не е бил използван, тъй като нито един превозвач от ЕС не е подал официално жалба, въпреки наличието на много неформални обвинения и оплаквания за нелоялни практики в сектора, за които се твърди, че са възприети от трети държави и от субекти от трети държави.

Основната причина за неефективността на Регламент (ЕО) № 868/2004 е самият факт, че доколкото се отнася до „нелоялното ценообразуване“, той по същество е създаден по подобие на инструментите, използвани при стоковия дъмпинг, и следователно не е приспособен към особеностите на сектора на въздушния транспорт.

В действителност извън рамките на субсидирането, Регламент (ЕО) № 868/2004 се прилага единствено по отношение на т. нар. практики на нелоялно ценообразуване. Последните могат да бъдат констатирани единствено когато превозвач от трета държава начислява „въздушни такси, които са значително по-ниски от предлаганите от конкурентните въздушни превозвачи на Общността с цел да нанесат щети“, за което е трудно да се съберат доказателства. Макар че за констатиране на „практики на нелоялно ценообразуване“ се изисква превозвачът от трета държава да е получил и нетърговско предимство, съществуването на подобно предимство само по себе си не е достатъчно основание за предприемане на действие от страна на Съюза.

Освен това в Регламент (ЕО) № 868/2004 не е предвидена специална вътрешна процедура на ЕС по отношение на задълженията, съдържащи се в

споразуменията за въздушнотранспортни или за авиационни услуги, по които Съюзът е страна и които са предназначени да гарантират лоялна конкуренция, т. е. когато въпросните задължения са били нарушени.

И накрая, правилата относно започването на разследване налагат значителни ограничения. По-специално, правото на подаване на жалби до Комисията се ограничава до сектора на Общността, определен като „въздушните превозвачи на Общността, които предоставят подобно въздушно обслужване, или тези от тях, чиито общи дялове съставляват основната част от предоставяното въздушно обслужване от Общността“. Нито държавите членки, нито отделните въздушни превозвачи сами по себе си имат право да подават жалби.

1.5.4. *Съвместимост и евентуална синергия с други подходящи инструменти*

Предложеният регламент е в съответствие с целите, представени в стратегията за въздухоплаването, и поради това пряко допринася за осъществяването на тези цели, с оглед постигане на по-конкурентоспособно въздухоплаване в ЕС.

1.6. Продължителност и финансово отражение

- ☐ Предложение/инициатива с **ограничен срок на действие**
 - ☐ Предложение/инициатива в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
 - ☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ
- ☒ Предложение/инициатива с **неограничен срок на действие**
 - Осъществяване с период на започване на дейност от ГГГГ до ГГГГ,
 - последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планиран(и) метод(и) на управление²⁷

- ☒ **Пряко управление** от Комисията
 - ☒ от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;
 - ☐ от изпълнителните агенции
- ☐ **Споделено управление** с държавите членки
- ☐ **Непряко управление** чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:
 - ☐ трети държави или органите, определени от тях;
 - ☐ международни организации и техните агенции (да се уточни);
 - ☐ ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;
 - ☐ органите, посочени в членове 208 и 209 от Финансовия регламент;
 - ☐ публичноправни органи;
 - ☐ частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото предоставят подходящи финансови гаранции;
 - ☐ органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и които предоставят подходящи финансови гаранции;
 - ☐ лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.
- Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.

Забележки

Не е приложимо

²⁷ Подробности във връзка с методите на управление и позоваванията на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_bg.html

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Пет години след влизането в сила на регламента от службите на Комисията се очаква да извършат оценка с цел проверка дали целите на инициативата са постигнати. Целта е да се провери дали новите мерки са създали по-равнопоставени условия и дали са помогнали за поддържане на висока степен на свързаност. Тази оценка ще бъде извършена въз основа на основните показатели за напредък, посочени в раздела относно *Показатели за резултатите и за въздействието*. Тя трябва да бъде в съответствие с изискванията на Комисията за оценка.

2.2. Система за управление и контрол

2.2.1. Установен(и) риск(ове)

Установени са следните рискове, свързани с прилагането на предложения регламент:

1) Ответни действия, насочени към дружествата от ЕС

Приемането на компенсационни мерки би могло да доведе до ответни мерки спрямо въздухоплавателния сектор на ЕС (например свързани с достъпа на въздушните превозвачи до услуги или до закупуване на европейски въздухоплавателни средства от превозвачи от трети държави). В предложения регламент обаче се посочва, че Комисията може да реши да не предприема действие, ако то би било в противоречие с интереса на Съюза. Комисията също така ще има възможността да разработи компенсационни мерки с цел свеждане до минимум на риска от странични ефекти, включително от ответни действия.

2) Неочакван и неуправляем брой жалби

Прилагането на предложения регламент ще доведе до случаи, които ще трябва да бъдат разгледани от Комисията, а по този начин — до увеличаване на административните разходи (разходи за труд, оборудване, материали, както и постоянни разходи). Ако бъде получен неочаквано голям брой жалби, може да има недостиг на персонал, трудности при управлението и допълнителни разходи. В предложения регламент обаче се посочва, че Комисията може да реши да не предприеме действия, когато случаят не поражда системен проблем, нито оказва значително въздействие върху въздушни превозвачи от Съюза. Освен това в предложения регламент се предвижда възможността Комисията да поиска от държавите членки да я подкрепят в разследването.

2.2.2. Информация за изградената система за вътрешен контрол

— Комисията налага компенсационни мерки посредством актове за изпълнение в съответствие с член 291 от ДФЕС.

— Контролът от страна на държавите членки е уреден в Регламент (ЕО) № 182/2011 за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията.

— Финансовите ответни мерки, насочени към субекти от трети държави, се прилагат в съответствие с член 299 от ДФЕС.

2.2.3. *Оценка на разходите и ползите от проверките и на очаквания риск от грешка*

Не е приложимо

2.3. **Мерки за предотвратяване на измами и нередности**

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита.

Не е приложимо

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Вноска			
	Номер [...] [функция.....]	Многогод./едногод. ²⁸	от държави от ЕАСТ ²⁹	от държави кандидатки ³⁰	от трети държави	по смисъла на член 21, параграф 2, буква б) от Финансовия регламент
	[5] [06.01.01.01]	Едногод.	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ

- Поискани нови бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Вноска			
	Номер [...] [функция.....]	Многогод./едногод.	от държави от ЕАСТ	от държави кандидатки	от трети държави	по смисъла на член 21, параграф 2, буква б) от Финансовия регламент
	[...][XX.YY.YY.YY]		ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

²⁸ Многогод.= многогодишни бюджетни кредити / едногод. = едногодишни бюджетни кредити.

²⁹ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

³⁰ Държави кандидатки и, ако е приложимо, държави потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано отражение върху разходите

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	Номер	[...][функция.....]
--	--------------	---------------------

ГД: <.....>			Година N ³¹	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО
• Бюджетни кредити за оперативни разходи										
Номер на бюджетния ред	Поети задължения	(1)								
	Плащания	(2)								
Номер на бюджетния ред	Поети задължения	(1a)								
	Плащания	(2a)								
Бюджетни кредити с административен характер, финансирани от пакета за определени програми ³²										
Номер на бюджетния ред		(3)								
ОБЩО бюджетни кредити за ГД <.....>	Поети задължения	=1+1a +3								
	Плащания	=2+2a +3								

³¹ Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата.

³² Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (пришнни редове „BA“), непреки изследвания, преки изследвания.

•ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)								
	Плащания	(5)								
•ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)								
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ <...> от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+ 6								
	Плащания	=5+ 6								

Ако предложението/инициативата има отражение върху повече от една функция:

•ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)								
	Плащания	(5)								
•ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)								
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1 — 4 от многогодишната финансова рамка (Референтна стойност)	Поети задължения	=4+ 6								
	Плащания	=5+ 6								

Функция от многогодишната финансова рамка	5	„Административни разходи“
--	----------	---------------------------

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

		Година 2018	Година 2019	Годи на 2020	ОБЩО
ГД: „МОБИЛНОСТ И ТРАНСПОРТ“					
•Човешки ресурси		1,242	1,242	1,242	3,726
•Други административни разходи		0,02	0,02	0,02	0,06
ОБЩО ЗА ГД „Мобилност и транспорт“	Бюджетни кредити	1,262	1,262	1,262	3,786

ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка	(Общо задължения = поети плащания)	1,262	1,262	1,262	3,786
--	------------------------------------	-------	-------	-------	--------------

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

		Година 2018	Година 2019	Година 2020	ОБЩО
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1 — 5 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	1,262	1,262	1,262	3,786
	Плащания	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☒ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- ☐ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

Бюджетни кредити за поети задължения в млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите			Година N		Година N+1		Година N+2		Година N+3		Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)						ОБЩО	
	РЕЗУЛТАТИ																	
	Вид ³³	Среден разход	№	Разходи	№	Разходи	№	Разходи	№	Разходи	№	Разходи	№	Разходи	№	Разходи	Общ брой	Общо разходи
↓																		
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 1 ³⁴ ...																		
— Резултат																		
— Резултат																		
— Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел № 1																		
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 2 ...																		
— Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел № 2																		
ОБЩО РАЗХОДИ																		

³³ Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр. брой финансирани обмени на учащи се, дължина на построените пътища в километри и т.н.).

³⁴ Съгласно описанието в точка 1.4.2. „Конкретни цели...“.

3.2.3. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

3.2.3.1. Обобщение

- ☐ Предложението/инициативата не води до използване на бюджетни кредити за административни разходи
- ☒ Предложението/инициативата води до използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

	Година 2018	Година 2019	Година 2020	ОБЩО
--	----------------	----------------	----------------	------

ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка				
Човешки ресурси	1,242	1,242	1,242	3,726
Други административни разходи	0,02	0,02	0,02	0,02
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка	1,262	1,262	1,262	3,786

Извън ФУНКЦИЯ 5³⁵ от многогодишната финансова рамка				
Човешки ресурси				
Други разходи с административен характер				
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка				

ОБЩО	1,262	1,262	1,262	3,786
-------------	-------	-------	-------	--------------

Нуждите от бюджетни кредити за човешки ресурси и за другите разходи с административен характер ще бъдат покрити с бюджетните кредити, които вече са отпуснати за управлението на дейността и/или които са преразпределени в рамките на Комисията, при необходимост заедно с всички допълнителни ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

³⁵

Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „ВА“), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

3.2.3.2. Очаквани нужди от човешки ресурси

- ☐ Предложението/инициативата не води до използване на човешки ресурси
- ☒ Предложението/инициативата води до използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

	Година 2018	Година 2019	Година 2020
•Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и временно наети лица)			
06 01 01 01 (Централа и представителства на Комисията)	9	9	9
XX 01 01 02 (Делегации)			
XX 01 05 01 (Непреки научни изследвания)			
10 01 05 01 (Преки научни изследвания)			
•Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време — ЕПРВ)³⁶			
XX 01 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от общия финансов пакет)			
XX 01 02 02 (ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД в делегациите)			
XX 01 04 yy ³⁷	— в централата		
	— в делегациите		
XX 01 05 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — непреки научни изследвания)			
10 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — преки научни изследвания)			
Други бюджетни редове (да се посочат)			
ОБЩО	9	9	9

XX е съответната област на политиката или бюджетен дял.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на Комисията, при необходимост заедно с всички допълнително отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Длъжностни лица и временно наети служители	Получаване и обработване на жалбите, отправени към Комисията, образуване на производство и провеждане на разследвания, изготвяне на правни актове на Комисията, обработване на искания за информация и на молби за преразглеждане на решения на Комисията.
Външен персонал	Не е приложимо

³⁶ ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

³⁷ Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове „ВА“).

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

- ☒ Предложението/инициативата е съвместимо(а) с настоящата многогодишна финансова рамка.
- ☐ Предложението/инициативата налага препрограмиране на съответната функция от многогодишната финансова рамка.

Обяснете какво препрограмиране е необходимо, като посочите съответните бюджетни редове и суми.

- ☐ Предложението/инициативата налага да се използва Инструментът за гъвкавост или да се преразгледа многогодишната финансова рамка.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

3.2.5. Участие на трети страни във финансирането

- Предложението/инициативата не предвижда съфинансиране от трети страни.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- ☐ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- ☒ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - (iv) ☒ върху собствените ресурси
 - (v) ☐ върху разните приходи

млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Приходен ред:	бюджетен	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ³⁸						
			Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		
Статия									

За разните „целеви“ приходи да се посочи(ат) засегнатият(те) разходен(ни) бюджетен(ни) ред(ове).

Да се посочи методът за изчисляване на отражението върху приходите.

³⁸

Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т. е. брутни суми, от които са приспаднати 25 % за разходи по събирането.