



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.6.2017
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o ochraně hospodářské soutěže v letecké dopravě a o zrušení nařízení (ES) č. 868/2004

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Letectví má v ekonomice Evropské unie zásadní roli. V roce 2015 použilo leteckou dopravu v Evropské unii přibližně 918 milionů cestujících a z letišť v EU odletělo či na ně přiletělo více než 1,45 miliardy cestujících. Letectví tak podstatným způsobem přispívá ke konektivitě v rámci Unie – jak interně, mezi členskými státy, tak i se třetími zeměmi ve zbytku světa. Letecká doprava spojuje lidi, podniky a regiony a hraje klíčovou úlohu v integraci a konkurenceschopnosti EU. Přispívá také k regionální a sociální soudržnosti Unie. Letectví dále zásadním způsobem přispívá k hospodářskému růstu a zaměstnanosti. V roce 2014 toto odvětví zajišťovalo zaměstnanost až 9,3 milionu lidí a představovalo přes 510 miliard EUR hrubého domácího produktu EU. Rovněž mělo příznivý vliv na ostatní sektory ekonomiky: studie ukazují, že jedno euro přidané hodnoty v odvětví letecké dopravy vytváří téměř tři eura přidané hodnoty v celkové ekonomice. Podobně jedno nové pracovní místo v odvětví letecké dopravy vytváří více než tři pracovní místa v rámci širší ekonomiky¹.

Celková konektivita Unie do značné míry závisí na leteckých službách poskytovaných leteckými dopravci Unie – tito dopravci ročně v průměru realizují 7 milionů letů směřujících na letiště Unie nebo z těchto letišť. Odpovídající číslo u leteckých dopravců ze třetích zemí činí 1,3 milionu letů ročně². Avšak na trhu spojení mezi EU a zbytkem světa mají letečtí dopravci z Unie a ze třetích zemí téměř rovný podíl (doprovci Unie: 49,9 % letů a okolo 239 milionů cestujících; dopravci ze třetích zemí: 50,1 % letů a okolo 240 milionů cestujících, údaje za rok 2015)³.

Liberalizace a deregulace mezinárodní letecké dopravy podnítila bezprecedentní hospodářskou soutěž na trhu Unie i v globálním měřítku. Očekává se, že globální konkurence se v příštích letech dále zintenzivní; do roku 2030 se předpokládá růst mezinárodní letecké dopravy přibližně o 5 % ročně⁴.

Za neexistence mezinárodního rámce, který by stanovil podmínky hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci⁵, se však praxe v zacházení s dopravci může v jednotlivých zemích lišit a ovlivňovat soutěž. Není tomu tak v Unii, kde pravidla EU zajišťují, že jsou všem dopravcům, evropským i neevropským, zaručena stejná práva a příležitost k přístupu ke službám souvisejícím s leteckou dopravou. Může tomu tak však být v některých třetích zemích, v nichž mohou diskriminační praktiky a subvence⁶ leteckým dopravcům z těchto třetích zemí poskytnout nespravedlivou soutěžní výhodu. Komise uznala, že zatímco „letecké společnosti EU jsou v konečném důsledku za svoji konkurenceschopnost a za nabídku vhodné kombinace cen a úrovně kvality služeb, o kterou by měli zákazníci zájem, odpovědné samy...stejně tak je

¹ Sdělení Komise „Strategie pro evropské letectví“, COM(2015) 598 final, 7.12.2015.

² Zdroj: letní letové řády OAG v roce 2016.

³ Ibid.

⁴ Sdělení Komise „Vnější politika EU v oblasti letecké dopravy – řešení budoucích výzev“, COM(2012) 556, 27.9.2012.

⁵ V rámci ICAO nebyla vytvořena žádná konkrétní vícestranná pravidla a služby letecké dopravy byly do značné míry vyjmuty z dohod v rámci Světové obchodní organizace (WTO) (viz dohoda z Marrákeše, příloha 1B Všeobecná dohoda o obchodu službami (GATS), příloha o službách letecké dopravy. GATS se vztahuje pouze na opatření týkající se a) služeb opravy a údržby letadel, b) prodeje a marketingu služeb letecké dopravy a c) počítačových rezervačních systémů.

⁶ To se týká pouze subvencí, jež jsou selektivní ve smyslu čl. 2 písm. h) tohoto navrhovaného nařízení.

*důležité, aby hospodářská soutěž, v rámci EU i mimo ni, nebyla narušována nekalými praktikami*⁷.

Pokud nejsou eliminovány, mohou nekalé praktiky v dlouhodobějším horizontu na leteckém trhu vést ke vzniku situací dominance nebo dokonce monopolu, což pro občany EU znamená menší výběr, menší konektivitu a vyšší ceny.

V případech, kdy je konektivita a konkurenceschopnost Unie ohrožena, musí být Unie schopna účinně jednat v zájmu zajištění otevřeného konkurenčního trhu.

Podmínky spravedlivé hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci mohou být řešeny v kontextu dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy. Většina dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetími zeměmi však odpovídající pravidla zatím nestanovuje.

Tyto otázky mělo cestou jednostranných opatření Unie řešit nařízení (ES) č. 868/2004⁸. Tento nástroj však nebyl nikdy uplatněn a vzhledem k některým jeho prvkům je velmi nepravděpodobné, že bude vůbec někdy (konkrétně) uplatněn. Unii tedy schází účinný nástroj pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci Unie a leteckými dopravci třetích zemí. Kromě dotací se nařízení (ES) č. 868/2004 vztahuje výlučně na takzvané nekalé cenové praktiky. Jejich existenci lze konstatovat, pouze pokud letečtí dopravci ze třetích zemí účtují za „letecké služby ceny, které jsou v porovnání s cenami nabízenými konkurenčními leteckými dopravci Společenství dostatečně nižší na to, aby způsobily újmu“, což je obtížné prokázat. Zjištění „nekalých cenových praktik“ rovněž vyžaduje, aby dotyčný dopravce ze třetí země získal neobchodní výhodu, avšak existence samotné takové výhody k přijetí opatření ze strany Unie nepostačuje. Nařízení (ES) č. 868/2004 navíc v rámci EU nestanoví speciální interní postup ve vztahu k povinnostem obsaženým v dohodách o letecké dopravě či službách letecké dopravy, jichž je Unie stranou, jejichž účelem je zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž, tj. pro případy, kdy došlo k porušení uvedených povinností. Kromě toho jsou pravidla, jimiž se řídí zahájení šetření, poměrně restriktivní. Právo podat stížnost Komisi má totiž pouze odvětví Společenství, definované jako „letečtí dopravci Společenství poskytující podobné letecké služby jako celek nebo ti letečtí dopravci Společenství, jejichž společný podíl představuje většinovou část celkové nabídky těchto služeb ve Společenství“. Ani členským státům, ani jednotlivým leteckým dopravcům není individuálně přiznáno postavení stěžovatele.

Ve sdělení o strategii pro evropské letectví⁹ Komise oznámila svůj záměr posoudit efektivitu nařízení (ES) č. 868/2004 a pozměnit je nebo je nahradit efektivnějším nástrojem, jenž by zajistil spravedlivé podmínky hospodářské soutěže mezi všemi dopravci, a zaručil by tak konektivitu ve směru do Unie i z Unie. Strategie pro evropské letectví rovněž zdůrazňuje význam jednání o ustanoveních týkajících se spravedlivé hospodářské soutěže ve dvoustranných dohodách o letecké dopravě uzavřených EU a jejími členskými státy, jakož i důležitost pokroku na mnohostranné úrovni souběžně se zvýšením efektivity tohoto nástroje.

Cíl zrevidovat či nahradit nařízení (ES) č. 868/2004 sdílí také Rada, jež ve svých závěrech ze dne 20. prosince 2012¹⁰ souhlasila, že „nařízení (ES) č. 868/2004 není s to patřičně řešit zvláštní rysy odvětví leteckých služeb“ a podpořila „záměr Komise učinit (...) rozbor možností

⁷ Sdělení Komise „Vnější politika EU v oblasti letecké dopravy – řešení budoucích výzev“.

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004 ze dne 21. dubna 2004 o ochraně před poskytováním dotací a před nekalými cenovými praktikami způsobujícími újmu leteckým dopravcům Společenství při poskytování leteckých služeb ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství (Úř. věst. L 162, 30.4.2004, s. 1).

⁹ Sdělení Komise „Strategie pro evropské letectví“.

¹⁰ Závěry Rady o vnější politice EU v oblasti letecké dopravy – „Řešení budoucích výzev“, 20.12.2012.

účinnějšího nástroje, který by zajistil otevřenou a spravedlivou hospodářskou soutěž, i její záměr předložit na tomto základě návrh revize nebo nahrazení nařízení (ES) č. 868/2004“.

Tento přístup sdílí rovněž Evropský parlament, jenž vyzval k „revizi nařízení č. 868/2004 s cílem zabezpečit spravedlivou hospodářskou soutěž ve vztazích s leteckými společnostmi mimo EU a posílit konkurenceschopné postavení leteckého průmyslu EU, zajistit reciprocitu a zamezit nekalým praktikám (...)“¹¹.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tato iniciativa je v souladu se sdělením Komise o vnější politice EU v oblasti letecké dopravy, jež uvádí, že „je důležité a oprávněné, aby byla EU schopna účinně jednat na mezinárodní úrovni tak, aby chránila konkurenceschopnost leteckých společností z EU proti nekalé hospodářské soutěži nebo praxi, nehledě na oblast, z níž přicházejí“.

Iniciativa je uvedena mezi opatřeními představenými ve sdělení Komise o strategii pro evropské letectví a je v souladu s politikou EU pro spravedlivou hospodářskou soutěž.

Vychází z podobných zásad jako článek 12 nařízení Rady (EHS) č. 95/93¹² o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství a článek 20 směrnice Rady 96/67/ES¹³ o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství. Obě uvedená pravidla stanoví, že pokud třetí země udělují svým leteckým dopravcům, pokud jde o přidělování letištních časů na letištích nebo přístup na trh odbavovacích služeb nebo odbavování vlastními silami, preferenční zacházení ve srovnání s leteckými dopravci Unie, je možné přijmout příslušná opatření.

Touto iniciativou není dotčeno rozdělení pravomocí mezi Unií a členskými státy v souladu s právními předpisy Unie, jak je vykládá Soudní dvůr.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tato iniciativa má zajistit, že poskytování leteckých služeb bude probíhat za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže, a zvětšuje tak příspěvek, který toto odvětví může přinést při naplňování prioritních cílů Komise v souvislosti s podporou vytváření pracovních míst a udržitelného růstu.

Iniciativa rovněž přispívá k posílení vlivu Unie ve světě, a tím ke splnění odpovídajících strategických cílů – posílit postavení Unie jako globálního aktéra a rozvíjet volnější obchod, aniž by byly obětovány evropské standardy. Je zejména v souladu s přístupem Komise, pokud jde o sjednávání dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetími zeměmi, jenž upřednostňuje spravedlivou hospodářskou soutěž a vysokou míru ochrany v oblasti práce a sociálních věcí.

Iniciativa je v souladu s příslušnými politikami Unie, včetně obchodní politiky a politiky v oblasti hospodářské soutěže.

¹¹ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 9. září 2015 o provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě (2015/2005(INI)).

¹² Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

¹³ Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Tato iniciativa vychází z čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie. Uvedené ustanovení umožňuje přijetí veškerých vhodných ustanovení v oblasti letecké dopravy; bylo již použito jako právní základ pro přijetí nařízení (ES) č. 868/2004¹⁴.

• Subsidiarita

Soulad se zásadou subsidiarity byl konstatován ve 26. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 868/2004, a to do té míry, pokud se jednalo o podmínky uvedeného nařízení.

Novým ústředním prvkem navrhovaného nařízení je akce v případě „porušení použitelných mezinárodních závazků“. Navrhované nařízení definuje „použitelné mezinárodní závazky“ jako závazky obsažené v dohodě, jejíž stranou je Unie. Práva vůči třetím zemím na základě dohod, jejichž stranou je Unie, nemohou vykonávat jednotlivé členské státy.

Jelikož sledovaných cílů nelze dosáhnout bez opatření na úrovni Unie, jsou taková opatření za tímto účelem nezbytná a přinášejí přidanou hodnotu ve srovnání s opatřeními na úrovni členských států.

• Proporcionalita

Navrhované varianty politiky nepřekračují rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cíle tohoto návrhu, jímž je zajištění spravedlivé hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci Unie a leteckými dopravci ze třetích zemí v zájmu zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity Unie.

Všechny dotyčné praktiky jsou způsobilé narušit spravedlivou hospodářskou soutěž. Buď jsou jako takové identifikovány v příslušných mezinárodních dohodách, nebo se jedná o subvence¹⁵ či diskriminaci, které navíc mohou vést k uložení příslušných opatření pouze v případě újmy nebo hrozby újmy dopravcům Unie.

Opatření, jež mají být na základě tohoto nástroje přijata, jsou rovněž sama proporcionální. V případě porušení mezinárodních závazků se opatření omezují na to, co je k dispozici na základě dotyčné dohody a/nebo mezinárodního práva veřejného.

V případě uložení opatření s ohledem na subvence nebo diskriminaci, které způsobují újmu nebo hrozbu újmy dopravcům Unie, nesmí tato opatření překročit rámec toho, co je nezbytné pro kompenzaci takové újmy nebo hrozby újmy.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ EX POST, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Konzultace se zúčastněnými stranami

V souladu se standardy Komise ve vztahu k veřejným konzultacím byly zúčastněné strany konzultovány prostřednictvím online veřejné konzultace ohledně „*návrhu na zdokonalenou ochranu před subvencováním a nekalými cenovými praktikami*“ od 29. října 2013 do 21. ledna 2014. Veřejné konzultace se zúčastnilo 20 subjektů, zastupujících aerolinie (z Unie i mimo Unii), letiště a odvětvová sdružení (z Unie i mimo Unii), odbory EU, členské státy a

¹⁴ Tehdejší čl. 80 odst. 2 SES.

¹⁵ To se týká pouze subvencí, jež jsou selektivní ve smyslu čl. 2 písm. h) tohoto navrhovaného nařízení.

občany. Poněkud slabší reakce na veřejnou konzultaci by měla být vzata v úvahu při interpretaci dat. Poskytla nicméně obrázek o postoji různých klíčových zúčastněných stran.

Zúčastněné strany byly dále konzultovány ve veřejné konzultaci při přípravě strategie Komise pro letectví, která proběhla od 19. března do 10. června 2015. Komise obdržela 233 úplných odpovědí na dotazník a 41 pozičních dokumentů od zúčastněných stran zastupujících členské státy a třetí země, společnosti zajišťující odbavování, piloty, dodavatele a výrobce letadel, odvětvová a zaměstnanecká sdružení, konzultační firmy, akademickou sféru a občany.

Informace shromážděné během konzultací se zúčastněnými stranami byly doplněny studiemi, v nichž byly zúčastněné strany rovněž konzultovány.

Komise také s členskými státy a relevantními zúčastněnými stranami (z Unie i mimo Unii) uspořádala řadu neformálních setkání.

Posouzení dopadů obsahuje shrnutí provedených veřejných konzultací.

- **Posouzení dopadů**

Souhrnný přehled posouzení dopadů je k dispozici na adrese: *(bude doplněno po zveřejnění na webu SG)*.

Zpráva o posouzení dopadů a souhrnný přehled byly předloženy Výboru pro kontrolu regulace. Výbor nejprve dne 8. dubna 2016 vydal záporné stanovisko, po němž dne 29. července 2016 následovalo stanovisko kladné. Zpráva byla upravena v souladu s doporučeními výboru. Zpráva nyní lépe představuje problém, jenž se má řešit, a jasněji vysvětluje, proč byla aktuální pravidla při jeho řešení neúspěšná. Popsaný problém je lépe ilustrován příklady domnělých diskriminačních praktik. Zpráva rovněž lépe vysvětluje právní slučitelnost s mezinárodním právem a dohodami o letecké dopravě se třetími zeměmi. Kromě toho se více zaměřuje na dopady na spotřebitele a lépe posuzuje dopady každé z varianty politiky. Dále zpráva lépe představuje stanoviska zúčastněných stran.

Kladné stanovisko Výboru pro kontrolu regulace je k dispozici na adrese: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

Posouzení dopadů zkoumá čtyři varianty politiky včetně základního scénáře. Varianta kombinující omezenou revizi nařízení (ES) č. 868/2004 a přijetí výkladových pokynů byla zavržena.

Varianta A (základní scénář) spočívá v zachování nařízení (ES) č. 868/2004 namísto jeho zrušení.

Varianta B kombinuje zvýšené mezinárodní úsilí na úrovni WTO a ICAO prosazující přijetí mnohostranného právního rámce pro spravedlivou hospodářskou soutěž s jednáním usilujícím o začlenění rozšířených ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži do dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy.

Varianta C počítá se zrušením nařízení (ES) č. 868/2004 a jeho nahrazením novým komplexním a efektivním nařízením, inspirovaným nařízením o obchodních překážkách a zohledňujícím specifika odvětví letectví.

Konečně varianta D kombinuje varianty B a C, a znamená tedy jak nahrazení nařízení (ES) č. 868/2004 novým nástrojem, tak i zvýšené úsilí na mezinárodní scéně, včetně jednání o dohodách o letecké dopravě či službách letecké dopravy.

Varianta D představuje integrovaný přístup, jenž je považován za nejvhodnější pro řešení zjištěných problémů. Začlenění tří doplňujících se a vzájemně se posilujících stavebních prvků (mezinárodní úsilí, ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži v dohodách, revize

nařízení (ES) č. 868/2004) vytváří synergie, umožňuje efektivně zachovat konektivitu EU a podporuje otevřenou hospodářskou soutěž mezi všemi leteckými dopravci. Z těchto důvodů je varianta D vybrána jako nejlepší volba politiky.

Hospodářské, sociální a environmentální dopady varianty D jsou analyzovány v posouzení dopadů. Přestože hospodářský dopad varianty D nelze přesně kvantifikovat, očekává se, že bude mít největší ekonomický přínos, jelikož EU umožňuje soutěžit za spravedlivých podmínek s leteckými dopravci ze třetích zemí. Díky zvýšenému objemu dopravy a většímu výběru je tato varianta rovněž přínosem pro letiště EU a cestující. Dojde k celkovému zlepšení evropské letecké konektivity, díky čemuž bude letectví moci nadále přispívat k růstu a zaměstnanosti Unie a prospívat cestujícím, podnikům a ekonomice EU jako celku. Pokud jde o sociální aspekty, očekává se, že varianta D pozitivně přispěje k přímému zaměstnání pracovníků EU, zejména na letištích a v souvisejících odvětvích. Ještě příznivější dopad se očekává na nepřímá pracovní místa. I když lze od varianty D očekávat určité environmentální přínosy, pokud jde o snížení hluku a emisí skleníkových plynů díky možnému zvýšení počtu přímých letů provozovaných dopravci EU, jiné faktory, jako je předpokládaný růst letecké dopravy v budoucnosti, je více méně vyrovňávají. Očekává se proto, že environmentální dopad této varianty bude neutrální.

Toto navrhované nařízení přispívá k provádění varianty politiky D, přičemž její relevantní aspekty dále rozpracovává. Toto rozpracování vede k rozvoji dvou možných linií: takzvané linie „porušení“ a takzvané linie „újm“.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Rozpočtové důsledky vyplývají ze zahájení a provádění šetření Evropskou komisí a z finančních poplatků.

Na základě zkušeností s podobnými druhy šetření prováděnými Komisí byly nezbytné zdroje odhadnuty na tři až čtyři úředníky na plný úvazek na jedno šetření, při dvou až třech šetřeních ročně. Očekává se tudíž, že provádění tohoto nástroje si vyžádá devět úředníků. Je také třeba počítat s náklady na služební cesty, včetně šetření na místě. Očekává se, že prostředky vyžadované na lidské zdroje a na náklady na služební cesty budou pokryty prostřednictvím přidělů, které lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Očekává se, že úhrada finančních poplatků přinese příjmy. Kvantifikace je velmi obtížná, protože jakýkoli příjem závisí na okolnostech každého jednotlivého případu.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Rámec pro monitorování, hodnocení a podávání zpráv v souvislosti s touto iniciativou je popsán v kapitole 7 připojené zprávy o posouzení dopadů.

- **Představení návrhu**

Body odůvodnění představují cíl nařízení, jímž je zajištění spravedlivé hospodářské soutěže mezi leteckými dopravci Unie a leteckými dopravci ze třetích zemí v zájmu zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity.

Kapitola I návrhu obsahuje obecná ustanovení. Tato kapitola stanoví oblast působnosti nařízení a obsahuje řadu definic, jež jsou relevantní pro jeho správné porozumění, zejména pokud jde o praktiky, jež má nařízení řešit.

Kapitola II obsahuje společná pravidla týkající se řízení. Tato pravidla upravují zahájení a vedení šetření. Stanoví, že šetření může být zahájeno na základě stížnosti členského státu, leteckého dopravce EU nebo sdružení leteckých dopravců EU nebo z vlastní iniciativy Komise. Uvádí podmínky, v souladu s nimiž může Komise rozhodnout o zahájení šetření (nebo jeho zahájení odmítnout), a upřesňuje postup, jenž má být dodržen při oznamování skutečnosti, že je šetření zahajováno. Určuje právo Komise získat veškeré informace, jež považuje za nezbytné k provedení šetření a k ověření správnosti informací, které obdržela či shromáždila¹⁶. Definuje také dva možné účely šetření, týkající se buď porušení použitelných mezinárodních závazků (takzvaná linie „porušení“), nebo praktik používaných třetí zemí nebo subjektem třetí země, jež mají vliv na hospodářskou soutěž a způsobují leteckým dopravcům Unie újmu nebo hrozbu újmy (takzvaná linie „újmy“). Dále tato kapitola stanoví pravidla, v souladu s nimiž je nutné šetření provádět, a pravidla, podle nichž mohou zainteresované strany získat přístup k informacím týkajícím se šetření. Zahrnuje také ustanovení týkající se spolupráce s členskými státy, důvěrnosti a zpřístupňování informací.

Kapitola III popisuje akty, jimiž dochází k uzavření řízení o porušení použitelných mezinárodních závazků, tj. s přijetím či nepřijetím nápravných opatření. Opatření, jež jsou v této souvislosti k dispozici, jsou zejména ta stanovená v příslušném aktu obsahujícím použitelné mezinárodní závazky.

Kapitola IV upravuje případy praktik ovlivňujících hospodářskou soutěž. Za tímto účelem nejprve stanoví, za jakých podmínek může být shledána existence újmy nebo hrozby újmy. Rovněž stanoví podmínky, v souladu s nimiž může být řízení pozastaveno či uzavřeno, s přijetím či nepřijetím nápravných opatření. Obsahuje možnost přijmout finanční nebo operativní opatření, jejichž cílem je újmu nebo hrozbu újmy kompenzovat, a stanoví, že daná opatření nesmějí jít nad rámec toho, co je pro takovou kompenzaci nezbytné, s ohledem na skutečnost, že cílem takových opatření není potrestat dotčeného leteckého dopravce ze třetí země, ale obnovit spravedlivou hospodářskou soutěž. Tato kapitola rovněž stanoví podmínky, za nichž může dojít k přezkumu nápravných opatření.

Kapitola V zahrnuje ustanovení týkající se postupu projednávání ve výboru, zrušení nařízení (ES) č. 868/2004 a vstupu tohoto nařízení v platnost.

¹⁶ Účelem je zde řešit zjištěný nedostatek transparentnosti a informací o praktikách, které mají údajně dopad na podmínky hospodářské soutěže na trhu.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o ochraně hospodářské soutěže v letecké dopravě a o zrušení nařízení (ES) č. 868/2004**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,
s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹⁷,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁸,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Letectví má v ekonomice Unie zásadní roli. Představuje silný faktor pro hospodářský růst, pracovní místa, obchod a mobilitu. Během uplynulých desetiletí růst služeb v oblasti letecké dopravy významně přispěl ke zlepšení konektivity v rámci Unie a se třetími zeměmi a působí jako významný pozitivní faktor pro celou ekonomiku Unie.
- (2) Letečtí dopravci Unie se nacházejí v centru globální sítě spojující Evropu interně i se zbytkem světa. Mělo by jim být umožněno soutěžit s leteckými dopravci ze třetích zemí v prostředí otevřené a spravedlivé hospodářské soutěže mezi všemi leteckými dopravci. To by přispělo k zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity Unie.
- (3) Spravedlivá hospodářská soutěž je významnou obecnou zásadou při poskytování služeb mezinárodní letecké dopravy. Na tuto zásadu upozorňuje Úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“), jejíž preambule uznává potřebu toho, aby služby mezinárodní letecké dopravy vycházely z „*rovnosti příležitostí*“. Článek 44 Chicagské úmluvy rovněž uvádí, že cílem Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) by měla být podpora rozvoje mezinárodní letecké dopravy, aby bylo „*zajištěno, že každý smluvní stát má spravedlivou příležitost provozovat mezinárodní letecké společnosti*“ a „*aby se zamezilo diskriminaci mezi smluvními státy*“.
- (4) Zásada spravedlivé hospodářské soutěže je v Unii dobře zavedena a na praktiky narušující trh se vztahují stávající právní předpisy Unie, jež zaručují rovné příležitosti a podmínky spravedlivé hospodářské soutěže všem leteckým dopravcům působícím v Unii – evropským i neevropským.

¹⁷ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹⁸ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

- (5) I přes dlouhodobé úsilí některých třetích zemí i Unie nebyly zásady spravedlivé hospodářské soutěže dosud definovány prostřednictvím konkrétních vícestranných pravidel, zejména v kontextu ICAO, ani v rámci dohod Světové obchodní organizace (WTO), z jejichž působnosti byly služby letecké dopravy do značné míry vyjmuty¹⁹.
- (6) Mělo by se proto zintenzivnit úsilí v kontextu ICAO a WTO a aktivně podporovat rozvoj mezinárodních pravidel zaručujících podmínky spravedlivé hospodářské soutěže mezi všemi leteckými dopravci.
- (7) Spravedlivá hospodářská soutěž mezi leteckými dopravci by měla být pokud možno řešena v kontextu dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetími zeměmi. Většina dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy uzavřených mezi Uníí nebo jejími členskými státy (či oběma) na jedné straně a třetími zeměmi na straně druhé však dosud odpovídající pravidla nestanoví. Při jednáních by se proto mělo zintenzivnit úsilí o zahrnutí ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži do stávajících a budoucích dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetími zeměmi.
- (8) Spravedlivou hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci lze zajistit rovněž prostřednictvím vhodných právních předpisů Unie, jako je nařízení Rady (EHS) č. 95/93²⁰ a směrnice Rady 96/97/ES²¹. Do té míry, v níž spravedlivá hospodářská soutěž předpokládá ochranu leteckých dopravců Unie před některými praktikami používanými třetími zeměmi či dopravci třetích zemí, tuto otázku v současnosti řeší nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004²². Nařízení (ES) č. 868/2004 se však ve vztahu ke svému základnímu obecnému cíli spravedlivé hospodářské soutěže ukázalo jako nedostatečně efektivní. Důvodem jsou zejména některá jeho pravidla týkající se zejména definice dotyčných praktik jiných než subvencování a požadavků na zahájení a provádění šetření. Nařízení (ES) č. 868/2004 navíc v rámci Unie nestanoví speciální interní postup ve vztahu k povinnostem obsaženým v dohodách o letecké dopravě či službách letecké dopravy, jichž je Unie stranou a jejichž účelem je zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž. Vzhledem k množství a důležitosti změn, jež by byly k řešení těchto problémů nezbytné, je vhodné nařízení (ES) č. 868/2004 nahradit novým aktem.
- (9) V zájmu zachování podmínek přispívajících k vysoké míře konektivity Unie a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže s leteckými dopravci ze třetích zemí jsou nadále nutné účinné, proporcionální a odrazující právní předpisy. Komisi by za tímto účelem měla být svěřena pravomoc provádět šetření a v případě nutnosti přijímat opatření. Tato opatření by měla být k dispozici buď pro případ, kdy došlo k porušení relevantních závazků na základě dohody, již je Unie stranou, nebo kdy praktiky ovlivňující hospodářskou soutěž způsobují nebo hrozí způsobit újmu leteckým dopravcům Unie.

¹⁹ Dohoda z Marrákeše, příloha 1B Všeobecná dohoda o obchodu službami (GATS), příloha o službách letecké dopravy.

²⁰ Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

²¹ Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

²² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004 ze dne 21. dubna 2004 o ochraně před poskytováním dotací a před nekalými cenovými praktikami způsobujícími újmu leteckým dopravcům Společenství při poskytování leteckých služeb ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství (Úř. věst. L 162, 30.4.2004, s. 1).

- (10) V případech, kdy je Unie stranou dohody o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetí zemí, by mělo být porušení mezinárodních závazků podle této dohody řešeno v jejím kontextu, zejména uplatněním ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži, pokud existuje, a je-li to na místě, postupem pro řešení sporů.
- (11) Aby byla Komise náležitě informována o možných skutečnostech odůvodňujících zahájení šetření, kterýkoli členský stát, dopravce Unie nebo sdružení leteckých dopravců Unie by měli být oprávněni vznést stížnost.
- (12) Je důležité zajistit, aby se šetření mohlo vztahovat na co nejširší možný rozsah relevantních skutečností. Za tímto účelem by Komisi mělo být umožněno, aby se souhlasem dotčené třetí země a dotčeného subjektu třetí země prováděla šetření ve třetích zemích. Ze stejných důvodů a za stejným účelem by členské státy měly mít povinnost podporovat Komisi podle svých nejlepších schopností. Komise by měla šetření uzavřít na základě nejlepších dostupných důkazů.
- (13) Týká-li se šetření prováděné Komisí provozu, na nějž se vztahuje dohoda o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetí zemí, již Komise není stranou, mělo by být zajištěno, že Komise bude jednat s úplnou znalostí veškerých řízení zamýšlených či prováděných dotčeným členským státem na základě takové dohody a relevantních pro situaci, již se šetření Komise týká. Členské státy by proto měly mít povinnost Komisi příslušným způsobem informovat.
- (14) Je třeba stanovit podmínky, za nichž by řízení měla být uzavřena, s přijetím či nepřijetím nápravných opatření.
- (15) Řízení podle tohoto nařízení by neměla být zahajována, případně by měla být uzavřena bez přijetí nápravných opatření, pokud by přijetí nápravných opatření bylo s ohledem na jejich dopad na jiné osoby, zejména spotřebitele nebo podniky v Unii, v rozporu se zájmem Unie. Řízení by rovněž měla být uzavřena bez přijetí opatření, pokud požadavky na taková opatření (již) nejsou splněny.
- (16) Dojde-li k porušení použitelných mezinárodních závazků, jakákoli nápravná opatření by ze své povahy musela vycházet z aktu, v němž jsou tyto závazky obsaženy, nebo z pravidel a zásad mezinárodního práva veřejného. Za účelem zachování integrity uvedených aktů by jakákoli tato opatření měla být přijata pouze po vyčerpání postupů v nich stanovených.
- (17) Zjištění újmy nebo hrozby újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie by mělo odrážet realistické posouzení situace, a mělo by proto vycházet ze všech relevantních faktorů, zejména faktorů relevantních pro situaci uvedeného dopravce (dopravců) a pro obecnou situaci dotčeného trhu letecké dopravy.
- (18) Z důvodů administrativní efektivity a s ohledem na možné ukončení bez přijetí opatření by mělo být možné řízení pozastavit, pokud dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země podnikly rozhodné kroky s cílem odstranit dotyčné praktiky ovlivňující hospodářskou soutěž nebo výslednou újmu či hrozbu újmy.
- (19) Cílem nápravných opatření ve vztahu k praktikám ovlivňujícím hospodářskou soutěž je kompenzovat újmu, k níž dochází nebo jež hrozí v důsledku těchto praktik. Měly by proto mít podobu finančních poplatků nebo jiných opatření, která jsou schopna dosáhnout stejného účinku, jelikož mají měřitelnou peněžní hodnotu. To může zahrnovat opatření spočívající v pozastavení koncesí, dlužných služeb nebo jiných práv leteckého dopravce třetí země, pokud to nevede k porušení dohody o letecké dopravě či službách letecké dopravy uzavřené s dotčenou třetí zemí. V zájmu dodržení

zásady proporcionality by opatření jakéhokoli druhu neměla překračovat rámec toho, co je nezbytné ke kompenzaci zjištěné újmy nebo hrozící újmy.

- (20) V souladu s toutéž zásadou by nápravná opatření ve vztahu k praktikám ovlivňujícím hospodářskou soutěž měla zůstat v platnosti pouze po takovou dobu a v takovém rozsahu, jež jsou nezbytné s ohledem na danou praxi a výslednou újmu či hrozbu újmy. Odůvodňují-li to okolnosti, měl by tudíž být stanoven přezkum.
- (21) Situace, jejichž šetření probíhá podle tohoto nařízení, a jejich potenciální dopad na členské státy se mohou v závislosti na okolnostech lišit. Nápravná opatření se proto mohou podle případu uplatnit na jeden nebo více členských států nebo se mohou omezit na určitou zeměpisnou oblast.
- (22) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²³.
- (23) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž efektivní ochrany před porušením použitelných mezinárodních závazků a proti újmě nebo hrozbě újmy jednomu nebo více leteckým dopravcům Unie způsobené praktikami ovlivňujícími hospodářskou soutěž používaných třetími zeměmi nebo subjekty třetí země, přičemž tato ochrana je všem dopravcům Unie poskytována za rovných podmínek na základě jednotných kritérií a postupů, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich může být lépe dosaženo na úrovni Unie, smí Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (24) Jelikož toto nařízení nahrazuje nařízení (ES) č. 868/2004, mělo by být uvedené nařízení zrušeno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

- 1. Toto nařízení stanoví pravidla pro provádění šetření ze strany Komise a pro přijímání nápravných opatření v souvislosti s porušením použitelných mezinárodních závazků a praktikami ovlivňujícími hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci Unie a ostatními leteckými dopravci, které leteckým dopravcům Unie způsobují újmu nebo hrozbu újmy.
- 2. Použitím tohoto nařízení není dotčen článek 12 nařízení (EHS) č. 95/93 a článek 20 směrnice 96/67/ES.

²³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „leteckým dopravcem“ letecký dopravce ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008²⁴;
- b) „službou letecké dopravy“ let nebo série letů za účelem přepravy cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu;
- c) „použitelnými mezinárodními závazky“ jakékoli závazky, jež jsou obsaženy v mezinárodní dohodě o letecké dopravě či službách letecké dopravy, jíž je Unie stranou, nebo v jakémkoli ustanovení o službách letecké dopravy obsaženém v obchodní dohodě, jíž je Unie stranou, které se týká praktik, jež mohou ovlivnit hospodářskou soutěž nebo jiné chování relevantní pro hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci;
- d) „zainteresovanou stranou“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba nebo jakýkoli úřední subjekt bez ohledu na to, zda má právní subjektivitu, s pravděpodobným významným zájmem na výsledku řízení;
- e) „subjektem třetí země“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, zisková či nezisková, nebo jakýkoli úřední subjekt bez ohledu na to, zda má právní subjektivitu, spadající pod jurisdikci třetí země, bez ohledu na, zda je kontrolován(a) vládou třetí země, či nikoli, jenž/jež je přímo či nepřímo zapojen(a) do služeb letecké dopravy nebo souvisejících služeb nebo do poskytování infrastruktury či služeb používaných k poskytování služeb letecké dopravy či souvisejících služeb;
- f) „praktikami ovlivňujícími hospodářskou soutěž“ diskriminace a subvence;
- g) „diskriminací“ jakékoli rozlišování bez objektivního důvodu ve vztahu k dodávkám zboží či služeb, včetně veřejných služeb, využívaných k provozování služeb letecké dopravy, nebo ve vztahu k zacházení s nimi ze strany veřejných orgánů příslušných pro tyto služby (včetně praktik týkajících se letové navigace nebo letištních zařízení a služeb, paliva, pozemního odbavování, ochrany před protiprávními činy, počítačových rezervačních systémů, přidělování letištních časů, poplatků a používání jiných zařízení nebo služeb využívaných k provozování služeb letecké dopravy);
- h) „subvencí“ finanční příspěvek:
 - i) poskytnutý vládou nebo jinou veřejnou organizací třetí země ve kterékoli z těchto forem:
 - 1) praktiky vlády nebo jiné veřejné organizace zahrnující přímý převod finančních prostředků, potenciální přímý převod finančních prostředků nebo závazků (např. granty, úvěry, kapitálové injekce, úvěrové záruky, započtení provozních ztrát nebo kompenzace finančních břemen uložených veřejnými orgány);

²⁴

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

- 2) částky představující příjmy vlády nebo jiné veřejné organizace, jež jsou za běžných okolností splatné, jsou prominuty nebo nejsou vybírány (např. preferenční daňové zacházení nebo daňové pobídky typu daňových úlev);
 - 3) vláda nebo jiná veřejná organizace, včetně podniků ovládaných veřejnými orgány, poskytuje zboží či služby nebo nakupuje zboží či služby;
 - 4) vláda nebo jiná veřejná organizace provádí platby ve prospěch mechanismu financování nebo pověří soukromý subjekt prováděním či tomuto subjektu nařídí provádění jedné nebo více druhů činností uvedených v bodech 1), 2) a 3), jež by za běžných okolností prováděla vláda a jež se v praxi v podstatě neliší od postupů obvykle prováděných vládami;
- ii) poskytující výhodu;
 - iii) právně nebo fakticky omezený na subjekt nebo odvětví nebo na skupinu subjektů nebo odvětví v jurisdikci orgánu, jenž příspěvek poskytuje;
- i) „leteckým dopravcem Unie“ letecký dopravce s platnou licencí k provozování letecké dopravy udělenou členským státem v souladu s nařízením (ES) č. 1008/2008.

KAPITOLA II

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE ŘÍZENÍ

Článek 3

Zahájení řízení

1. Na základě písemné stížnosti podané členským státem, dopravcem Unie nebo sdružením leteckých dopravců Unie v souladu s odstavcem 2, nebo z vlastní iniciativy Komise, se zahájí šetření, existují-li důkazy *prima facie* o kterémkoli z těchto případů:
 - a) porušení použitelných mezinárodních závazků;
 - b) existenci všech těchto okolností:
 - i) praktiky ovlivňující hospodářskou soutěž, používané třetí zemí nebo subjektem třetí země;
 - ii) újma nebo hrozba újmy jednomu nebo více leteckým dopravcům Unie;
 - iii) kauzální spojení mezi údajnou praktikou a údajnou újmou či hrozbou újmy.
2. Ve stížnosti se uvedou důkazy *prima facie* o jednom z případů podle odstavce 1.
3. Komise v rámci možností přezkoumá správnost a adekvátnost informací, jež jsou uvedeny ve stížnosti nebo jež má Komise k dispozici, aby stanovila, zda existuje dostatek důkazů pro zahájení šetření v souladu s odstavcem 1.
4. Komise se může rozhodnout šetření nezahájit, pokud by přijetí opatření v souladu s článkem 10 nebo 13 bylo v rozporu se zájmem Unie nebo domnívá-li se Komise, že

skutečnosti uvedené ve stížnosti neupozorňují na systémový problém ani nemají významný dopad na jednoho nebo více leteckých dopravců Unie.

5. Jsou-li předloženy důkazy pro účely odstavce 1 nedostatečné, Komise o tom stěžovatele informuje do 60 dnů od data podání stížnosti. Stěžovateli se poskytne 30 dnů na to, aby poskytl dodatečné důkazy. Pokud tak stěžovatel v dané lhůtě neučiní, může se Komise rozhodnout šetření nezahájit.
6. Komise rozhodne o zahájení šetření v souladu s odstavcem 1 do šesti měsíců od podání stížnosti.
7. Při dodržení odstavce 4 platí, že pokud má Komise za to, že existují dostatečné důkazy odůvodňující zahájení šetření, podnikne tyto kroky:
 - a) zahájí řízení;
 - b) zveřejní oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*; oznámení informuje o zahájení šetření, uvádí rozsah šetření, použitelné mezinárodní závazky, jež byly údajně porušeny, nebo třetí zemi či subjektu třetí země, jejíž/jehož praktiky údajně ovlivnily hospodářskou soutěž, údajnou újmu či hrozbu újmy a dotčené(ho) letecké(ho) dopravce Unie, jakož i období, během něhož se mohou přihlásit zainteresované strany, jež mohou písemně předložit svá stanoviska či informace nebo mohou požádat Komisi o slyšení;
 - c) zahájení řízení oficiálně oznámí zástupcům dotčené třetí země a dotčenému subjektu třetí země;
 - d) informuje stěžovatele a výbor podle článku 15 o zahájení šetření.
8. Je-li stížnost před zahájením šetření stažena, má se za to, že stížnost nebyla podána. Tím není dotčeno právo Komise zahájit šetření ze své vlastní iniciativy v souladu s odstavcem 1.

Článek 4

Šetření

1. Po zahájení řízení započne Komise šetření.
2. Cílem šetření je stanovit kteroukoli z těchto skutečností:
 - a) zda došlo k porušení použitelných mezinárodních závazků;
 - b) zda praktiky používané třetí zemí nebo subjektem třetí země, jež mají vliv na hospodářskou soutěž, způsobily dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie újmu nebo hrozbu újmy.
3. Komise si může vyžádat veškeré informace, které považuje k provedení šetření za nezbytné, a může ověřovat správnost informací, které získala, u dotčeného leteckého dopravce (dopravců) Unie nebo u dotčené třetí země či dotčeného subjektu třetí země.
4. Komise může požádat členské státy, aby ji v šetření podporovaly, a členské státy učiní veškerá nezbytná opatření, aby její žádosti vyhověly. Podpora vyžádaná od členských států se může týkat poskytování a analýzy informací, jakož i podílu na kontrolách, inspekcích a šetřeních.

5. Jeví-li se to jako nezbytné, může Komise provádět šetření na území dotčené třetí země, pokud vláda dotčené třetí země a dotčený subjekt třetí země byly oficiálně informovány a pokud k tomu daly souhlas.
6. Strany, které se ve lhůtě stanovené v oznámení o zahájení řízení přihlásily, budou vyslechnuty, pokud podaly žádost o slyšení, v níž uvedly, že jsou zainteresovanou stranou.
7. Stěžovatelé, zainteresované strany, dotčené členské státy a zástupci dotčené třetí země či dotčeného subjektu třetí země mají přístup ke všem informacím, jež byly poskytnuty Komisi, kromě interních dokumentů určených pro Komisi a orgány veřejné správy, pokud tyto informace nejsou důvěrné ve smyslu článku 6 a pokud o ně uvedené subjekty Komisi písemně požádají.

Článek 5

Spolupráce s členskými státy v souvislosti s řízeními týkajícími se případů podle kapitoly IV

1. Pokud Komise zamýšlí zahájit řízení v souladu s článkem 3 a dotčené služby letecké dopravy upravuje dohoda o letecké dopravě či službách letecké dopravy uzavřená mezi jedním nebo více členskými státy a třetí zemí, jíž Komise není stranou, informuje Komise dotčený členský stát (státy).
2. Je-li členský stát informován Komisí v souladu s odstavcem 1, uvedený členský stát Komisi bez zbytečného prodlení informuje o svém záměru použít za účelem řešení situace, jíž se šetření týká, postupy pro řešení sporů nebo jakýkoli jiný relevantní postup stanovený v dotčené dohodě o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetí zemí.
3. Členský stát uvedený v odstavci 2 Komisi rovněž informuje o veškerých plánovaných relevantních setkáních v rámci dotčené dohody o letecké dopravě či službách letecké dopravy se třetí zemí, na nichž se mají projednávat otázky, jichž se šetření týká. Dotčený členský stát poskytne Komisi pořad jednání a veškeré relevantní informace, které jí umožní porozumět tématům, jež mají být na těchto setkáních projednány.
4. Dotčený členský stát Komisi průběžně informuje o provádění jakéhokoli postupu podle odstavce 2 a je-li to vhodné, může Komisi pozvat, aby se uvedených postupů účastnila. Komise si může od dotčeného členského státu vyžádat další informace.

Článek 6

Důvěrnost

1. Se všemi informacemi, jež mají důvěrnou povahu, mimo jiné informacemi, jejichž prozrazení by znamenalo významnou soutěžní výhodu pro konkurenta nebo by významně nepříznivě ovlivnilo poskytovatele informací nebo osobu, od níž poskytovatel informací tyto informace získal, nebo informacemi důvěrně

poskytnutými stranami šetření zachází Komise jako s důvěrnými informacemi, jsou-li k tomu udány oprávněné důvody.

2. Zainterесované strany, které sdělily důvěrné informace, jsou povinny předložit jejich shrnutí, které nemá důvěrnou povahu. Shrnutí musí být natolik podrobné, aby umožňovalo přiměřené pochopení podstaty důvěrně sdělených informací. Za výjimečných okolností mohou zainterесované strany uvést, že důvěrné informace nelze shrnout. Za těchto výjimečných okolností musí být uvedeny důvody, proč nelze shrnutí zpracovat.
3. Informace získané na základě tohoto nařízení lze použít pouze k tomu účelu, ke kterému byly vyžádány. Toto ustanovení nebrání využití informací získaných v kontextu jednoho šetření pro účely zahájení jiného šetření v souladu s tímto nařízením.
4. Komise, členské státy ani jejich úředníci nesdělí žádné důvěrné informace, které obdrželi podle tohoto nařízení, ani žádné údaje důvěrně poskytnuté kteroukoli ze stran šetření bez výslovného souhlasu toho, kdo tyto informace poskytl. Informace vyměněné mezi Komisí a členskými státy a interní dokumenty vypracované orgány Unie nebo členských států se nesdělují, s výjimkou zvláštních případů uvedených v tomto nařízení.
5. Pokud se zdá, že žádost o důvěrné zacházení není opodstatněná, a jestliže poskytovatel informací buď není ochoten údaje zveřejnit nebo schválit jejich zveřejnění v obecné nebo souhrnné podobě, nemusí být na dotčené informace brán zřetel.
6. Tento článek nebrání poskytování obecných informací orgány Unie, a zejména poskytování odůvodnění rozhodnutí přijatých na základě tohoto nařízení, ani poskytování důkazů, ze kterých orgány Unie vycházely, pokud je to nezbytné k objasnění těchto důvodů v soudním řízení. Toto poskytování musí brát v úvahu oprávněný zájem dotčených stran na zachování jejich obchodního nebo vládního tajemství.

Článek 7

Výchozí zjištění v případě nespolupráce

V případech, kdy je přístup k nezbytným informacím odepřen, nebo pokud nejsou informace poskytnuty v příslušných lhůtách, nebo pokud pro šetření existují významné překážky, formulují se zjištění na základě dostupných skutečností. Zjistí-li Komise, že byly předloženy nepravdivé nebo zavádějící informace, nebere se na tyto informace zřetel.

Článek 8

Poskytování informací

1. Dotčené třetí zemi, subjektu třetí země a leteckému dopravci, jakož i stěžovateli a zainterесovaným stranám se poskytnou podstatné skutečnosti a důvody, z nichž vyplývá úmysl přijmout nápravná opatření, nebo úmysl řízení ukončit bez přijetí nápravných opatření, nejpozději jeden měsíc před zapojením výboru podle článku 15 v souladu s čl. 10 odst. 2 a 3, čl. 12 odst. 2 nebo čl. 13 odst. 1.

2. Tímto poskytnutím není dotčeno žádné následné rozhodnutí, jež může Komise přijmout. Má-li Komise v úmyslu založit takové rozhodnutí na jakýchkoli dodatečných či odlišných skutečnostech a důvodech, musí být poskytnuty co nejdříve.
3. Přípomínky vznesené po poskytnutí informací se berou v úvahu pouze tehdy, obdrželi je Komise ve lhůtě, kterou stanoví v každém jednotlivém případě s ohledem na naléhavost věci a která činí nejméně deset dnů. Pokud musí být poskytnuty dodatečné konečné informace, může být stanovena kratší lhůta.

Článek 9

Doba trvání řízení a pozastavení

1. Řízení se uzavře do dvou let. Tuto dobu lze v náležitě odůvodněných případech prodloužit.
2. V naléhavých případech, například v situacích, kdy existuje riziko okamžité a nezvratné újmy leteckému dopravci (dopravcům) Unie, může být řízení zkráceno na jeden rok.
3. Komise může řízení pozastavit, pokud dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země podnikly rozhodné kroky s cílem odstranit podle situace:
 - a) v případě porušení použitelného mezinárodního závazku, toto porušení;
 - b) v případě praktik ovlivňujících hospodářskou soutěž, buď tyto praktiky, nebo újmu či hrozbu újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie.
4. Pokud po uplynutí přiměřené doby nedošlo k odstranění porušení použitelného mezinárodního závazku nebo praktik ovlivňujících hospodářskou soutěž, újmy či hrozby újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie, může Komise v řízení pokračovat.

KAPITOLA III

PORUŠENÍ POUŽITELNÝCH MEZINÁRODNÍCH ZÁVAZKŮ

Článek 10

Uzavření řízení

1. Je-li stížnost stažena, může Komise šetření prováděné podle článku 4 ukončit bez přijetí nápravných opatření.
2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů ukončí šetření prováděné podle článku 4 bez přijetí nápravných opatření ve kterémkoli z těchto případů:
 - a) Komise dospěje k závěru, že nedošlo k porušení použitelných mezinárodních závazků;

- b) Komise dospěje k závěru, že přijetí nápravných opatření by bylo v rozporu se zájmem Unie;
- c) Unie a dotčená třetí země v souladu s relevantními mechanismy stanovenými v příslušné dohodě nebo ujednání nebo podle příslušného mezinárodního práva veřejného dospěly k uspokojivé nápravě.

Prováděcí akty podle prvního pododstavce se přijmou poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.

- 3. Aniž jsou dotčena příslušná ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie a při dodržení odstavců 1 a 2 Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme nápravná opatření, pokud šetření určí, že došlo k porušení použitelných mezinárodních závazků.

Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.

- 4. Pokud akt obsahující použitelné mezinárodní závazky vyžaduje, aby byl před přijetím jakéhokoli opatření nejprve vyčerpán mezinárodní postup pro konzultaci nebo pro řešení sporů, musí být tento postup nejprve vyčerpán a jakékoli rozhodnutí přijaté v souladu s odstavcem 3 zohlední jeho výsledky.
- 5. Nápravnými opatřeními podle odstavce 3 musí být opatření stanovená aktem obsahujícím použitelné mezinárodní závazky nebo opatření, jež jsou k dispozici na základě relevantních pravidel a zásad mezinárodního práva veřejného.

KAPITOLA IV

PRAKTIKY OVLIVŇUJÍCÍ HOSPODÁŘSKOU SOUTĚŽ

Článek 11

Stanovení újmy

- 1. Zjištění újmy pro účely této kapitoly musí být založeno na důkazech a zohledňovat veškeré relevantní faktory, zejména:
 - a) situaci dotčeného leteckého dopravce (dopravců) Unie, především pokud jde o aspekty, jako je četnost služeb, využití kapacity, síťový efekt, tržby, tržní podíl, zisk, návratnost kapitálu, investice a zaměstnanost;
 - b) obecnou situaci na dotčeném trhu (trzích) služeb letecké dopravy, především pokud jde o výši tarifů nebo sazeb, kapacitu a četnost služeb letecké dopravy nebo využití sítě.
- 2. Ke zjištění hrozby újmy je nutné, aby bylo jasně předvídatelné, že určitá situace pravděpodobně vyústí ve skutečnou újmu. Jakékoli takové zjištění musí být založeno na důkazech a zohledňovat veškeré relevantní faktory, zejména:
 - a) předvídatelný vývoj situace dotčeného leteckého dopravce (dopravců) Unie, především pokud jde o četnost služeb, využití kapacity, síťový efekt, tržby, tržní podíl, zisk, návratnost kapitálu, investice a zaměstnanost;

- b) předvídatelný vývoj obecné situace na potenciálně dotčeném trhu (tržích) služeb letecké dopravy, především pokud jde o výši tarifů nebo sazeb, kapacitu a četnost služeb letecké dopravy nebo využití sítě.
- 3. Komise zvolí období šetření a analyzuje relevantní důkazy během tohoto období.
- 4. Újma nebo hrozba újmy způsobená jinými faktory než jsou praktiky ovlivňující hospodářskou soutěž, které dotčené(ho) letecké(ho) dopravce Unie rovněž negativně ovlivňují, se prošetřovaným praktikám nepřičítá.

Článek 12

Ukončení řízení bez nápravných opatření

- 1. Je-li stížnost stažena, může Komise šetření ukončit bez přijetí nápravných opatření.
 - 2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů ukončí šetření prováděné podle článku 4 bez přijetí nápravných opatření, pokud:
 - a) Komise dospěje k závěru, že nenastala žádná z těchto okolností:
 - i) existence praktik ovlivňujících hospodářskou soutěž, používaných třetí zemí nebo subjektem třetí země;
 - ii) existence újmy či hrozby újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie;
 - iii) existence kauzálního spojení mezi újmou či hrozbou újmy a posuzovanými praktikami;
 - b) Komise dospěje k závěru, že přijetí nápravných opatření podle článku 13 by bylo v rozporu se zájmem Unie;
 - c) dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země praktiky ovlivňující hospodářskou soutěž odstranily;
 - d) dotčená třetí země nebo dotčený subjekt třetí země újmu či hrozbu újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie odstranily.
- Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.
- 3. K rozhodnutí ukončit šetření v souladu s odstavcem 2 se připojí jeho odůvodnění a zveřejní se v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 13

Nápravná opatření

- 1. Aniž je dotčen čl. 12 odst. 1 a s výjimkou případu uvedeného v čl. 12 odst. 2 písm. b) Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme nápravná opatření, pokud šetření prováděné podle článku 4 stanoví, že praktiky ovlivňující hospodářskou soutěž, používané třetí zemí nebo subjektem třetí země, způsobily újmu či hrozbu újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie.
- Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.

2. Nápravná opatření uvedená v odstavci 1 se uloží dopravci (dopravcům) třetí země, jenž má (již mají) prospěch z praktik ovlivňujících hospodářskou soutěž; mají formu kteréhokoli z těchto opatření:
 - a) finanční poplatky;
 - b) jakékoli opatření totožné či nižší hodnoty.
3. Nápravná opatření uvedená v odstavci 1 nesmějí překročit rámec toho, co je nezbytné pro kompenzaci újmy či hrozby újmy dotčenému leteckému dopravci (dopravcům) Unie. Za tímto účelem mohou být opatření uvedená v odst. 2 písm. b) omezena na určitou zeměpisnou oblast.
4. Nápravná opatření uvedená v odstavci 1 nesmějí Unii ani dotčené členské státy vybízet k porušení dohod o letecké dopravě či službách letecké dopravy ani žádného ustanovení o službách letecké dopravy obsaženého v obchodní dohodě, jež byly uzavřeny s dotčenou třetí zemí.
5. K rozhodnutí uzavřít šetření přijetím nápravných opatření uvedených v odstavci 1 se připojí jeho odůvodnění a zveřejní se v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 14

Přezkum nápravných opatření

1. Nápravná opatření uvedená v článku 13 zůstanou v platnosti pouze do té doby a do té míry, jež jsou nezbytné s ohledem na trvání praktik ovlivňujících hospodářskou soutěž a výsledné újmy či hrozby újmy. Za tímto účelem se uplatní přezkumný postup stanovený v odstavcích 2, 3 a 4.
2. Pokud to okolnosti odůvodňují, může být potřeba pokračovat v ukládání nápravných opatření v jejich původní formě přezkoumána, a to buď z iniciativy Komise nebo stěžovatele, nebo na základě odůvodněné žádosti dotčené třetí země nebo dotčeného subjektu třetí země.
3. Během svého přezkumu Komise posoudí, zda nadále existují praktiky ovlivňující hospodářskou soutěž, újma či hrozba újmy a kauzální spojení mezi danými praktikami a újmou či hrozbou újmy.
4. Komise nápravná opatření prostřednictvím prováděcích aktů podle potřeby zruší, změní či zachová. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.

KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 15

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 16

Zrušení

Nařízení (ES) č. 868/2004 se zrušuje. Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 17

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda / předsedkyně

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

- 1.1 Název návrhu/podnětu
- 1.2 Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB
- 1.3 Povaha návrhu/podnětu
- 1.4 Cíle
- 1.5 Odůvodnění návrhu/podnětu
- 1.6 Doba trvání akce a finanční dopad
- 1.7 Předpokládaný způsob řízení

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

- 2.1 Pravidla pro sledování a podávání zpráv
- 2.2 Systém řízení a kontroly
- 2.3 Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

- 3.1 Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky
- 3.2 Odhadovaný dopad na výdaje
 - 3.2.1 *Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje*
 - 3.2.2 *Odhadovaný dopad na operační prostředky*
 - 3.2.3 *Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy*
 - 3.2.4 *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*
 - 3.2.5 *Příspěvky třetích stran*
- 3.3 Odhadovaný dopad na příjmy

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Nařízení Evropského parlamentu a Rady o ochraně hospodářské soutěže v letecké dopravě a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004

1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB²⁵

06 – Mobilita a doprava

1.3. Povaha návrhu/podnětu

☐ Návrh/podnět se týká **nové akce**

☐ Návrh/podnět se týká **nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci**²⁶

☐ Návrh/podnět se týká **prodloužení stávající akce**

☒ Návrh/podnět se týká **akce přesměrované na jinou akci**

1.4. Cíle

1.4.1. Víceleté strategické cíle Komise sledované návrhem/podnětem

Pracovní místa a růst: Cílem iniciativy je přispět ke konkurenceschopnosti evropského leteckého odvětví, které vytváří udržitelný růst a vysoce hodnotná pracovní místa a podněcuje technologickou inovaci.

Integrovanější a spravedlivější vnitřní trh s posílenou průmyslovou základnou: konkurenceschopný jednotný evropský dopravní prostor nabízí občanům a podnikům rámec pro bezpečnou, efektivní a kvalitní dopravu.

Opatření na úrovni EU jsou způsobilá zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž mezi dopravci Unie a dopravci ze třetích zemí – tj. rovné podmínky mezi nimi. To podporuje podmínky přispívající k vysoké míře konektivity.

Navrhované nařízení také přispívá k posílení úlohy EU jako globálního aktéra.

1.4.2. Specifické cíle a příslušné aktivity ABM/ABB

Specifický cíl

Specifický cíl GR MOVE č. 1: efektivní, udržitelný, bezpečný a zabezpečený jednotný evropský dopravní prostor: zdokonalování regulace, zajišťování vysoké míry implementace právních předpisů EU v oblasti dopravy a otevřená a spravedlivá hospodářská soutěž v EU i ve vztazích s klíčovými partnerskými zeměmi.

Příslušné aktivity ABM/ABB

06 02 – evropská dopravní politika

²⁵ ABM: řízení podle činností (Activity-Based Management) – ABB: sestavování rozpočtu podle činností (activity-based budgeting).

²⁶ Uvedené v čl. 54 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

1.4.3. *Očekávané výsledky a dopady*

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Navrhované nařízení má zaručit spravedlivou hospodářskou soutěž mezi dopravci Unie a dopravci ze třetích zemí, což by mělo přispět k vysoké míře konektivity mezi EU a třetími zeměmi.

Pro dosažení tohoto cíle navrhované nařízení stanoví rámec, jehož prostřednictvím dochází k řešení praktik ovlivňujících hospodářskou soutěž, používaných třetími zeměmi nebo subjekty třetí země, které způsobují újmu nebo hrozbu újmy leteckým dopravcům EU. S cílem kompenzovat újmu a obnovit spravedlivou hospodářskou soutěž jsou přijímána relevantní nápravná opatření.

Nařízení také stanoví rámec pro přijímání opatření v případech, kdy (údajně) došlo k porušení použitelných mezinárodních závazků.

Očekává se, že z tohoto nařízení bude mít prospěch odvětví letectví EU.

Rovněž se očekává, že z nařízení budou mít prospěch cestující, jelikož přispívá k zachování širokého přístupu ke službám letecké dopravy v celé EU.

Z nařízení by měla mít prospěch i celá ekonomika EU díky kontinuálnímu příspěvku leteckého odvětví ke splnění cíle vytváření pracovních míst a růstu.

Mezi předpokládané ekonomické důsledky patří zvýšení počtu cestujících přepravovaných leteckými společnostmi EU a zvýšení příjmů těchto společností. Dalším beneficentem budou letiště EU, která přilákají více cestujících.

Předpokládané provozní důsledky zahrnují lepší konektivitu v evropském vzdušném prostoru, která bude podnícena spravedlivou soutěží mezi leteckými dopravci.

1.4.4. *Ukazatele výsledků a dopadů*

Upřesněte ukazatele, podle kterých je možno uskutečňování návrhu/podnětu sledovat.

- počet a povaha oficiálních stížností z odvětví adresovaných Komisi;
- názory evropských zúčastněných stran ohledně použitelnosti evropského právního rámce.

1.5. **Odůvodnění návrhu/podnětu**

1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu*

Zajistit účinný nástroj, který umožní řešit praktiky, jež mají vliv na hospodářskou soutěž a způsobují leteckým dopravcům Unie újmu nebo hrozbu újmy. Účelem příslušných opatření v takových případech je takovou újmu či hrozbu újmy kompenzovat.

Stanovit rámec pro přijímání opatření v případech, kdy (údajně) došlo k porušení použitelných mezinárodních závazků.

Všechna uvedená opatření rovněž přispívají k vysoké míře konektivity mezi EU a třetími zeměmi.

1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení EU*

Soulad se zásadou subsidiarity byl konstatován ve 26. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 868/2004, a to do té míry, pokud se jednalo o podmínky uvedeného nařízení.

Novým ústředním prvkem navrhovaného nařízení je akce v případě „porušení použitelných mezinárodních závazků“. Navrhované nařízení definuje „použitelné mezinárodní závazky“ jako závazky obsažené v dohodě, jejíž stranou je Unie. Práva vůči třetím zemím na základě dohod, jejichž stranou je Unie, nemohou vykonávat jednotlivé členské státy.

Jelikož sledovaných cílů nelze dosáhnout bez opatření na úrovni Unie, jsou taková opatření za tímto účelem nezbytná a přinášejí přidanou hodnotu ve srovnání s opatřeními na úrovni členských států.

1.5.3. *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 868/2004 mělo zamezit nekalým praktikám, tj. subvencím a diskriminací ze strany třetích zemí a subjektů třetí země, které negativně ovlivňují dopravce EU, a těmto praktikám bránit.

Toto nařízení však během více než deseti let po jeho přijetí nebylo nikdy použito, jelikož žádný dopravce EU nikdy nevznese formální stížnost, přestože se v odvětví objevilo mnoho neoficiálních obvinění a stížností ohledně nekalých praktik, které třetí země a subjekty třetí země údajně používají.

Hlavním důvodem toho, že se nařízení č. 868/2004 projevilo jako neefektivní, je samotná skutečnost, že jeho koncepce ve vztahu k „nekalým cenovým praktikám“ vychází z nástrojů používaných proti dumpingovým cenám zboží, a není proto přizpůsobena specifikům odvětví letecké dopravy.

Kromě dotací se nařízení (ES) č. 868/2004 vztahuje výlučně na takzvané nekalé cenové praktiky. Jejich existenci lze konstatovat, pouze pokud letečtí dopravci ze třetích zemí účtují za „letecké služby“ ceny, které jsou v porovnání s cenami nabízenými konkurenčními leteckými dopravci Společenství dostatečně nižší na to, aby způsobily újmu“, což je obtížné prokázat. Zjištění „nekalých cenových praktik“ rovněž vyžaduje, aby dotyčný dopravce ze třetí země získal neobchodní výhodu, avšak existence samotné takové výhody k přijetí opatření ze strany Unie nepostačuje.

Nařízení (ES) č. 868/2004 navíc v rámci EU nestanoví speciální interní postup ve vztahu k povinnostem obsaženým v dohodách o letecké dopravě či službách letecké dopravy, jichž je Unie stranou, jejichž účelem je zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž, tj. pro případy, kdy došlo k porušení uvedených povinností.

Kromě toho jsou pravidla, jimiž se řídí zahájení šetření, poměrně restriktivní. Právo podat stížnost Komisi má totiž pouze „odvětví Společenství“, definované jako „letečtí dopravci Společenství poskytující podobné letecké služby jako celek nebo ti letečtí dopravci Společenství, jejichž společný podíl představuje většinovou část celkové nabídky těchto služeb ve Společenství“. Ani členským státům, ani jednotlivým leteckým dopravcům není individuálně přiznáno postavení stěžovatele.

1.5.4. *Soulad a možná synergie s dalšími vhodnými nástroji*

Navrhované nařízení je v souladu s cíli představenými ve strategii pro letectví, a jako takové přímo přispívá k dosažení těchto cílů v zájmu konkurenceschopnějšího odvětví letectví EU.

1.6. Doba trvání akce a finanční dopad

☐ Časově omezený návrh/podnět

- ☐ Návrh/podnět s platností od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- ☐ Finanční dopad od RRRR do RRRR

☒ Časově neomezený návrh/podnět

- Provádění s obdobím rozběhu od RRRR do RRRR,
- poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob řízení²⁷

☒ Přímé řízení Komisí

- ☒ prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie;
- ☐ prostřednictvím výkonných agentur

☐ Sdílené řízení s členskými státy

☐ Nepřímé řízení, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- ☐ třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi;
- ☐ mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte);
- ☐ EIB a Evropský investiční fond;
- ☐ subjekty uvedené v článcích 208 a 209 finančního nařízení;
- ☐ veřejnoprávní subjekty;
- ☐ soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém poskytují dostatečné finanční záruky;
- ☐ soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství soukromého a veřejného sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky;
- ☐ osoby pověřené prováděním zvláštních činností v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.
- *Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.*

Poznámky

nepoužije se

²⁷

Vysvětlení způsobů řízení spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Očekává se, že útvary Komise pět let po vstupu nařízení v platnost zhodnotí, zda bylo cílů iniciativy dosaženo. Hodnocení má ověřit, zda nová opatření vytvořila rovnější podmínky a zda napomohla zachování vysoké míry konektivity. Bude provedeno na základě hlavních ukazatelů pokroku uvedených v oddíle „*Ukazatele výsledků a dopadů*“. Musí splňovat požadavky Komise týkající se hodnocení.

2.2. Systém řízení a kontroly

2.2.1. Zjištěná rizika

V souvislosti s prováděním navrhovaného nařízení byla identifikována tato rizika:

1) Odvetná akce vůči společnostem z EU

Přijetí nápravných opatření by mohlo vést k odvetným opatřením vůči odvětví EU (např. pokud jde o přístup leteckých dopravců ke službám nebo nákupy letadel z EU dopravci ze třetích zemí). Navrhované nařízení nicméně uvádí, že Komise se může rozhodnout nepřijmout opatření, pokud by byla v rozporu se zájmem Unie. Komise bude také mít možnost nápravná opatření koncipovat tak, aby se minimalizovalo riziko vedlejších účinků, včetně odvetných opatření.

2) Neočekávaný a nezvladatelný počet stížností

Vymáhání navrhovaného nařízení povede ke vzniku případů, jimiž se bude muset zabývat Komise. To znamená nárůst administrativních nákladů (náklady na pracovní sílu, zařízení a materiál, jakož i režijní náklady). Bude-li přijat neočekávaně vysoký počet stížností, může nastat nedostatek personálu, obtíže při řízení a dodatečné náklady. Navrhované nařízení nicméně uvádí, že Komise se může rozhodnout nepřijmout opatření, pokud daný případ neupozorňuje na systémový problém ani nemá významný dopad na letecké dopravce Unie. Navrhované nařízení také počítá s možnostmi, aby Komise požádala členské státy o podporu při šetření.

2.2.2. Informace o zavedeném systému vnitřní kontroly

– Komise by ukládala nápravná opatření prostřednictvím prováděcích aktů v souladu s článkem 291 SFEU.

– Kontrolu ze strany členských států by upravovalo nařízení č. 182/2011 o způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí.

– Finanční protiopatření zaměřující se na subjekty třetí země by byla vymáhána v souladu s článkem 299 SFEU.

2.2.3. Odhad nákladů a přínosů kontrol a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb

nepoužije se

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření.

nepoužije se

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo[...][název.....]	RP/NRP ²⁸	zemí ESVO ²⁹	kandidátských zemí ³⁰	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
	[5][06.01.01.01]	NRP	NE	NE	NE	NE

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo[...][název.....]	RP/NRP	zemí ESVO	kandidátských zemí	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
	[...][XX.YY.YY.YY]		ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE

²⁸ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

²⁹ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

³⁰ Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný dopad na výdaje

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	Číslo	[...][název.....]]
--	--------------	------------------------

GR: <.....>			Rok N ³¹	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
• Operační prostředky										
Číslo rozpočtové položky	Závazky	(1)								
	Platby	(2)								
Číslo rozpočtové položky	Závazky	(1a)								
	Platby	(2a)								
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ³²										
Číslo rozpočtové položky		(3)								
CELKEM prostředky pro GR <.....>	Závazky	=1+1a +3								
	Platby	=2+2a +3								

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)								
------------------------------	---------	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

³¹ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

³² Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

	Platby	(5)								
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)								
CELKEM prostředky na OKRUH víceletého finančního rámce	Závazky	=4+6								
	Platby	=5+6								

Má-li návrh/podnět dopad na více okruhů:

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)								
	Platby	(5)								
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)								
CELKEM prostředky z OKRUHU 1 až 4 víceletého finančního rámce (referenční částka)	Závazky	=4+6								
	Platby	=5+6								

Okruh víceletého finančního rámce	5	Správní výdaje
--	----------	----------------

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	CELKEM
GŘ: MOVE					
• Lidské zdroje		1,242	1,242	1,242	3,726
• Ostatní správní výdaje		0,02	0,02	0,02	0,06
GŘ MOVE CELKEM	Prostředky	1,262	1,262	1,262	3,786

CELKEM prostředky z OKRUHU 5 víceletého finančního rámce	(Závazky celkem = platby celkem)	1,262	1,262	1,262	3,786
---	-------------------------------------	-------	-------	-------	-------

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	CELKEM
CELKEM prostředky z OKRUHU 1 až 5 víceletého finančního rámce	Závazky	1,262	1,262	1,262	3,786
	Platby	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Odhadovaný dopad na operační prostředky

- ☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.
- ☐ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Uved'te cíle a výstupy			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)						CELKEM	
	VÝSTUPY																	
	↓	Druh ³³	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet
SPECIFICKÝ CÍL Č. 1 ³⁴ ...																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 1																		
SPECIFICKÝ CÍL Č. 2 ...																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																		
NÁKLADY CELKEM																		

³³ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).
³⁴ Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“.

3.2.3. Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy

3.2.3.1. Shrnutí

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	CELKEM
--	-------------	-------------	-------------	--------

OKRUH 5 víceletého finančního rámce				
Lidské zdroje	1,242	1,242	1,242	3,726
Ostatní správní výdaje	0,02	0,02	0,02	0,02
Mezisoučet za OKRUH 5 víceletého finančního rámce	1,262	1,262	1,262	3,786

mimo OKRUH 5³⁵ víceletého finančního rámce				
Lidské zdroje				
Ostatní výdaje správní povahy				
Mezisoučet mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce				

CELKEM	1,262	1,262	1,262	3,786
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci Komise, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GR poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

³⁵ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.3.2. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)			
06 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	9	9	9
XX 01 01 02 (při delegacích)			
XX 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)			
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)			
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)³⁶			
XX 01 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)			
XX 01 02 02 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)			
XX 01 04 yy ³⁷	– v ústředí		
	– při delegacích		
XX 01 05 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)			
10 01 05 02 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)			
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)			
CELKEM	9	9	9

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přearanžovány v rámci Komise, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GR poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	Přijímání a zpracování stížností adresovaných Komisi, zahajování řízení a vedení šetření, vypracování právních aktů Komise, zpracování žádostí o informace a zpracování žádostí o přezkum rozhodnutí Komise.
Externí zaměstnanci	nepoužije se

³⁶ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

³⁷ Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

3.2.4. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*

- ☒ Návrh/podnět je v souladu se stávajícím víceletým finančním rámcem.
- ☐ Návrh/podnět si vyžádá úpravu příslušného okruhu víceletého finančního rámce

Upřesněte požadovanou úpravu, příslušné rozpočtové položky a odpovídající částky.

- ☐ Návrh/podnět vyžaduje použití nástroje pružnosti nebo změnu víceletého finančního rámce.

Upřesněte potřebu, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

3.2.5. *Příspěvky třetích stran*

- Návrh/podnět nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.

3.3. **Odhadovaný dopad na příjmy**

- ☐ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- ☒ Návrh/podnět má tento finanční dopad:

(i) ☒ dopad na vlastní zdroje

(ii) ☐ dopad na různé příjmy

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ³⁸					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	
Článek								

U účelově vázaných různých příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Upřesněte způsob výpočtu dopadu na příjmy.

³⁸

Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 25 % nákladů na výběr.