



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 9. lipnja 2017.
(OR. en)

10146/17

Međuinstitucijski predmet:
2017/0116 (COD)

AVIATION 85
CODEC 1023

PRIJEDLOG

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	8. lipnja 2017.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2017) 289 final
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o zaštiti tržišnog natjecanja u zračnom prijevozu i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 868/2004

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2017) 289 final.

Priloženo: COM(2017) 289 final



Bruxelles, 8.6.2017.
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o zaštiti tržišnog natjecanja u zračnom prijevozu i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ)
br. 868/2004**

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

- **Razlozi i ciljevi prijedloga**

Zrakoplovstvo ima temeljnu ulogu u gospodarstvu Europske unije. S oko 918 milijuna putnika koji su putovali zrakoplovom u Europskoj uniji i više od 1,45 milijardi odlazaka i dolazaka putnika u zračnim lukama EU-a tijekom 2015., zrakoplovstvo daje ključan doprinos povezanosti Unije, država članica međusobno i s trećim zemljama u ostatku svijeta. Zračni prijevoz povezuje ljude, poduzeća i regije te ima presudnu ulogu u integraciji i konkurentnosti EU-a. Isto tako pridonosi regionalnoj i socijalnoj koheziji Unije. Nadalje, zrakoplovstvo daje ključan doprinos gospodarskom rastu i zapošljavanju. U okviru tog sektora 2014. podržano je zapošljavanje do 9,3 milijuna osoba te je njegov udio u bruto domaćem proizvodu EU-a te godine iznosio više od 510 milijardi EUR. Njime su ojačani i drugi gospodarski sektori: naime, studije pokazuju da se jednim eurom dodane vrijednosti u industriji zračnog prijevoza stvara skoro tri eura dodane vrijednosti u cjelokupnom gospodarstvu. Jednako tako, jednim novim radnim mjestom u industriji zračnog prijevoza stvara se više od triju radnih mjesta u širem gospodarstvu¹.

Sveukupna povezanost Unije u velikoj se mjeri oslanja na usluge zračnog prijevoza koje obavljaju zračni prijevoznici Unije, pri čemu ostvaruju prosječno sedam milijuna letova godišnje u zračne luke Unije ili iz njih. Za zračne prijevoznike trećih zemalja ta brojka iznosi 1,3 milijuna letova godišnje². Međutim, kad je riječ o vezama između EU-a i ostatka svijeta, udio u tržištu zračnih prijevoznika Unije (49,9 % letova i oko 239 milijuna prevezenih putnika u 2015.) i zračnih prijevoznika trećih zemalja (50,1 % letova i oko 240 milijuna prevezenih putnika u 2015.) približno je jednak³.

Liberalizacija i deregulacija međunarodnog zračnog prijevoza potakla je dosad neviđeno tržišno natjecanje unutar Unije i na globalnoj razini. U nadolazećim se godinama očekuje daljnje povećanje globalnog tržišnog natjecanja uz predviđeni rast međunarodnog zračnog prometa od oko 5 % godišnje do 2030.⁴

Međutim, u nedostatku međunarodnog okvira kojim se utvrđuju uvjeti tržišnog natjecanja među zračnim prijevoznicima⁵, prakse u pogledu tretmana zračnih prijevoznika mogu se razlikovati od jedne do druge zemlje i utjecati na tržišno natjecanje. To se ne odnosi na Uniju, gdje se pravilima EU-a svim prijevoznicima, europskima i neeuropskima, osiguravaju jednaka prava i jednaka mogućnost pristupa uslugama povezanim sa zračnim prijevozom. Međutim, to se može odnositi na neke treće zemlje u kojima se diskriminacijskim praksama i

¹ Komunikacija Komisije „Strategija zrakoplovstva za Europu”, COM(2015) 598 *final*, 7.12.2015.

² Izvor: Ljetni rasporedi OAG-a za 2016.

³ Isto.

⁴ Komunikacija Komisije „Vanjska zrakoplovna politika EU-a – rješavanje budućih izazova”, COM(2012) 556, 27.09.2012.

⁵ Točnije, u okviru ICAO-a nisu nastala posebna multilateralna pravila te su usluge zračnog prijevoza uglavnom bile isključene iz sporazuma Svjetske trgovinske organizacije (WTO) (vidi Sporazum iz Marakeša, Prilog 1.B – Opći sporazum o trgovini uslugama (GATS), Prilog o uslugama zračnog prijevoza. GATS se primjenjuje na mjere koje utječu na (a) usluge popravka i održavanja zrakoplova; (b) prodaju i marketing usluga zračnog prijevoza i (c) usluge računalnog sustava rezervacija.

subvencijama⁶ zračnim prijevoznicima iz tih trećih zemalja može osigurati nepravedna konkurentna prednost. Komisija je prepoznala da „dok zračni prijevoznici EU-a sami snose krajnju odgovornost za svoju konkurentnost i moraju nastaviti prilagođavati svoje proizvode i poslovne modele prevladavajućim uvjetima na tržištu (...) jednako je važno da se tržišno natjecanje, kako unutar tako i izvan EU-a, temelji na otvorenosti, uzajamnosti i pravednosti te da ga se ne narušava nepravednim praksama”⁷.

Naime, ako se ne zaustave, nepravedne prakse dugoročno mogu dovesti do dominantnih ili čak monopolističkih situacija na zrakoplovnom tržištu, što znači manje izbora, lošiju povezanost i veće cijene za građane EU-a.

Stoga, u slučajevima kad su povezanost i tržišno natjecanje Unije ugroženi, Unija mora moći učinkovito djelovati kako bi osigurala otvoreno i konkurentno tržište.

Uvjeti poštenog tržišnog natjecanja između zračnih prijevoznika mogu se utvrditi u okviru sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu. Međutim, u većini sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu s trećim zemljama do sada nisu sadržana odgovarajuća pravila.

Uredbom (EZ) br. 868/2004⁸ ta su se pitanja namjeravala riješiti jednostranim mjerama Unije. Međutim, taj instrument nije nikad primijenjen te se s obzirom na neke njegove značajke čini vrlo neizglednim da će ikada i biti (konkretno) primijenjen. Zbog toga Unija ostaje bez učinkovitog instrumenta za osiguranje poštenog tržišnog natjecanja između zračnih prijevoznika Unije i zračnih prijevoznika trećih zemalja. Štoviše, osim subvencioniranja, Uredba (EZ) br. 868/2004 odnosi se isključivo na takozvane nepravedne prakse određivanja cijena. One su prisutne samo kada prijevoznik treće zemlje zaračunava „cijene zračnog prijevoza koje su toliko niže od onih koje nude konkurentni zračni prijevoznici iz Zajednice da uzrokuju štetu”, o čemu je teško osigurati dokaze. Premda je za utvrđivanje „nepravednih praksi određivanja cijena” nužno i da je prijevoznik treće zemlje imao korist od nekomercijalne povlastice, postojanje takve povlastice nije samo po sebi dovoljno za pokretanje mjera Unije. Nadalje, Uredbom (EZ) br. 868/2004 nije predviđen poseban unutarnji postupak EU-a u pogledu obveza iz sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu čija je Unija stranka, a čija je svrha osigurati pošteno tržišno natjecanje, odnosno postupak u slučaju kršenja takvih obveza. Konačno, pravila u pogledu pokretanja ispitnog postupka vrlo su restriktivna. Točnije, pravo na podnošenje pritužbe Komisiji ograničeno je na „industriju Zajednice” koja je definirana kao „zračni prijevoznici Zajednice koji pružaju usluge sličnog zračnog prijevoza u cijelosti ili oni čiji zajednički udio predstavlja većinski dio ukupne ponude takvih usluga u Zajednici”. Ni države članice ni pojedinačni zračni prijevoznici nemaju pravo podnošenja pritužbe u svoje ime.

U svojoj je Komunikaciji o Strategiji zrakoplovstva za Europu⁹ Komisija navela da namjerava procijeniti učinkovitost Uredbe (EZ) br. 868/2004 kako bi se ona revidirala ili zamijenila učinkovitijim instrumentom kojim bi se osigurali uvjeti poštenog tržišnog natjecanja između

⁶ To se odnosi samo na subvencije koje su selektivne u skladu s definicijom iz članka 2. točke (h) predložene uredbe.

⁷ Komunikacija Komisije „Vanjska zrakoplovna politika EU-a – rješavanje budućih izazova”

⁸ Uredba (EZ) br. 868/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zaštiti od subvencija i nepravednih praksi određivanja cijena koje uzrokuju štetu zračnim prijevoznicima Zajednice koji pružaju usluge zračnog prijevoza iz zemalja koje nisu članice Europske zajednice (SL L 162, 30.4.2004., str. 1.).

⁹ Komunikacija Komisije „Strategija zrakoplovstva za Europu”.

svih prijevoznika i time zaštitila povezanost letovima u Uniju i iz nje. U Strategiji zrakoplovstva naglašena je i važnost pregovora o uključivanju klauzula o poštenom tržišnom natjecanju u bilateralne sporazume EU-a i država članica o zračnom prometu te ostvarivanja napretka na multilateralnoj razini uz istodobno poboljšanje učinkovitosti tog instrumenta.

Reviziju ili zamjenu Uredbe (EZ) br. 868/2004 želi i Vijeće koje je, u svojim Zaključcima od 20. prosinca 2012.¹⁰, potvrdilo da je „dokazano da se Uredbom (EZ) br. 868/2004 na odgovarajući način ne rješavaju specifične značajke sektora usluga zračnog prijevoza” i podržalo „namjeru Komisije da provede analizu (...) potencijalnih mogućnosti za učinkovitiji instrument zaštite otvorenog i poštenog tržišnog natjecanja te njezinu namjeru da, na toj osnovi, predstavi prijedlog revizije ili zamjene Uredbe (EZ) br. 868/2004”.

S tim se pristupom slaže i Europski parlament, koji je pozvao na "reviziju Uredbe br. 868/2004 u cilju zaštite poštenog tržišnog natjecanja u području vanjskog zrakoplovstva EU-a i jačanja konkurentne tržišne pozicije zrakoplovne industrije EU-a, jamčenjem uzajamnosti i uklanjanjem nepravednih praksi (...)"¹¹.

- **Usklađenost s postojećim odredbama politike u tom području politike**

Ova je inicijativa u skladu s Komunikacijom Komisije o vanjskoj zrakoplovnoj politici Unije u kojoj se navodi da je „važno i legitimno da EU može učinkovito djelovati na međunarodnoj razini kako bi zaštitio konkurentnost zračnih prijevoznika EU-a od nepoštenog tržišnog natjecanja i/ili nepravednih praksi bez obzira na to odakle potječu”.

Ova je inicijativa navedena među mjerama predstavljenima u Komunikaciji Komisije o Strategiji zrakoplovstva za Europu te je usklađena s politikom poštenog tržišnog natjecanja EU-a.

Ova se inicijativa temelji na razmatranjima sličnima onima iz članka 12. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93¹² o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice i članka 20. Direktive Vijeća 96/67/EZ¹³ o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice. Tim je pravilima predviđeno da se mogu poduzeti mjere ako treće zemlje svojim zračnim prijevoznicima osiguravaju povoljniji tretman nego zračnim prijevoznicima Unije u pogledu raspodjele slotova u zračnim lukama ili u pogledu pristupa tržištu zemaljskih usluga ili samostalnog pružanja usluga.

Ovom se inicijativom u pitanje ne dovodi podjela nadležnosti između Unije i država članica u skladu s pravom Unije kako ga tumači Sud Europske unije.

- **Usklađenost s drugim politikama Unije**

Ovom se inicijativom teži osigurati da se zračni prijevoz odvija u uvjetima poštenog tržišnog natjecanja te se stoga njome povećava doprinos koji taj sektor može dati postizanju prioritetnih ciljeva Komisije u pogledu poticanja otvaranja radnih mjesta i održivog rasta.

¹⁰ Zaključci Vijeća o vanjskoj zrakoplovnoj politici EU-a – rješavanju budućih izazova, 20.12.2012.

¹¹ Rezolucija Europskog parlamenta od 9. rujna 2015. o provedbi Bijele knjige o prometu iz 2011.: razmatranje aktualnog stanja i put naprijed prema održivoj mobilnosti (2015/2005(INI)).

¹² Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.)

¹³ Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36.)

Isto tako, inicijativom se pridonosi jačanju utjecaja Unije u svijetu te time i ispunjenju odgovarajućih strateških ciljeva, a to su Unija kao jači globalni akter te razvoj slobodnije trgovine uz očuvanje europskih standarda. Inicijativa je posebno u skladu s pristupom Komisije kad je riječ o pregovorima o sporazumima o zračnom prometu ili zračnom prijevozu s trećim zemljama, biranju poštenog tržišnog natjecanja te visokim razinama zaštite u području rada i socijalne sigurnosti.

Ova je inicijativa usklađena s odgovarajućim politikama Unije, uključujući trgovinsku politiku i politiku tržišnog natjecanja.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Ova se inicijativa temelji na članku 100. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Tom se odredbom dopušta donošenje svih odgovarajućih odredaba za zračni promet te je već poslužila kao osnova za donošenje Uredbe (EZ) br. 868/2004¹⁴.

• Supsidijarnost

U uvodnoj izjavi 26. Uredbe (EZ) br. 868/2004 istaknuta je usklađenost s načelom supsidijarnosti u pogledu odredaba te uredbe.

Novi, središnji element predložene uredbe jest poduzimanje mjera u slučajevima „kršenja primjenjivih međunarodnih obveza”. U predloženoj su uredbi „primjenjive međunarodne obveze” definirane kao obveze sadržane u sporazumu čija je Unija stranka. Pojedinačne države članice ne mogu zasebno ostvarivati prava u odnosu na treće zemlje koja proizlaze iz sporazuma čija je Unija stranka.

Budući da se željeni ciljevi ne mogu ostvariti bez djelovanja na razini Unije, takvo je djelovanje u tom smislu nužno i njime se osigurava dodana vrijednost u usporedbi s mjerama na nacionalnoj razini.

• Proporcionalnost

Predloženi odabiri politike ne premašuju okvire potrebne za ostvarivanje cilja prijedloga, a to je osigurati pošteno tržišno natjecanje između zračnih prijevoznika Unije i zračnih prijevoznika trećih zemalja u interesu održavanja uvjeta kojima se omogućuje visoka razina povezanosti Unije.

Sve predmetne prakse mogu narušiti pošteno tržišno natjecanje. One su utvrđene kao takve u odgovarajućim međunarodnim sporazumima ili se sastoje od subvencija¹⁵ ili diskriminacije koje, osim toga, mogu dovesti do uvođenja mjera samo u slučaju štete ili opasnosti od štete prijevoznicima Unije.

Mjere koje treba donijeti na temelju ovog instrumenta i same su proporcionalne. U slučaju kršenja međunarodnih obveza mjere su ograničene na ono što je dostupno u skladu s predmetnim sporazumom i/ili međunarodnim javnim pravom.

¹⁴ Tadašnji članak 80. stavak 2. UEZ-a.

¹⁵ To se odnosi samo na subvencije koje su selektivne u skladu s definicijom iz članka 2. točke (h) predložene uredbe.

Kad se mjere uvode zbog subvencija ili diskriminacije koje uzrokuju štetu ili opasnost od štete prijevoznicima Unije, one ne mogu premašiti okvire onog što je potrebno za nadoknadu takve štete ili opasnosti od štete.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

• Savjetovanja s dionicima

U skladu sa standardima Komisije u pogledu javnog savjetovanja, savjetovanje s dionicima provedeno je u okviru internetskog javnog savjetovanja o „prijedlogu za bolju zaštitu od subvencija i nepravednih praksi određivanja cijena” održanog od 29. listopada 2013. do 21. siječnja 2014. U javnom savjetovanju sudjelovalo je 20 subjekata koji zastupaju zračne prijevoznike (iz Unije i koji nisu iz Unije), zračne luke i industrijska udruženja (iz Unije i koji nisu iz Unije), sindikate EU-a, države članice i građane. Pri tumačenju podataka trebalo bi u obzir uzeti djelomičan odaziv na javno savjetovanje. Unatoč tomu, njime se pružio uvid u stajališta različitih ključnih dionika.

Osim toga, savjetovanje s dionicima provedeno je u kontekstu javnog savjetovanja za pripremu Komisijine Strategije zrakoplovstva koje je održano između 19. ožujka i 10. lipnja 2015. Komisija je zaprimila 233 odgovora na cijeli upitnik i 41 dokument o stajalištima od dionika koji zastupaju države članice i treće zemlje, zračne prijevoznike, zračne luke, poduzeća za zemaljske usluge, pilote, dobavljače i proizvođače zrakoplova, industrijska udruženja, udruženja zaposlenika, konzultantska društva, akademske institucije i građane.

Podaci prikupljeni tijekom savjetovanja s dionicima dopunjeni su studijama u okviru kojih su isto tako provedena savjetovanja s dionicima.

Konačno, Komisija je održala niz neformalnih sastanaka s državama članicama i relevantnim dionicima (iz Unije i koji nisu iz Unije).

Procjena učinka uključuje sažetke provedenih javnih savjetovanja.

• Procjena učinka

Sažetak procjene učinka dostupan je na: *(potrebno navesti pri objavi na web-mjestu Glavnog tajništva)*

Izvješće o procjeni učinka i sažetak poslani su Odboru za regulatorni nadzor. Odbor je prvo izdao negativno mišljenje, 8. travnja 2016., a zatim pozitivno mišljenje, 29. srpnja 2016. Izvješće je prilagođeno u skladu s preporukama Odbora. Posebno je u izvješću podrobnije prikazan problem koji treba riješiti te je jasnije objašnjeno kako se trenutačnim pravilima ne uspijeva riješiti taj problem. Prikaz utvrđenog problema bolje je potkrijepljen primjerima navodnih diskriminatornih praksa. U izvješću je bolje objašnjena i pravna kompatibilnost s međunarodnim pravom i sporazumima o zračnom prijevozu s trećim zemljama. Veća je pozornost posvećena utjecaju na potrošače te su bolje procijenjeni učinci svake od mogućnosti politike. Bolje su predstavljeni i stavovi dionika.

Pozitivno mišljenje Odbora za nadzor regulative dostupno je na: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

U procjeni učinka razmotrene su četiri mogućnosti politike, uključujući temeljni scenarij. Mogućnost ograničene revizije Uredbe (EZ) br. 868/2004 u kombinaciji s donošenjem interpretativnih smjernica odbačena je.

Mogućnost A (temeljni scenarij) sastoji se od zadržavanja Uredbe (EZ) br. 868/2004 bez njezina stavljanja izvan snage.

Mogućnost B kombinacija je pojačanih međunarodnih napora na razini WTO-a i ICAO-a radi poticanja donošenja multilateralnog pravnog okvira za pošteno tržišno natjecanje i pregovora kako bi se proširene klauzule o poštenom tržišnom natjecanju uključile u sporazume o zračnom prometu ili uslugama zračnog prijevoza.

Mogućnošću C predviđa se stavljanje izvan snage Uredbe (EZ) br. 868/2004 i njezina zamjena novom sveobuhvatnom i učinkovitom Uredbom koja je nadahnutu Uredbom o trgovinskim preprekama i u okviru koje su u obzir uzete specifičnosti zrakoplovnog sektora.

Konačno, mogućnost D kombinacija je mogućnosti B i C te se stoga sastoji od zamjene Uredbe (EZ) br. 868/2004 novim instrumentom i pojačanih napora na međunarodnoj sceni, uključujući pregovore o sporazumima o zračnom prometu ili zračnom prijevozu.

Mogućnošću D osigurava se integrirani pristup koji se smatra najprikladnijim za rješavanje utvrđenih problema. Uključivanjem triju komplementarnih sastavnih dijelova (međunarodnih nastojanja, klauzula o poštenom natjecanju u sporazumima te revizije Uredbe (EZ) br. 868/2004) koji se međusobno osnažuju stvaraju se sinergije, omogućuje učinkovita zaštita povezanosti EU-a i podupire otvoreno tržišno natjecanje među svim zračnim prijevoznicima. Zbog toga se mogućnost D smatra najboljim odabirom politike.

Gospodarski, socijalni i okolišni učinci mogućnosti D analizirani su u procjeni učinka. Budući da nije moguće točno kvantificirati njezin gospodarski učinak, očekuje se da će mogućnost D donijeti najveću gospodarsku korist jer se njome EU-u omogućuje pošteno tržišno natjecanje s prijevoznicima trećih zemalja. Od ove mogućnosti koristi imaju i zračne luke EU-a i putnici u smislu većeg prometa i izbora. Ukupno gledano, europska se zračna povezanost poboljšala, čime se zrakoplovstvu omogućilo da nastavi pridonositi rastu i zapošljavanju u Uniji te ostvarivati pozitivne koristi za putnike, poduzeća i gospodarstvo EU-a u cijelosti. Kad je riječ o socijalnim aspektima, očekuje se da će mogućnost D pozitivno pridonijeti izravnom zapošljavanju radnika u EU-u, posebno u zračnim lukama i povezanim industrijama. Očekuje se da će njezin učinak na neizravno zapošljavanje donijeti još veće koristi. Iako se od mogućnosti D mogu očekivati određene koristi za okoliš u smislu smanjenja onečišćenja bukom i emisija stakleničkih plinova zahvaljujući mogućem povećanju broja izravnih letova koje obavljaju zračni prijevoznici EU-a, njih uglavnom umanjuju drugi čimbenici, kao što je previđeni rast zračnog prometa u budućnosti. Stoga se očekuje da će okolišni učinak te mogućnosti biti neutralan.

Predloženom uredbom pridonosi se provedbi mogućnosti politike D uz dodatno poboljšanje njezinih odgovarajućih aspekata. To poboljšanje dovodi do razvoja dvaju mogućih smjerova djelovanja: takozvanog smjera „kršenja” i takozvanog smjera „štete”.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Utjecaj na proračun odnosi se na pokretanje i provođenje ispitnih postupaka Europske komisije te na financijske pristojbe.

Na temelju iskustva sa sličnim vrstama ispitnih postupaka koje provodi Komisija, potrebni resursi procijenjeni su na između tri i četiri službenika u punom radnom vremenu po ispitnom

postupku, za dva do tri ispitna postupka godišnje. Stoga se očekuje da će za provedbu ovog instrumenta biti potrebno devet službenika. Isto je tako potrebno predvidjeti troškove misija, uključujući ispitne postupke na terenu. Očekuje se da će potrebna odobrena sredstva za ljudske resurse i troškovi misija biti pokriveni sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Prihodi se očekuju od plaćanja financijskih pristojbi. Kvantificiranje je vrlo teško jer svaki prihod ovisi o okolnostima svakog pojedinog slučaja.

5. OSTALI DIJELOVI

• Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Okvir za praćenje, evaluaciju i izvješćivanje za ovu inicijativu opisan je u poglavlju 7. priloženog Izvješća o procjeni učinka.

• Opis prijedloga

U uvodnim se izjavama navodi cilj Uredbe, a to je osigurati pošteno tržišno natjecanje između zračnih prijevoznika Unije i zračnih prijevoznika trećih zemalja kako bi se održali uvjeti kojima se omogućuje visoka razina povezanosti.

Poglavlje I. prijedloga uključuje opće odredbe. U tom je poglavlju utvrđeno područje primjene Uredbe te je naveden niz definicija bitnih za pravilno razumijevanje Uredbe, a posebno praksi obuhvaćenih ovom Uredbom.

Poglavlje II. sadržava zajednička pravila o postupku. Tim je pravilima uređeno pokretanje i provođenje ispitnog postupka. U tom je poglavlju navedeno da se ispitni postupak može pokrenuti na temelju pritužbe države članice, zračnog prijevoznika EU-a ili udruženja zračnih prijevoznika EU-a, odnosno na vlastitu inicijativu Komisije. Njime su utvrđeni uvjeti na temelju kojih Komisija donosi odluku o pokretanju ili nepokretanju ispitnog postupka te je određen postupak koji se primjenjuje pri objavi pokretanja ispitnog postupka. Nadalje, njime je utvrđeno pravo Komisije da zatraži sve podatke koje smatra potrebnima za provođenje ispitnog postupka te za provjeru točnosti podataka koje je dobila ili prikupila¹⁶. Njime su određene i dvije moguće svrhe ispitnog postupka koje se odnose na kršenje primjenjivih međunarodnih obveza (takozvani smjer „kršenja”) odnosno na prakse treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje koje utječu na tržišno natjecanje i uzrokuju štetu ili opasnost od štete zračnim prijevoznicima Unije (takozvani smjer „štete”). Osim toga, u tom su poglavlju utvrđena pravila u skladu s kojima se provodi ispitni postupak te pravila u skladu s kojima zainteresirane strane mogu pristupiti podacima povezanim s ispitnim postupkom. Ono sadržava i odredbe o suradnji s državama članicama, povjerljivosti i objavi podataka.

U poglavlju III. opisani su akti kojima se zaključuje postupak koji se odnosi na kršenje primjenjivih međunarodnih obveza, tj. uz donošenje kompenzacijskih mjera ili bez njega. Mjere dostupne u tom pogledu posebno su one predviđene aktom koji sadržava primjenjive međunarodne obveze.

¹⁶ Time se nastoji riješiti utvrđeni manjak transparentnosti i podataka o praksama koje navodno utječu na uvjete tržišnog natjecanja na tržištu.

Poglavljem IV. uređuju se slučajevi u pogledu praksi koje utječu na tržišno natjecanje. U tu se svrhu prvo navodi pod kojim se uvjetima može utvrditi postojanje štete ili opasnosti od štete. Njime su utvrđeni i uvjeti na temelju kojih postupak može biti privremeno obustavljen ili zaključen, uz donošenje kompenzacijskih mjera ili bez njega. Nadalje, njime je predviđena mogućnost donošenja financijskih ili operativnih mjera čija je svrha nadoknaditi štetu ili opasnosti od štete te je propisano da te mjere ne smiju premašiti okvire onog što je potrebno za takvu nadoknadu, imajući na umu da cilj takvih mjera nije kažnjavanje zračnog prijevoznika treće zemlje, već ponovna uspostava poštenog tržišnog natjecanja. U tom su poglavlju isto tako utvrđeni uvjeti pod kojima je moguća revizija kompenzacijskih mjera.

Konačno, poglavlje V. uključuje odredbe o postupku odbora, o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 868/2004 i o stupanju na snagu ove Uredbe.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o zaštiti tržišnog natjecanja u zračnom prijevozu i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ)
br. 868/2004**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹⁷,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹⁸,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Zrakoplovstvo je ključno za gospodarstvo Unije. Snažan je pokretač gospodarskog rasta, stvaranja radnih mjesta, trgovine i mobilnosti. U posljednjim je desetljećima rast usluga zračnog prijevoza znatno pridonio poboljšanju povezanosti unutar Unije i s trećim zemljama te čini snažan pokretač cjelokupnog gospodarstva Unije.
- (2) Zračni prijevoznici Unije u središtu su globalne mreže koja Europu povezuje unutar njezinih granica i s ostatkom svijeta. Njima bi trebalo biti omogućeno natjecanje sa zračnim prijevoznicima trećih zemalja u okruženju otvorenog i poštenog tržišnog natjecanja među svim zračnim prijevoznicima. Time bi se pridonijelo održavanju uvjeta kojima se omogućuje visoka razina povezanosti Unije.
- (3) Pošteno tržišno natjecanje važno je opće načelo pri obavljanju usluga međunarodnog zračnog prijevoza. To je načelo posebno potvrđeno Konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”) u čijoj je preambuli istaknuta potreba da usluge međunarodnog zračnog prijevoza budu uspostavljene na temelju

¹⁷ SL C , , str. .

¹⁸ SL C , , str. .

„izjednačenih mogućnosti”. U članku 44. Čikaške konvencije navedeno je i da je cilj Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva („ICAO”) poticanje razvoja međunarodnog zračnog prometa i to „osiguravanjem primjerenih mogućnosti sudjelovanja zrakoplovnih tvrtki svake države ugovornice u međunarodnom zračnom prometu” i „izbjegavanjem diskriminacije među državama ugovornicama”.

- (4) Načelo poštenog tržišnog natjecanja ustaljeno je u Uniji, gdje prakse koje narušavaju tržišno natjecanje podliježu postojećem zakonodavstvu Unije na temelju kojeg se svim zračnim prijevoznicima koji posluju u Uniji, europskim i neeuropskim, jamče jednake mogućnosti i uvjeti poštenog tržišnog natjecanja.
- (5) Međutim, unatoč stalnim naporima nekih trećih zemalja i Unije, načela poštenog tržišnog natjecanja još uvijek nisu definirana posebnim multilateralnim pravilima, ni u okviru ICAO-a ni u okviru sporazuma Svjetske trgovinske organizacije („WTO”), iz čijih su područja primjene uglavnom isključene usluge zračnog prijevoza¹⁹.
- (6) Stoga bi trebalo u okviru ICAO-a i WTO-a više nastojati aktivno podupirati uspostavu međunarodnih pravila kojima bi se zajamčili uvjeti poštenog tržišnog natjecanja među svim zračnim prijevoznicima.
- (7) Pošteno tržišno natjecanje između zračnih prijevoznika trebalo bi se po mogućnosti rješavati u okviru sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu s trećim zemljama. Međutim, u većini sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu sklopljenih između Unije ili njezinih država članica ili oboje, s jedne strane, i trećih zemalja, s druge strane, do sada nisu predviđena odgovarajuća pravila. Trebalo bi se jače zauzeti i u pregovorima o uključivanju klauzula o poštenom tržišnom natjecanju u postojeće i buduće sporazume o zračnom prometu ili zračnom prijevozu s trećim zemljama.
- (8) Pošteno tržišno natjecanje između zračnih prijevoznika može se osigurati i odgovarajućim zakonodavstvom Unije, kao što su Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93²⁰ i Direktiva Vijeća 96/97/EZ²¹. U pogledu mjere u kojoj pošteno tržišno natjecanje pretpostavlja zaštitu zračnih prijevoznika Unije od određenih praksi trećih zemalja ili prijevoznika iz trećih zemalja, trenutačno se to pitanje rješava Uredbom (EZ) br. 868/2004 Europskog parlamenta i Vijeća²². Međutim, Uredba (EZ) br. 868/2004 pokazala se nedovoljno učinkovitom s obzirom na to da je njezin osnovni cilj pošteno tržišno natjecanje. Tomu su razlog određena pravila te Uredbe, posebno u pogledu definicije predmetnih praksi, osim subvencioniranja, te u pogledu zahtjeva za pokretanje i provođenje ispitnih postupaka. Osim toga, Uredbom (EZ) br. 868/2004 nije predviđen poseban unutarnji postupak Unije u pogledu obveza iz sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu čija je Unija stranka i čija je svrha osigurati pošteno tržišno natjecanje. S obzirom na broj i važnost izmjena koje bi bile potrebne

¹⁹ Sporazum iz Marakeša, Prilog I.B – Opći sporazum o trgovini uslugama (GATS), Prilog o uslugama zračnog prijevoza.

²⁰ Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.)

²¹ Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36.)

²² Uredba (EZ) br. 868/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zaštiti od subvencija i nepravednih praksi određivanja cijena koje uzrokuju štetu zračnim prijevoznicima Zajednice koji pružaju usluge zračnog prijevoza iz zemalja koje nisu članice Europske zajednice (SL L 162, 30.4.2004., str. 1.).

za rješavanje tih pitanja, primjereno je zamijeniti Uredbu (EZ) br. 868/2004 novim aktom.

- (9) Učinkoviti, proporcionalni i odvrćajući propisi i dalje su potrebni za održavanje uvjeta kojima se omogućuje visoka razina povezanosti Unije i za osiguranje poštenog tržišnog natjecanja sa zračnim prijevoznicima trećih zemalja. U tu bi svrhu Komisiji trebalo dodijeliti ovlasti za provođenje ispitnog postupka i, prema potrebi, poduzimanje mjera. Takve bi mjere trebale biti dostupne u slučaju kršenja odgovarajućih obveza iz sporazuma čija je Unija stranka ili u slučaju kada prakse koje utječu na tržišno natjecanje uzrokuju štetu ili opasnost od štete zračnim prijevoznicima Unije.
- (10) Ako je Unija stranka sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu s trećom zemljom, kršenje međunarodnih obveza koje iz njega proizlaze trebalo bi se rješavati u okviru tog sporazuma, posebno primjenom klauzule o poštenom tržišnom natjecanju, ako postoji, te, prema potrebi, rješavanjem sporova.
- (11) Kako bi Komisija bila odgovarajuće obaviještena o mogućim elementima kojima se opravdava pokretanje ispitnog postupka, svaka država članica, zračni prijevoznik Unije ili udruženje zračnih prijevoznika Unije trebali bi imati pravo na podnošenje pritužbe.
- (12) Važno je osigurati da se ispitni postupak može proširiti na najveći mogući broj relevantnih elemenata. U tu bi svrhu, pod uvjetom da predmetna treća zemlja i subjekt iz treće zemlje na to pristanu, Komisiji trebalo omogućiti provođenje ispitnih postupaka u trećim zemljama. Iz istog bi razloga i u istu svrhu države članice trebalo obvezati da Komisiji pruže potporu koliko god mogu. Komisija bi ispitni postupak trebala zaključiti na temelju najboljih dostupnih dokaza.
- (13) Ako se ispitni postupak Komisije odnosi na operacije obuhvaćene sporazumom o zračnom prometu ili zračnom prijevozu s trećom zemljom čija Unija nije stranka, potrebno je osigurati da je Komisija u potpunosti upoznata sa svim postupcima koje predmetna država članica namjerava provesti ili provodi na temelju tog sporazuma, a koji se odnose na situaciju koja je predmet ispitnog postupka Komisije. Stoga bi države članice trebalo obvezati da o tome obavješćuju Komisiju.
- (14) Potrebno je utvrditi uvjete u skladu s kojima se postupak može zaključiti uz donošenje kompenzacijskih mjera ili bez njega.
- (15) Prema ovoj Uredbi postupak ne bi trebalo pokretati ili bi ga trebalo zaključiti bez kompenzacijskih mjera ako je njihovo donošenje protivno interesu Unije, uzimajući u obzir njihov učinak na druge osobe, posebno na potrošače ili poduzeća u Uniji. Isto tako, postupak bi trebalo zaključiti bez mjera ako zahtjevi za takve mjere nisu ili više nisu ispunjeni.
- (16) U slučaju kršenja primjenjivih međunarodnih obveza sve bi se kompenzacijske mjere trebale temeljiti na aktu koji sadržava te obveze ili na pravilima i načelima međunarodnog javnog prava. Kako bi se očuvao integritet tih akata, sve bi takve mjere trebalo donijeti tek nakon završetka postupaka predviđenih tim aktima.
- (17) Nalazi u pogledu štete ili opasnosti od štete predmetnom zračnom prijevozniku (prijevoznicima) Unije trebali bi odražavati realnu procjenu situacije te bi se stoga

trebali temeljiti na svim relevantnim čimbenicima, posebno s obzirom na situaciju u tom prijevozniku (prijevoznicima) te opću situaciju na pogođenom tržištu zračnog prijevoza.

- (18) Radi administrativne učinkovitosti i s obzirom na mogući završetak postupka bez mjera, trebalo bi omogućiti privremenu obustavu postupka ako je predmetna treća zemlja ili subjekt iz treće zemlje poduzela/poduzeo odlučne korake u cilju ukidanja predmetne prakse koja utječe na tržišno natjecanje odnosno otklanjanja posljedice štete ili opasnosti od štete.
- (19) Kompenzacijskim mjerama u pogledu praksi koje utječu na tržišno natjecanje teži se nadoknaditi štetu ili opasnost od štete koja nastaje zbog tih praksi. Stoga bi one trebale imati oblik financijskih pristojbi ili drugih mjera kojima se može ostvariti isti učinak i koje pri tome čine mjerljivu novčanu vrijednost. To može uključivati mjere suspenzije koncesija, ugovorenih usluga ili drugih prava zračnog prijevoznika treće zemlje, pod uvjetom da se time ne krši sporazum o zračnom prometu ili zračnom prijevozu sklopljen s predmetnom trećom zemljom. Kako bi se poštovalo načelo proporcionalnosti, mjere bilo koje vrste trebale bi biti ograničene na ono što je potrebno za nadoknadu utvrđene štete ili opasnosti od štete.
- (20) U skladu s istim načelom, kompenzacijske mjere u pogledu praksi koje utječu na tržišno natjecanje trebale bi ostati na snazi onoliko dugo i u mjeri u kojoj je to potrebno s obzirom na takvu praksu i posljedichnu štetu ili opasnost od štete. Sukladno tomu, potrebno je provesti reviziju u okolnostima koje to zahtijevaju.
- (21) Situacije koje podliježu ispitnom postupku na temelju ove Uredbe i njihov potencijalni učinak na države članice mogu se razlikovati ovisno o okolnostima slučaja. Stoga se kompenzacijske mjere mogu odnositi, ovisno o slučaju, na jednu ili više država članica ili biti ograničene na određeno zemljopisno područje.
- (22) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća²³.
- (23) Budući da cilj ove Uredbe, odnosno učinkovitu zaštitu, jednaku za sve zračne prijevoznike Unije i utemeljenu na jedinstvenim kriterijima i postupcima, od kršenja primjenjivih međunarodnih obveza i od štete ili opasnosti od štete jednom zračnom prijevozniku Unije ili više njih uzrokovane praksama trećih zemalja ili subjekata iz trećih zemalja koje utječu na tržišno natjecanje, države članice ne mogu dostatno ostvariti, već se on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Uredba ne premašuje ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (24) Budući da se ovom Uredbom zamjenjuje Uredba (EZ) br. 868/2004, ta bi se uredba stoga trebala staviti izvan snage,

²³ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet

1. Ovom se Uredbom utvrđuju pravila o provođenju ispitnih postupaka Komisije i o donošenju kompenzacijskih mjera povezanih s kršenjem primjenjivih međunarodnih obveza i s praksama koje utječu na tržišno natjecanje između zračnih prijevoznika Unije i ostalih zračnih prijevoznika te uzrokuju ili prijete uzrokovanjem štete zračnim prijevoznicima Unije.
2. Ova se Uredba primjenjuje ne dovodeći u pitanje članak 12. Uredbe (EEZ) br. 95/93 i članak 20. Direktive 96/67/EZ.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe:

- (a) „zračni prijevoznik” znači zračni prijevoznik kako je definirano u Uredbi (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća²⁴;
- (b) „usluga zračnog prijevoza” znači let ili niz letova tijekom kojih se prevoze putnici, pošta ili teret za nadoknadu ili najamninu;
- (c) „primjenjive međunarodne obveze” znači sve obveze sadržane u međunarodnim sporazumima o zračnom prometu ili zračnom prijevozu čija je Unija stranka ili u odredbama o uslugama zračnog prijevoza navedenima u trgovinskim sporazumima čija je Unija stranka, a koje se odnose na prakse koje mogu utjecati na tržišno natjecanje ili druga postupanja relevantna za tržišno natjecanje među zračnim prijevoznicima.
- (d) „zainteresirana strana” znači bilo koja fizička ili pravna osoba ili bilo koje službeno tijelo, bez obzira ima li status pravne osobe ili ne, koja/koje će vjerojatno imati znatan interes za ishod postupka;
- (e) „subjekt iz treće zemlje” znači bilo koja fizička ili pravna osoba, profitabilna ili neprofitabilna, ili bilo koje službeno tijelo, bez obzira na to ima li status pravne osobe ili ne, koja/koje je pod nadležnošću treće zemlje, bez obzira na to je li

²⁴ Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3.).

pod kontrolom vlade treće zemlje ili ne, te je izravno ili neizravno uključena/uključeno u pružanje usluga zračnog prijevoza ili povezanih usluga odnosno u osiguravanje infrastrukture ili usluga koje se upotrebljavaju za pružanje usluga zračnog prijevoza ili povezanih usluga;

- (f) „prakse koje utječu na tržišno natjecanje” znači diskriminacija i subvencije;
- (g) „diskriminacija” znači razlikovanje bilo koje vrste bez objektivnog opravdanja u pogledu nabave robe ili usluga, uključujući javne usluge, za obavljanje usluga zračnog prijevoza, ili u pogledu načina postupanja javnih tijela nadležnih za takve usluge (uključujući prakse koje se odnose na zračnu plovidbu ili objekte i usluge u zračnim lukama, gorivo, zemaljske usluge, sigurnost, računalne sustave rezervacija, dodjelu slotova, naknade i uporabu drugih objekata ili usluga za obavljanje usluga zračnog prijevoza);
- (h) „subvencija” znači financijski doprinos:
 - (i) koji daje vlada ili druga javna organizacija treće zemlje u bilo kojem od sljedećih oblika:
 - (1) praksa vlade ili druge javne organizacije uključuje izravni prijenos sredstava i potencijalni izravni prijenos sredstava ili obveza (kao što su bespovratna sredstva, zajmovi, dokapitalizacija, jamstva za zajmove, otpis operativnih gubitaka ili kompenzacija za financijska opterećenja koja nameću javna tijela);
 - (2) vlada ili druga javna organizacija otpisuje ili ne naplaćuje dospjela potraživanja (na primjer, povlašteni porezni tretman ili fiskalni poticaji, kao što su porezni krediti);
 - (3) vlada ili druga javna organizacija, uključujući poduzeća pod državnom kontrolom, pruža robu ili usluge, ili kupuje robu ili usluge;
 - (4) vlada ili druga javna organizacija izvršava plaćanja u mehanizam financiranja ili privatnom tijelu povjeri izvršavanje jedne ili više vrsta funkcija navedenih u točkama (1), (2) i (3) za koje je inače ovlaštena vlada i u praksi se ni u kojem smislu ne razlikuju od postupaka koje inače obavlja vlada;
 - (ii) kojim se dodjeljuje pogodnost;
 - (iii) koji je pravno ili stvarno ograničen na subjekt ili industriju ili na skupinu subjekata ili industrija za koje je nadležno tijelo koje dodjeljuje subvencije;
- (i) „zračni prijevoznik Unije” znači zračni prijevoznik s valjanom operativnom dozvolom koju je dobio od države članice u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008.

POGLAVLJE II.

ZAJEDNIČKE ODREDBE O POSTUPKU

Članak 3.

Pokretanje postupka

1. Ispitni se postupak pokreće na temelju pisane pritužbe koju podnosi država članica, zračni prijevoznik Unije ili udruženje zračnih prijevoznika Unije u skladu sa stavkom 2. ili na vlastitu inicijativu Komisije, ako postoje dokazi *prima facie* o bilo čemu od sljedećeg:
 - (a) kršenju primjenjivih međunarodnih obveza;
 - (b) postojanju svih sljedećih okolnosti:
 - (i) prakse treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje koja utječe na tržišno natjecanje;
 - (ii) štete ili opasnosti od štete jednom zračnom prijevozniku Unije ili više njih;
 - (iii) uzročno-posljedične veze između navodne prakse i navodne štete ili opasnosti od štete.
2. Pritužba uključuje dokaze *prima facie* o jednom od slučajeva iz stavka 1.
3. Komisija ispituje, u mjeri u kojoj je to moguće, točnost i primjerenost elemenata navedenih u pritužbi ili dostupnih Komisiji kako bi utvrdila postojanje dostatnih dokaza kojima je opravdano pokretanje ispitnog postupka u skladu sa stavkom 1.
4. Komisija može odlučiti ne pokrenuti ispitni postupak ako je donošenje mjera u skladu s člancima 10. ili 13. protivno interesu Unije ili ako Komisija smatra da činjenice iznesene u pritužbi ne upućuju na sustavni problem niti znatno utječu na jednog zračnog prijevoznika Unije ili više njih.
5. Ako podneseni dokazi nisu dostatni u smislu stavka 1., Komisija obavješćuje podnositelja pritužbe o nedostatnosti dokaza u roku od 60 dana od datuma podnošenja pritužbe. Podnositelj pritužbe dodatne dokaze mora podnijeti u roku od 30 dana. Ako podnositelj pritužbe to ne učini u navedenom roku, Komisija može odlučiti ne pokrenuti ispitni postupak.
6. Komisija o pokretanju ispitnog postupka odlučuje u skladu sa stavkom 1. u roku od 6 mjeseci od podnošenja pritužbe.
7. U skladu sa stavkom 4., ako Komisija smatra da postoje dostatni dokazi kojima je opravdano pokretanje ispitnog postupka, Komisija poduzima sljedeće korake:

- (a) pokreće postupak;
 - (b) objavljuje obavijest u *Službenom listu Europske unije*; u obavijesti se najavljuje pokretanje ispitnog postupka te se navode opseg ispitnog postupka, primjenjive međunarodne obveze koje su navodno prekršene, odnosno treća zemlja ili subjekt iz treće zemlje koja/koji navodno primjenjuje prakse koje utječu na tržišno natjecanje, navodna šteta ili opasnost od štete, predmetni zračni prijevoznik (prijevoznici) Unije i rok u kojem se zainteresirane strane mogu očitovati, predstaviti svoja stajališta u pisanom obliku, dostaviti podatke ili podnijeti zahtjev da ih Komisija sasluša;
 - (c) službeno obavješćuje predstavnike predmetne treće zemlje i subjekta iz treće zemlje o pokretanju ispitnog postupka;
 - (d) obavješćuje podnositelja pritužbe i Odbor predviđen člankom 15. o pokretanju ispitnog postupka.
8. Ako se pritužba povuče prije pokretanja ispitnog postupka, smatra se da pritužba nije ni podnesena. Time se u pitanje ne dovodi pravo Komisije da pokrene ispitni postupak na vlastitu inicijativu u skladu sa stavkom 1.

Članak 4.

Ispitni postupak

1. Nakon pokretanja postupka Komisija započinje ispitni postupak.
2. Cilj je ispitnog postupka utvrditi bilo koje od sljedećeg:
 - (a) jesu li prekršene primjenjive međunarodne obveze;
 - (b) je li praksa treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje koja utječe na tržišno natjecanje uzrokovala štetu ili opasnost od štete predmetnom zračnom prijevozniku Unije ili više njih.
3. Komisija može tražiti sve podatke koje smatra potrebnima za provođenje ispitnog postupka te može provjeriti točnost podataka koje je dobila ili prikupila s predmetnim zračnim prijevoznikom Unije ili više njih ili s predmetnom trećom zemljom ili subjektom iz treće zemlje.
4. Komisija može od država članica zahtijevati pružanje potpore u ispitnom postupku, a države članice poduzimaju sve potrebne korake kako bi udovoljile tim zahtjevima. Potpora koja se zahtijeva od država članica može obuhvaćati dostavu podataka i njihovu analizu te sudjelovanje u provjerama, inspekcijama i ispitnim postupcima.
5. Ako se to pokaže potrebnim, Komisija može provoditi ispitne postupke na državnom području predmetne treće zemlje, pod uvjetom da su vlada predmetne treće zemlje i predmetni subjekt iz treće zemlje o tome službeno obaviješteni i da su dali svoj pristanak.

6. Strane koje su se očitovale u roku navedenom u obavijesti o pokretanju postupka saslušavaju se ako su podnijele zahtjev za saslušanje iz kojeg je razvidno da su zainteresirana strana.
7. Podnositelji pritužbi, zainteresirane strane, predmetna država članica ili više njih te predstavnici predmetne treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje mogu pregledati sve podatke koji su na raspolaganju Komisiji osim dokumenata za internu upotrebu Komisije i administracija ako su uputili pisani zahtjev Komisiji te ako ti podaci nisu povjerljivi u smislu članka 6.

Članak 5.

Suradnja s državama članicama u pogledu postupaka koji se odnose na slučajeve obuhvaćene poglavljem IV.

1. Ako Komisija namjerava pokrenuti postupak u skladu s člankom 3. i ako su predmetne usluge zračnog prijevoza uređene sporazumom o zračnom prometu ili zračnom prijevozu koji je sklopljen između jedne države članice ili više njih i treće zemlje te čija Unija nije stranka, Komisija o tome obavješćuje predmetnu državu članicu ili više njih.
2. Ako je Komisija obavijestila državu članicu u skladu sa stavkom 1., ta država članica bez odlaganja obavješćuje Komisiju o svojoj namjeri da primijeni postupke za rješavanje sporova ili bilo koji drugi odgovarajući postupak predviđen sporazumom o zračnom prometu ili zračnom prijevozu s predmetnom trećom zemljom kako bi riješila situaciju obuhvaćenu ispitnim postupkom.
3. Država članica iz stavka 2. Komisiju obavješćuje i o svim relevantnim sastancima predviđenima u okviru sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu s predmetnom trećom zemljom radi rasprave o pitanju obuhvaćenom ispitnim postupkom. Predmetna država članica Komisiji dostavlja dnevni red i sve relevantne podatke kojima se omogućuje razumijevanje tema o kojima će se raspravljati na tim sastancima.
4. Predmetna država članica Komisiju obavješćuje o provođenju bilo kojeg postupka iz stavka 2. i može, prema potrebi, pozvati Komisiju da sudjeluje u tim postupcima. Komisija može od predmetne države članice zahtijevati dodatne podatke.

Članak 6.

Povjerljivost

1. Sa svim podacima koji su po svojoj prirodi povjerljivi, uključujući, ali ne ograničavajući se na podatke čije bi objavljivanje dalo znatnu komparativnu prednost

konkurentu ili bi imalo znatne štetne učinke na osobu koja pruža podatke ili na osobu od koje je osoba koja pruža podatke primila podatke, ili koje stranke u ispitnom postupku dostavljaju na povjerljivoj osnovi, Komisija postupa kao s takvima, ako postoji osnovanost takvog zahtjeva.

2. Zainteresirane stranke koje pružaju povjerljive podatke moraju dostaviti sažetke tih podataka koji nisu povjerljivi. Sažeci moraju biti dovoljno detaljni kako bi omogućili razumijevanje suštine podataka dostavljenih kao povjerljivih. U iznimnim okolnostima zainteresirane stranke mogu navesti da se povjerljivi podaci ne mogu sažeti. U tim se iznimnim okolnostima dostavlja izjava s razlozima zašto informacije nije moguće sažeti.
3. Podaci primljeni u skladu s ovom Uredbom upotrebljavaju se samo za potrebe za koje su zatraženi. Ovom se odredbom ne isključuje upotreba podataka primljenih u okviru ispitnog postupka radi pokretanja drugog ispitnog postupka u skladu s ovom Uredbom.
4. Komisija i države članice, uključujući njihove službenike, ne smiju otkrivati nikakve podatke povjerljive prirode koje prime u skladu s ovom Uredbom ili podatke koje je stranka u ispitnom postupku dostavila na povjerljivoj osnovi bez posebnog odobrenja stranke koja je te podatke dostavila. Razmjene podataka između Komisije i država članica ili interni dokumenti koje su pripremila tijela Unije ili država članica ne otkrivaju se osim ako je to posebno predviđeno ovom Uredbom.
5. Ako se pokaže da zahtjev za povjerljivošću nije opravdan i ako davatelj ne želi objaviti podatak ili odobriti njegovu objavu u općem ili sažetom obliku, predmetni se podatak može zanemariti.
6. Ovim se člankom ne dovodi u pitanje objava općih podataka za koju su zadužena tijela Unije te posebno objava razloga na kojima se temelje odluke donesene u skladu s ovom Uredbom ili objava dokaza na koje se tijela Unije oslanjaju u mjeri potrebnoj za njihovo obrazloženje u sudskim postupcima. Kod takve se objave vodi računa o legitimnom interesu predmetnih stranaka da se njihove poslovne i državne tajne ne otkrivaju.

Članak 7.

Osnova za nalaze u slučaju nesuradnje

Ako je pristup potrebnim podacima odbijen ili nije osiguran u odgovarajućem roku odnosno ako je ispitni postupak znatno otežan, nalazi se donose na temelju raspoloživih činjenica. Ako Komisija utvrdi da su dostavljeni lažni ili obmanjujući podaci, takvi se podaci zanemaruju.

Članak 8.

Objava podataka

1. Predmetna treća zemlja, subjekt iz treće zemlje i zračni prijevoznik iz treće zemlje te podnositelj pritužbe i zainteresirane strane objavom podataka dobijaju uvid u osnovne činjenice i razmatranja na temelju kojih se namjerava donijeti kompenzacijske mjere ili završiti postupak bez donošenja kompenzacijskih mjera najkasnije mjesec dana prije sazivanja Odbora iz članka 15. u skladu s člankom 10. stavcima 2 i 3., člankom 12. stavkom 2. ili člankom 13. stavkom 1.
2. Objavom se ne dovodi u pitanje nijedna odluka koju Komisija može naknadno donijeti. Ako Komisija takvu odluku namjerava donijeti na temelju dodatnih ili različitih činjenica i razmatranja, oni se objavljuju u najkraćem mogućem roku.
3. Izjave dane nakon objave uzimaju se u obzir samo ako su primljene u roku koji za svaki slučaj odredi Komisija, a koji iznosi najmanje 10 dana, pri čemu se uzima u obzir hitnost predmeta. Kraće razdoblje može se odrediti kad god je potrebna dodatna konačna objava.

Članak 9.

Trajanje postupka i privremena obustava

1. Postupak se zaključuje u roku od dvije godine. U opravdanim slučajevima taj se rok može produljiti.
2. U slučaju hitnosti, kao što su situacije u kojima postoji rizik od nastanka neposredne i nepovratne štete zračnom prijevozniku Unije ili više njih, trajanje postupka može se skratiti na jednu godinu.
3. Komisija može privremeno obustaviti postupak ako je predmetna treća zemlja ili subjekt iz treće zemlje poduzela/poduzeo odlučne korake u cilju otklanjanja, ovisno o slučaju:
 - (a) u slučaju kršenja primjenjive međunarodne obveze, to kršenje;
 - (b) u slučaju prakse koja utječe na tržišno natjecanje, tu praksu odnosno štetu ili opasnost od štete predmetnom zračnom prijevozniku Unije ili više njih.
4. Ako kršenje primjenjivih međunarodnih obveza ili praksa koja utječe na tržišno natjecanje, šteta ili opasnost od štete predmetnom zračnom prijevozniku Unije ili više njih nije otklonjeno/otklonjena u razumnom roku, Komisija može nastaviti postupak.

POGLAVLJE III.

KRŠENJE PRIMJENJIVIH MEĐUNARODNIH OBVEZA

Članak 10.

Zaključenje postupka

1. Ako se pritužba povuče, Komisija ispitni postupak koji se provodi u skladu s člankom 4. može završiti bez donošenja kompenzacijskih mjera.
2. Komisija provedbenim aktima završava ispitni postupak koji se provodi u skladu s člankom 4. bez donošenja kompenzacijskih mjera u bilo kojem od sljedećih slučajeva:
 - (a) ako Komisija zaključi da primjenjive međunarodne obveze nisu prekršene;
 - (b) ako Komisija zaključi da bi se donošenje kompenzacijskih mjera protivilo interesu Unije;
 - (c) ako je između Unije i predmetne treće zemlje postignuto zadovoljavajuće rješenje u skladu s odgovarajućim mehanizmima predviđenima u primjenjivom sporazumu ili dogovoru odnosno u skladu s odgovarajućim međunarodnim javnim pravom.

Provedbeni akti iz podstavka 1. donose se u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 15. stavka 2.

3. Ne dovodeći u pitanje odgovarajuće odredbe Ugovora o funkcioniranju Europske unije i podložno stavcima 1. i 2., ako je ispitnim postupkom utvrđeno da su primjenjive međunarodne obveze prekršene, Komisija provedbenim aktima donosi kompenzacijske mjere.

Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 15. stavka 2.

4. Ako se aktom koji sadržava primjenjive međunarodne obveze, prije donošenja bilo koje mjere, zahtijeva prethodno obavljanje međunarodnog postupka konzultacija ili rješavanja sporova, taj se postupak obavlja prvi te se u okviru odluke donesene u skladu sa stavkom 3. u obzir uzimaju njegovi rezultati.
5. Kompenzacijske mjere iz stavka 3. mjere su predviđene aktom koji sadržava primjenjive međunarodne obveze ili raspoložive na temelju odgovarajućih pravila i načela međunarodnog javnog prava.

POGLAVLJE IV.

PRAKSE KOJE UTJEČU NA TRŽIŠNO NATJECANJE

Članak 11.

Utvrđivanje štete

1. Za potrebe ovog poglavlja, nalaz o šteti temelji se na dokazima i u njemu se u obzir uzimaju svi relevantni čimbenici, a posebno:
 - (a) situacija predmetnog prijevoznika Unije ili više njih, posebno s obzirom na aspekte kao što su učestalost usluga, iskorištenost kapaciteta, učinak mreže, prodaja, tržišni udio, dobit, povrat na kapital, ulaganja i zapošljavanje;
 - (b) opća situacija na pogođenom tržištu usluga zračnog prijevoza ili više njih, posebno s obzirom na razinu cijena ili tarifa, kapacitet i učestalost usluga zračnog prijevoza ili uporabu mreže.
2. Za donošenje nalaza o opasnosti od štete potrebno je da je jasno predvidljivo da se određena situacija može razviti u stvarnu štetu. Svako takvo utvrđivanje temelji se na dokazima i u okviru njega se u obzir uzimaju svi relevantni čimbenici, a posebno:
 - (a) predvidljivi razvoj situacije predmetnog prijevozniku Unije ili više njih, posebno s obzirom na učestalost usluga, iskorištenost kapaciteta, učinak mreže, prodaju, tržišni udio, dobit, povrat na kapital, ulaganja i zapošljavanje;
 - (b) predvidljivi razvoj opće situacije na potencijalno pogođenom tržištu usluga zračnog prijevoza ili više njih, posebno s obzirom na razinu cijena ili tarifa, kapacitet i učestalost usluga zračnog prijevoza ili upotrebu mreže.
3. Komisija odabire razdoblje ispitnog postupka i u tom razdoblju analizira relevantne dokaze.
4. Šteta ili opasnost od štete prouzročena drugim čimbenicima osim prakse koja utječe na tržišno natjecanje, a koji isto tako negativno utječu na predmetnog prijevoznika Unije ili više njih, ne pripisuju se praksi koja je predmet ispitnog postupka.

Članak 12.

Završetak postupka bez kompenzacijskih mjera

1. Ako se pritužba povuče, Komisija može završiti ispitni postupak bez donošenja kompenzacijskih mjera.
2. Komisija provedbenim aktima završava ispitni postupak proveden u skladu s člankom 4. bez donošenja kompenzacijskih mjera u sljedećim slučajevima:

- (a) Komisija zaključi da nije utvrđeno bilo koje od sljedećeg:
 - (i) postojanje prakse treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje koja utječe na tržišno natjecanje;
 - (ii) postojanje štete ili opasnosti od štete predmetnom zračnom prijevozniku Unije ili više njih;
 - (iii) postojanje uzročno-posljedične veze između štete ili opasnosti od štete i predmetne prakse;
- (b) Komisija zaključi da bi se donošenje kompenzacijskih mjera u skladu s člankom 13. protivilo interesu Unije;
- (c) predmetna treća zemlja ili subjekt iz treće zemlje ukinula/ukinuo je praksu koja utječe na tržišno natjecanje;
- (d) predmetna treća zemlja ili subjekt iz treće zemlje otklonila/otklonio je štetu ili opasnost od štete predmetnom zračnom prijevozniku Unije ili više njih.

Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 15. stavka 2.

- 3. Odluka o završetku ispitnog postupka u skladu sa stavkom 2. popraćena je izjavom o razlozima za to i objavljuje se u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 13.

Kompenzacijske mjere

- 1. Ne dovodeći u pitanje članak 12. stavak 1. i osim u slučaju iz članka 12. stavka 2. točke (b) Komisija provedbenim aktima donosi kompenzacijske mjere ako je ispitnim postupkom u skladu s člankom 4. utvrđeno da je praksa treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje koja utječe na tržišno natjecanje uzrokovala štetu ili opasnost od štete predmetnom zračnom prijevozniku Unije ili više njih.

Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 15. stavka 2.

- 2. Kompenzacijske mjere iz stavka 1. uvode se za zračnog prijevoznika treće zemlje ili više njih koji imaju koristi od prakse koja utječe na tržišno natjecanje te mogu biti u jednom od sljedećih oblika:
 - (a) financijskih pristojbi;
 - (b) bilo koje mjere jednake ili manje vrijednosti.
- 3. Kompenzacijske mjere iz stavka 1. ne smiju premašiti okvire onog što je potrebno za nadoknadu štete ili opasnosti od štete zračnom prijevozniku Unije ili više njih. U tu svrhu mjere iz stavka 2. točke (b) mogu biti ograničene na određeno zemljopisno područje.

4. Kompenzacijskim mjerama iz stavka 1. ne smije se Uniju ili predmetnu državu članicu ili više njih uputiti na kršenje sporazuma o zračnom prometu, sporazuma o zračnom prijevozu ni bilo kojih odredaba o uslugama zračnog prijevoza koje su dio trgovinskog sporazuma sklopljenog s predmetnom trećom zemljom.
5. Odluka o zaključenju ispitnog postupka uz donošenje kompenzacijskih mjera iz stavka 1. popraćena je izjavom o razlozima za to i objavljuje se u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 14.

Revizija kompenzacijskih mjera

1. Kompenzacijske mjere iz članka 13. ostaju na snazi onoliko dugo i u mjeri u kojoj je to potrebno s obzirom na postojanje prakse koja utječe na tržišno natjecanje te posljedičnu štetu ili opasnost od štete. U tu se svrhu primjenjuje postupak revizije iz stavaka 2., 3. i 4.
2. Ako je to opravdano s obzirom na okolnosti, može se preispitati potreba za daljnjim provođenjem kompenzacijskih mjera u njihovu početnom obliku, na inicijativu Komisije ili podnositelja pritužbe odnosno na obrazloženi zahtjev predmetne treće zemlje ili subjekta iz treće zemlje.
3. Tijekom preispitivanja Komisija procjenjuje postoji li i dalje praksa koja utječe na tržišno natjecanje, šteta ili opasnost od štete te uzročno-posljedične veze između te prakse i štete ili opasnosti od štete.
4. Komisija, prema potrebi, provedbenim aktima stavlja izvan snage, izmjenjuje ili zadržava kompenzacijske mjere. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 15. stavka 2.

POGLAVLJE V.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 15.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni je odbor odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 16.

Stavljanje izvan snage

Uredba (EZ) br. 868/2004 stavlja se izvan snage. Upućivanja na uredbu stavljenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu.

Članak 17.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik

ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

- 1.1. Naslov prijedloga/inicijative
- 1.2. Odgovarajuća područja politike u strukturi ABM/ABB
- 1.3. Vrsta prijedloga/inicijative
- 1.4. Cilj/ciljevi
- 1.5. Osnova prijedloga/inicijative
- 1.6. Trajanje i financijski utjecaj
- 1.7. Predviđene metode upravljanja

2. MJERE UPRAVLJANJA

- 2.1. Pravila nadzora i izvješćivanja
- 2.2. Sustav upravljanja i kontrole
- 2.3. Mjere za sprječavanje prijevara i nepravilnosti

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UTJECAJ PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

- 3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija rashoda na koje se prijedlog/inicijativa odnosi
- 3.2. Procijenjeni utjecaj na rashode
 - 3.2.1. *Sažetak procijenjenog utjecaja na rashode*
 - 3.2.2. *Procijenjeni utjecaj na odobrena sredstva za poslovanje*
 - 3.2.3. *Procijenjeni utjecaj na odobrena administrativna sredstva*
 - 3.2.4. *Usklađenost s tekućim višegodišnjim financijskim okvirom*
 - 3.2.5. *Doprinos trećih strana*
- 3.3. Procijenjeni utjecaj na prihode

ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o zaštiti tržišnog natjecanja u zračnom prijevozu i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 868/2004 Europskog parlamenta i Vijeća

1.2. Odgovarajuća područja politike u strukturi ABM/ABB²⁵

06 – Mobilnost i promet

1.3. Vrsta prijedloga/inicijative

- Prijedlog/inicijativa odnosi se na **ново djelovanje**
- Prijedlog/inicijativa odnosi se na **ново djelovanje nakon pilot-projekta / pripremnog djelovanja**²⁶
- Prijedlog/inicijativa odnosi se na **produženje postojećeg djelovanja**
- Prijedlog/inicijativa odnosi se na **djelovanje koje je preusmjereno na novo djelovanje**

1.4. Cilj/ciljevi

1.4.1. Višegodišnji strateški ciljevi Komisije na koje se odnosi prijedlog/inicijativa

Rast i zapošljavanje: cilj je ove inicijative pridonijeti konkurentnoj europskoj zrakoplovnoj industriji u okviru koje se ostvaruje održivi rast i stvaraju radna mjesta visoke vrijednosti te potiču tehnološke inovacije.

Povezanije i pravednije unutarnje tržište s ojačanim industrijskim temeljem: konkurentan jedinstveni europski prometni prostor kojim se građanima i poduzećima osigurava okvir za siguran i učinkovit prijevoz visoke kvalitete.

Djelovanjem EU-a može se osigurati pošteno tržišno natjecanje između zračnih prijevoznika Unije i zračnih prijevoznika trećih zemalja, odnosno jednaki uvjeti tržišnog natjecanja za sve. Time se pridonosi uvjetima kojima se omogućuje visoka razina povezanosti.

Konačno, predloženom se uredbom pridonosi jačanju uloge EU-a kao globalnog aktera.

²⁵ ABM: upravljanje na temelju djelatnosti; ABB: priprema proračuna na temelju djelatnosti.

²⁶ Kako je navedeno u članku 54. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

1.4.2. *Posebni cilj/ciljevi i odgovarajuće aktivnosti u okviru strukture ABM/ABB*

Posebni cilj

GU za mobilnost i promet – Posebni cilj br. 1: učinkovit, održiv, siguran i zaštićen jedinstveni europski prometni prostor: poboljšati propise, osigurati visok stupanj provedbe zakonodavstva EU-a u području prometa te otvoreno i pošteno tržišno natjecanje i u EU-u i u odnosima s ključnim zemljama partnerima.

Odgovarajuće aktivnosti u okviru strukture ABM/ABB

06 02 – Europska prometna politika

1.4.3. Očekivani rezultati i utjecaj

Navesti učinke koje bi prijedlog/inicijativa trebao/trebala imati na ciljane korisnike/skupine.

Očekuje se da se predloženom uredbom osigura pošteno tržišno natjecanje između zračnih prijevoznika Unije i zračnih prijevoznika trećih zemalja, što bi trebalo pridonijeti visokoj razini povezanosti između EU-a i trećih zemalja.

Radi postizanja tog cilja predloženom je uredbom utvrđen okvir kojim se rješavaju prakse trećih zemalja ili subjekata iz trećih zemalja koje utječu na tržišno natjecanje i uzrokuju štetu ili opasnost od štete zračnim prijevoznicima EU-a te, prema potrebi, donose kompenzacijske mjere za nadoknadu štete i ponovnu uspostavu poštenog tržišnog natjecanja.

Uredbom je predviđen i okvir za donošenje mjera u slučaju (navodnog) kršenja primjenjivih međunarodnih obveza.

Očekuje se da će zrakoplovna industrija EU-a imati koristi od ove Uredbe.

Očekuje se i da će putnici iz EU-a imati koristi od ove Uredbe jer se njome pridonosi očuvanju širokog pristupa uslugama zračnog prijevoza diljem EU-a.

Konačno, očekuje se da će koristi od ove Uredbe imati i cjelokupno gospodarstvo EU-a kroz daljnji doprinos zrakoplovne industrije cilju stvaranja radnih mjesta i ostvarenja rasta.

Očekivane gospodarske posljedice uključuju povećanje broja putnika koje prevoze zračni prijevoznici EU-a te prihoda zračnih prijevoznika EU-a. Zračne luke EU-a također će imati koristi jer će privući više putnika.

Očekivane operativne posljedice uključuju bolju povezanost u europskom zračnom prostoru, potaknutu poštenim tržišnim natjecanjem među zračnim prijevoznicima.

1.4.4. Pokazatelji rezultata i utjecaja

Navesti pokazatelje koji omogućuju praćenje provedbe prijedloga/inicijative.

- broj i vrsta službenih pritužbi Komisiji iz predmetnog sektora,
- mišljenja europskih dionika o primjenjivosti europskog pravnog okvira.

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. Zahtjevi koje je potrebno kratkoročno ili dugoročno ispuniti

Osigurati učinkovit alat koji omogućuje rješavanje praksa koje utječu na tržišno natjecanje uzrokujući štetu ili opasnost od štete zračnim prijevoznicima Unije. U takvim je slučajevima cilj mjera nadoknaditi štetu ili opasnost od štete.

Osigurati okvir za donošenje mjera u slučaju (navodnog) kršenja primjenjivih međunarodnih obveza.

Osim toga, sve takve mjere pridonose visokoj razini povezanosti EU-a i trećih zemalja.

1.5.2. *Dodana vrijednost sudjelovanja EU-a*

U uvodnoj izjavi 26. Uredbe (EZ) br. 868/2004 istaknuta je usklađenost s načelom supsidijarnosti u pogledu odredaba te uredbe.

Novi, središnji element predložene uredbe jest poduzimanje mjera u slučajevima „kršenja primjenjivih međunarodnih obveza”. U predloženoj su uredbi „primjenjive međunarodne obveze” definirane kao obveze sadržane u sporazumu čija je Unija stranka. Pojedinačne države članice ne mogu zasebno ostvarivati prava u odnosu na treće zemlje koja proizlaze iz sporazuma čija je Unija stranka.

Budući da se željeni ciljevi ne mogu ostvariti bez djelovanja na razini Unije, takvo je djelovanje u tom smislu nužno i njime se osigurava dodana vrijednost u usporedbi s mjerama na nacionalnoj razini.

1.5.3. *Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava*

Cilj Uredbe 868/2004 Europskog parlamenta i Vijeća bio je sprječavanje nepravednih praksi i suprotstavljanje tim nepravednim praksama, tj. subvencijama i diskriminaciji, trećih zemalja i subjekata iz trećih zemalja koje negativno utječu na zračne prijevoznike EU-a.

Međutim, ta uredba u više od 10 godina od njezina donošenja nikada nije upotrijebljena jer nijedan prijevoznik iz EU-a nikada nije podnio službenu pritužbu, unatoč brojnim neslužbenim optužbama i pritužbama u industriji o navodnim nepravednim praksama trećih zemalja i subjekata iz trećih zemalja.

Glavni razlog zašto se Uredba 868/2004 pokazala neučinkovitom sama je činjenica da je, u mjeri u kojoj se to odnosi na „nepravedno određivanje cijena”, njezin koncept osmišljen na temelju alata za borbu protiv dampinških cijena robe te stoga ona nije prilagođena specifičnostima sektora zračnog prijevoza.

Štoviše, osim subvencioniranja, Uredba (EZ) br. 868/2004 odnosi se isključivo na takozvane nepravedne prakse određivanja cijena. One su prisutne samo kada prijevoznik treće zemlje zaračunava „cijene zračnog prijevoza koje su toliko ispod onih koje nude konkurentni zračni prijevoznici iz Zajednice da uzrokuju štetu”, o čemu je teško osigurati dokaze. Premda je za utvrđivanje „nepravednih praksi određivanja cijena” nužno da je prijevoznik treće zemlje imao korist od nekomercijalne povlastice, postojanje takve povlastice nije samo po sebi dovoljno za pokretanje mjera Unije.

Nadalje, Uredbom (EZ) br. 868/2004 nije predviđen poseban unutarnji postupak EU-a u pogledu obveza iz sporazuma o zračnom prometu ili zračnom prijevozu čija je Unija stranka, a čija je svrha osigurati pošteno tržišno natjecanje, odnosno postupak u slučaju kršenja takvih obveza.

Konačno, pravila u pogledu pokretanja ispitnog postupka vrlo su restriktivna. Točnije, pravo na podnošenje pritužbe Komisiji ograničeno je na „industriju

Zajednice” koja je definirana kao „zračni prijevoznici Zajednice koji pružaju usluge sličnog zračnog prijevoza u cijelosti ili oni čiji zajednički udio predstavlja većinski dio ukupne ponude takvih usluga u Zajednici”. Ni države članice ni pojedinačni zračni prijevoznici nemaju pravo podnošenja pritužbe u svoje ime.

1.5.4. Usklađenost i moguća sinergija s drugim odgovarajućim instrumentima

Predložena je uredba u skladu s ciljevima iz Strategije zrakoplovstva i kao takva izravno pridonosi tim ciljevima u interesu konkurentnijeg zrakoplovnog sektora EU-a.

1.6. Trajanje i financijski utjecaj

Prijedlog/inicijativa **ograničenog trajanja**

- prijedlog/inicijativa na snazi od [DD/MM]GGGG do [DD/MM]GGGG
- financijski utjecaj od GGGG do GGGG

Prijedlog/inicijativa **neograničenog trajanja**

- provedba s razdobljem uspostave od GGGG do GGGG,
- nakon čega slijedi redovna provedba.

1.7. Predviđene metode upravljanja²⁷

Izravno upravljanje Komisije

- koje obavljaju njezine službe, uključujući osoblje u delegacijama Unije;
- preko izvršnih agencija

Podijeljeno upravljanje s državama članicama

Neizravno upravljanje delegiranjem zadaća proračunske provedbe:

- trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile,
- međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti),
- EIB-u i Europskom investicijskom fondu,
- tijelima na koja se upućuje u člancima 208. i 209. Financijske uredbe,
- tijelima javnog prava,
- tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge u mjeri u kojoj daju odgovarajuća financijska jamstva,
- tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i koja daju odgovarajuća financijska jamstva,
- osobama kojima je povjerena provedba posebnih aktivnosti u ZVSP-u u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.
- *Ako je označeno više načina upravljanja, pojedinosti navesti u odjeljku „Napomene”.*

Napomene

²⁷

Informacije o načinima upravljanja i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na *web*-mjestu BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

nije primjenjivo

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila nadzora i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Od službi Komisije očekuje se da pet godina nakon stupanja na snagu Uredbe provedu evaluaciju kako bi provjerile jesu li ciljevi inicijative postignuti. Cilj je provjeriti jesu li novim mjerama osigurani ujednačeniji uvjeti tržišnog natjecanja i jesu li one pomogle u održavanju visoke razine povezanosti. Ta se evaluacija provodi na temelju temeljnih pokazatelja napretka navedenih u odjeljku „pokazatelji rezultata i utjecaja”. Mora biti u skladu sa zahtjevima Komisije za evaluacije.

2.2. Sustav upravljanja i kontrole

2.2.1. Utvrđeni rizici

U pogledu provedbe predložene uredbe utvrđeni su sljedeći rizici:

1) Mjere odmazde usmjerene na poduzeća iz EU-a

Donošenje kompenzacijskih mjera može dovesti do mjera odmazde prema industriji EU-a (na primjer u pogledu pristupa zračnih prijevoznika uslugama ili kupnje zrakoplova iz EU-a koju obavljaju zračni prijevoznici trećih zemalja). Međutim, u predloženoj se uredbi navodi da Komisija može odlučiti ne poduzeti mjere ako bi se to protivilo interesu Unije. Komisija će isto tako moći oblikovati kompenzacijske mjere kako bi smanjila rizik od popratnih učinaka, uključujući odmazdu.

2) Neočekivani broj pritužbi koji se ne može riješiti

Pri provedbi predložene uredbe bit će slučajeva koje Komisija treba riješiti te time i povećanja administrativnih troškova (troškovi rada, opreme i materijala te režijski troškovi). U slučaju neočekivano velikog broja pritužbi problem može činiti manjak osoblja te mogu nastati poteškoće u upravljanju i dodatni troškovi. Međutim, u predloženoj se uredbi navodi da Komisija može odlučiti ne poduzeti mjere ako predmetni slučaj ne upućuje na sustavni problem niti ima znatan utjecaj na zračne prijevoznike Unije. Nadalje, predloženom je uredbom predviđena mogućnost da Komisija od država članica zahtijeva pružanje potpore u ispitnom postupku.

2.2.2. Informacije o uspostavi sustava unutarnje kontrole

- Komisija bi uvela kompenzacijske mjere provedbenim aktima u skladu s člankom 291. UFEU-a,
- nadzor država članica bio bi uređen Uredbom br. 182/2011 o nadzoru država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije,
- financijske protumjere usmjerene na subjekte iz trećih zemalja izvršavale bi se u skladu s člankom 299. UFEU-a.

2.2.3. *Procjene troškova i koristi kontrola i procjena očekivane razine rizika od pogreške*

nije primjenjivo

2.3. Mjere za sprječavanje prijevara i nepravilnosti

Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprječavanje i zaštitu od prijevara.

nije primjenjivo

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UTJECAJ PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija rashoda na koje se prijedlog/inicijativa odnosi

- Postojeće proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira:	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj [...] [Naslov.....]	Dif./nedif. ²⁸	zemalja EFTA-e ²⁹	zemalja kandidatkinja ³⁰	trećih zemalja	u smislu članka 21. stavka 2. točke (b) Financijske uredbe
	[5][06 01 01 01]	nedif.	NE	NE	NE	NE

- Zatražene nove proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira:	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj [...] [Naslov.....]	Dif./nedif.	zemalja EFTA-e	zemalja kandidatkinja	trećih zemalja	u smislu članka 21. stavka 2. točke (b) Financijske uredbe
	[...][XX GG GG GG]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

²⁸ Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

²⁹ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

³⁰ Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalne zemlje kandidatkinje sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni utjecaj na rashode

3.2.1. Sažetak procijenjenog utjecaja na rashode

u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Broj	[...][Naslov.....]
---	------	-----------------------------

GU: <.....>			Godina N ³¹	Godina N + 1	Godina N + 2	Godina N + 3	unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)			UKUPNO
• Odobrena sredstva za poslovanje										
Broj proračunske linije	Obveze	(1)								
	Plaćanja	(2)								
Broj proračunske linije	Obveze	(1.a)								
	Plaćanja	(2.a)								
Odobrena administrativna sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe ³²										
Broj proračunske linije		(3)								
UKUPNA odobrena sredstva za GU <.....>	Obveze	= 1 + 1.a + 3								
	Plaćanja	= 2 + 2.a + 3								

³¹ Godina N godina je početka provedbe prijedloga/inicijative.

³² Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravnih istraživanja i izravnih istraživanja.

• UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)								
	Plaćanja	(5)								
• UKUPNA odobrena administrativna sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)								
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA <...> višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	= 4 + 6								
	Plaćanja	= 5 + 6								

Ako prijedlog/inicijativa utječe na više naslova:

• UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)								
	Plaćanja	(5)								
• UKUPNA odobrena administrativna sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)								
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1. – 4. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)	Obveze	= 4 + 6								
	Plaćanja	= 5 + 6								

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	5	„Administrativni rashodi”
---	----------	---------------------------

u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

		Godina 2018.	Godina 2019.	Godina a 2020.	UKUPNO
GU: za mobilnost i promet					
• Ljudski resursi		1,242	1,242	1,242	3,726
• Ostali administrativni rashodi		0,02	0,02	0,02	0,06
UKUPNO GU za mobilnost i promet	Odobrena sredstva	1,262	1,262	1,262	3,786

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 5. višegodišnjeg financijskog okvira	(Ukupne preuzete obveze = ukupna plaćanja)	1,262	1,262	1,262	3,786
---	--	-------	-------	-------	--------------

u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

		Godina 2018.	Godina 2019.	Godina 2020.	UKUPNO
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1. – 5. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	1,262	1,262	1,262	3,786
	Plaćanja	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Procijenjeni utjecaj na odobrena sredstva za poslovanje

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje
- Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena sredstva za poslovanje:

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Navesti ciljeve i rezultate			Godina N	Godina N + 1	Godina N + 2	Godina N + 3	unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)										UKUPNO			
	REZULTATI																			
	↓	Vrsta ³³	Prosječni trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Ukupni broj
POSEBNI CILJ br. 1 ³⁴ ...																				
– Rezultat																				
– Rezultat																				
– Rezultat																				
Međubroj za posebni cilj br. 1																				
POSEBNI CILJ br. 2																				
– Rezultat																				
Međubroj za posebni cilj br. 2																				
UKUPNI TROŠAK																				

³³ Rezultati znači proizvodi i usluge koje treba isporučiti (npr. broj financiranih studentskih razmjena, broj kilometara izgrađenih prometnica itd.).

³⁴ Kako je opisano u točki 1.4.2. „Posebni cilj/ciljevi...”.

3.2.3. Procijenjeni utjecaj na odobrena administrativna sredstva

3.2.3.1. Sažetak

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena administrativna sredstva
- Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena administrativna sredstva:

u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

	Godina 2018.	Godina 2019.	Godina 2020.	UKUPNO
--	-----------------	-----------------	-----------------	--------

NASLOV 5. višegodišnjeg financijskog okvira				
Ljudski resursi	1,242	1,242	1,242	3,726
Ostali administrativni rashodi	0,02	0,02	0,02	0,02
Međuzbroj za NASLOV 5. višegodišnjeg financijskog okvira	1,262	1,262	1,262	3,786

Izvan NASLOVA 5.³⁵ višegodišnjeg financijskog okvira				
Ljudski resursi				
Ostali administrativni rashodi				
Međuzbroj izvan NASLOVA 5. višegodišnjeg financijskog okvira				

UKUPNO	1,262	1,262	1,262	3,786
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Potrebna odobrena sredstva za ljudske resurse i ostali administrativni rashodi pokrit će se odobrenim sredstvima glavne uprave koja su već dodijeljena za upravljanje djelovanjem i/ili su preraspoređena unutar Komisije te, prema potrebi, bilo kojim dodatnim sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

³⁵

Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravnih istraživanja i izravnih istraživanja.

3.2.3.2. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.
- Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena

	Godina 2018.	Godina 2019.	Godina 2020.
• Plan radnih mjesta (dužnosnici i privremeni djelatnici)			
06 01 01 01 (Sjedište i predstavništva Komisije)	9	9	9
XX 01 01 02 (Delegacije)			
XX 01 05 01 (Neizravno istraživanje)			
10 01 05 01 (Izravno istraživanje)			
• Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV)³⁶			
XX 01 02 01 (UO, UNS, AO iz „globalne omotnice”)			
XX 01 02 02 (UO, LO, UNS, AO i MSD u delegacijama)			
XX 01 04 gg ³⁷	– u sjedištu		
	– u delegacijama		
XX 01 05 02 (UO, UNS, AO – neizravno istraživanje)			
10 01 05 02 (UO, UNS, AO – izravno istraživanje)			
Ostale proračunske linije (navesti)			
UKUPNO	9	9	9

XX odnosi se na odgovarajuće područje politike ili glavu proračuna.

Potrebe za ljudskim resursima pokrit će se osobljem kojemu je već povjereno upravljanje djelovanjem i/ili koje je preraspoređeno unutar Komisije te, prema potrebi, bilo kojim dodatnim sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Opis zadaća koje treba obaviti:

Dužnosnici i privremeno osoblje	zaprimanje i obrada pritužbi upućenih Komisiji, pokretanje postupaka i provođenje ispitnih postupaka, priprema pravnih akata Komisije, obrada zahtjeva za informacije i obrada zahtjeva za reviziju odluka Komisije
Vanjsko osoblje	nije primjenjivo

³⁶ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; AO = agencijsko osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

³⁷ U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).

3.2.4. Usklađenost s tekućim višegodišnjim financijskim okvirom

- Prijedlog/inicijativa u skladu je s postojećim višegodišnjim financijskim okvirom.
- Prijedlog/inicijativa uključivat će reprogramiranje relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira.

Objasniti o kakvom je reprogramiranju riječ te navesti odgovarajuće proračunske linije i iznose.

- Za prijedlog/inicijativu potrebna je primjena instrumenta za financijsku fleksibilnost ili revizija višegodišnjeg financijskog okvira.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije te odgovarajuće iznose.

3.2.5. Doprinos trećih strana

- Prijedlogom/inicijativom ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u financiranju.

3.3. Procijenjeni utjecaj na prihode

- Prijedlog/inicijativa nema financijski utjecaj na prihode.
- Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski utjecaj:

(iv) na vlastita sredstva

(v) na razne prihode

u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Proračunska linija u okviru prihoda:	Odobrena sredstva dostupna za tekuću proračunsku godinu	Utjecaj prijedloga/inicijative ³⁸					Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)	
		Godina N	Godina N + 1	Godina N + 2	Godina N + 3			
Članak								

Za razne namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

Navesti metodu izračuna utjecaja na prihode.

³⁸

Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer) navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi umanjeni za 25 % za troškove naplate.