



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2017. június 9.
(OR. en)

10146/17

**Intézményközi referenciaszám:
2017/0116 (COD)**

**AVIATION 85
CODEC 1023**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2017. június 8.
Címzett:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2017) 289 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a légi közlekedés területén zajló verseny védelméről és a 868/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2017) 289 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2017) 289 final



Brüsszel, 2017.6.8.
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a légi közlekedés területén zajló verseny védelméről és a 868/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A légi közlekedés alapvető szerepet tölt be az Európai Unió gazdaságában. Ha meggondoljuk, hogy 2015-ben az Európai Unión belül mintegy 918 millió utas választotta utazásához a légi közlekedést, és az EU repülőtereiről induló, illetve oda érkező utasok száma több mint 1,45 milliárd, beláthatjuk, hogy a repülés döntő módon járul hozzá mind a belső, tagállamok közötti kapcsolatok, mind pedig a tagállamok és a világ más tájain lévő harmadik országok közötti összekapcsoltság fenntartásához. A légi közlekedés összeköti az embereket, a vállalkozásokat és a régiókat, és kiemelt szerepet játszik az EU integrációjában és versenyképességében. Előmozdítja az Unió regionális és társadalmi kohézióját is. Ezenkívül a légi közlekedés létfontosságú hozzájárulást jelent a gazdasági növekedéshez és a foglalkoztatáshoz. 2014-ben az ágazat 9,3 millió ember foglalkoztatását tette lehetővé, és több mint 510 milliárd euróval járult hozzá az EU bruttó hazai termékéhez (GDP). Erősítette a gazdaság más ágazatait is: a kutatások szerint a légiközlekedési ágazat hozzáadott értékének egy eurója csaknem három euró hozzáadott értéket teremt a gazdaság egésze számára. Hasonlóképpen, a légiközlekedési ágazat egy új munkahelye több mint három további munkahelyet teremt a tágabb értelemben vett gazdaságban¹.

Az Unió összekapcsoltsági viszonyai nagymértékben függenek az uniós légi fuvarozók által végzett légi szolgáltatásoktól: e fuvarozók ugyanis évente átlagosan 7 millió járatot üzemeltetnek az Unió repülőtereiről, illetve repülőtereire. Ha a harmadik országbeli légi fuvarozókat nézzük, a járatok száma az ő esetükben évi 1,3 milliót tesz ki². Ami az EU és a világ többi része közötti kapcsolatokat illeti, az Unió és a harmadik országbeli légi fuvarozók közel egyenlő arányban szolgálják ki a piacot (előbbieket 2015-ben a járatok 49,9 %-át üzemeltették körülbelül 239 millió utassal, míg az utóbbiak a járatok 50,1 %-át mintegy 240 millió utassal)³.

A nemzetközi légi közlekedés liberalizációja és deregulációja eddig soha nem látott mértékű versenyt eredményezett az uniós piacon és világszerte. A globális verseny az elkövetkező években várhatóan tovább fog élénkülni, a nemzetközi légi közlekedés 2030-ig előreláthatóan évente mintegy 5 %-kal növekszik⁴.

A légi fuvarozók közötti versenyt szabályozó feltételeket meghatározó nemzetközi keretek hiányában⁵ azonban a légi fuvarozókkal való bánásmódra vonatkozó gyakorlatok országonként eltérhetnek és befolyásolhatják a versenyt. Az Unió tagállamaira ez nem

¹ A Bizottság közleménye: Európai légi közlekedési stratégia, COM(2015) 598 final, 2015.12.7.

² Forrás: OAG 2016. évi nyári menetrend.

³ Ugyanott.

⁴ A Bizottság közleménye: „Az Európai Unió légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája – a jövőbeli kihívások kezelése”, COM(2012)556, 2012.9.27.

⁵ Az ICAO keretében ugyanis nem állapítottak meg konkrét többoldalú szabályokat, a légiközlekedési szolgáltatásokat pedig nagyrészt kizárták a kereskedelmi világszervezet (WTO) megállapodásaiból (lásd a Marrákesi Egyezményt, a szolgáltatások kereskedelméről szóló általános egyezmény (GATS) 1B. mellékletét, a légiközlekedési szolgáltatásokról szóló mellékletet). A GATS olyan intézkedésekre vonatkozik, amelyek a következőket érintik: a) a légi járművek javításával és karbantartásával kapcsolatos szolgáltatások; b) a légiközlekedési szolgáltatások értékesítése és forgalmazása; c) számítógépes helyfoglalási rendszerek.

vonatkozik, hiszen az uniós szabályok biztosítják, hogy a légi közlekedéssel kapcsolatos szolgáltatásokhoz való hozzáférés tekintetében valamennyi európai és nem európai légi fuvarozó azonos jogokkal és lehetőségekkel rendelkezzen. Vonatkozik azonban egyes harmadik országokra, amelyekben a diszkriminatív gyakorlatok és a támogatások⁶ tisztességtelen versenyelőnyt biztosíthatnak az említett harmadik országok légi fuvarozóinak. A Bizottság elismerte, hogy *„miközben az uniós légitársaságok végső soron maguk felelnek versenyképességükért, és továbbra is hozzá kell igazítaniuk termékeiket és üzleti modelljeiket az uralkodó piaci feltételekhez (...), ugyanilyen fontos, hogy az EU-n belül és kívül is a verseny a nyitottságon, a viszonyosságon és a méltányosságon alapuljon, és ne torzítsák tisztességtelen gyakorlatok”*⁷.

Valóban, a tisztességtelen gyakorlatok, amennyiben továbbra is folytatódnak, hosszabb távon domináns vagy akár monopolhelyzetet is eredményezhetnek a légi közlekedés piacán, ami az uniós polgárok számára kevesebb választási lehetőséget, gyéresebb összeköttetéseket és magasabb árakat jelent.

Ezért azokban az esetekben, amikor az uniós összekapcsoltság és verseny a tét, az Uniónak képesnek kell lennie hatékony fellépésre a nyitott és versenyképes piac biztosítása érdekében.

A légi fuvarozók közötti tisztességes verseny feltételeit légiközlekedési megállapodások vagy légiszolgáltatási megállapodások keretében lehet rögzíteni. A harmadik országokkal kötött legtöbb légiközlekedési vagy légiszolgáltatási megállapodás azonban mindeddig nem írt elő erre vonatkozó szabályokat.

A 868/2004/EK rendelet⁸ célja az volt, hogy – egyoldalú uniós fellépés révén – kezelje ezeket a kérdéseket. Ezt az eszközt ugyanakkor még soha nem alkalmazták, és néhány jellemzője miatt nagyon valószínűtlen, hogy valaha is (konkrétan) alkalmazzák. Emiatt az unió nem rendelkezik az uniós légi fuvarozók és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti tisztességes versenyt biztosító hatékony eszközzel. A támogatás kérdésén túlmenően a 868/2004/EK rendelet ugyanis csak az úgynevezett tisztességtelen árképzési gyakorlatokkal foglalkozik. Ilyenekről csak akkor beszélhetünk, ha a harmadik országbeli légi fuvarozók *„olyan légi viteldíjakat számítanak fel, amelyek kellőképpen alacsonyabbak a konkurens közösségi légifuvarozók által kínált díjknál ahhoz, hogy kárt okozzanak”*, márpedig ez nehezen bizonyítható. Miközben a „tisztességtelen árképzési gyakorlat” megállapításának az is feltétele, hogy a harmadik országbeli fuvarozó nem kereskedelmi jellegű előnyt élvezzen, önmagában az ilyen előny megléte nem elegendő az uniós fellépés elindításához. Ezenkívül a 868/2004/EK rendelet nem irányoz elő célzott uniós belső eljárást az Unió által aláírt, a tisztességes verseny biztosítását célzó légiközlekedési vagy légiszolgáltatási megállapodásokban foglalt kötelezettségek megszegése esetén. Végül maga a vizsgálat megindítása is elég szigorú szabályokhoz van kötve. Nevezetesen a Bizottságnál való panasztétel joga csupán a „közösségi ágazat” tekintetében gyakorolható, amelynek meghatározása: *„a hasonló légi közlekedési szolgáltatásokat nyújtó közösségi légifuvarozók összessége, illetve közülük azok, amelyek együttesen az említett szolgáltatások teljes közösségi*

⁶ Támogatáson csak a javasolt rendelet 2. cikkének h) pontjában meghatározott szelektív támogatás értendő.

⁷ A Bizottság közleménye: „Az Európai Unió légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája – a jövőbeli kihívások kezelése”.

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 868/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az Európai Közösségben tagsággal nem rendelkező országokból származó légi közlekedési szolgáltatások keretében a közösségi légifuvarozóknak kárt okozó támogatásnyújtással és tisztességtelen árképzési gyakorlattal szembeni védelemlről (HL L 162., 2004.4.30., 1. o.).

kínálatának jelentős részét képviselik”. Sem a tagállamokat, sem az egyes légi fuvarozókat nem illeti meg tehát saját jogon az a lehetőség, hogy panaszosként lépjenek fel.

A Bizottság az európai légi közlekedési stratégiáról szóló közleményében⁹ kinyilvánította azon szándékát, hogy értékeli a 868/2004/EK rendelet hatékonyságát a rendelet felülvizsgálata vagy olyan hatékonyabb eszközzel történő felváltása céljából, amely tisztességes versenyfeltételeket garantál valamennyi légi fuvarozó tekintetében, biztosítva ezáltal az Unióból kiinduló és oda irányuló összeköttetéseket. A légiközlekedési stratégia kiemeli továbbá annak fontosságát, hogy az EU és a tagállamok kétoldalú légiközlekedési megállapodásai kapcsán folyó tárgyalások a tisztességes versenyfeltételekről szóló rendelkezésekre is kitérjenek, és ezzel párhuzamosan többoldalú szinten is előrelépés történjen ezen eszköz hatékonyságának javítása érdekében.

A 868/2004/EK rendelet felülvizsgálatára vagy felváltására irányuló célkitűzéssel a Tanács is egyetért, amely 2012. december 20-i következtetéseiben¹⁰ elismerte, hogy *„a 868/2004/EK rendelet nem képes megfelelően kezelni a légiközlekedési szolgáltatási ágazat sajátosságait*”, és támogatta, hogy *„a Bizottság (...) meg kívánja vizsgálni egy hatékonyabb jogi eszköz kialakításának lehetőségét, és ennek alapján javaslatot kíván betervezni a 868/2004/EK rendelet módosítására vagy felváltására”*.

Ezt a megközelítést az Európai Parlament is osztja, amely a 868/2004/EK rendelet felülvizsgálatára szólított fel *„az EU légi közlekedési külkapcsolatait érintően a tisztességes verseny védelme, az uniós légi közlekedési ágazat versenyhelyzetének megerősítése, a viszonyosság biztosítása és a tisztességtelen gyakorlatok felszámolása érdekében”*¹¹.

• **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Ez a kezdeményezés összhangban van a Bizottságnak az Unió légiközlekedéssel kapcsolatos külpolitikájáról szóló közleményével, amely szerint *„fontos és helyénvaló is, hogy az Európai Unió eredményesen tudjon nemzetközileg fellépni az uniós légitársaságok versenyképességének a tisztességtelen versennyel és/vagy gyakorlatokkal szembeni védelme érdekében, bárhol is merüljenek fel azok.”*

Ez a kezdeményezés az európai légi közlekedési stratégiáról szóló bizottsági közleményben bemutatott intézkedések között szerepel, és összhangban van az EU tisztességes versenyre vonatkozó politikájával.

Ez a kezdeményezés a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 95/93/EGK tanácsi rendelet¹² 12. cikkében és a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló 96/67/EK tanácsi irányelv¹³ 20. cikkében foglaltakhoz hasonló megfontolásokon alapul. Mindkét szabály értelmében intézkedéseket lehet tenni, ha a harmadik országok az uniós légi fuvarozókhöz képest kedvezőbb elbánásban

⁹ A Bizottság közleménye: Európai légi közlekedési stratégia.

¹⁰ A Tanács következtetése a következőhöz: „Az Európai Unió légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája – a jövőbeli kihívások kezelése”, 2012.12.20.

¹¹ Az Európai Parlament „A közlekedésről szóló 2011-es fehér könyv végrehajtása: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út” című, 2015. szeptember 9-i állásfoglalása (2015/2005(INI)).

¹² A Tanács 95/93/EGK rendelete (1993. január 18.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).

¹³ A Tanács 96/67/EK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25., 36. o.).

részesítik saját légi fuvarozóikat a repülőtéri résidők kiosztása, illetve a földi kiszolgálás vagy a saját kiszolgálás piacaihoz való hozzáférés tekintetében.

Ez a kezdeményezés nem érinti az Unió és a tagállamok közötti hatáskörmegosztást, a Bíróság által értelmezett uniós joggal összhangban.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A kezdeményezés célja annak biztosítása, hogy a légi közlekedés a tisztességes verseny feltételei között valósuljon meg; a kezdeményezés révén az ágazat ily módon még inkább hozzájárul a Bizottságnak a munkahelyteremtés és a fenntartható növekedés támogatásával kapcsolatos kiemelt célkitűzéseinek teljesítéséhez.

A kezdeményezés hozzájárul az Unió globális befolyásának megerősítéséhez is, és ezáltal az ehhez kapcsolódó stratégiai célkitűzések megvalósításához, nevezetesen az Unió erősebb globális szereplővé válásához és a szabadabb kereskedelem európai normák feladása nélküli kialakításához. Összhangban áll különösen a harmadik országokkal kötött légiközlekedési vagy légiszolgáltatási megállapodásokkal kapcsolatos bizottsági megközelítéssel, és szorgalmazza a tisztességes versenyt, valamint a munkaügyi és szociális területen megvalósuló magas szintű védelmet.

Ez a kezdeményezés összhangban van a vonatkozó uniós szakpolitikákkal, többek között a kereskedelmi és a versenypolitikával.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A kezdeményezés az Európai Unió működéséről szóló szerződés 100. cikkének (2) bekezdésén alapul. A szóban forgó rendelkezés lehetővé teszi a légi közlekedésre vonatkozó valamennyi megfelelő rendelkezés elfogadását, és már a 868/2004/EK rendelet elfogadásának alapjául szolgált¹⁴.

- **Szubszidiaritás**

A szubszidiaritás elvével való összeegyeztethetőséget, amennyiben az érinti a 868/2004/EK rendeletet, a szóban forgó rendelet (26) preambulumbekkezdése is elismerte.

A javasolt rendelet új központi eleme, hogy az „alkalmazandó nemzetközi kötelezettségek megszegése” esetén intézkedésre kerülhet sor. A javasolt rendelet az „alkalmazandó nemzetközi kötelezettségeket” olyan megállapodásban foglalt kötelezettségekként határozza meg, amelynek az Unió részes fele. A harmadik országokkal szembeni, olyan megállapodások szerinti jogokat, amelyeknek az Unió részes fele, az egyes tagállamok nem gyakorolhatják önállóan.

Mivel az elérni kívánt célokat uniós szintű fellépés nélkül nem lehetne megvalósítani, a fellépés szükséges, és hozzáadott értéket képvisel a nemzeti szintű intézkedésekhez képest.

¹⁴ Korábban a 80. cikk (2) bekezdése.

- **Arányosság**

A javasolt szakpolitikai döntések nem haladják meg a javaslat céljának eléréséhez szükséges mértéket, nevezetesen az uniós és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti tisztességes verseny biztosítását a nagy fokú uniós összekapcsoltságot eredményező feltételek fenntartása érdekében.

A szóban forgó gyakorlatok kivétel nélkül alkalmasak arra, hogy aláássák a tisztességes versenyt. Ezeket a gyakorlatokat a vonatkozó nemzetközi megállapodások vagy kifejezetten megnevezik, vagy olyan támogatásokból¹⁵ vagy megkülönböztetésből tevődnek össze, amelyek csak akkor vannak maguk után intézkedéseket, ha az uniós légi fuvarozókat kár éri vagy fennáll a kárveszély.

Az ezen eszköz keretében elfogadandó intézkedések szintén arányosak. Nemzetközi kötelezettségek megszegése esetén az intézkedések a szóban forgó megállapodás és/vagy a nemzetközi közjog hatálya alatt rendelkezésre álló eszközökre korlátozódnak.

Amennyiben az intézkedéseket az uniós fuvarozókat érő kárt vagy kárveszély előidéző támogatásokra vagy megkülönböztetésre tekintettel szabják ki, azok nem haladhatják meg a kár vagy a kárveszély ellensúlyozásához szükséges mértéket.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A nyilvános konzultációra vonatkozó bizottsági szabályoknak megfelelően 2013. október 29-étől 2014. január 21-ig nyilvános online konzultáció keretében egyeztetésre került sor az érdekelt felekkel „a támogatásnyújtással és tisztességtelen árképzési gyakorlattal szembeni védelem fokozott védelemére vonatkozó javaslatról”. A nyilvános konzultáción húsz szervezet vett részt az (uniós és nem uniós) légitársaságok, a repülőterek, az (uniós és nem uniós) ágazati szövetségek, az uniós szakszervezetek, a tagállamok és a polgárok képviselőiben. Az adatok értelmezésekor figyelembe kell venni, hogy a nyilvános konzultációra adott válaszok mennyisége korlátozott volt. Mindazonáltal az egyeztetés képet adott a különböző kulcsfontosságú érdekelt felek álláspontjáról.

Ezenkívül a Bizottság 2015. március 19. és június 10. között nyilvános konzultáció keretében egyeztetett az érdekelt felekkel a Bizottság légi közlekedési stratégiájának előkészítéséről. A Bizottság 233 teljesen kitöltött kérdőívet és 41 állásfoglalást kapott a tagállamoktól, harmadik országoktól, légitársaságoktól, repülőterektől, földi kiszolgálást végző vállalatoktól, pilótáktól, légi jármű-beszállítóktól és -gyártóktól, ágazati és munkavállalói szövetségeket, tanácsadókat, tudományos köröket és polgárokat képviselő érdekelt felektől.

Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció során gyűjtött információkat olyan tanulmányok egészítették ki, amelyek részben szintén az érdekelt felek véleményén alapultak.

Végezetül a Bizottság számos informális találkozót szervezett a tagállamokkal és az (uniós és nem uniós) érdekelt felekkel.

¹⁵ Támogatáson csak a javasolt rendelet 2. cikkének h) pontjában meghatározott szelektív támogatás értendő.

A hatásvizsgálat tartalmazza a megtartott nyilvános konzultációk összefoglalását.

- **Hatásvizsgálat**

A hatásvizsgálat összefoglaló lapja itt található: *(beillesztendő a Főtitkárság internetes oldalán való közzétételt követően)*.

A Bizottság benyújtotta a hatásvizsgálatról szóló jelentést és a vezetői összefoglalót a Szabályozói Ellenőrzési Testületnek. A Testület először kedvezőtlen véleményt adott (2016. április 8.), azonban 2016. július 29-én kedvező véleményt fogalmazott meg. A jelentés a Testület ajánlásaival összhangban kiigazításra került. Így mindenekelőtt jobban rávilágít a megoldandó problémára, és egyértelműbb magyarázatot nyújt arra, miért nem voltak képesek a jelenlegi szabályok kezelni azt. A beazonosított probléma kapcsán a jelentés jobb példákat hoz az állítólagos diszkriminatív gyakorlatokra. Ugyancsak érthetőbben magyarázza el a nemzetközi jognak való megfelelés aspektusait és a harmadik országokkal kötött légiközlekedési megállapodások szerepét. Nagyobb jelentőséget tulajdonít a fogyasztókra gyakorolt hatásoknak és részletesebben értékeli az egyes szakpolitikai lehetőségek hatásait. A jelentés ezenkívül egyértelműbben ismerteti az érdekelt felek véleményét.

A Szabályozói Ellenőrzési Testület pozitív véleménye itt található: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

A hatásvizsgálat négy szakpolitikai lehetőséget vizsgál, többek között az alapforgatókönyvet. A 868/2004/EK rendelet korlátozott felülvizsgálatát és értelmező iránymutatások elfogadását kombináló opció elvetésre került.

Az A. lehetőség (alapforgatókönyv) lényege a 868/2004/EK rendelet megtartása, a hatályon kívül helyezés elkerülése.

A B. lehetőség lényege a WTO és az ICAO szintjén tett nemzetközi erőfeszítések fokozása annak érdekében, hogy előmozdítsa a tisztességes versenyt garantáló többoldalú jogi keretek elfogadását, valamint azon tárgyalásokat, amelyek célja, hogy a légiközlekedési vagy légiszolgáltatási megállapodások tisztességes versenyfeltételekre vonatkozó kiterjesztett rendelkezésekkel egészüljenek ki.

A C. lehetőség a 868/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezését és annak egy olyan új, átfogó és hatékony rendelettel való felváltását irányozza elő, amely a kereskedelmi akadályokról szóló rendeletre épül és figyelembe veszi a légiközlekedési ágazat sajátosságait.

Végül a D. lehetőség a B. és a C. opciót egyesíti: a 868/2004/EK rendelet új eszközzel való felváltását irányozza elő, valamint fokozott erőfeszítéseket szorgalmaz a nemzetközi szinten, többek között a légiközlekedési és légiszolgáltatási megállapodások tárgyalása tekintetében.

A D. lehetőség olyan integrált megközelítést kínál, amely a legmegfelelőbbnek tűnik a feltárt problémák megoldására. A három egymást erősítő és kiegészítő építőelem (nemzetközi erőfeszítések, a tisztességes versenyfeltételekre vonatkozó rendelkezések a megállapodásokban, a 868/2004/EK rendelet felülvizsgálata) bevonása szinergiákat teremt, lehetővé teszi az EU összeköttetéseinek hatékony biztosítását, és előmozdítja az összes légi fuvarozó közötti nyílt versenyt. Ezen okokból a D. lehetőség a legjobb szakpolitikai választás.

A D. lehetőség gazdasági, társadalmi és környezeti hatásait a hatásvizsgálat elemzi. A választott opció gazdasági hatásának pontos számszerűsítése ugyan nem lehetséges, várhatóan mégis ez fog a legnagyobb gazdasági haszonnal járni, mivel lehetővé teszi, hogy az EU tisztességes versenyt folytasson harmadik országbeli légi fuvarozókkal. A forgalom és a választék bővülése miatt ez az opció előnyös lesz az uniós repülőterek és az utasok számára is. Összességében javulni fog Európa légi összekapcsoltsága, ezért a légi közlekedés továbbra

is hozzá fog tudni járulni az uniós növekedéshez és foglalkoztatáshoz, miközben előnyöket biztosít majd az utasok, a vállalkozások és az EU gazdaságának egésze számára. Ami a szociális szempontokat illeti, a D. lehetőség várhatóan ösztönözni fogja az uniós munkavállalók közvetlen foglalkoztatását, különösen a repülőtereken és a kapcsolódó iparágakban. A közvetett foglalkoztatásra gyakorolt hatás várhatóan még kedvezőbb lesz. Bár a D. opció alkalmazásától az uniós légi fuvarozók által üzemeltetett közvetlen járatok számának lehetséges növekedéséből adódóan bizonyos környezeti előnyök várhatók a zajszennyezés és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkenése tekintetében, ezeket más tényezők – például a légi forgalom várható jövőbeli növekedése – általában ellensúlyozni fogják. Ezért az opció környezeti hatása a várakozások szerint semleges lesz.

A javasolt rendelet elősegíti a D. szakpolitikai lehetőség végrehajtását, ugyanakkor tovább finomítja annak releváns aspektusait. E finomítás nyomán meghatározásra kerül két lehetséges vizsgálati irány: egyfelől a kötelezettségek megszegésével, másfelől a károkozással kapcsolatos irány.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A költségvetési vonzatok a vizsgálatoknak az Európai Bizottság által történő megindításával és lefolytatásával, valamint a pénzügyi kötelezettségekkel kapcsolatosak.

A Bizottság által végzett hasonló típusú vizsgálatokból leszárt tapasztalatok alapján a szükséges forrásokat évi két-három vizsgálatra és vizsgálatonként három-négy teljes munkaidős tisztviselőre vonatkoztatva számították ki. Ezért ennek az eszköznek a végrehajtása várhatóan kilenc tisztviselői posztot igényel. Elő kell irányozni a kiküldetések, köztük a helyszíni vizsgálatok költségeit is. Az emberi erőforrások és a kiküldetési költségek fedezéséhez szükséges előirányzatok várhatóan olyan elosztási tételből kerülnek teljesítésre, amelyet az éves elosztási eljárás keretében és a költségvetési korlátok figyelembevételével az irányító főigazgatóság rendelkezésére bocsátanak.

A bevételek várhatóan a pénzügyi kötelezettségek kifizetéséből erednek. A számszerűsítés nagyon nehéz, mivel a mindenkori bevétel nagysága függ az egyes esetekben fennálló körülményektől.

5. EGYÉB ELEMELK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A kezdeményezéshez kapcsolódó nyomon követés, értékelés és jelentéstétel kereteit a hatásvizsgálatról készült, e dokumentumot kísérő jelentés 7. fejezete ismerteti.

- **A javaslat ismertetése**

A preambulumbekendések meghatározzák a rendelet célkitűzését, amely az uniós légi fuvarozók és a harmadik országbeli légi fuvarozók közötti tisztességes verseny biztosítása annak érdekében, hogy az összeköttetések magas foka fennmaradjon.

A javaslat I. fejezete általános rendelkezéseket tartalmaz. Ez a fejezet meghatározza a rendelet hatályát, és számos releváns fogalom meghatározást tartalmaz a rendelet – különösen a benne tárgyalt gyakorlatok – helyes értelmezése érdekében.

A II. fejezet közös szabályokat tartalmaz az eljárásokra vonatkozóan. Ezek a szabályok a vizsgálat megindítását és lefolytatását szabályozzák. A fejezet értelmében vizsgálatot egy tagállam, egy uniós légi fuvarozó vagy egy uniós légi fuvarozói szövetség által benyújtott panasz vagy a Bizottság saját kezdeményezése alapján lehet indítani. A fejezet meghatározza azokat a feltételeket, amelyek alapján a Bizottság a vizsgálat megindítása mellett dönt vagy elutasítja azt, és kijelöli a vizsgálat megindításának bejelentésekor követendő eljárást. Megállapítja a Bizottság azon jogát, hogy beszerezzen minden olyan információt, amelyet szükségesnek ítél a vizsgálat lefolytatásához és a neki megküldött vagy általa bekért információk pontosságának ellenőrzéséhez¹⁶. A fejezet meghatározza továbbá a vizsgálat két lehetséges célját, amelyek vagy az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségek megszegésére vonatkozhat (kötelezettségek megszegésével kapcsolatos irány), vagy pedig egy harmadik ország vagy harmadik országbeli vállalkozás által elfogadott, a versenyt befolyásoló és az uniós légi fuvarozóknak kárt okozó vagy kárveszélyt előidéző gyakorlatra (károkozással kapcsolatos irány). Ezenkívül a szóban forgó fejezet meghatározza azok a szabályokat, amelyek alapján a vizsgálatot le kell folytatni, valamint azokat a szabályokat, amelyek alapján az érdekelt felek hozzáférhetnek a vizsgálatához kapcsolódó információkhoz. Rendelkezéseket tartalmaz a tagállamokkal való együttműködésre, a titoktartásra és a közzétételre vonatkozóan is.

A III. fejezet leírja azokat a jogi aktusokat, amelyek alapján az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségek megszegésével kapcsolatos eljárásokat lefolytatják, mégpedig kártérítési intézkedések elfogadásával vagy anélkül. Az ezzel összefüggésben bevezethető intézkedések mindenekelőtt az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségeket tartalmazó jogi aktusban foglalt intézkedések.

A IV. fejezet a versenyt befolyásoló gyakorlatokkal kapcsolatos ügyeket szabályozza. Ennek érdekében először meghatározza, hogy milyen feltételek mellett állapítható meg, hogy kár történt vagy kárveszély áll fenn. Meghatározza továbbá azon feltételeket, amelyek alapján az eljárások felfüggesztésére vagy – kártérítési intézkedések elfogadásával vagy anélkül – lezárására sor kerülhet. A szóban forgó fejezet a kár vagy a kárveszély ellensúlyozását célzó pénzügyi vagy operatív intézkedések elfogadásának lehetőségéről is rendelkezik, és előírja, hogy az intézkedések nem haladhatják meg az ilyen ellensúlyozáshoz szükséges mértéket, szem előtt tartva, hogy az ilyen intézkedések célja nem az érintett harmadik országbeli légi fuvarozó megbüntetése, hanem a tisztességes verseny helyreállítása. A fejezet meghatározza azokat a feltételeket is, amelyek alapján a kártérítési intézkedések felülvizsgálhatók.

Végül az V. fejezet rendelkezéseket tartalmaz a bizottsági eljárásra, a 868/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezésére és e rendelet hatálybalépésére vonatkozóan.

¹⁶ Ennek célja azon helyzet kezelése, amikor a piaci verseny feltételeit állítólagosan befolyásoló gyakorlatokkal kapcsolatosan a helyzet nem átlátható és hiányosak az információk.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a légi közlekedés területén zajló verseny védelméről és a 868/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹⁷,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹⁸,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A légi közlekedés döntő szerepet játszik az Unió gazdaságában. A légi közlekedés a gazdasági növekedés, a munkahelyteremtés, a kereskedelem és a mobilitás egyik fő hajtóereje. A légiközlekedési szolgáltatások terén megvalósuló növekedés az elmúlt évtizedekben jelentős mértékben hozzájárult az Unión belüli kapcsolatok és a harmadik országokkal való összeköttetés javításához, és kulcsfontosságú tényezőt jelentett az uniós gazdaság egészének működése szempontjából.
- (2) Az uniós légi fuvarozók az Európa országait és az Európát a világ többi részével összekötő globális hálózat középpontjában állnak. Lehetővé kell tenni számukra, hogy a harmadik országbeli légi fuvarozókkal nyílt és tisztességes légifuvarozási versenykörnyezetben versenyezzenek. Ez hozzájárulna a magas fokú összekapcsoltságot lehetővé tevő feltételek fenntartásához az Unióban.
- (3) A tisztességes verseny a nemzetközi légiközlekedési szolgáltatások működtetésének fontos alapelve. Ezt az elvet mindenekelőtt a nemzetközi polgári repülésről szóló

¹⁷ HL C , , o.

¹⁸ HL C , , o.

egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) szögezi le, amelynek preambuluma elismeri annak szükségességét, hogy a nemzetközi légitársasági szolgáltatások az „esélyegyenlőség” elvén alapuljanak. A Chicagói Egyezmény 44. cikke azt is kimondja, hogy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek (a továbbiakban: ICAO) arra kell törekednie, hogy elősegítse a nemzetközi légi közlekedés fejlesztését és ezzel „biztosítsa, hogy (...) minden Szerződő Állam megfelelő lehetőséget kapjon nemzetközi légi járatok fenntartására”, illetve „elkerülje a Szerződő Államok közötti megkülönböztetést”.

- (4) A tisztességes verseny elve jól megalapozott az Unión belül, ahol a piac torzítására alkalmas eszközök a meglévő uniós jog hatálya alá tartoznak, amely egyenlő esélyeket és tisztességes versenyfeltételeket garantál az Unióban működő valamennyi légi fuvarozó számára, legyenek azok európaiak vagy nem európaiak.
- (5) Ugyanakkor egyes harmadik országok és az Unió folyamatos erőfeszítései ellenére a tisztességes verseny elveit máig sem határozzák meg konkrét többoldalú szabályok, még az ICAO és a Kereskedelmi Világszervezet (WTO) megállapodásaival összefüggésben sem, amelyeknek a hatóköréből a légitársasági szolgáltatásokat nagyrészt kizárták¹⁹.
- (6) Ezért meg kell erősíteni az ICAO és a WTO keretében tett erőfeszítéseket a minden légi fuvarozóra érvényes, tisztességes versenyfeltételeket garantáló nemzetközi szabályok kidolgozásának aktív támogatása érdekében.
- (7) A légi fuvarozók közötti tisztességes versennyel lehetőleg a harmadik országokkal kötött légitársasági vagy légitársasági megállapodások összefüggésében kell foglalkozni. Az egyfelől az Unió és/vagy tagállamai, másfelől harmadik országok között létrejött légitársasági vagy légitársasági megállapodások többsége mindeddig nem írt elő idevonatkozó szabályokat. Ezért a tárgyalások során határozottabban kell törekedni arra, hogy a harmadik országokkal kötött és a jövőben kötendő légitársasági és légitársasági megállapodásokba belekerüljenek a tisztességes versenyfeltételekről szóló rendelkezések.
- (8) A légi fuvarozók közötti tisztességes verseny a megfelelő uniós jogszabályok, például a 95/93/EGK tanácsi rendelet²⁰ és a 96/97/EK tanácsi irányelv²¹ révén is biztosítható. Amennyiben a tisztességes versenyen az uniós légi fuvarozóknak a harmadik országok vagy harmadik országbeli fuvarozók által elfogadott bizonyos gyakorlatokkal szembeni védelmét értjük, ezt a kérdést jelenleg a 868/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²² kívánja kezelni. A 868/2004/EK rendelet azonban nem bizonyult elég hatékonynak azon általános cél elérése tekintetében, hogy biztosítsa a tisztességes versenyt. Ez azoknak a szabályoknak tudható be elsősorban, amelyek az adott – támogatásnyújtástól eltérő – gyakorlat meghatározására, valamint a vizsgálatok

¹⁹ Marrákési Egyezmény, a szolgáltatások kereskedelméről szóló általános egyezmény (GATS) 1B. melléklete, a légitársasági szolgáltatásokról szóló melléklet.

²⁰ A Tanács 95/93/EGK rendelete (1993. január 18.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).

²¹ A Tanács 96/67/EK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25., 36. o.).

²² Az Európai Parlament és a Tanács 868/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az Európai Közösségben tagsággal nem rendelkező országokból származó légi közlekedési szolgáltatások keretében a közösségi légitársaságok kárt okozó támogatásnyújtással és tisztességtelen árképzési gyakorlattal szembeni védelemről (HL L 162., 2004.4.30., 1. o.).

kezdeményezésével és lefolytatásával kapcsolatos követelményekre vonatkoznak. Ezenkívül a 868/2004/EK rendelet nem irányoz elő célzott uniós belső eljárást az olyan légiközlekedési vagy légiszolgáltatási megállapodásokban foglalt kötelezettségek tekintetében, amelyeknek az Unió részes fele, és amelyek a tisztességes verseny biztosítását célozzák. Tekintettel az e kérdések kezeléséhez szükséges módosítások számára és fontosságára, helyénvaló, hogy a 868/2004/EK rendelet helyébe új jogi aktus lépjen.

- (9) Hatékony, arányos és visszatartó erejű jogszabályokra továbbra is szükség van a magas fokú uniós összekapcsoltságot lehetővé tevő feltételek fenntartása, valamint a harmadik országbeli légi fuvarozókkal való tisztességes verseny biztosítása érdekében. E célból a Bizottságot hatáskörrel kell felruházni arra vonatkozóan, hogy vizsgálatot végezzen és szükség esetén intézkedéseket hozzon. Fontos, hogy lehessen ilyen intézkedéseket hozni akkor, amikor – adott esetben – olyan megállapodások alapján fennálló kötelezettségeket szegnek meg, amelyeknek az Unió részes fele, vagy akkor, amikor a versenyt befolyásoló gyakorlatok az uniós légi fuvarozók számára kárt okoznak vagy azzal fenyegetnek.
- (10) Amennyiben az Unió egy harmadik országgal kötött légiközlekedési vagy légiszolgáltatási megállapodás szerződő fele, az abban foglalt nemzetközi kötelezettségek megszegésével a szóban forgó megállapodással összefüggésben kell foglalkozni, mégpedig a tisztességes versenyre vonatkozó rendelkezés alkalmazása és – adott esetben – a jogviták rendezése révén.
- (11) Annak érdekében, hogy a Bizottság megfelelő tájékoztatást kapjon a vizsgálat megindítását igazoló lehetséges tényezőkről, valamennyi tagállamot, uniós fuvarozót vagy uniós légi fuvarozói szövetséget fel kell jogosítani arra, hogy panaszt nyújtsanak be.
- (12) Fontos biztosítani, hogy a vizsgálat a releváns tényezők lehető legszélesebb körére kiterjedhessen. E célból, valamint az érintett harmadik ország és harmadik országbeli szervezet hozzájárulásától függően a Bizottság számára lehetővé kell tenni, hogy harmadik országokban vizsgálatokat végezzen. Ugyanezen okokból és ugyanezen célból a tagállamokat kötelezni kell arra, hogy a Bizottságot legjobb képességeik szerint támogassák. A Bizottságnak a rendelkezésre álló legalkalmasabb bizonyítékok alapján kell lezárnia a vizsgálatot.
- (13) Amennyiben a Bizottság által végzett vizsgálat olyan harmadik országgal kötött légiközlekedési vagy légiszolgáltatási megállapodással kapcsolatos tevékenységekre vonatkozik, amelynek az Unió nem részes fele, gondoskodni kell arról, hogy a Bizottság átfogóan ismerje az érintett tagállam által az ilyen megállapodást érintően tervezett vagy végrehajtott, és a Bizottság vizsgálatának tárgyát képező helyzetre vonatkozó eljárásokat. A tagállamokat ezért kötelezni kell arra, hogy ennek megfelelően tájékoztassák a Bizottságot.
- (14) Meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek alapján az eljárások – kártérítési intézkedések meghozatalával vagy anélkül – lezárhatók.
- (15) Nem szabad eljárást indítani, illetve az eljárást az e rendelet szerinti kártérítési intézkedések nélkül le kell zárni, amennyiben az utóbbiak elfogadása ellentétes lenne az uniós érdekekkel, tekintettel a más személyekre, nevezetesen az uniós fogyasztókra

vagy vállalkozásokra gyakorolt hatásukra. Az eljárásokat akkor is intézkedések nélkül kell lezárni, ha az ilyen intézkedésekre vonatkozó követelmények (már) nem teljesülnek.

- (16) Amennyiben az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségeket megszegték, bármely kártérítési intézkedésnek jellegénél fogva az ilyen kötelezettségeket előíró jogi aktuson vagy a nemzetközi közjog szabályain és elvein kell alapulnia. Az említett jogi aktusok integritásának megőrzése érdekében az ilyen intézkedéseket csak az azokkal kapcsolatos eljárások lezárását követően lehet elfogadni.
- (17) Az érintett uniós légi fuvarozó(k) számára okozott kárra vagy az előidézett kárveszélyre vonatkozó megállapításoknak a helyzet valós értékelését kell tükrözniük, ezért alapul kell venniük minden releváns tényezőt, különös tekintettel az adott fuvarozó(k) helyzetére és az érintett légiközlekedési piac általános helyzetére.
- (18) Az igazgatási hatékonyság érdekében, valamint az intézkedések nélküli megszüntetés lehetőségére tekintettel lehetővé kell tenni az eljárások felfüggesztését abban az esetben, ha az érintett harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet határozott lépéseket tett a versenyt befolyásoló gyakorlatnak, illetve az abból eredő kárnak vagy kárveszélynek a felszámolása érdekében.
- (19) A versenyt befolyásoló gyakorlatokkal kapcsolatos kártérítési intézkedések célja az említett gyakorlatok által okozott kár vagy az előidézett kárveszély ellensúlyozása. Ezért ezeket olyan pénzügyi kötelezettségek vagy egyéb olyan intézkedések formájában kell meghozni, amelyek – vagyoni értékben is kifejezhető – megfelelő ellenhatást képviselnek. Idetartozhatnak a harmadik országbeli légi fuvarozóknak biztosított engedmények, szolgáltatások vagy egyéb jogok felfüggesztését magában foglaló intézkedések, feltéve, hogy ez nem vezet az érintett harmadik országgal kötött légiközlekedési vagy légiszolgáltatási megállapodás megsértéséhez. Az arányosság elvének tiszteletben tartása érdekében az intézkedéseknek a megállapított kár vagy kárveszély ellensúlyozásához szükséges mértékre kell korlátozódniuk.
- (20) Ugyanezen elvvel összhangban a versenyt befolyásoló gyakorlatokkal kapcsolatos kártérítési intézkedéseknek csak addig és olyan mértékben szabad hatályban maradniuk, amennyire ez szükséges az ilyen gyakorlat, illetve az abból eredő kár vagy az előidézett kárveszély szempontjából. Következésképpen amennyiben a körülmények indokolják, felülvizsgálatot kell végezni.
- (21) Az e rendelet alapján vizsgált helyzetek és azoknak a tagállamokra gyakorolt lehetséges hatásai a körülményektől függően eltérőek lehetnek. A kártérítési intézkedések tehát esettől függően vonatkozhatnak egy vagy több tagállamra, vagy korlátozódhatnak egy adott földrajzi területre.
- (22) E rendelet egységes feltételek mellett történő végrehajtásának biztosítása érdekében végrehajtási hatásköröket kell ruházni a Bizottságra. E hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek²³ megfelelően kell gyakorolni.

²³ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (23) E rendelet célja az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségek megszegése elleni, minden uniós fuvarozót egyformán megillető, valamint egységes kritériumokon és eljárásokon alapuló hatékony védelem, továbbá a – harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet által bevezetett – versenyt befolyásoló gyakorlatok következtében egy vagy több uniós légi fuvarozónak okozott kár vagy az előidézett kárveszély elleni hatékony védelem; ezt a célt azonban a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, uniós szinten jobban megvalósítható, ezért az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányossági elvnek megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (24) Mivel e rendelet a 868/2004/EK rendelet helyébe lép, ezért azt hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

- (1) Ez a rendelet szabályokat állapít meg az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségek megszegésével, valamint az uniós légi fuvarozók és más légi fuvarozók közötti versenyt érintő és az uniós légi fuvarozók számára kárt okozó vagy kárveszélyt magukban hordozó gyakorlatokra vonatkozó, a Bizottság által végzett vizsgálatok lefolytatásával és a kártérítési intézkedések elfogadásával kapcsolatban.
- (2) Ez a rendelet a 95/93/EGK rendelet 12. cikkének és a 96/67/EK irányelv 20. cikkének sérelme nélkül alkalmazandó.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

- a) „légi fuvarozó”: az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben²⁴ meghatározott légi fuvarozó;

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).

- b) „légiközlekedési szolgáltatás”: olyan repülés vagy olyan repülések sorozata, amely során utasokat, árut vagy postai küldeményeket szállítanak díj vagy más térítés ellenében;
- c) „alkalmazandó nemzetközi kötelezettségek”: az Unió által is aláírt nemzetközi légiközlekedési vagy légiszolgáltatási megállapodásokban foglalt kötelezettségek vagy az Unió által is aláírt kereskedelmi megállapodásokban foglalt bármely olyan, légiközlekedési szolgáltatásra vonatkozó rendelkezés, amely a versenyt vagy más, a légi fuvarozók közötti verseny szempontjából fontos magatartást érintő gyakorlatokra vonatkozik;
- d) „érintett fél”: bármely olyan természetes vagy jogi személy, illetve bármely olyan hivatalos szerv, akár rendelkezik jogi személyiséggel, akár nem, amelynek valószínűsíthetően jelentős érdeke fűződik az eljárások eredményéhez;
- e) „harmadik országbeli szervezet”: bármely olyan természetes vagy jogi személy, akár folytat gazdasági célú tevékenységet, akár nem, illetve bármely olyan hivatalos szerv, akár rendelkezik jogi személyiséggel, akár nem, amely harmadik ország joghatósága alá tartozik, akár áll harmadik ország kormányának ellenőrzése alatt, akár nem, és amely közvetlenül vagy közvetve részt vesz légiközlekedési szolgáltatásokban vagy kapcsolódó szolgáltatásokban, illetve légiközlekedési szolgáltatások vagy kapcsolódó szolgáltatások nyújtására szolgáló infrastruktúra biztosításában vagy szolgáltatások nyújtásában;
- f) „versenyt befolyásoló gyakorlatok”: megkülönböztetés és támogatásnyújtás;
- g) „megkülönböztetés”: bármilyen jellegű, objektív indokolás nélküli megkülönböztetés a légiközlekedési szolgáltatások működtetéséhez nyújtott árúknak vagy szolgáltatásoknak – köztük közszolgáltatásoknak – a biztosítása során vagy az ilyen szolgáltatások tekintetében illetékes állami hatóságok általi kezelése során (beleértve a léginavigációs vagy repülőtéri létesítményekkel és szolgáltatásokkal, az üzemanyaggal, a földi kiszolgálással, a biztonsággal, a számítógépes helyfoglalási rendszerekkel, a résidőkiosztással, a díjakkal, valamint a légi szállítási szolgáltatások működtetéséhez használt egyéb eszközök vagy szolgáltatások igénybevételével kapcsolatos gyakorlatokat);
- h) „támogatás”: olyan pénzügyi hozzájárulás, amely:
- i. harmadik ország kormánya vagy más állami szervezete által az alábbi formák valamelyikében valósul meg:
- 1) a kormány vagy más állami szervezet olyan gyakorlatot alkalmaz, amelynek során közvetlen pénzeszköztranszfert vagy potenciális közvetlen pénzeszköz- vagy forrásátadást hajt végre (például vissza nem térítendő támogatás, kölcsön, tőkeinjekció, hitelgarancia, működési veszteségek beszámítása vagy a hatóságok által kiszabott pénzügyi terhek kompenzációja formájában);
 - 2) a kormány vagy más egyébként illetékes állami szervezet a részére fizetendő adót elengedi vagy nem szedi be (például kedvezményes

adóügyi elbánás vagy olyan pénzügyi ösztönzők, mint az adójóváírás);

3) a kormány vagy más állami szervezet, ideértve az államilag ellenőrzött vállalkozásokat is, árukat vagy szolgáltatásokat értékesít vagy vásárol;

4) a kormány vagy más állami szervezet kifizetéseket teljesít egy finanszírozási mechanizmus részére, vagy egy magánszervezetet azzal bíz meg, illetve arra utasít, hogy hajtson végre egy vagy több olyan feladattípust az 1), 2) és 3) alpontban említettek közül, amelyek rendes körülmények között a kormányra hárulnának, és valójában gyakorlatilag nem különböznek a kormányok által általában követett gyakorlattól;

ii. előnyhöz juttat;

iii. jogilag vagy ténylegesen a támogatást nyújtó hatóság joghatósága alá tartozó szervezetre vagy iparágra, illetve szervezetek vagy iparágak csoportjára korlátozódik;

i) „uniós légi fuvarozó”: valamely tagállam által az 1008/2008/EK rendeletnek megfelelően kiadott működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó.

II. FEJEZET

AZ ELJÁRÁSRA VONATKOZÓ KÖZÖS RENDELKEZÉSEK

3. cikk

Eljárás indítása

- (1) Vizsgálat megindítására egy tagállam, egy uniós légi fuvarozó vagy egy uniós légi fuvarozói szövetség által a (2) bekezdéssel összhangban vagy a Bizottság saját kezdeményezésére benyújtott írásbeli panasz alapján kerülhet sor, amennyiben meggyőző bizonyíték áll rendelkezésre a következők valamelyikéről:
- a) az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségek megszegése;
 - b) fennáll az összes alábbi körülmény:
 - i. harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet által elfogadott, versenyt befolyásoló gyakorlat;
 - ii. egy vagy több uniós légi fuvarozót érintő kár vagy kárveszély;
 - iii. az állítólagos gyakorlat és az állítólagos kár vagy kárveszély közötti ok-okozati összefüggés.

- (2) A panasznak tartalmaznia kell az (1) bekezdésben említett esetek egyikére vonatkozó meggyőző bizonyítékot.
- (3) A Bizottság, amennyire lehetséges, megvizsgálja a panaszban foglalt vagy a Bizottság rendelkezésére álló elemek pontosságát és megfelelőségét annak megállapítása érdekében, hogy az (1) bekezdéssel összhangban elegendő bizonyíték áll-e rendelkezésre a vizsgálat megindításához.
- (4) A Bizottság határozhat úgy, hogy nem indít vizsgálatot, ha a 10. vagy 13. cikk szerinti intézkedések elfogadása ellentétes lenne az uniós érdekekkel, vagy ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a panaszban előadott tények sem rendszerszintű kérdést nem vetnek fel, sem pedig egy vagy több uniós légi fuvarozóra nem gyakorolnak jelentős hatást.
- (5) Amennyiben a benyújtott bizonyíték az (1) bekezdés alkalmazásában nem elegendő, a Bizottság a panasz benyújtásának napjától számított 60 napon belül tájékoztatja a panaszost az elégtelenségről. A panaszos számára 30 napot kell biztosítani, hogy további bizonyítékot szolgáltatson. Amennyiben a panaszos ezt a határidőn belül nem teszi meg, a Bizottság dönthet úgy, hogy nem indítja meg a vizsgálatot.
- (6) A Bizottság az (1) bekezdés szerinti vizsgálat megindításáról a panasz benyújtásától számított 6 hónapon belül határoz.
- (7) A (4) bekezdésre is figyelemmel, amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre a vizsgálat megindításához, a Bizottság megteszi a következő lépéseket:
 - a) az eljárás megindítása;
 - b) értesítés közzététele az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*; az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat megindításának tényét, ismertetnie kell a vizsgálat hatókörét, az állítólagosan megszegett alkalmazandó nemzetközi kötelezettséget, illetve meg kell neveznie azon harmadik országot vagy harmadik országbeli szervezetet, amely állítólagosan alkalmazta a versenyt befolyásoló gyakorlatokat, továbbá ismertetnie kell az állítólagos kárt vagy kárveszélyt, meg kell neveznie az érintett uniós légi fuvarozó(ka)t, végül meg kell állapítania azt az időszakot, amelyen belül az érdekelt felek felvehetik egymással a kapcsolatot, írásban véleményt nyilváníthatnak, információkat mutathatnak be vagy meghallgatást kérhetnek a Bizottságtól;
 - c) az érintett harmadik ország és harmadik országbeli szervezet képviselőinek hivatalos értesítése a vizsgálat megindításáról;
 - d) a panaszos és a 15. cikk szerinti bizottság tájékoztatása a vizsgálat megindításáról.
- (8) Amennyiben a panaszt a vizsgálat megkezdése előtt visszavonják, úgy kell tekinteni, mintha a panaszt nem nyújtották volna be. Ez nem érinti a Bizottság azon jogát, hogy saját kezdeményezésére vizsgálatot indítson az (1) bekezdéssel összhangban.

4. cikk

Vizsgálat

- (1) A Bizottság az eljárás kezdeményezését követően vizsgálatot indít.
- (2) A vizsgálat célja az alábbiak meghatározása:
 - a) megszegték-e az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségeket;
 - b) okozott-e kárt vagy idézett-e elő kárveszélyt az érintett uniós légi fuvarozó(k) számára a versenyt hátrányosan befolyásoló, harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet által elfogadott gyakorlat.
- (3) A Bizottság felkutatathat minden olyan információt, amelyet szükségesnek tart a vizsgálat lefolytatásához, és ellenőrizheti a hozzá beérkezett vagy általa az érintett uniós légi fuvarozó(k)tól, illetve az érintett harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezettől bekért információk pontosságát.
- (4) A Bizottság felkérheti a tagállamokat, hogy legyenek segítségére a vizsgálatban, a tagállamok pedig minden szükséges lépést megtesznek annak érdekében, hogy az ilyen felkéréseknek eleget tegyenek. A tagállamoktól kért segítség kiterjedhet az információszolgáltatásra és az információelemzésre, valamint az ellenőrzésekhez, szemlékhez és vizsgálatokhoz való hozzájárulásra.
- (5) Amennyiben szükségesnek tűnik, a Bizottság vizsgálatokat végezhet az érintett harmadik ország területén, feltéve, hogy az érintett harmadik ország kormányát és az érintett harmadik országbeli szervezetet hivatalosan értesítették erről, és azok beleegyezésüket adták.
- (6) Az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott határidőn belül jelentkező feleket meg kell hallgatni, amennyiben meghallgatás iránti kérelmükben jelezték, hogy érdekelt félnek minősülnek.
- (7) Azon belső dokumentumok kivételével, amelyeket kizárólag a Bizottság és az igazgatási szervek használhatnak, a panaszosok, az érdekelt felek, az érintett tagállam(ok) és az érintett harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet képviselői betekinhetnek a Bizottság rendelkezésére álló összes információba, amennyiben erre vonatkozóan a Bizottsághoz írásbeli kérelmet nyújtanak be, feltéve, hogy az említett információk a 6. cikk értelmében véve nem minősülnek bizalmasnak.

5. cikk

Együttműködés a tagállamokkal a IV. fejezet hatálya alá tartozó esetekkel kapcsolatos eljárások tekintetében

- (1) Amennyiben a Bizottság olyan légitársasági szolgáltatások tekintetében kíván a 3. cikknek megfelelően eljárást szándékozik, amelyet olyan légitársasági vagy

légiszolgáltatási megállapodás szabályoz, amely egy vagy több tagállam és egy harmadik ország között jött létre és amelynek az Unió nem részes fele, tájékoztatja az érintett tagállamokat.

- (2) Amennyiben a Bizottság az (1) bekezdésnek megfelelően tájékoztatta a tagállamot, az adott tagállam indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatja a Bizottságot azon szándékáról, hogy a vizsgálat által érintett helyzet kezelése érdekében az érintett harmadik országgal kötött légiközlekedési vagy légiszolgáltatási megállapodásban előírt vitarendezési eljárásokhoz vagy bármely más vonatkozó eljáráshoz folyamodik-e.
- (3) A (2) bekezdésben említett tagállam tájékoztatja továbbá a Bizottságot valamennyi olyan releváns ülésről, amelyet az érintett harmadik országgal a légiközlekedési vagy légiszolgáltatási megállapodás keretében tervez annak érdekében, hogy a vizsgálat által érintett kérdést megvitassa. Az érintett tagállam megküldi a Bizottságnak az ülés napirendjét és minden olyan lényeges információt, amely lehetővé teszi az adott ülésen megvitatandó témák megértését.
- (4) Az érintett tagállam folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot a (2) bekezdésben említett eljárások lefolytatásáról, és adott esetben felkérheti a Bizottságot, hogy vegyen részt ezekben az eljárásokban. E tekintetben a Bizottság további tájékoztatást kérhet az érintett tagállamtól.

6. cikk

Az információk bizalmas kezelése

- (1) A Bizottság bizalmas jellegű információként kezel minden olyan információt, amely természeténél fogva bizalmas jellegű – köztük azokat is, amelyek nyilvánosságra hozatala jelentős versenyelőnyt biztosítana a versenytársak egyike számára, vagy jelentős mértékben hátrányosan befolyásolná az információt szolgáltató személynek vagy annak a személynek a helyzetét, akitől az információt szolgáltató személy az információt megszerezte –, vagy amelyet az érintett felek a vizsgálat lefolytatásához megfelelő indokkal alátámasztva bizalmas jelleggel bocsátottak rendelkezésre.
- (2) A bizalmas jellegű információkat szolgáltató érdekelt feleket fel kell szólítani, hogy bocsássák rendelkezésre ezen információk nem bizalmas jellegű összefoglalását. Ezen összefoglalónak megfelelő részletességűnek kell lennie, annak érdekében, hogy abból a bizalmas jelleggel rendelkezésre bocsátott információk tartalmának lényege észszerű mértékig megismerhető legyen. Kivételes körülmények között az érdekelt felek jelezhetik, hogy a bizalmas információ nem foglalható össze. Ilyen rendkívüli esetekben indokolni kell, hogy az összefoglaló elkészítése miért nem lehetséges.
- (3) Az e rendelet értelmében kapott információk csak arra a célra használhatók fel, amelyre azokat kérték. Ez a rendelkezés nem zárja ki, hogy a vizsgálat keretében

kapott információkat e rendelettel összhangban egy másik vizsgálat kezdeményezése céljából felhasználják.

- (4) A Bizottság és a tagállamok – ideértve tisztviselőiket – az információkat közlő fél kifejezett engedélye nélkül nem hozhatják nyilvánosságra az e rendelet alapján kapott bizalmas jellegű információkat vagy azokat az információkat, amelyeket a vizsgálatban részt vevő fél bizalmas jelleggel közölt. A Bizottság és a tagállamok által egymásnak eljuttatott információk, továbbá az Unió vagy a tagállamok hatóságai által készített belső dokumentumok nem hozhatók nyilvánosságra, kivéve ha e rendelet kifejezett erről rendelkezik.
- (5) Amennyiben a bizalmas információkezelés iránti kérelem indokolatlannak bizonyul, és az információ szolgáltatója sem az információ nyilvánosságra hozatalához, sem annak általánosított vagy összefoglalt formában történő nyilvánossá tételéhez nem kíván hozzájárulni, akkor az érintett információ figyelmen kívül hagyható.
- (6) E cikk nem zárja ki általános jellegű információknak és különösen e rendelet szerinti döntések alapjául szolgáló indokoknak az uniós hatóságok általi nyilvánosságra hozatalát, sem az uniós hatóságok által hivatkozott bizonyítékok nyilvánosságra hozatalát, amennyiben arra a bírósági eljárások során ezen indokok kifejtése érdekében szükség van. A nyilvánosságra hozatalkor figyelembe kell venni az érintett feleknek az üzleti titkok vagy államtitkok megőrzéséhez fűződő jogos érdekét.

7. cikk

Az együttműködés hiánya esetén tett megállapítások alapja

Olyan esetekben, amikor a szükséges információkhoz való hozzáférést elutasítják vagy azokat egyéb módon nem adják át a megfelelő határidőn belül, vagy ha a vizsgálatot jelentősen akadályozzák, a rendelkezésre álló tények alapján kell megállapításokat tenni. Amennyiben a Bizottság úgy látja, hogy hamis vagy félrevezető információt bocsátottak rendelkezésre, ezek az információkat figyelmen kívül kell hagyni.

8. cikk

Nyilvánosságra hozatal

- (1) A harmadik ország, a harmadik országbeli szervezet és az érintett harmadik légi fuvarozó, valamint a panaszos és az érdekelt felek a 15. cikkben említett bizottságnak a 10. cikk (2) bekezdésével, a 10. cikk (3) bekezdésével, a 12. cikk (2) bekezdésével vagy a 13. cikk (1) bekezdésével összhangban történő igénybevétele előtt legalább egy hónappal értesítést kapnak azon alapvető tényekről és megfontolásokról, amelyek alapján a kártérítési intézkedések elfogadására vagy az eljárások kártérítési intézkedések nélküli megszüntetésére sor kerülhet.

- (2) A nyilvánosságra hozatal nem érinti a Bizottság által hozható későbbi döntéseket. Amennyiben a Bizottság egy ilyen döntést további vagy eltérő tényekre és megfontolásokra kíván alapozni, azokat a lehető legrövidebb időn belül közzé kell tenni.
- (3) A nyilvánosságra hozatalt követően tett bejelentéseket csak akkor kell figyelembe venni, ha azokra a Bizottság által esetről esetre megszabott határidőn belül került sor, amely határidőnek, az eset sürgősségét kellően figyelembe véve, legalább 10 napnak kell lennie. Ennél rövidebb határidő is megállapítható, ha újabb végleges nyilvánosságra hozatalra van szükség.

9. cikk

Az eljárás időtartama és felfüggesztése

- (1) Az eljárásokat két éven belül kell lezárni. Kellően indokolt esetekben ez az időtartam meghosszabbítható.
- (2) Sürgős esetben, például olyan helyzetekben, amikor fennáll annak a kockázata, hogy az uniós légi fuvarozó(k) számára közvetlen és visszafordíthatatlan kár keletkezik, az eljárás időtartama egy évre csökkenthető.
- (3) A Bizottság felfüggesztheti az eljárást, ha a harmadik ország vagy az érintett harmadik országbeli szervezet határozott lépéseket tett annak érdekében, hogy – az esettől függően – megszüntesse:
 - a) az alkalmazandó nemzetközi kötelezettség megszegése esetén az adott jogsértést;
 - b) a versenyt befolyásoló gyakorlat megléte esetén vagy az adott gyakorlatot, vagy az érintett uniós légi fuvarozó(k) számára okozott kárt vagy előidézett kárveszélyt.
- (4) Ha a vonatkozó nemzetközi kötelezettségek megszegését vagy a versenyt befolyásoló gyakorlatot, az uniós légi fuvarozó(k) számára okozott kárt vagy az előidézett kárveszélyt észszerű időn belül nem szüntetik meg, a Bizottság folytathatja az eljárást.

III. FEJEZET

AZ ALKALMAZANDÓ NEMZETKÖZI KÖTELEZETTSÉGEK MEGSZEGÉSE

10. cikk

Az eljárás lezárása

- (1) Amennyiben a panaszt visszavonják, a Bizottság kártérítési intézkedések elfogadása nélkül megszüntetheti a 4. cikk alapján folytatott vizsgálatot.
- (2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén kártérítési intézkedések elfogadása nélkül megszünteti a 4. cikk alapján folytatott vizsgálatot az alábbi esetek bármelyikében:
 - a) a Bizottság megállapítja, hogy az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségeket nem szegték meg;
 - b) a Bizottság megállapítja, hogy a kártérítési intézkedések elfogadása ellentétes lenne az uniós érdekekkel;
 - c) az Unió és az érintett harmadik ország között az alkalmazandó megállapodásban vagy intézkedések keretében, illetve a vonatkozó nemzetközi közjogban előírt releváns mechanizmusokkal összhangban lévő, kielégítő jogorvoslat született.

Az első albekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (2) bekezdése szerinti tanácsadó-bizottsági eljárással kell elfogadni.

- (3) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül és az (1) és (2) bekezdésre figyelemmel, a Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén kártérítési intézkedéseket fogad el, amennyiben a vizsgálat megállapítja, hogy az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségeket megszegtek.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó-bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

- (4) Amennyiben az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségeket tartalmazó jogi aktus bármely intézkedés elfogadását megelőzően szükségessé teszi a nemzetközi konzultációs vagy vitarendezési eljárás előzetes lefolytatását, az eljárást először le kell folytatni, és annak eredményeit a (3) bekezdéssel összhangban hozott bármely döntésnek figyelembe kell vennie.
- (5) A (3) bekezdésben említett kártérítési intézkedések az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségeket tartalmazó vagy a nemzetközi közjog vonatkozó szabályai és elvei szerint alkalmazandó jogi aktusban előírt intézkedések.

IV. FEJEZET

A VERSENYT BEFOLYÁSOLÓ GYAKORLATOK

11. cikk

A károkozás megállapítása

- (1) A kár e fejezet alkalmazásában történő megállapításának bizonyítékon kell alapulnia, és figyelembe kell vennie az összes lényeges tényezőt, különösen a következőket:
 - a) az érintett uniós légi fuvarozó(k) helyzete, különösen az olyan szempontok tekintetében, mint a szolgáltatások gyakorisága, a kapacitás kihasználása, a hálózati hatás, az értékesítés, a piaci részesedés, a nyereség, a tőkemegtérülés, a beruházások és a foglalkoztatás;
 - b) az érintett légiközlekedési szolgáltatási piac(ok) általános helyzete, különös tekintettel a szolgáltatási díjak szintjére, a légiközlekedési szolgáltatások kapacitására és gyakoriságára, valamint a hálózat használatára.
- (2) A kárveszély fennállására vonatkozó megállapítás feltétele, hogy egyértelműen előre látható legyen, hogy egy adott helyzet ténylegesen kárt okozhat. Minden ilyen megállapításnak bizonyítékon kell alapulnia, és figyelembe kell vennie minden lényeges tényezőt, különösen a következőket:
 - a) az érintett uniós légi fuvarozó(k) helyzetének előre látható alakulása mindenekelőtt a szolgáltatások gyakorisága, a kapacitás kihasználása, a hálózati hatás, az értékesítés, a piaci részesedés, a nyereség, a tőkemegtérülés, a beruházások és a foglalkoztatás tekintetében;
 - b) a potenciálisan érintett légiközlekedési szolgáltatási piac(ok) általános helyzetének előre látható alakulása, elsősorban a szolgáltatási díjak szintje, a légiközlekedési szolgáltatások kapacitása és gyakorisága, valamint a hálózat használata tekintetében.
- (3) A Bizottság kiválasztja a vizsgálati időszakot és elemzi az adott időszakra vonatkozó releváns bizonyítékokat.
- (4) A versenyt érintő tényezőktől eltérő, de az érintett uniós légi fuvarozó(k)ra szintén negatív hatást gyakorló tényezők okozta kár vagy az ilyen tényezők által előidézett kárveszély nem tulajdonítható a vizsgált gyakorlatnak.

12. cikk

Az eljárás megszüntetése kártérítési intézkedések nélkül

- (1) A panasz visszavonása esetén a Bizottság kártérítési intézkedések elfogadása nélkül megszüntetheti a vizsgálatot.
- (2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén kártérítési intézkedések elfogadása nélkül megszünteti a 4. cikknek megfelelően indított vizsgálatot, ha:
 - a) a Bizottság megállapítja, hogy az alábbi tényezők közül egyiknek a megléte sem igazolható:
 - i. egy harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet által elfogadott, versenyt befolyásoló gyakorlat;
 - ii. az érintett uniós légi fuvarozó(k) számára okozott kár vagy előidézett kárveszély;
 - iii. a kár vagy kárveszély és a figyelembe vett gyakorlat közötti ok-okozati összefüggés;
 - b) a Bizottság megállapítja, hogy a 13. cikk szerinti kártérítési intézkedések elfogadása ellentétes lenne az uniós érdekekkel;
 - c) az érintett harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet felszámolta a versenyt befolyásoló gyakorlatot;
 - d) az érintett harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet felszámolta az érintett uniós légi fuvarozó(k) számára okozott kárt vagy kiküszöbölte a kárveszélyt.Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó-bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.
- (3) A vizsgálatnak a (2) bekezdés szerinti megszüntetésére vonatkozó határozatot indokolással kell ellátni és közzé kell tenni az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

13. cikk

Kártérítési intézkedések

- (1) A 12. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül és a 12. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett eset kivételével, a Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén kártérítési intézkedéseket fogad el, amennyiben a 4. cikk alapján lefolytatott vizsgálat megállapítja, hogy a harmadik ország vagy harmadik országbeli szervezet által elfogadott, versenyt befolyásoló gyakorlat az érintett uniós légi fuvarozó(k) számára kárt okozott vagy kárveszélyt idézett elő.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó-bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.
- (2) Az (1) bekezdésben említett kártérítési intézkedéseket azon harmadik országbeli légi fuvarozó(k)ra kell alkalmazni, amely(ek) a versenyt befolyásoló gyakorlat előnyeit

élvezi(k); a kártérítési intézkedések az alábbi formák valamelyikében valósulhatnak meg:

- a) pénzügyi kötelezettségek;
 - b) valamilyen azonos vagy alacsonyabb értékű intézkedés.
- (3) Az (1) bekezdésben említett kártérítési intézkedések nem haladhatják meg az érintett uniós légi fuvarozó(k) számára okozott kár vagy az előidézett kárveszély ellensúlyozásához szükséges mértéket. E célból a (2) bekezdés b) pontjában említett intézkedések korlátozhatók csak egy bizonyos földrajzi területre .
- (4) Az (1) bekezdésben említett kártérítési intézkedések nem készíthetik az Uniót vagy az érintett tagállam(ok)at az adott harmadik országgal kötött légitársasági vagy légiszolgáltatási megállapodások vagy az adott harmadik országgal kötött valamely kereskedelmi megállapodásban foglalt légiszolgáltatási rendelkezések megszegésére.
- (5) A vizsgálatnak az (1) bekezdésben említett, kártérítési intézkedéseket elfogadásával való megszüntetésére vonatkozó határozatot indokolással kell ellátni és közzé kell tenni az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

14. cikk

A kártérítési intézkedések felülvizsgálata

- (1) A 13. cikkben említett kártérítési intézkedések csak addig és olyan mértékig maradnak hatályban, ameddig és amennyire ez a versenyt befolyásoló gyakorlat megléte, valamint az általa okozott kár vagy előidézett kárveszély miatt szükséges. Ezzel összefüggésben a (2), (3) és (4) bekezdésben meghatározott felülvizsgálati eljárás alkalmazandó.
- (2) Amennyiben a körülmények ezt indokolják, a Bizottság vagy a panaszos kezdeményezésére, illetve a harmadik ország vagy az érintett harmadik országbeli szervezet indokolással ellátott kérelmére felül lehet vizsgálni a kártérítési intézkedések eredeti formájukban történő fenntartásának szükségességét.
- (3) A felülvizsgálat során a Bizottság értékeli a versenyt érintő gyakorlat, a kár és a kárveszély, valamint a gyakorlat és a kár vagy kárveszély közötti ok-okozati összefüggés meglétének folyamatosságát.
- (4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén – a helyzetnek megfelelően – hatályon kívül helyezi, módosítja vagy fenntartja a kártérítési intézkedéseket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó-bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

V. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

15. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

16. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 868/2004/EK rendelet hatályát veszti. A hatályon kívül helyezett rendeletre történő hivatkozásokat erre a rendeletre történő hivatkozásként kell értelmezni.

17. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

a Tanács részéről

az elnök

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

- 1.1. A javaslat/kezdeményezés címe
- 1.2. A tevékenység alapú irányítás / tevékenység alapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)
- 1.3. A javaslat/kezdeményezés típusa
- 1.4. Célkitűzés(ek)
- 1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása
- 1.6. Az intézkedés és a pénzügyi hatás időtartama
- 1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

- 2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések
- 2.2. Irányítási és kontrollrendszer
- 2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

- 3,1. A többéves pénzügyi keret mely fejezetét/fejezeteit és a költségvetés mely kiadási tételét/tételeit érintik a kiadások?
- 3,2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás
 - 3.2.1. *A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése*
 - 3.2.2. *Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás*
 - 3.2.3. *Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás*
 - 3.2.4. *A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség*
 - 3.2.5. *Harmadik felek részvétele a finanszírozásban*
- 3,3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe

Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a légi közlekedés terén zajló verseny védeleméről és a 868/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

1.2. A tevékenység alapú irányítás / tevékenység alapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)²⁵

06 – Mobilitás és Közlekedés

1.3. A javaslat/kezdemenyezés típusa

- A javaslat/kezdemenyezés **új intézkedésre** irányul
- A javaslat/kezdemenyezés **kísérleti projektet / előkészítő intézkedést követő új intézkedésre** irányul²⁶
- A javaslat/kezdemenyezés **jelenlegi intézkedés meghosszabbítására** irányul
- A javaslat/kezdemenyezés **új intézkedésnek megfelelően módosított intézkedésre** irányul

1.4. Célkitűzés(ek)

1.4.1. A javaslat/kezdemenyezés által érintett többéves bizottsági stratégiai célkitűzés(ek)

Foglalkoztatás és növekedés: A kezdeményezés célja, hogy hozzájáruljon egy versenyképes európai légiközlekedési ágazat létrehozásához, amely fenntartható növekedést és magas értéket képviselő munkahelyeket teremt, valamint ösztönzi a technológiai innovációt.

Erősebb ipari bázissal rendelkező, mélyebb és méltányosabb belső piac: a versenyképes, egységes európai közlekedési térség a polgárok és a vállalkozások számára biztonságos, hatékony és minőségi közlekedési keretet biztosít.

Az uniós fellépés alkalmas arra, hogy biztosítsa a méltányos versenyt az uniós fuvarozók és a harmadik országbeli fuvarozók között, hogy azok egyenlő versenyfeltételek mellett működhessenek. Ez hozzájárul a nagy fokú összekapcsoltságot elősegítő feltételek kialakításához.

Végül a javasolt rendelet előmozdítja az EU mint globális szereplő szerepének megerősítését.

²⁵ Tevékenység alapú irányítás: ABM (Activity Based Management); tevékenység alapú költségvetés-tervezés: ABB (Activity Based Budgeting).

²⁶ A költségvetési rendelet 54. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

1.4.2. *Konkrét célkitűzés(ek) és a tevékenységalapú irányítás / tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenység(ek)*

Konkrét célkitűzés

A DG MOVE 1. konkrét célkitűzése: Hatékony, fenntartható, biztonságos és védett egységes európai közlekedési térség: A szabályozás javítása, a közlekedési térségre vonatkozó uniós jogszabályok magas szintű végrehajtásának biztosítása, valamint a nyílt és tisztességes verseny biztosítása mind az EU-n belül, mind a fontos partnerországokkal fenntartott kapcsolatok tekintetében.

A tevékenységalapú irányítás / tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenység(ek)

06 02 – Európai közlekedéspolitikai

1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok)

Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdeményezés a kedvezményezettekre/célcsoportokra.

A javasolt rendelet várhatóan garantálja az uniós fuvarozók és a harmadik országbeli fuvarozók közötti tisztességes versenyt, ami hozzá fog járulni az EU és a harmadik országok közötti nagy fokú összekapcsoltsághoz.

E cél elérése érdekében a javasolt rendelet meghatározza azt a keretet, amelyen belül a harmadik országok vagy harmadik országbeli szervezetek által elfogadott, az uniós légi fuvarozók számára kárt okozó vagy kárveszélyt előidéző gyakorlatok kezelhetők, és adott esetben a kár megtérítésére és a tisztességes verseny helyreállítására irányuló kártérítési intézkedések fogadhatók el.

A rendelet továbbá keretet biztosít az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségek (feltételezett) megszegése esetén alkalmazható intézkedések elfogadásához.

A várakozások szerint az uniós légitársaságok számára előnyös lesz ez a rendelet.

Várható továbbá, hogy az uniós utasok is élvezhetik majd a rendelet előnyeit, mivel az EU-szerte meg fogja könnyíteni a légi közlekedési szolgáltatásokhoz való széles körű hozzáférést.

Végezetül várható, hogy ez a rendelet az uniós gazdaság egészének javát szolgálja majd, mivel a légitársaságok ágazat továbbra is hozzájárul a munkahelyteremtéshez és a növekedéshez.

A várható gazdasági következmények közé tartozik az uniós légitársaságok által szállított utasok számának növekedése és az uniós légitársaságok bevételeinek növekedése. Az EU repülőterei is profitálnak majd, mivel több utast fognak vonzani.

A várható működési következmények közé tartozik a légi fuvarozók közötti tisztességes versenynek köszönhetően az európai légtér fokozottabb összekapcsoltsága.

1.4.4. Eredmény- és hatásmutatók

Tüntesse fel a javaslat/kezdeményezés megvalósításának nyomon követését lehetővé tevő mutatókat.

- az ágazat részéről a Bizottsághoz benyújtott hivatalos panaszok száma és jellege;
- az európai érdekelt felek véleményei az európai jogi keret alkalmazhatóságáról.

1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása

1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek)

Olyan hatékony eszközt biztosítani, amely lehetővé teszi a versenyt befolyásoló azon gyakorlatok kezelését, amelyek az uniós légi fuvarozók számára kárt okoznak vagy

kárveszélyt idéznek elő. Az ezen esetekre vonatkozó intézkedések célja a kár vagy kárveszély ellensúlyozása.

Keretet biztosítani az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségek (feltételezett) megszegése esetén alkalmazható intézkedések elfogadásához.

Ezen intézkedések mindegyike hozzájárul az EU és a harmadik országok közötti nagy fokú összekapcsoltsághoz is.

1.5.2. Az uniós részvételből adódó többletérték

A szubszidiaritás elvével való összeegyeztethetőséget, amennyiben az a 868/2004/EK rendeletre vonatkozik, a szóban forgó rendelet (26) preambulumbekzdése is elismerte.

A javasolt rendelet új központi eleme az „alkalmazandó nemzetközi kötelezettségek megszegése” esetén alkalmazandó intézkedés. A javasolt rendelet az „alkalmazandó nemzetközi kötelezettségeket” olyan megállapodásban foglalt kötelezettségekként határozza meg, amelynek az Unió részes fele. A harmadik országokkal szembeni, olyan megállapodások szerinti jogokat, amelyeknek az Unió részes fele, az egyes tagállamok nem gyakorolhatják önállóan.

Mivel az elérni kívánt célokat uniós szintű fellépés nélkül nem lehetne megvalósítani, szükség van ilyen fellépésre, mely hozzáadott értéket képvisel a nemzeti szintű intézkedésekhez képest.

1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága

A 868/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet célja a harmadik országok és harmadik országbeli szervezetek uniós fuvarozókat hátrányosan érintő tisztességtelen gyakorlatainak, azaz a támogatások és a megkülönböztetés formáinak megakadályozása és ellensúlyozása.

A rendeletet azonban soha nem alkalmazták az elfogadása óta eltelt több mint 10 évben, mivel egyetlen uniós légi fuvarozó sem nyújtott be hivatalos panaszt, annak ellenére, hogy az ágazathoz számos nem hivatalos vád és panasz érkezett a harmadik országok és harmadik országbeli szervezetek által állítólag elfogadott tisztességtelen gyakorlatokkal kapcsolatban.

A 868/2004/EK rendelet elsősorban azért nem bizonyult hatékornak, mivel a „tisztességtelen árképzésre” vonatkozik és fogalmi szempontból az árucikkekre vonatkozó dömpingellenes eljárásokban használt eszközök mintájára készült, ezért nem igazodik a légiközlekedési ágazat sajátosságaihoz.

A támogatás kérdésén túlmenően a 868/2004/EK rendelet ugyanis csak az úgynevezett tisztességtelen árképzési gyakorlatokkal foglalkozik. Ilyenekről csak akkor beszélhetünk, ha a harmadik országbeli légi fuvarozók „olyan légi viteldíjakat számítanak fel, amelyek kellőképpen alacsonyabbak a konkurens közösségi légifuvarozók által kínált díjknál ahhoz, hogy kárt okozzanak”, márpedig ez nehezen bizonyítható. Miközben a „tisztességtelen árképzési gyakorlatra” vonatkozó megállapításnak feltétele, hogy a harmadik országbeli fuvarozó nem kereskedelmi

jellegű előnyt élvezzen, önmagában az ilyen előny megléte nem elegendő az uniós fellépés elindításához.

Ezenkívül a 868/2004/EK rendelet nem irányoz elő célzott uniós belső eljárást az Unió által aláírt, a tisztességes verseny biztosítását célzó légiközlekedési vagy légiszolgáltatási megállapodásokban foglalt kötelezettségek megszegésének esetére.

Végül maga a vizsgálat megindítása is elég szigorú szabályokhoz kötött. Nevezetesen a Bizottságnál való panasztétel joga csupán a „közösségi ágazat” tekintetében érvényesül kellőképpen, amelynek meghatározása: „a hasonló légi közlekedési szolgáltatásokat nyújtó közösségi légifuvarozók összessége, illetve közülük azok, amelyek együttesen az említett szolgáltatások teljes közösségi kínálatának jelentős részét képviselik”. Sem tagállamokat, sem egyes légi fuvarozókat nem illeti meg tehát saját jogon az a lehetőség, hogy panaszosként lépjenek fel.

1.5.4. Egyéb releváns eszközökkel való összeegyeztethetőség és lehetséges szinergia

A javasolt rendelet összhangban van a légi közlekedésre vonatkozó stratégiában ismertetett célkitűzésekkel, és mint olyan, közvetlenül járul hozzá ezekhez a célkitűzésekhez a versenyképesebb uniós légiközlekedési ágazat megteremtése érdekében.

1.6. Az intézkedés és a pénzügyi hatás időtartama

- A javaslat/kezdeményezés **határozott időtartamra** vonatkozik
 - A javaslat/kezdeményezés időtartama: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig
 - Pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig
- A javaslat/kezdeményezés **határozatlan időtartamra** vonatkozik
 - Beindítási időszak: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig
 - Azt követően: rendes ütem.

1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)²⁷

- Bizottság általi **közvetlen irányítás**
 - a Bizottság szervezeti egységein keresztül, ideértve az uniós küldöttségek személyzetét;
 - végrehajtó ügynökségen keresztül
- Megosztott irányítás** a tagállamokkal
- Közvetett irányítás** a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:
 - harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek;
 - nemzetközi szervezetek és ügynökségeik (nevezze meg);
 - az EBB és az Európai Beruházási Alap;
 - a költségvetési rendelet 208. és 209. cikkében említett szervek;
 - közjogi szervek;
 - magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, olyan mértékben, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtanak;
 - a valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtó szervek;
 - az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban meghatározott személyek.

²⁷ Az egyes irányítási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a Költségvetési Főigazgatóság honlapján: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

- *Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.*

Megjegyzések

Tárgytalan.

2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

Gyakoriság és feltételek.

A Bizottság szolgálatainak öt évvel a rendelet hatálybalépése után értékelést kell végezniük annak ellenőrzése érdekében, hogy a kezdeményezés célkitűzései teljesültek-e. A cél annak ellenőrzése, hogy az új intézkedések egyenlőbb versenyfeltételeket teremtettek-e, és elősegítették-e az összekapcsoltság magas fokának fenntartását. Az értékelést az „Eredmény- és hatásmutatók” című szakaszban meghatározott alapvető eredménymutatók alapján végzik el. Ennek összhangban kell lennie az értékelésre vonatkozó bizottsági követelményekkel.

2.2. Irányítási és kontrollrendszer

2.2.1. Felismert kockázat(ok)

A javasolt rendelet végrehajtásához kapcsolódóan az alábbi kockázatok kerültek beazonosításra:

1) Az uniós vállalatokat érintő megtorló intézkedések

A kártérítési intézkedések elfogadása megtorló intézkedéseket eredményezhet az uniós gazdasági ágazattal szemben (például a légi fuvarozók szolgáltatásokhoz való hozzáféréssel vagy az EU légi járműveinek harmadik országbeli légi fuvarozók általi beszerzésével kapcsolatban). Ugyanakkor a javasolt rendelet szerint a Bizottság dönthet úgy, hogy nem hoz intézkedést, ha az ellentétes lenne az Unió érdekeivel. A Bizottságnak lehetősége nyílik továbbá olyan kártérítési intézkedések kidolgozására, amelyek célja a mellékhatások kockázatának minimalizálása, beleértve a megtorlást is.

2) A panaszok váratlanul és kezelhetetlenül nagy száma

A javasolt rendelet végrehajtása következtében meg fog szaporodni a Bizottság által kezelendő esetek száma, ami tovább fogja növelni az adminisztratív költségeket (bérköltségek, felszerelés- és anyagi költségek, valamint általános költségek). Váratlanul nagy számú panasz beérkezése esetén előfordulhat, hogy nem lesz elegendő munkatárs, irányítási nehézségek támadnak és többletköltségek keletkeznek. A javasolt rendelet szerint azonban a Bizottság dönthet úgy, hogy nem hoz intézkedést, ha az ügy nem vet fel rendszerszintű problémát, és az uniós légi fuvarozókra sem gyakorol jelentős hatást. Ezen túlmenően a javasolt rendelet lehetőséget biztosít a Bizottságnak arra, hogy felkérje a tagállamokat, hogy nyújtsanak segítséget a vizsgálat során végzett munkában.

2.2.2. A működő belső kontrollrendszerrel kapcsolatos információk

– A Bizottság az EUMSZ 291. cikkének megfelelően végrehajtási jogi aktusok révén kártérítési intézkedéseket léptetne életbe.

– A tagállamok ellenőrzését a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló 182/2011/EU rendelet szabályozná.

– A harmadik országbeli szervezeteket érintő pénzügyi ellenintézkedések végrehajtása az EUMSZ 299. cikkével összhangban történne.

2.2.3. Az ellenőrzések költsége és haszna, a várt hibaarány értékelése

Tárgytalan.

2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket.

Tárgytalan.

3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

3.1. A többéves pénzügyi keret mely fejezetét/fejezeteit és a költségvetés mely kiadási tételét/tételeit érintik a kiadások?

- Jelenlegi költségvetési tételek

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési tételek sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám[...][Megnevezés.....]	diff./nem diff. ²⁸	EFTA-országoktól ²⁹	tagjelölt országoktól ³⁰	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet 21. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében
	[5][06.01.01.01]	Nem diff.	NEM	NEM	NEM	NEM

- Létrehozandó új költségvetési tételek

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési tételek sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám [...][Megnevezés.....]	diff./nem diff.	EFTA-országoktól	tagjelölt országoktól	harmadik országoktól	a költségvetési rendelet 21. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében
	[...][XX.YY.YY.YY]		IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM	IGEN/NEM

²⁸ Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

²⁹ EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

³⁰ Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelölt országok.

3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás

3.2.1. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése

millió EUR (három tizedesjegyre)

A többéves pénzügyi keret fejezete	Szám	[...][Megnevezés.....]
---	------	---------------------------------

FŐIGAZGATÓSÁG: <.....>			N. év ³¹	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. az 1.6. ponttal) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN
• Operatív előirányzatok										
Költségvetési tétel száma	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1)								
	Kifizetési előirányzatok	(2)								
Költségvetési tétel száma	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)								
	Kifizetési előirányzatok	(2a)								
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ³²										
Költségvetési tétel száma		(3)								
A[z] <.....> Főigazgatósághoz	Kötelezettségvállalási	=1+1a +3								

³¹ Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve.

³² Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	előirányzatok									
	Kifizetési előirányzatok	=2+2a +3								

• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)								
	Kifizetési előirányzatok	(5)								
• Bizonyos egyedi programok keretéből igazgatási előirányzatok ÖSSZESEN	finanszírozott	(6)								
A többéves pénzügyi keret<...> FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=4+ 6								
	Kifizetési előirányzatok	=5+ 6								

Amennyiben a javaslat/kezdeményezés több fejezetet is érint:

• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(4)								
	Kifizetési előirányzatok	(5)								
• Bizonyos egyedi programok keretéből igazgatási előirányzatok ÖSSZESEN	finanszírozott	(6)								
A többéves pénzügyi keret 1–4. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	=4+ 6								
	Kifizetési	=5+ 6								

(Referenciaösszeg)	előirányzatok									
--------------------	---------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

A többéves pénzügyi keret fejezete	5	„Igazgatási kiadások”
---	----------	-----------------------

millió EUR (három tizedesjegyre)

		2018. év	2019. év	2020 . év	ÖSSZESEN
FŐIGAZGATÓSÁG: MOVE					
• Humánerőforrás		1,242	1,242	1,242	3,726
• Egyéb igazgatási kiadások		0,02	0,02	0,02	0,06
DG MOVE ÖSSZESEN	Előirányzatok	1,262	1,262	1,262	3,786

A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)	1,262	1,262	1,262	3,786
--	---	-------	-------	-------	--------------

millió EUR (három tizedesjegyre)

		2018. év	2019. év	2020. év	ÖSSZESEN
A többéves pénzügyi keret 1–5. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalási előirányzatok	1,262	1,262	1,262	3,786
	Kifizetési előirányzatok	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a teljesítéseket ↓			N. év		N+1. év		N+2. év		N+3. év		A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. az 1.6. ponttal) további évekkkel bővíthető						ÖSSZESEN			
	TELJESÍTÉSEK																			
	Típus ³³	Átlagos költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Összesített szám	Összköltség
1. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS ... ³⁴																				
- Teljesítés																				
- Teljesítés																				
- Teljesítés																				
1. konkrét célkitűzés részösszege																				
2. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS																				
- Teljesítés																				
2. konkrét célkitűzés részösszege																				
ÖSSZKÖLTSÉG																				

³³ A teljesítés a nyújtandó termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik (például: finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

³⁴ Az 1.4.2. szakaszban („Konkrét célkitűzések...”) feltüntetett célkitűzés.

3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás

3.2.3.1. Összegzés

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási előirányzatok felhasználását.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

	Év2018	Év2019	Év2020	ÖSSZESEN
--	--------	--------	--------	----------

A többéves pénzügyi keret 5. FEJÉZETE				
Humánerőforrás	1,242	1,242	1,242	3,726
Egyéb igazgatási kiadások	0,02	0,02	0,02	0,02
A többéves pénzügyi keret 5. FEJÉZETENEK részösszege	1,262	1,262	1,262	3,786

A többéves pénzügyi keret 5. FEJÉZETÉBE³⁵ bele nem tartozó előirányzatok				
Humánerőforrás				
Egyéb igazgatási jellegű kiadások				
A többéves pénzügyi keret 5. FEJÉZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege				

ÖSSZESEN	1,262	1,262	1,262	3,786
-----------------	--------------	--------------	--------------	--------------

A humánerőforrással és más igazgatási kiadásokkal kapcsolatos előirányzat-igényeket az intézkedés irányításához rendelt előirányzatokkal és/vagy a Bizottságon belüli átcsoportosítással kell teljesíteni. A források adott esetben a költségvetési

³⁵ Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további juttatásokkal.

3.2.3.2. Becsült humánerőforrás-szükségletek

- A javaslat/kezdeményezés nem igényel humánerőforrást.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni

	2018. év	2019. év	2020. év
• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)			
06 01 01 01 (a központban és a bizottsági képviselőkön)	9	9	9
XX 01 01 02 (a küldöttségeknél)			
XX 01 05 01 (közvetett kutatás)			
10 01 05 01 (közvetlen kutatás)			
• Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve³⁶			
XX 01 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)			
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT és JED a küldöttségeknél)			
XX 01 04 éé³⁷	– A központban		
	– A küldöttségeknél		
XX 01 05 02 (AC, END, INT közvetett kutatás)			
10 01 05 02 (AC, END, INT közvetlen kutatás)			
Egyéb költségvetési tétel (kérjük megnevezni)			
ÖSSZESEN	9	9	9

XX az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

A humánerőforrás-igényeknek a rendelkezésre álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy a Bizottságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további juttatásokkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	A Bizottsághoz intézett panaszok fogadása és feldolgozása, eljárások kezdeményezése és vizsgálatok lefolytatása, a Bizottság jogi aktusainak előkészítése, az információkérések feldolgozása, valamint a Bizottság határozatainak felülvizsgálatára irányuló kérések feldolgozása.
Külső munkatársak	Tárgytalan.

³⁶ AC=szerződéses alkalmazott; AL=helyi alkalmazott; END=kirendelt nemzeti szakértő; INT=kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JED=küldöttségi pályakezdő szakértő.

³⁷ Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

- A javaslat/kezdemenyezés összeegyeztethető a jelenlegi többéves pénzügyi kerettel.
- A javaslat/kezdemenyezés miatt szükséges a többéves pénzügyi keret vonatkozó fejezetének átprogramozása.

Fejtse ki, miként kell átprogramozni a pénzügyi keretet: tüntesse fel az érintett költségvetési tételeket és a megfelelő összegeket.

- A javaslat/kezdemenyezés miatt szükség van a rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a többéves pénzügyi keret felülvizsgálatára.

Fejtse ki a szükségleteket: tüntesse fel az érintett fejezeteket és költségvetési tételeket és a megfelelő összegeket.

3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

- A javaslat/kezdemenyezés nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.

3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

- A javaslatnak/kezdemenyezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- A javaslatnak/kezdemenyezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:
 - iv. a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
 - v. a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi tétel:	költségvetési	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdemenyezés hatása ³⁸					
			N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. az 1.6. ponttal) további évekkel bővíthető	
... jogcímcsoport								

Az egyéb címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési tétel(ek)e)t.

Ismertesse a bevételre gyakorolt hatás számításának módszerét.

³⁸

A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összegeket, vagyis a 25 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegeket kell megadni.