

Briuselis, 2017 m. birželio 9 d.
(OR. en)

10146/17

Tarpinstitucinė byla:
2017/0116 (COD)

AVIATION 85
CODEC 1023

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2017 m. birželio 8 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENIUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2017) 289 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl konkurencijos apsaugos oro transporto sektoriuje, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 868/2004

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2017) 289 final.

Pridedama: COM(2017) 289 final



Briuselis, 2017 06 08
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl konkurencijos apsaugos oro transporto sektoriuje, kuriuo panaikinamas
Reglamentas (EB) Nr. 868/2004**

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2017) 182 final}
{SWD(2017) 183 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindas ir tikslai**

Aviacija yra nepaprastai svarbi Europos Sąjungos ekonomikai. Aviacijos sektoriaus indėlis į susisiekimą tarp Sąjungos valstybių narių ir Sąjungos susisiekimą su likusiomis trečiosiomis pasaulio šalimis yra svarus: 2015 m. duomenimis, Europos Sąjungoje oro transportu naudojosi apie 918 mln. keleivių, o iš ES oro uostų išvyko ir į juos atvyko daugiau kaip 1,45 mlrd. keleivių. Oro transportas jungia žmones, įmones ir regionus; jis labai svarbus ES integracijai ir konkurencingumui. Be to, jis padeda užtikrinti regioninę ir socialinę Sąjungos sanglaudą. Aviacija taip pat labai svarbi ekonomikos augimui ir užimtumui. 2014 m. aviacijos sektoriuje dirbo beveik 9,3 mln. žmonių, ir jam teko daugiau kaip 510 mlrd. EUR bendrojo ES vidaus produkto. Be to, aviacijos sektorius prisidėjo prie kitų ekonomikos sektorių augimo: iš tyrimų matyti, kad vienas pridėtinės vertės euras oro transporto sektoriuje sukuria beveik tris pridėtinės vertės eurus visoje ekonomikoje. Analogiškai sukūrus vieną naują darbo vietą oro transporto sektoriuje sukuriami daugiau kaip trys darbo vietos kituose ekonomikos sektoriuose¹.

Bendras susisiekimas Sąjungos viduje labai priklauso nuo Sąjungos oro vežėjų teikiamų oro susisiekimo paslaugų: tie oro vežėjai į Sąjungos oro uostus ir iš jų vykdo vidutiniškai 7 mln. skrydžių per metus, o trečiųjų šalių oro vežėjai per metus vykdo 1,3 mln. tokių skrydžių². Tačiau ES susisiekimo su kitais pasaulio regionais rinką Sąjungos ir trečiųjų šalių oro vežėjai dalijasi beveik po lygiai: 2015 m. Sąjungos oro vežėjams teko 49,9 proc. skrydžių ir aptarnauta maždaug 239 mln. keleivių, o trečiųjų šalių oro vežėjams teko 50,1 proc. skrydžių ir aptarnauta maždaug 240 mln. keleivių³.

Tarptautinio oro susisiekimo liberalizavimas ir reguliavimo panaikinimas nulėmė precedento neturintį konkurencijos augimą Sąjungos rinkoje ir visame pasaulyje. Prognozuojama, kad ateityje pasaulinė konkurencija dar stiprės: iki 2030 m. tarptautinės aviacijos sektorius turėtų kasmet didėti po maždaug 5 proc.⁴

Tačiau dar nėra priimta tarptautinio dokumento, kuriame būtų nustatytos oro vežėjų konkurencijos sąlygos⁵, todėl įvairiose šalyse oro vežėjams gali būti taikoma skirtinga tvarka, o tai daro poveikį konkurencijai. Sąjungoje taip nėra: ES taisyklėmis užtikrinama, kad visi Europos ir ne Europos šalių vežėjai turėtų vienodas teises ir galimybes naudotis su oro susisiekimu susijusiomis paslaugomis. Tačiau minėta situacija gali susiklostyti kai kuriose

¹ Komisijos komunikatas „Europos aviacijos strategija“, COM(2015)598 *final*, 2015 12 7.

² Šaltinis – 2016 m. OAG vasaros tvarkaraščiai.

³ Idem.

⁴ Komisijos komunikatas „Pasirengimas spręsti būsimums ES išorės politikos aviacijos srityje uždavinius“, COM(2012) 556, 2012 9 27.

⁵ ICAO neparengė jokių specialių daugiašalių taisyklių, o didelė dalis oro susisiekimo paslaugų neįtraukta į Pasaulio prekybos organizacijos (PPO) susitarimus (pavyzdžiui, Marakešo susitarimo 1B priedo „Bendrasis susitarimas dėl prekybos paslaugomis“ (GATS) priedą dėl oro transporto paslaugų). GATS taikomas priemonėms, kurios turi įtakos: a) orlaivių remonto ir techninės priežiūros paslaugoms, b) oro susisiekimo paslaugų pardavimui ir rinkodarai ir c) kompiuterinėms bilietų rezervavimo sistemoms.

trečiojoje šalyje, kuriose dėl diskriminacinės praktikos ir subsidijų⁶ tų trečiųjų šalių oro vežėjai gali įgyti nesąžiningą konkurencinį pranašumą. Komisija pripažino, kad *nors galutinė atsakomybė už savo konkurencingumą tenka pačioms ES oro transporto bendrovėms ir jos turi nuolat pritaikyti savo produktus ir verslo modelius prie vyraujančių rinkos sąlygų <...>, vis dėlto ne mažiau svarbu užtikrinti, kad konkurencija Europos Sąjungoje ir už jos ribų būtų grindžiama atvirumu, abipusiškumu ir sąžiningumo principais ir nebūtų iškraipoma dėl nesąžiningos veiklos*⁷.

Akivaizdu, kad sudarius sąlygas tęsti nesąžiningą praktiką ilgainiui aviacijos rinkoje gali atsirasti dominuojanti ar net monopolinė padėtis, o tai reiškia, kad ES piliečiai turės mažiau pasirinkimo galimybių, jiems bus prieinama mažiau maršrutų, o kainos bus didesnės.

Todėl tais atvejais, kai kyla pavojus Sąjungos susisiekimui ir konkurencijai, Sąjunga turi turėti galimybę veiksmingomis priemonėmis užtikrinti, kad rinka būtų atvira ir konkurencinga.

Sąžiningos oro vežėjų konkurencijos aspektas gali būti įtraukiamas į oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarimus. Tačiau daugelyje oro susisiekimo ar oro susisiekimo paslaugų susitarimų su trečiosiomis šalimis nėra numatyta sąžiningai konkurencijai užtikrinti skirtų taisyklių.

Reglamentu (EB) Nr. 868/2004⁸ minėtus klausimus buvo siekiama spręsti imantis vienašalių Sąjungos lygmens veiksmų. Tačiau šis teisės aktas dar niekada nebuvo taikytas, be to, jame numatyti keli elementai, dėl kurių labai mažai tikėtina, kad jis bus kada nors (praktiškai) taikomas. Todėl Sąjunga neturi jokios veiksmingos priemonės, kuri padėtų jai užtikrinti sąžiningą Sąjungos oro vežėjų ir trečiųjų šalių oro vežėjų konkurenciją. Iš tikrųjų, be subsidijavimo, Reglamentas (EB) Nr. 868/2004 taikomas tik nesąžiningai kainų nustatymo veiklai. Tokios veiklos egzistavimo faktas gali būti konstatuotas tik tuo atveju, jei trečiosios šalies vežėjas *nustato tokią oro kelionių kainą, kuri yra žymiai mažesnė už konkuruojančių Bendrijos oro vežėjų siūlomą kainą, tam, kad padarytų žalą, o gauti tokios veiklos įrodymų yra sunku. Kad būtų konstatuotas minėtas faktas, trečiosios šalies vežėjas dar turi būti įgijęs nekomercinį pranašumą, tačiau tik turėti tokio pranašumo įrodymų nepakanka, kad Sąjunga imtųsi veiksmų. Be to, Reglamente (EB) Nr. 868/2004 nenumatyta specialios ES vidaus procedūros, susijusios su įpareigojimais, nustatytais oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarimuose, kurių susitariančioji šalis yra Sąjunga, ir skirtais sąžiningai konkurencijai užtikrinti, t. y. tiems atvejams, kai tokių įpareigojimų nesilaikoma. Pagaliau pažymėtina, kad tyrimo inicijavimo taisyklėse numatyta gana daug apribojimų. Visų pirma, teisė Komisijai teikti skundus suteikiama tik Bendrijos pramonei, kuri apibrėžta taip: *Bendrijos oro vežėjai, teikiantys panašias oro susisiekimo paslaugas kaip visumą arba paslaugas, kurių bendra dalis sudaro didelę dalį visos Bendrijos teikiamos šių paslaugų dalies. Nei valstybėms narėms, nei atskiriems oro vežėjams nesuteikiama teisė patiems teikti skundų.**

⁶ Joms priskiriamos tik atrankinės subsidijos, kaip apibrėžta šio siūlomo reglamento 2 straipsnio h punkte.

⁷ Komisijos komunikatas „Pasirengimas spręsti būsimus ES išorės politikos aviacijos srityje uždavinius“.

⁸ 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 868/2004 dėl apsaugos nuo subsidijavimo ir nesąžiningos kainų nustatymo veiklos, darančių žalą Bendrijos oro vežėjams, teikiantiems oro susisiekimo paslaugas iš šalių, kurios nėra Europos bendrijos narės (OL L 162, 2004 4 30, p.1).

Komunikate „Europos aviacijos strategija“⁹ Komisija teigė ketinanti įvertinti Reglamento (EB) Nr. 868/2004 veiksmingumą – persvarstyti jį arba pakeisti veiksmingesne priemone, kurią taikant visiems vežėjams būtų užtikrintos sąžiningos konkurencijos sąlygos ir taip išsaugotos galimybės keliauti į Sąjungą ir iš jos. Aviacijos strategijoje taip pat pabrėžiama, kad svarbu tęsti derybas dėl sąžiningos konkurencijos nuostatų įtraukimo į ES ir valstybių narių dvišalius aviacijos susitarimus, taip pat aktyviau veikti daugiašaliu lygmeniu ir kartu didinti minėtos priemonės efektyvumą.

Siekiui persvarstyti arba pakeisti Reglamentą (EB) Nr. 868/2004 pritaria Taryba: savo 2012 m. gruodžio 20 d. išvadose¹⁰ ji pripažino, kad *Reglamentu (EB) Nr. 868/2004 nėra tinkamai atsižvelgiama į aviacijos paslaugų sektoriaus ypatumus, ir pritarė Komisijos ketinimui <...> išnagrinėti galimybes, kaip užtikrinti veiksmingesnę priemonę, kuri apsaugotų atvirą ir sąžiningą konkurenciją, ir jos ketinimui šiuo pagrindu pateikti pasiūlymą dėl Reglamento (EB) Nr. 868/2004 patikslinimo arba pakeitimo.*

Šiam požiūriui taip pat pritaria Europos Parlamentas: jis paragino *persvarstyti Reglamentą (EB) Nr. 868/2004 siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją ES išorės aviacijos santykių srityje ir sutvirtinti ES aviacijos pramonės konkurencinę padėtį užtikrinant abipusiškumą ir panaikinant nesąžiningą praktiką <...>*¹¹.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Ši iniciatyva dera su Komisijos komunikatu dėl Sąjungos išorės politikos aviacijos srityje, kuriame teigiama, kad *svarbu ir teisėta tai, kad siekdama ES oro vežėjų konkurencingumą apsaugoti nuo nesąžiningos konkurencijos ir (arba) praktikos, kad ir iš kur ji rastųsi, ES pajėgtų imtis efektyvių veiksmų tarptautinėje arenoje.*

Ši iniciatyva yra vienas iš veiksmų, nurodytų Komisijos komunikate „Europos aviacijos strategija“ ir dera su ES sąžiningos konkurencijos politika.

Ji grindžiama argumentais, panašiais į argumentus, kuriais grindžiamas Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93¹² dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių 12 straipsnis ir Tarybos direktyvos 96/67/EB¹³ dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką 20 straipsnis. Tuose abiejuose teisės aktuose numatyta, kad veiksmų galima imtis, kai trečiosios šalys savo oro vežėjams taiko palankesnę laiko tarpinių paskirstymo oro uostuose arba patekimo į antžeminių paslaugų arba saviteikos rinkas režimą nei Sąjungos oro vežėjams.

Ši iniciatyva nedaro poveikio Sąjungos ir valstybių narių kompetencijos pasidalijimui pagal Sąjungos teisę, kaip ją yra išaiškinęs Teisingumo Teismas.

⁹ Komisijos komunikatas „Europos aviacijos strategija“.

¹⁰ Tarybos išvados dėl pasirengimo spręsti būsimus ES išorės politikos aviacijos srityje uždavinius, 2012 12 20.

¹¹ 2015 m. rugsėjo 9 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl 2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimo. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link (2015/2005(INI)).

¹² 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22, p. 1).

¹³ 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36).

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šios iniciatyvos tikslas – užtikrinti, kad aviacijos veikla būtų vykdoma sąžiningos konkurencijos sąlygomis, todėl ji padidins galimą šio sektoriaus indėlį į prioritetinių Komisijos tikslų – remti darbo vietų kūrimą ir tvarų augimą – siekimą.

Ši iniciatyva taip pat padeda stiprinti Sąjungos įtaką pasaulyje ir taip siekti atitinkamų strateginių tikslų, t. y. padėti Sąjungai aktyviau veikti pasaulio mastu ir plėtoti laisvesnę prekybą, kartu užtikrinant, kad būtų laikomasi Europos standartų. Ji, visų pirma, yra suderinama su Komisijos strategija, susijusia su derybomis dėl oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarimų su trečiosiomis šalimis, kuriais sukuriama palankios sąlygos plėtoti sąžiningą konkurenciją ir užtikrinti aukštą apsaugos lygį darbo santykių ir socialinėje srityje.

Ši iniciatyva dera su atitinkamų sričių Sąjungos politika, įskaitant prekybos ir konkurencijos politiką.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Ši iniciatyva grindžiama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalimi. Remiantis ta nuostata galima priimti visas reikiamas oro transporto srities nuostatas. Ta nuostata¹⁴ jau buvo remiamasi priimant Reglamentą (EB) Nr. 868/2004.

- **Subsidiarumo principas**

Suderinamumas su subsidiarumo principu pripažintas Reglamento (EB) Nr. 868/2004 26 konstatuojamojoje dalyje, t. y. nurodyta, kad su tuo principu dera minėto reglamento nuostatos.

Naujas pagrindinis siūlomo reglamento elementas – veiksmai, kurių imamasi pažeidus taikytinus tarptautinius įpareigojimus. Siūlomame reglamente taikytini tarptautiniai įpareigojimai apibrėžiami kaip įpareigojimai, nustatyti susitarime, kurio susitariančioji šalis yra Sąjunga. Pagal susitarimus, kurių susitariančioji šalis yra Sąjunga, atskiros valstybės narės negali pavieniui naudotis teisėmis trečiųjų šalių atžvilgiu.

Kadangi pasiekti pageidaujamus tikslus bus neįmanoma, jei nebus taikomi Sąjungos lygmens veiksmai, tokie veiksmai yra būtini ir suteikia pridėtinės vertės, palyginti su nacionalinio lygmens veiksmais.

- **Proporcingumas**

Siūlomomis galimomis politikos priemonėmis neviršijama to, kas būtina pasiūlymo tikslui pasiekti, t. y. užtikrinti sąžiningą Sąjungos oro vežėjų ir trečiųjų šalių oro vežėjų konkurenciją, siekiant išlaikyti geram Sąjungos susisiekimui būtinas sąlygas.

Aptariama praktika – tai visų rūšių praktika, galinti pakenkti sąžiningai konkurencijai. Tokia praktika arba taip ir įvardijama atitinkamuose tarptautiniuose susitarimuose, arba ja laikomos

¹⁴ Buvusi EB steigimo sutarties 80 straipsnio 2 dalis.

subsidijos¹⁵ ar diskriminacija, dėl kurių, be kita ko, gali būti taikomos priemonės, tačiau tik tuo atveju, jei Sąjungos vežėjams padaryta žala ar sukeltas žalos pavojus.

Priemonės, kurios bus priimtose pagal šį teisės aktą, taip pat bus proporcingos. Pažeidus tarptautinius įpareigojimus taikomos tik atitinkamame susitarime ir (arba) tarptautinėje viešojoje teisėje numatytos priemonės.

Jei priemonės taikomos dėl subsidijų arba diskriminacijos, padariusių žalą ar sukėlusių žalos pavojų Sąjungos vežėjams, jos neturi viršyti to, kas būtina tokiai žalai ar žalos pavojui kompensuoti.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

• Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Su suinteresuotosiomis šalimis pagal Komisijos viešų konsultacijų standartus surengtos viešosios internetinės konsultacijos. Šios konsultacijos dėl *pasiūlymo dėl geresnės apsaugos nuo subsidijavimo ir nesąžiningos kainų nustatymo veiklos* vyko nuo 2013 m. spalio 29 d. iki 2014 m. sausio 21 d. Viešose konsultacijose dalyvavo dvidešimt subjektų, kurie atstovavo Sąjungos ir ne Sąjungos oro transporto bendrovėms, oro uostams ir sektoriaus asociacijoms (Sąjungos ir ne Sąjungos), ES profesinėms sąjungoms, valstybėms narėms ir piliečiams. Į tai, kad per viešas konsultacijas gauta mažai atsiliepimų, turėtų būti atsižvelgiama interpretuojant duomenis. Vis dėlto per tas konsultacijas pavyko susidaryti nuomonę apie tai, kokios pozicijos laikosi įvairios svarbiausios suinteresuotosios šalys.

Be to, suinteresuotųjų šalių buvo prašoma pateikti savo atsiliepimus per viešas konsultacijas dėl Komisijos rengiamos aviacijos strategijos – nuo 2015 m. kovo 19 d. iki birželio 10 d. Komisija gavo 233 atsiliepimus su atsakymais į visus klausimyno klausimus ir 41 raštą su išdėstyta pozicija. Juos pateikė suinteresuotosios šalys, atstovaujančios valstybėms narėms ir trečiosioms šalims, oro transporto bendrovėms, oro uostams, antžeminių paslaugų bendrovėms, pilotams, orlaivių tiekėjams ir gamintojams, sektoriaus ir darbuotojų asociacijoms, konsultacijų bendrovėms, akademinėms įstaigoms ir piliečiams.

Informacija, surinkta per konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis, papildyta tyrimais, kuriuos rengiant taip pat konsultuotasi su suinteresuotosiomis šalimis.

Pagaliau pažymėtina, kad Komisija surengė kelis neoficialius susitikimus su valstybėmis narėmis ir atitinkamomis suinteresuotosiomis šalimis (Sąjungos ir ne Sąjungos).

Į poveikio vertinimą įtrauktos surengtų viešųjų konsultacijų santraukos.

• Poveikio vertinimas

Poveikio vertinimo santrauka pateikta: (*Nurodyti, kai bus paskelbta Generalinio sekretoriato svetainėje*).

Poveikio vertinimo ataskaita ir santraukos lentelė pateiktos Reglamentavimo patikros valdybai. 2016 m. balandžio 8 d. valdyba iš pradžių pateikė neigiamą nuomonę, o 2016 m.

¹⁵ Joms priskiriamos tik atrankinės subsidijos, kaip apibrėžta šio siūlomo reglamento 2 straipsnio h punkte.

liepos 29 d. – teigiamą nuomonę. Ataskaita pakoreguota atsižvelgiant į valdybos rekomendacijas. Visų pirma, ataskaitoje geriau išaiškinama spręstina problema ir išsamiau paaiškinama, kodėl jos nepavyko išspręsti dabar galiojančiomis taisyklėmis. Nustatyta problema geriau pagrindžiama pateikiant įtariamą diskriminacinę praktiką pavyzdžių. Ataskaitoje taip pat geriau paaiškinamas teisinis derėjimas su tarptautine teise ir oro susisiekimo susitarimais su trečiosiomis šalimis. Be to, joje daugiau dėmesio skiriama poveikiui vartotojams ir geriau įvertinamas kiekvienos politikos galimybės poveikis. Ataskaitoje taip pat geriau pristatomas suinteresuotųjų šalių požiūris.

Teigiamą Reglamentavimo patikros valdybos nuomonę galima rasti <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

Poveikio vertinime nagrinėjamos keturios politikos galimybės, įskaitant pagrindinį scenarijų. Galimybės tik šiek tiek patikslinti Reglamentą (EB) Nr. 868/2004 ir priimti aiškinamąsias gaires atsisakyta.

A galimybė (pagrindinis scenarijus): palikti galioti Reglamentą (EB) Nr. 868/2004 jo nepanaikinant.

B galimybė: aktyviau veikti tarptautiniu PPO ir ICAO lygmeniu, siekiant paskatinti priimti daugiašalę teisinę sąžiningos konkurencijos sistemą ir derėtis siekiant įtraukti išplėstines sąžiningos konkurencijos nuostatas į oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarimus.

C galimybė: panaikinti Reglamentą (EB) Nr. 868/2004 ir pakeisti jį nauju išsamiau ir veiksmingu reglamentu, kuris būtų rengiamas vadovaujantis Prekybos kliūčių reglamento pavyzdžiu ir atsižvelgiant į aviacijos sektoriaus ypatumus.

Paskutinė D galimybė – B ir C galimybių derinys, t. y. Reglamentas (EB) Nr. 868/2004 pakeičiamas nauja priemone ir dedama daugiau pastangų tarptautinėje arenoje, įskaitant veiksmus, susijusius su derybomis dėl oro susisiekimo ar oro susisiekimo paslaugų susitarimų.

D galimybė grindžiama integruotu metodu, kuris laikomas tinkamiausiu nustatytoms problemoms spręsti. Tai, kad ta galimybė grindžiama trimis vienas kitą papildančiais ir vienas kito poveikį stiprinančiais elementais (tarptautiniu elementu, susitarimų nuostatomis dėl sąžiningos konkurencijos, Reglamentas (EB) Nr. 868/2004 persvarstymu), sukuria sinergiją, padeda veiksmingai apsaugoti ES susisiekimą ir išlaikyti atvirą visų oro vežėjų konkurenciją. Dėl šių priežasčių D galimybė pasirinkta kaip tinkamiausia politikos galimybė.

D galimybės ekonominis, socialinis poveikis ir poveikis aplinkai analizuojami poveikio vertinime. Tiksliai kiekybiškai įvertinti D galimybės ekonominio poveikio neįmanoma, tačiau ją pasirinkus tikimasi didžiausios ekonominės naudos, nes ji Europos Sąjungai suteikia galimybę sąžiningai konkuruoti su trečiųjų šalių oro vežėjais. Ši galimybė taip pat naudinga ES oro uostams ir keleiviams, nes įgyvendinus šią politiką padidės eismas ir pagausės pasirinkimo galimybių. Apskritai, pagerės Europos oro susisiekimas, todėl aviacijos sektorius ir toliau darys teigiamą poveikį Sąjungos ekonomikos augimui ir užimtumui, keleiviams, įmonėms ir visai ES ekonomikai. Socialiniu atžvilgiu D galimybė turėtų teigiamai paveikti tiesioginį ES darbuotojų įdarbinimą, visų pirma oro uostuose ir susijusiuose sektoriuose. Teigiamas poveikis netiesioginiam užimtumui greičiausiai bus dar didesnis. Pasirinkus D galimybę galima tikėtis tam tikros naudos aplinkai – dėl galimo ES vežėjų vykdomų tiesioginių skrydžių pagausėjimo sumažės triukšmo tarša ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, tačiau tokią naudą iš esmės atsvers kiti veiksniai, pavyzdžiui, prognozuojamas oro eismo augimas ateityje. Todėl prognozuojama, kad tos politikos galimybės poveikis aplinkai bus neutralus.

Šiuo siūlomu reglamentu įgyvendinama D politikos galimybė ir labiau išplėtojami tam tikri jos aspektai, pasirenkant du galimus orientyrus – pažeidimo ir žalos.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Poveikis biudžetui yra susijęs su tyrimais, kuriuos inicijuoja ir atlieka Europos Komisija, ir finansiniais įsipareigojimais.

Kaip matyti iš Komisijos patirties, įgytos atliekant panašaus pobūdžio tyrimus, vienam tyrimui atlikti reikia nuo trijų iki keturių visą darbo dieną dirbančių pareigūnų, per metus atliekant du arba tris tyrimus. Todėl aptariamajai priemonei įgyvendinti reikėtų devynių pareigūnų. Taip pat reikia numatyti išlaidas komandiruotėms ir patikrinimams vietoje. Asignavimai, būtini žmogiškųjų išteklių ir komandiruočių išlaidoms padengti, veikiausiai bus skirti iš lėšų, kurios atsakingam generaliniam direktoratui gali būti suteiktos pagal metinę asignavimų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

Prognozuojama, kad pajamų šaltinis bus lėšos, gautos įvykdžius finansinius įsipareigojimus. Labai sudėtinga nurodyti konkretesnius dydžius, nes pajamos priklauso nuo kiekvieno atskiro atvejo aplinkybių.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėsenos, vertinimo ir ataskaitų teikimo tvarka**

Šios iniciatyvos stebėsenos, vertinimo ir ataskaitų teikimo tvarka aprašyta pridedamos poveikio vertinimo ataskaitos 7 skyriuje.

- **Pasiūlymo pristatymas**

Konstatuojamosiose dalyse nustatyta, kad šio reglamento tikslas – užtikrinti sąžiningą Sąjungos oro vežėjų bei trečiųjų šalių oro vežėjų konkurenciją ir taip išlaikyti geram susisiekimui būtinas sąlygas.

Pasiūlymo I skyriuje pateiktos bendrosios nuostatos. Tame skyriuje nustatoma reglamento taikymo sritis, taip pat pateikiamos apibrėžtys, kurios būtinos reglamentui, visų pirma šiame reglamente aptariamai praktikai, tinkamai suprasti.

II skyriuje nustatytos bendros procedūrų taisyklės. Tai yra tyrimo inicijavimo ir vykdymo taisyklės. Tame skyriuje nustatyta, kad tyrimas gali būti pradėtas gavus valstybės narės, ES oro vežėjo ar ES oro vežėjų asociacijos skundą arba Komisijos iniciatyva. Jame nustatytos sąlygos, kurių laikydamasi Komisija gali nuspręsti pradėti tyrimą arba atsisakyti jį pradėti, taip pat nurodoma procedūra, kurios reikia laikytis skelbiant apie tyrimo pradžią. Tame skyriuje nustatyta, kad Komisija turi teisę reikalauti visos informacijos, kuri, jos nuomone, būtina tyrimui atlikti, ir tikrinti gautos arba surinktos informacijos tikslumą¹⁶. Jame taip pat nustatyti du galimi tyrimo tikslai, susiję arba su taikytinų tarptautinių įpareigojimų pažeidimu (pažeidimų orientyras), arba su trečiosios šalies ar trečiosios šalies subjekto taikoma praktika, darančia neigiamą poveikį konkurencijai ir darančią žalą ar sukeliančią žalos pavojų Sąjungos oro vežėjams (žalos orientyras). Be to, tame skyriuje nustatomos tyrimų vykdymo

¹⁶ Taip siekiama užtikrinti daugiau skaidrumo ir suteikti daugiau informacijos apie praktiką, kuri, kaip įtariama, daro poveikį konkurencijos sąlygoms rinkoje.

taisyklės ir taisyklės, kurių laikydamosi suinteresuotosios šalys gali gauti su tyrimu susijusios informacijos. Į jį taip pat įtrauktos nuostatos dėl bendradarbiavimo su valstybėmis narėmis, konfidencialumo ir informavimo.

III skyriuje aprašomi veiksmai, kuriuos reikia atlikti norint baigti procedūrą, susijusią su taikytinų tarptautinių įpareigojimų pažeidimu, t. y. priimant kompensacines priemones arba jų nepriimant. Šios priemonės – tai visų pirma teisės akte, kuriame nustatyti taikytini tarptautiniai įpareigojimai, numatytos priemonės.

IV skyrius skirtas atvejams, kurie susiję su poveikį konkurencijai darančia praktika. Šiuo tikslu visų pirma nustatoma, kokiomis sąlygomis gali būti konstatuota padaryta žala ar sukeltas žalos pavojus. Jame taip pat nustatytos sąlygos, kuriomis procedūra gali būti sustabdyta arba baigta, priimant kompensacines priemones arba jų nepriimant. Jame numatoma galimybė priimti finansines arba veiklos priemones, kurios skirtos žalai arba žalos pavojui kompensuoti, ir reikalaujama, kad priemonės neviršytų to, kas būtina žalai kompensuoti, atsižvelgiant į tai, kad šių priemonių tikslas yra ne nubausti atitinkamą trečiosios šalies oro vežėją, bet atkurti sąžiningą konkurenciją. Šiame skyriuje taip pat apibrėžiamos sąlygos, kuriomis kompensacinės priemonės gali būti peržiūrimos.

Paskutiniame V skyriuje pateikiamos nuostatos dėl komiteto procedūros, Reglamento (EB) Nr. 868/2004 panaikinimo ir šio reglamento įsigaliojimo.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl konkurencijos apsaugos oro transporto sektoriuje, kuriuo panaikinamas
Reglamentas (EB) Nr. 868/2004**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PALAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹⁷,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹⁸,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) aviacija yra labai svarbi Sąjungos ekonomikai. Tai stipri varomoji ekonomikos augimo, darbo vietų kūrimo, prekybos ir judumo jėga. Per pastaruosius dešimtmečius oro susisiekimo paslaugų sektoriaus augimas labai padėjo pagerinti susisiekimą Sąjungos viduje ir su trečiosiomis šalimis, be to, tai buvo svarbus visos Sąjungos ekonomikos augimo veiksnys;
- (2) Sąjungos oro vežėjai yra pasaulinio tinklo, jungiančio Europos šalis tarpusavyje ir su likusiu pasauliu, centre. Jiems turėtų būti suteikta galimybė konkuruoti su trečiųjų šalių oro vežėjais atviros ir sąžiningos visų oro vežėjų konkurencijos sąlygomis. Tai padėtų išlaikyti geram Sąjungos susisiekimui būtinas sąlygas;
- (3) sąžininga konkurencija yra svarbus bendrasis tarptautinio oro susisiekimo paslaugų teikimo principas. Šis principas, visų pirma, įtvirtintas Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijoje (toliau – Čikagos konvencija), kurios preambulėje pripažįstama, kad tarptautinio oro susisiekimo paslaugos turi būti teikiamos laikantis *lygių galimybių* principo. Čikagos konvencijos 44 straipsnyje taip pat teigiama, kad Tarptautinės

¹⁷ OL C , , p. .

¹⁸ OL C , , p. .

civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) siekis turėtų būti skatinti plėtoti tarptautinį oro susisiekimą taip, kad užtikrintų *vienodas kiekvienos Susitariančiosios Valstybės galimybes vykdyti tarptautinį oro susisiekimą ir išvengtų Susitariančiųjų Valstybių diskriminavimo*;

- (4) sąžiningos konkurencijos principas yra gerai įsitvirtinęs Sąjungoje, kur rinką iškreipiančiai veiklai taikomi galiojantys Sąjungos teisės aktai, kuriais Sąjungoje veiklą vykdančioms visiems Europos ir ne Europos oro vežėjams garantuojamos lygios galimybės ir sąžiningos konkurencijos sąlygos;
- (5) tačiau, nepaisant kai kurių trečiųjų šalių ir Sąjungos nuolatos dedamų pastangų, sąžiningos konkurencijos principas ligi šiol neapibrėžtas specialiose daugiašalėse taisyklėse, visų pirma ICAO ar Pasaulio prekybos organizacijos (toliau – PPO) susitarimuose (tie susitarimai netaikomi didžiąjai daliai oro susisiekimo paslaugų)¹⁹;
- (6) todėl turėtų būti aktyviau dalyvaujama ICAO ir PPO veikloje, t. y. aktyviai remiamas tarptautinių taisyklių, kurios visiems oro vežėjams garantuotų sąžiningos konkurencijos sąlygas, rengimas;
- (7) sąžiningos oro vežėjų konkurencijos aspektą būtų pageidautina įtraukti į oro susisiekimo susitarimus arba oro susisiekimo paslaugų susitarimus, kurie sudaromi su trečiosiomis šalimis. Tačiau daugelyje oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarimų, kuriuos Sąjunga ir (arba) jos valstybės narės yra sudariusios su trečiosiomis šalimis, tokios taisyklės ligi šiol nenumatytos. Todėl turėtų būti aktyviau deramasi dėl sąžiningos konkurencijos nuostatų įtraukimo į esamus ir būsimus oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarimus su trečiosiomis šalimis;
- (8) sąžininga oro vežėjų konkurencija taip pat gali būti užtikrinama taikant tinkamus Sąjungos teisės aktus, pavyzdžiui, Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 95/93²⁰ ir Tarybos direktyvą 96/97/EB²¹. Sąžininga konkurencija suponuoja Sąjungos oro vežėjų apsaugą nuo tam tikros trečiųjų šalių ar trečiųjų šalių vežėjų taikomos praktikos, ir šiam aspektui šiuo metu skirtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 868/2004²². Tačiau įgyvendinant Reglamentą (EB) Nr. 868/2004 nėra pakankamai veiksmingai siekiama pagrindinio bendrojo to reglamento tikslo užtikrinti sąžiningą konkurenciją. Tai visų pirma lėmė tam tikros jame nustatytos taisyklės, susijusios pirmiausia su atitinkamos praktikos (išskyrus subsidijų skyrimą) apibrėžimu, ir reikalavimai dėl tyrimų inicijavimo ir vykdymo. Be to, Reglamente (EB) Nr. 868/2004 nenumatyta specialios Sąjungos vidaus procedūros, susijusios su įpareigojimais, nustatytais oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarimuose, kurių susitariančioji šalis yra Sąjunga, ir skirtais sąžiningai konkurencijai užtikrinti. Atsižvelgiant į pakeitimų, kurių reikėtų minėtiems klausimams išspręsti, skaičių ir svarbą, Reglamentą (EB) Nr. 868/2004 būtų tikslinga pakeisti nauju aktu;

¹⁹ Marakešo susitarimo 1B priedo „Bendrasis susitarimas dėl prekybos paslaugomis“ (GATS) priedas dėl oro transporto paslaugų.

²⁰ 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22, p. 1).

²¹ 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36).

²² 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 868/2004 dėl apsaugos nuo subsidijavimo ir nesąžiningos kainų nustatymo veiklos, darančių žalą Bendrijos oro vežėjams, teikiantiems oro susisiekimo paslaugas iš šalių, kurios nėra Europos bendrijos narės (OL L 162, 2004 4 30, p.1).

- (9) veiksmingi, proporcingi ir atgrasomi teisės aktai tebėra būtini, siekiant išlaikyti sąlygas, kurios reikalingos geram Sąjungos susisiekimui, ir užtikrinti sąžiningą konkurenciją su trečiųjų šalių oro vežėjais. Tuo tikslu Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai atlikti tyrimą ir prireikus imtis priemonių. Tokios priemonės turėtų būti priinamos tais atvejais, kai pažeidžiami susitarime, kurio susitariančioji šalis yra Sąjunga, nustatyti atitinkami įpareigojimai arba tais atvejais, kai poveikį konkurencijai daranti praktika padaro arba gali padaryti žalą Sąjungos oro vežėjams;
- (10) jeigu Sąjunga yra oro susisiekimui arba oro susisiekimui paslaugų susitarimo su trečiaja šalimi susitariančioji šalis, tame susitarime nustatytų tarptautinių įpareigojimų pažeidimas turėtų būti nagrinėjamas vadovaujantis tuo susitarimu, visų pirma, turėtų būti taikoma nuostata dėl sąžiningos konkurencijos (jei tokia yra), o tam tikrais atvejais – ginčų sprendimo mechanizmas;
- (11) kad Komisija būtų tinkamai informuota apie galimus elementus, kuriais remiantis būtų galima inicijuoti tyrimą, bet kuri valstybė narė, Sąjungos oro vežėjas arba Sąjungos oro vežėjų asociacija turėtų turėti teisę pateikti skundą;
- (12) svarbu užtikrinti, kad tyrimas galėtų apimti kuo daugiau susijusių elementų. Todėl, pritarus atitinkamai trečiajai šaliai ir trečiosios šalies subjektui, Komisijai turėtų būti suteikta galimybė atlikti tyrimus trečiojoje šalyje. Dėl tų pačių priežasčių ir tuo pačiu tikslu valstybės narės turėtų būti įpareigosotos pagal savo išgales padėti Komisijai. Komisija tyrimą turėtų užbaigti remdamasi geriausiais turimais duomenimis;
- (13) tais atvejais, kai Komisijos atliekamas tyrimas susijęs su skrydžiais, kuriems taikomas oro susisiekimui arba oro susisiekimui paslaugų susitarimas su trečiaja šalimi, prie kurio Sąjunga nėra prisijungusi, turėtų būti užtikrinta, kad prieš imdamasi veiksmų Komisija gautų visą informaciją apie procedūras, kurias pagal tokį susitarimą ketina atlikti arba atlieka atitinkama valstybė narė ir kurios susijusios su padėtimi, dėl kurios Komisija atlieka tyrimą. Todėl valstybės narės turėtų būti įpareigosotos deramai informuoti Komisiją;
- (14) būtina nustatyti sąlygas, kuriomis procedūros turėtų būti užbaigiamos, priimant kompensacines priemones arba jų nepriimant;
- (15) pagal šį reglamentą procedūra neturėtų būti inicijuojama arba turėtų būti užbaigiama nepriimant kompensacinių priemonių, jei tų priemonių priėmimas prieštarautų Sąjungos interesams, atsižvelgiant į jų poveikį kitiems asmenims, visų pirma vartotojams ar įmonėms Sąjungoje. Procedūra turėtų būti užbaigiama nepriimant priemonių dar ir tais atvejais, kai netenkinami arba nebetenkinami tokių priemonių taikymo reikalavimai;
- (16) jei pažeidžiami taikytini tarptautiniai įpareigojimai, kompensacinės priemonės pagal savo pobūdį turėtų būti grindžiamos teisės aktais, kuriuose tokie įpareigojimai nustatyti, arba tarptautinės viešosios teisės taisyklėmis ir principais. Siekiant užtikrinti tų teisės aktų vientisumą, tokios priemonės turėtų būti priimamos tik užbaigus tuose aktuose numatytas procedūras;
- (17) išvados dėl žalos ar žalos pavojaus atitinkamam (-iems) Sąjungos oro vežėjui (-ams) turėtų atspindėti realų padėties vertinimą ir todėl turėtų būti grindžiamos visais svarbiais veiksniais, visų pirma susijusiais su to (tų) oro vežėjo (-ų) padėtimi ir bendra oro susisiekimui rinkos, kuriai padarytas poveikis, padėtimi;

- (18) dėl prižasčių, susijusių su veiksmingu administravimu, ir atsižvelgiant į galimą procedūros užbaigimą nepriimant priemonių, turėtų būti įmanoma sustabdyti procedūros vykdymą, jei atitinkama trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas ėmėsi ryžtingų veiksmų, kad pašalintų konkurencijai poveikį darančią praktiką arba padarytą žalą ar sukeltą žalos pavojų;
- (19) kompensacinėmis priemonėmis, taikomomis dėl konkurencijai poveikį darančios praktikos, siekiama kompensuoti žalą, kuri padaryta arba gali būti padaryta dėl tokios praktikos. Todėl tai turėtų būti finansiniai išsipareigojimai arba kitokios išmatuojamą piniginę vertę turinčios priemonės, kurių poveikis gali būti panašus. Tai, be kita ko, gali būti priemonės, susijusios su lengvatų, gautų paslaugų arba kitų trečiosios šalies oro vežėjo teisių sustabdymu, su sąlyga, kad dėl to nebus pažeistas oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarimas su ta trečiaja šalimi. Laikantis proporcingumo principo, bet kokios rūšies priemonės turėtų būti tik tokios, kokios būtinos nustatyti žalai arba žalos pavojui kompensuoti;
- (20) laikantis to paties principo, poveikį konkurencijai darančios praktikos atžvilgiu taikomos kompensacinės priemonės turėtų galioti tik tiek laiko ir tokiu mastu, koks būtinas atsižvelgiant į tokią praktiką ir padarytą žalą arba sukeltą žalos pavojų. Todėl tais atvejais, kai tai būtina dėl susidariusių aplinkybių, turėtų būti numatyta atlikti peržiūrą;
- (21) pagal šį reglamentą nagrinėjami atvejai ir jų galimas poveikis valstybėms narėms gali skirtis priklausomai nuo aplinkybių. Todėl atsižvelgiant į konkretų atvejį kompensacinės priemonės gali būti taikomos vienai ar daugiau valstybių narių arba būti taikomos tik konkrečioje geografinėje vietovėje;
- (22) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011²³;
- (23) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. visiems Sąjungos vežėjams užtikrinti vienodais kriterijais ir procedūromis grindžiamą vienodą veiksmingą apsaugą nuo taikytinų tarptautinių įpareigojimų pažeidimo ir nuo žalos, kurią vienam ar keliems Sąjungos oro vežėjams daro trečiųjų šalių arba trečiųjų šalių subjektų taikoma konkurencijai poveikį daranti praktika, ar nuo žalos pavojaus, valstybės narės negali deramai pasiekti ir to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali priimti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (24) šiuo reglamentu pakeičiamas Reglamentas (EB) Nr. 868/2004, todėl tas reglamentas turėtų būti panaikintas,

²³ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

1. Šiame reglamente nustatomos Komisijos tyrimų vykdymo ir kompensacinių priemonių priėmimo taisyklės, susijusios su taikytinų tarptautinių įpareigojimų pažeidimu ir Sąjungos oro vežėjų ir kitų oro vežėjų konkurencijai poveikį darančia praktika, kuri daro arba gali padaryti žalą Sąjungos oro vežėjams.
2. Šis reglamentas taikomas nepažeidžiant Reglamento (EEB) Nr. 95/93 12 straipsnio ir Direktyvos 96/67/EB 20 straipsnio.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente:

- (a) oro vežėjas – oro vežėjas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1008/2008²⁴;
- (b) oro susisiekimo paslauga – skrydis arba keli skrydžiai, kuriais už atlygį arba samdos pagrindais vežami keleiviai, kroviniai arba paštas;
- (c) taikytini tarptautiniai įpareigojimai – įpareigojimai, nustatyti tarptautiniame oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarime, kurio susitariančioji šalis yra Sąjunga, arba nuostatos dėl oro susisiekimo paslaugų, įtrauktos į prekybos susitarimą, kurio susitariančioji šalis yra Sąjunga, susijusios (susiję) su praktika, galinčia daryti poveikį oro vežėjų konkurencijai arba kitokiai su oro vežėjų konkurencija susijusiai elgsenai;
- (d) suinteresuotoji šalis – fizinis ar juridinis asmuo arba savo teisinį subjektiškumą turinti arba jo neturinti oficiali įstaiga, galinti (-is) būti labai suinteresuota (-as) procedūros baigtimi;
- (e) trečiosios šalies subjektas – pelno siekiantis arba nesiekiantis fizinis arba juridinis asmuo ar savo teisinį subjektiškumą turinti arba jo neturinti oficiali įstaiga, kuri (-is) priklauso trečiosios šalies jurisdikcijai, yra kontroliuojama (-as) arba nekontroliuojama (-as) trečiosios šalies vyriausybės, ir tiesiogiai arba

²⁴ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3).

netiesiogiai teikianti (-is) oro susisiekimo paslaugas ar susijusias paslaugas arba teikianti (-is) infrastruktūrą arba paslaugas, naudojamas oro susisiekimo paslaugoms ar susijusioms paslaugoms teikti;

- (f) poveikį konkurencijai daranti praktika – diskriminacija ir subsidijos;
- (g) diskriminacija – objektyvaus pagrindo neturinti bet kokio pobūdžio diferenciacija, susijusi su prekių ar paslaugų (įskaitant viešąsias paslaugas), kuriomis naudojamosi oro susisiekimo paslaugoms teikti, tiekimu ar teikimu arba su tvarka, kurią toms prekėms ar paslaugoms taiko su tokių oro susisiekimo paslaugų teikimu susijusios valdžios institucijos (tai, be kita ko, yra praktika, susijusi su oro navigacija arba oro uosto įrenginiais ir paslaugomis, kuru, antžeminėmis paslaugomis, saugumu, kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis, laiko tarpų paskirstymu, mokesčiais ir oro susisiekimo paslaugoms teikti reikalingų kitų įrenginių ar paslaugų naudojimu);
- (h) subsidija – finansinis įnašas,
 - (i) kurių trečiosios šalies vyriausybė ar kita tos šalies viešoji organizacija suteikia bet kuria iš šių formų:
 - (1) vyriausybės ar kitos viešosios organizacijos veikla, susijusi su tiesioginiu lėšų pervedimu, galimu tiesioginiu lėšų pervedimu arba įsipareigojimų perdavimu (pavyzdžiui, dotacijomis, paskolomis, akcinio kapitalo padidinimu, paskolų garantijomis, veiklos nuostolių kompensavimu arba valdžios institucijų nustatytų finansinių prievolių kompensacija);
 - (2) vyriausybės ar kitos viešosios organizacijos pajamos, kurios kitais atvejais būtų mokėtinos, nurašomos arba nesurenkamos (pavyzdžiui, naudojantis mokesčių lengvatomis arba fiskalinėmis lengvatomis, tokiomis kaip mokesstinės nuolaidos);
 - (3) vyriausybė ar kita viešoji organizacija, įskaitant valstybės kontroliuojamas įmones, tiekia prekes ar teikia paslaugas arba perka prekes ar paslaugas;
 - (4) vyriausybė ar kita viešoji organizacija skiria lėšų finansavimo mechanizmui arba patiki ar nurodo privačiai įstaigai vykdyti vieną ar kelias 1, 2 ir 3 punktuose nurodytas funkcijas, kurias paprastai atlieka vyriausybė ir kurių vykdymas praktikoje iš esmės nesiskiria nuo vyriausybių įprastinės veiklos;
 - (ii) suteikia naudos;
 - (iii) pagal įstatymus ar faktiškai apsiriboja subjektu, pramonės šaka arba subjektų ar pramonės šakų grupe, kurie priklauso subsidiją teikiančios institucijos jurisdikcijai;
- (i) Sąjungos oro vežėjas – oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, išduotą valstybės narės pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008.

II SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS DĖL PROCEDŪROS

3 straipsnis

Procedūros inicijavimas

1. Tyrimas inicijuojamas pagal šio straipsnio 2 dalį gavus valstybės narės, Sąjungos oro vežėjo arba Sąjungos oro vežėjų asociacijos raštišką skundą arba Komisijos iniciatyva, jei turima *prima facie* įrodymų dėl kurio nors iš šių faktų:
 - (a) taikytinų tarptautinių įpareigojimų pažeidimo;
 - (b) visų šių aplinkybių buvimo:
 - (i) trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas taiko poveikį konkurencijai darančią praktiką;
 - (ii) žala arba žalos vienam ar keliems Sąjungos oro vežėjams pavojus;
 - (iii) priežastinis įtariamos praktikos ir įtariamos žalos arba žalos pavojaus ryšys.
2. Skunde pateikiami *prima facie* įrodymai dėl vieno iš šio straipsnio 1 dalyje nurodytų atvejų.
3. Komisija kuo išsamiau išnagrinėja skunde pateiktos arba turimos informacijos tikslumą ir tinkamumą, siekdama nustatyti, ar yra pakankamai įrodymų, kuriais remiantis pagal šio straipsnio 1 dalį būtų galima inicijuoti tyrimą.
4. Komisija gali nuspręsti neinicijuoti tyrimo, jei priemonių priėmimas pagal 10 arba 13 straipsnius prieštarautų Sąjungos interesams arba jei Komisija mano, kad skunde išdėstyti faktai nėra sisteminės problemos šaltinis arba nedarą reikšmingo poveikio vienam ar keliems Sąjungos oro vežėjams.
5. Jeigu pateiktų įrodymų nepakanka, kad būtų galima taikyti šio straipsnio 1 dalį, apie tokią įrodymų stoką Komisija skundo pateikėją informuoja per 60 dienų nuo skundo pateikimo dienos. Skundo pateikėjui suteikiama 30 dienų papildomiems įrodymams pateikti. Jei skundo pateikėjas per tą laikotarpį papildomų įrodymų nepateikia, Komisija gali nuspręsti neinicijuoti tyrimo.
6. Komisija dėl tyrimo inicijavimo pagal šio straipsnio 1 dalį sprendimą priima per 6 mėnesius nuo skundo pateikimo dienos.
7. Vadovaujantis šio straipsnio 4 dalimi, jei Komisija mano, kad yra pakankamai įrodymų tyrimui inicijuoti, ji imasi šių priemonių:
 - (a) inicijuoja procedūrą;

- (b) paskelbia pranešimą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*; pranešime pateikiama informacija apie tyrimo inicijavimą, nurodoma tyrimo apimtis, taikytini tarptautiniai įpareigojimai, kurie, kaip įtariama, pažeisti, arba trečioji šalis ar trečiosios šalies subjektas, kuris (-i), kaip įtariama, taiko poveikį konkurencijai darančią praktiką, taip pat įtariama žala ar žalos pavojus, atitinkamas (-i) Sąjungos oro vežėjas (-ai) ir nurodomas laikotarpis, per kurį suinteresuotosios šalys gali pranešti apie save, raštu išdėstyti savo požiūrį ir pateikti informacijos arba pateikti prašymą, kad Komisija jas išklaustyti;
 - (c) oficialiai praneša tos trečiosios šalies ir trečiosios šalies subjekto atstovams apie tyrimo inicijavimą;
 - (d) skundo pateikėjui ir 15 straipsnyje numatytam komitetui praneša apie tyrimo inicijavimą.
8. Jei skundas atsiimamas tyrimo dar neinicijavus, laikoma, kad skundas nepateiktas. Tai nedaro poveikio Komisijos teisei pagal šio straipsnio 1 dalį inicijuoti tyrimą savo iniciatyva.

4 straipsnis

Tyrimas

1. Inicijavusi procedūrą Komisija pradeda tyrimą.
2. Tyrimo tikslas – nustatyti kurį nors iš šių faktų:
 - (a) ar pažeisti taikytini tarptautiniai įpareigojimai;
 - (b) ar poveikį konkurencijai daranti praktika, kurią taiko trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas, atitinkamam (-iems) Sąjungos oro vežėjui (-ams) padarė žalą arba sukėlė žalos pavojų.
3. Komisija gali prašyti visos, jos manymu, tyrimui reikalingos informacijos ir gali patikrinti iš atitinkamo (-ų) Sąjungos oro vežėjo (-ų) arba atitinkamos trečiosios šalies ar trečiosios šalies subjekto gautos arba surinktos informacijos tikslumą.
4. Komisija gali prašyti, kad valstybės narės padėtų jai atlikti tyrimą, o valstybės narės imasi visų reikalingų priemonių, kad patenkintų tokius prašymus. Pagalba, kurios prašoma iš valstybių narių, gali apimti informacijos teikimą ir informacijos analizę, taip pat pagalbą atliekant patikrinimus, apžiūras ir tyrimus.
5. Jeigu būtina, Komisija tyrimus gali atlikti atitinkamos trečiosios šalies teritorijoje su sąlyga, kad tos trečiosios šalies vyriausybei ir atitinkamam trečiosios šalies subjektui apie tai oficialiai pranešta ir jie davė savo sutikimą.
6. Šalių, kurios apie save pranešė per pranešime apie tyrimo inicijavimą nustatytą laikotarpį, nuomonė išklausoma, jeigu jos pateikė prašymą jas išklaudyti, kuriame nurodyta, kad jos yra suinteresuotosios šalys.

7. Skundo pateikėjai, suinteresuotosios šalys, atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) ir atitinkamos trečiosios šalies ar trečiosios šalies subjekto atstovai gali susipažinti su visa Komisijai pateikta informacija, išskyrus vidaus dokumentus, skirtus naudoti Komisijos ir administracijų viduje, jei tokia informacija nėra konfidenciali, kaip apibrėžta 6 straipsnyje, ir jei Komisijai išsiųstas raštiškas prašymas.

5 straipsnis

Bendradarbiavimas su valstybėmis narėmis, kai atliekama procedūra susijusi su atvejais, kuriems taikomas IV skyrius

1. Jei Komisija pagal 3 straipsnį ketina inicijuoti procedūrą ir jei atitinkamos oro susisiekimo paslaugos reguliuojamos oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarimu, kurį viena ar kelios valstybės narės yra sudariusi (-ios) su trečiaja šalimi ir prie kurio Sąjunga nėra prisijungusi, Komisija apie tai praneša atitinkamai (-oms) valstybei (-ėms) narei (-ėms).
2. Jei Komisija pagal šio straipsnio 1 dalį informuoja valstybę narę, ta valstybė narė nedelsdama praneša Komisijai apie savo ketinimą taikyti ginčų sprendimo procedūras arba bet kokią kitą procedūrą, numatytą su atitinkama trečiaja šalimi sudarytame oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarime, kad padėtis, dėl kurios atliekamas tyrimas, būtų ištaisyta.
3. Šio straipsnio 2 dalyje nurodyta valstybė narė taip pat praneša Komisijai apie visus atitinkamus susitikimus, kuriuos numatyta surengti pagal oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarimą su atitinkama trečiaja šalimi, kad būtų aptarta problema, dėl kurios atliekamas tyrimas. Atitinkama valstybė narė pateikia Komisijai darbotvarkę ir visą informaciją, kuri būtina norint susipažinti su temomis, kurias ketinama aptarti tuose susitikimuose.
4. Atitinkama valstybė narė informuoja Komisiją apie bet kokios šio straipsnio 2 dalyje nurodytos procedūros taikymą ir gali prireikus paprašyti Komisijos dalyvauti tose procedūrose. Komisija gali prašyti atitinkamos valstybės narės pateikti papildomos informacijos.

6 straipsnis

Konfidencialumas

1. Bet kokia konfidencialaus pobūdžio informacija, įskaitant, be kita ko, informaciją, kurios atskleidimas suteiktų didelį konkurencinį pranašumą konkurentui arba turėtų didelių neigiamų pasekmių informaciją suteikusiam asmeniui ar asmeniui, iš kurio informaciją suteikęs asmuo gavo informaciją, arba kurią tyrime dalyvaujančios šalys

suteikia konfidencialiai, Komisijos turi būti laikoma konfidencialia, jei tai yra pagrįsta.

2. Suinteresuotosios šalys, teikiančios konfidencialią informaciją, privalo pateikti nekonfidencialias tokios informacijos santraukas. Tokios santraukos turi būti pakankamai išsamios, kad būtų galima tinkamai suprasti konfidencialios informacijos esmę. Išimtinėmis aplinkybėmis suinteresuotosios šalys gali nurodyti, kad konfidencialios informacijos santraukos negali būti parengtos. Tokiomis išimtinėmis aplinkybėmis turi būti pateiktas pareiškimas, kuriame išdėstomos priežastys, dėl kurių neįmanoma pateikti santraukos.
3. Pagal šį reglamentą gauta informacija naudojama tik tiems tikslams, kuriems jos buvo prašyta. Ši nuostata netrukdo naudotis informacija, gauta atlikus vieną tyrimą, siekiant pagal šį reglamentą pradėti kitą tyrimą.
4. Komisija ir valstybės narės, įskaitant tiek Komisijos, tiek valstybių narių pareigūnus, neatskleidžia pagal šį reglamentą gautos konfidencialaus pobūdžio informacijos ir tyrime dalyvaujančios šalies konfidencialiai suteiktos informacijos, jei tokią informaciją pateikusi šalis nėra davusi specialaus leidimo. Informacija, kuria keičiasi Komisija ir valstybės narės, arba vidaus naudojimo dokumentai, kuriuos parengia Sąjungos arba jos valstybių narių institucijos, negali būti atskleidžiami, išskyrus šiame reglamente aiškiai numatytus atvejus.
5. Jei išaiškėja, kad prašymas dėl konfidencialumo statuso yra nepagrįstas ir jei informacijos teikėjas nenori viešai skelbti minėtos informacijos arba leisti atskleisti ją apibendrinta ar sutrumpinta forma, į tokią informaciją gali būti neatsižvelgiama.
6. Šis straipsnis netrukdo Sąjungos institucijoms atskleisti bendrosios informacijos, visų pirma atskleisti argumentų, kuriais grindžiami pagal šį reglamentą priimami sprendimai, arba atskleisti įrodymų, kuriais Sąjungos institucijos remiasi, jeigu tuos argumentus reikia paaiškinti nagrinėjant bylą teisme. Atskleidžiant tokią informaciją būtina atsižvelgti į teisėtą suinteresuotųjų šalių interesą, kad jų verslo arba jų vyriausybės paslaptys nebūtų atskleistos.

7 straipsnis

Tyrimo išvados nebendradarbiavimo atveju

Tais atvejais, kai atsisakoma suteikti būtiną informaciją arba ji yra kitaip nepateikiama per deramą laikotarpį, arba kai akivaizdžiai trukdoma tyrimui, išvados daromos remiantis turimais faktais. Jei Komisija nustato, kad pateikta neteisinga arba klaidinanti informacija, į tokią informaciją neatsižvelgiama.

8 straipsnis

Faktų atskleidimas

1. Apie pagrindinius faktus ir argumentus, kuriais remiantis ketinama priimti kompensacines priemones arba nutraukti procedūrą nepriimant kompensacinių priemonių, atitinkama trečioji šalis, trečiosios šalies subjektas ir trečiosios šalies oro vežėjas, taip pat skundo pateikėjas ir suinteresuotosios šalys informuojamos ne vėliau kaip likus mėnesiui iki kreipimosi į 15 straipsnyje nurodytą komitetą pagal 10 straipsnio 2 ir 3 dalis, 12 straipsnio 2 dalį arba 13 straipsnio 1 dalį.
2. Faktų atskleidimas nedaro poveikio jokiam vėlesniam sprendimui, kurį gali priimti Komisija. Tais atvejais, kai Komisija tokį sprendimą ketina priimti remdamasi papildomais ar kitokiais faktais ir argumentais, apie juos informuojama kuo greičiau.
3. Į pastabas, pateiktas atskleidus faktus, atsižvelgiama tik tuo atveju, jei jos gautos per laikotarpį, kurį Komisija turi nustatyti kiekvienu konkrečiu atveju ir kuris yra ne trumpesnis nei 10 dienų, deramai atsižvelgus į reikalo skubumą. Jei yra būtinas papildomas galutinis faktų atskleidimas, gali būti nustatytas trumpesnis laikotarpis.

9 straipsnis

Procedūros trukmė ir sustabdymas

1. Procedūra baigiama per dvejus metus. Tas laikotarpis tinkamai pagrįstais atvejais gali būti pratęstas.
2. Skubos atvejais, pavyzdžiui, tais atvejais, kai kyla pavojus, kad Sąjungos oro vežėjui (-ams) bus padaryta tiesioginė ir neatitaisoma žala, procedūra gali būti sutrumpinta iki vieno metų.
3. Komisija gali sustabdyti procedūrą, jei atitinkama trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas ėmėsi ryžtingų veiksmų, kad būtų pašalinta (atsižvelgiant į konkretų atvejį):
 - (a) jei pažeistas taikytinas tarptautinis įpareigojimas – tas pažeidimas;
 - (b) jei taikyta poveikį konkurencijai daranti praktika – ta praktika arba atitinkamam (-iems) Sąjungos oro vežėjui (-ams) padaryta žala arba sukeltas žalos pavojus.
4. Jei taikytinų tarptautinių įpareigojimų pažeidimas arba poveikį konkurencijai daranti praktika, atitinkamam (-iems) Sąjungos oro vežėjui (-ams) padaryta žala arba sukeltas žalos pavojus per pagrįstą laikotarpį nepašalinami, Komisija gali atnaujinti procedūrą.

III SKYRIUS

TAIKYTINŲ TARPTAUTINIŲ ĮPAREIGOJIMŲ PAŽEIDIMAS

10 straipsnis

Procedūros užbaigimas

1. Jei skundas atsiimamas, Komisija gali užbaigti pagal 4 straipsnį atliekamą tyrimą nepriimdama kompensacinių priemonių.
2. Komisija įgyvendinimo aktais nutraukia pagal 4 straipsnį atliekamą tyrimą nepriimdama kompensacinių priemonių bet kuriuo iš šių atvejų:
 - (a) Komisija prieina prie išvados, kad taikytini tarptautiniai įpareigojimai nepažeisti;
 - (b) Komisija prieina prie išvados, kad kompensacinių priemonių priėmimas prieštarautų Sąjungos interesams;
 - (c) naudodamosi tinkamais taikytinoje sutartyje arba susitarime numatytais mechanizmais arba pagal atitinkamą tarptautinę viešąją teisę Sąjunga ir atitinkama trečioji šalis rado deramą problemos sprendimą.

Pirmoje pastraipoje nurodyti įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.

3. Jei atlikus tyrimą nustatoma, kad taikytini tarptautiniai įpareigojimai pažeisti, tai Komisija, nedarydama poveikio atitinkamoms Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo nuostatomis ir laikydamosi šio straipsnio 1 ir 2 dalių, įgyvendinimo aktais priima kompensacines priemones.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.

4. Jei teisės akte, kuriame nustatyti taikytini tarptautiniai įpareigojimai, reikalaujama, kad, prieš priimant bet kokią priemonę, būtų pirmiausia baigta tarptautinė konsultacijų arba ginčų sprendimo procedūra, pirmiausia baigiama ta procedūra, o pagal 3 dalį priimant sprendimą atsižvelgiama į tos procedūros rezultatus.
5. Šio straipsnio 3 dalyje minėtos kompensacinės priemonės turi būti priemonės, numatytos teisės akte, kuriame nustatyti taikytini tarptautiniai įpareigojimai, arba priemonės, kurias galima taikyti pagal atitinkamas tarptautinės viešosios teisės taisykles ir principus.

IV SKYRIUS

POVEIKĮ KONKURENCIJAI DARANTI PRAKTIKA

11 straipsnis

Žalos nustatymas

1. Pagal šį skyrių nustatant žalą atsižvelgiama į įrodymus ir visus svarbius veiksnius, visų pirma į:
 - (a) atitinkamo (-ų) Sąjungos oro vežėjo (-ų) padėtį, visų pirma šiuos aspektus: paslaugų teikimo dažnumą, pajėgumų naudojimą, tinklo poveikį, pardavimo apimtį, rinkos dalį, pelną, kapitalo grąžą, investicijas ir užimtumą;
 - (b) bendrą padėtį oro susisiekimo paslaugų rinkoje (-ose), kuriai (-ioms) padarytas poveikis, visų pirma į mokesčių ar tarifų dydį, pajėgumus ir oro susisiekimo paslaugų teikimo dažnumą arba tinklo naudojimą.
2. Kad būtų nustatytas žalos pavojus, turi būti įmanoma aiškiai numatyti, kad tam tikra padėtis gali pasikeisti taip, kad bus padaryta faktinė žala. Nustatant tokius faktus remiamasi įrodymais ir atsižvelgiama į visus svarbius veiksnius, visų pirma į:
 - (a) numatomą atitinkamo (-ų) Sąjungos oro vežėjo (-ų) padėties raidą, visų pirma paslaugų teikimo dažnumą, pajėgumų naudojimą, tinklo poveikį, pardavimo apimtį, rinkos dalį, pelną, kapitalo grąžą, investicijas ir užimtumą;
 - (b) numatomą bendros padėties oro susisiekimo paslaugų rinkoje (-ose), kuriai (-ioms) gali būti padarytas poveikis, raidą, visų pirma mokesčių ar tarifų dydį, pajėgumus ir oro susisiekimo paslaugų teikimo dažnumą arba tinklo naudojimą.
3. Komisija pasirenka tyrimo laikotarpį ir nagrinėja su tuo laikotarpiu susijusius atitinkamus įrodymus.
4. Žala arba žalos pavojus, kuriuos lemia kiti veiksniai nei poveikį konkurencijai daranti praktika, taip pat darantys neigiamą poveikį atitinkamam (-iems) Sąjungos oro vežėjui (-ams), nepriskiriami praktikai, dėl kurios atliekamas tyrimas.

12 straipsnis

Procedūros nutraukimas nepriimant kompensacinių priemonių

1. Komisija gali nutraukti tyrimą nepriimdama kompensacinių priemonių, jei skundas atsiimamas.

2. Komisija įgyvendinimo aktais nutraukia pagal 4 straipsnį atliekamą tyrimą nepriimdama kompensacinių priemonių, jei:
 - (a) Komisija prieina prie išvados, kad nenustatytas kuris nors iš šių faktų:
 - (i) trečiosios šalies arba trečiosios šalies subjekto taikomos poveikį konkurencijai darančios praktikos egzistavimas;
 - (ii) atitinkamam (-iems) Sąjungos oro vežėjui (-ams) padarytos žalos arba sukkelto žalos pavojaus egzistavimas;
 - (iii) žalos arba žalos pavojaus ir vertinamos praktikos priežastinio ryšio egzistavimas;
 - (b) Komisija prieina prie išvados, kad kompensacinių priemonių priėmimas pagal 13 straipsnį prieštarautų Sąjungos interesams;
 - (c) atitinkama trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas atsisakė poveikį konkurencijai darančios praktikos;
 - (d) atitinkama trečioji šalis ar trečiosios šalies subjektas pašalino atitinkamam (-iems) Sąjungos oro vežėjui (-ams) padarytą žalą arba sukeltą žalos pavojų.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.

3. Prie sprendimo nutraukti tyrimą pagal šio straipsnio 2 dalį pridedamas pareiškimas su išdėstytomis tokio sprendimo priežastimis ir jis paskelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

13 straipsnis

Kompensacinės priemonės

1. Nepažeidžiant 12 straipsnio 1 dalies ir išskyrus 12 straipsnio 2 dalies b punkte nurodytą atvejį Komisija įgyvendinimo aktais priima kompensacines priemones, jei pagal 4 straipsnį atlikus tyrimą nustatoma, kad poveikį konkurencijai daranti praktika, kurią taiko trečioji šalis arba trečiosios šalies subjektas, padarė žalą arba sukėlė žalos pavojų atitinkamam (-iems) Sąjungos oro vežėjui (-ams).

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.
2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytos kompensacinės priemonės taikomos trečiosios šalies oro vežėjui (-ams), kuriems yra naudinga poveikį konkurencijai daranti praktika, ir jos gali būti vienos iš šių formų:
 - (a) finansiniai įsipareigojimai;
 - (b) bet kokia lygiavertės ar mažesnės vertės priemonė.

3. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytos kompensacinės priemonės negali viršyti to, kas būtina siekiant kompensuoti atitinkamam (-iems) Sąjungos oro vežėjui (-ams) padarytą žalą ar sukeltą žalos pavojų. Todėl šio straipsnio 2 dalies b punkte nurodytų priemonių taikymas gali apsiriboti konkrečia geografinė vietoje.
4. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytos kompensacinės priemonės neturi būti paskata Sąjungai arba atitinkamai (-oms) valstybei (-ėms) narei (-ėms) pažeisti su atitinkama trečiąja šalimi sudarytus oro susisiekimą, oro susisiekimą paslaugų susitarimus arba nuostatas dėl oro susisiekimą paslaugų, įtrauktas į prekybos susitarimą, sudarytą su ta trečiąja šalimi.
5. Prie sprendimo baigti tyrimą priimant šio straipsnio 1 dalyje nurodytas kompensacines priemones pridedamas pareiškimas su išdėstytomis tokio sprendimo priežastimis ir jis paskelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

14 straipsnis

Kompensacinių priemonių peržiūra

1. 13 straipsnyje nurodytos kompensacinės priemonės galioja tik tiek laiko ir tokiu mastu, koks būtinas atsižvelgiant į tai, ar poveikį konkurencijai daranti praktika taikoma toliau, ir į tos praktikos daromą žalą ar keliamą žalos pavojų. Šiuo tikslu taikoma šio straipsnio 2, 3 ir 4 dalyse nustatyta peržiūros procedūra.
2. Kai tai būtina atsižvelgiant į aplinkybes, Komisijos ar skundo pateikėjo iniciatyva arba gavus motyvuotą atitinkamos trečiosios šalies arba trečiosios šalies subjekto prašymą, būtinybė toliau taikyti pirminės formos kompensacines priemones gali būti peržiūrėta.
3. Atlikdama peržiūrą Komisija įvertina, ar poveikį konkurencijai daranti praktika tebetaikoma, ar žala ar žalos pavojus vis dar egzistuoja ir koks priežastinis ryšys sieja tą praktiką ir žalą ar žalos pavojų.
4. Komisija įgyvendinimo aktais prireikus panaikina, iš dalies pakeičia arba palieka galioti kompensacines priemones. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.

V SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

15 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.

16 straipsnis

Panaikinimas

Reglamentas (EB) Nr. 868/2004 panaikinamas. Nuorodos į panaikintą reglamentą laikomos nuorodomis į šį reglamentą.

17 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

Tarybos vardu

Pirmininkas

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

- 1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas
- 1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys) VGV / VGB sistemoje
- 1.3. Pasiūlymo (iniciatyvos) pobūdis
- 1.4. Tikslas (-ai)
- 1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas
- 1.6. Trukmė ir finansinis poveikis
- 1.7. Numatytas (-i) valdymo būdas (-ai)

2. VALDYMO PRIEMONĖS

- 2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės
- 2.2. Valdymo ir kontrolės sistema
- 2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

- 3.1. Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)
- 3.2. Numatomas poveikis išlaidoms
 - 3.2.1. *Numatomo poveikio išlaidoms santrauka*
 - 3.2.2. *Numatomas poveikis veiklos asignavimams*
 - 3.2.3. *Numatomas poveikis administracinio pobūdžio asignavimams*
 - 3.2.4. *Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa*
 - 3.2.5. *Trečiųjų šalių įnašai*
- 3.3. Numatomas poveikis įplaukoms

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl konkurencijos apsaugos oro transporto sektoriuje, kuriuo panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 868/2004

1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys) VGV / VGB sistemoje²⁵

06 – Judumas ir transportas

1.3. Pasiūlymo (iniciatyvos) pobūdis

- Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **nauja priemone**
- Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **nauja priemone, kuri bus priimta įgyvendinus bandomąjį projektą ir (arba) atlikus parengiamuosius veiksmus**²⁶
- Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **esamos priemonės galiojimo pratęsimu**
- Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **priemone, perorientuota į naują priemonę**

1.4. Tikslas (-ai)

1.4.1. Komisijos daugiametis (-čiai) strateginis (-iai) tikslas (-ai), kurio (-ių) siekiama šiuo pasiūlymu (šia iniciatyva)

Darbo vietų kūrimas ir ūkio augimas. Iniciatyva siekiama padėti išlaikyti konkurencingą Europos aviacijos sektorių, kuris yra varomoji tvaraus augimo, kokybiškų darbo vietų ir technologinių inovacijų kūrimo jėga.

Stipresnė ir teisingesnė, tvirtesnės pramoninės bazės vidaus rinka: konkurencingoje bendroje Europos transporto erdvėje piliečiams ir įmonėms sudarytos sąlygos naudotis saugiomis, efektyviomis ir aukštos kokybės transporto paslaugomis.

ES veiksmais galima užtikrinti sąžiningą Sąjungos ir trečiųjų šalių vežėjų konkurenciją, t. y. sudaryti jiems vienodas veiklos sąlygas. Tai padeda išlaikyti geram Sąjungos susisiekimui būtinas sąlygas.

Galiausiai, siūlomas reglamentas padeda stiprinti ES, kaip pasaulinio masto veikėjos, vaidmenį.

²⁵ VGV – veikla grindžiamas valdymas. VGB – veikla grindžiamas biudžeto sudarymas.

²⁶ Kaip nurodyta Finansinio reglamento 54 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.

1.4.2. *Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ir atitinkama VGV / VGB veikla*

Konkretus tikslas

Mobilumo ir transporto GD 1 konkretus tikslas. Veiksminga, tvari, saugi ir patikima bendra Europos transporto erdvė: tobulinti reglamentavimo sistemą, užtikrinti, kad transporto srityje būtų veiksmingai įgyvendinami ES teisės aktai, o konkurencija ES viduje ir santykiuose su svarbiausiomis šalimis partnerėmis būtų atvira ir sąžininga.

Atitinkama VGV / VGB veikla

06 02 Europos transporto politika

1.4.3. *Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis*

Nurodyti poveikį, kurį pasiūlymas (iniciatyva) turėtų padaryti tiksliniams gavėjams (tikslinėms grupėms).

Tikimasi, kad siūlomas reglamentas garantuos sąžiningą Sąjungos ir trečiųjų šalių vežėjų konkurenciją, o ji turėtų padėti užtikrinti gerą ES ir trečiųjų šalių susisiekimą.

Kad šis tikslas būtų pasiektas, siūlomu reglamentu nustatoma tvarka, pagal kurią imamasi veiksmų, kad būtų pašalinta trečiųjų šalių arba trečiųjų šalių subjektų taikoma poveikį konkurencijai daranti praktika, daranti žalą ar kelianti žalos pavojų ES oro vežėjams, o prireikus priimanos žalai atlyginti ir sąžiningai konkurencijai atkurti skirtos tinkamos kompensacinės priemonės.

Reglamente taip pat nustatyta priemonių priėmimo tvarka, taikoma tais atvejais, kai, kaip įtariama, pažeisti tarptautiniai įpareigojimai.

Šis reglamentas turėtų būti naudingas ES oro transporto bendrovėms.

Be to, jis turėtų būti naudingas ir ES keleiviams, nes tas reglamentas padės išlaikyti plačią prieigą prie oro susisiekimą paslaugų visoje ES.

Galiausiai pažymėtina, kad šis reglamentas turėtų būti naudingas visai ES ekonomikai, nes aviacijos sektorius galės ir toliau padėti siekti darbo vietų kūrimo ir ekonomikos augimo tikslo.

Tarp prognozuojamų ekonominių pasekmių – didesnis ES oro transporto bendrovių skraidinamų keleivių skaičius ir didesnės ES oro transporto bendrovių pajamos. Reglamentas bus taip pat naudingas ES oro uostams, nes jie pritrauks daugiau keleivių.

Tarp prognozuojamų pasekmių veiklai – geresnis susisiekimas Europos oro erdvėje, kurio varomoji jėga bus sąžininga oro vežėjų konkurencija.

1.4.4. *Rezultatų ir poveikio rodikliai*

Nurodyti pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo stebėjimo rodiklius.

- oficialių skundų, kuriuos sektoriaus atstovai pateikė Komisijai, skaičius ir pobūdis;
- Europos suinteresuotųjų šalių nuomonės apie Europos teisinės sistemos taikymą.

1.5. **Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas**

1.5.1. *Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai*

Pasiūlyti veiksmingą priemonę, kurią taikant būtų galima pašalinti poveikį konkurencijai darančią praktiką, darančią žalą ar keliančią žalos pavojų Sąjungos oro vežėjams. Tokiais atvejais taikomomis priemonėmis siekiama kompensuoti žalą ar žalos pavojų.

Numatyti priemonių priėmimo tvarką, taikytiną tais atvejais, kai, kaip įtariama, pažeidžiami tarptautiniai įpareigojimai.

Visomis tokiomis priemonėmis taip pat prisidedama prie gero ES ir trečiųjų šalių susisiekimui.

1.5.2. *Papildoma ES dalyvavimo nauda*

Suderinamumas su subsidiarumo principu pripažintas Reglamento (EB) Nr. 868/2004 26 konstatuojamojoje dalyje, t. y. nurodyta, kad su tuo principu dera minėto reglamento nuostatos.

Naujas pagrindinis siūlomo reglamento elementas – veiksmai, kurių imamasi pažeidus taikytinus tarptautinius įpareigojimus. Siūlomu reglamentu taikytini tarptautiniai įpareigojimai apibrėžiami kaip įpareigojimai, nustatyti susitarime, kurio susitariančioji šalis yra Sąjunga. Pagal susitarimus, kurių susitariančioji šalis yra Sąjunga, atskiros valstybės narės negali pavieniui naudotis teisėmis trečiųjų šalių atžvilgiu.

Kadangi pasiekti pageidaujamas tikslus bus neįmanoma, jei nebus taikomos Sąjungos lygmens priemonės, tokios priemonės yra būtinos ir suteikia pridėtinės vertės, palyginti su nacionalinio lygmens veiksmais.

1.5.3. *Panašios patirties išvados*

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento Nr. 868/2004 tikslas buvo užkirsti kelią trečiųjų šalių ir trečiųjų šalių subjektų taikomai nesąžiningai praktikai, kuri daro neigiamą poveikį ES vežėjams (t. y. subsidijoms ir diskriminacijai), ir neutralizuoti ją.

Tačiau jau praėjo daugiau kaip 10 metų nuo to reglamento priėmimo, o juo taip niekada ir nebuvo pasinaudota. Tai nulėmė faktas, kad joks ES vežėjas nepateikė oficialaus skundo, nors aviacijos sektoriuje ir būta daug neoficialių nusiskundimų dėl nesąžiningos praktikos, kurią, kaip įtariama, taiko trečiosios šalys ir trečiųjų šalių subjektai.

Pagrindinė priežastis, kodėl Reglamentas Nr. 868/2004 pasirodė esąs neveiksmingas, yra tai, kad rengiant jo nuostatas dėl nesąžiningos kainų politikos kaip pavyzdžiu vadovautasi dempingo kontrolės priemonėmis, todėl tas reglamentas yra nepritaikytas oro transporto sektoriui.

Iš tikrųjų, be subsidijavimo, Reglamentas (EB) Nr. 868/2004 taikomas tik nesąžiningai kainų nustatymo veiklai. Tokios veiklos egzistavimo faktas gali būti konstatuotas tik tuo atveju, jei trečiosios šalies vežėjas „nustato tokią oro kelionių kainą, kuri yra žymiai mažesnė už konkuruojančių Bendrijos oro vežėjų siūlomą kainą, tam, kad padarytų žalą“, o gauti tokios veiklos įrodymų yra sunku. Kad būtų konstatuotas minėtas faktas, trečiosios šalies vežėjas dar turi būti įgijęs nekomercinį pranašumą, tačiau tik turėti tokio pranašumo įrodymų nepakanka, kad Sąjunga imtųsi veiksmų.

Be to, Reglamente (EB) Nr. 868/2004 nenumatyta specialios ES vidaus procedūros, susijusios su įpareigojimais, nustatytais oro susisiekimo arba oro susisiekimo paslaugų susitarimuose, kurių susitariančioji šalis yra Sąjunga, ir skirtais sąžiningai konkurencijai užtikrinti, t. y. tiems atvejams, kai tokių įpareigojimų nesilaikoma.

Pagaliau pažymėtina, kad tyrimo inicijavimo taisyklėse numatyta gana daug apribojimų. Visų pirma, teisė Komisijai teikti skundus suteikiama tik Bendrijos pramonei, kuri apibrėžta taip: „Bendrijos oro vežėjai, teikiantys panašias oro susisiekimo paslaugas kaip visumą arba paslaugas, kurių bendra dalis sudaro didelę dalį visos Bendrijos teikiamos šių paslaugų dalies“. Nei valstybėms narėms, nei atskiriems oro vežėjams nesuteikiama teisė patiems teikti skundų.

1.5.4. Suderinamumas ir galima sąveika su kitomis atitinkamomis priemonėmis

Siūlomas reglamentas dera su aviacijos strategijoje išdėstytais tikslais, o tai reiškia, kad jis tiesiogiai padeda siekti tų tikslų ir užtikrinti, kad ES aviacijos sektorius būtų konkurencingesnis.

1.6. Trukmė ir finansinis poveikis

Pasiūlymo (iniciatyvos) **trukmė ribota:**

pasiūlymas (iniciatyva) galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD];

finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM.

Pasiūlymo (iniciatyvos) **trukmė neribota:**

įgyvendinimo pradinis laikotarpis – nuo MMMM iki MMMM,

vėliau – visuotinis taikymas.

1.7. Numatytas (-i) valdymo būdas (-ai)²⁷

Tiesioginis valdymas, vykdomas Komisijos:

padalinių, įskaitant Sąjungos delegacijų darbuotojus;

vykdomųjų įstaigų

Pasidalijamasis valdymas kartu su valstybėmis narėmis.

Netiesioginis valdymas, biudžeto vykdymo užduotis perduodant:

trečiosioms šalims arba jų paskirtoms įstaigoms;

tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);

EIB ir Europos investicijų fondui;

įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 208 ir 209 straipsniuose;

viešosios teisės įstaigoms;

įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė, veikiančioms viešųjų paslaugų srityje, jeigu jos pateikia pakankamų finansinių garantijų;

įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė, kurioms pavesta įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę ir kurios pateikia pakankamų finansinių garantijų;

asmenims, kuriems pavestas konkrečių BUSP veiksmų vykdymas pagal ES sutarties V antraštinę dalį ir kurie nurodyti atitinkamame pagrindiniame teisės akte.

Jei nurodomas daugiau kaip vienas valdymo būdas, išsamią informaciją pateikti šio punkto pastabų skiltyje.

Pastabos

²⁷

Informacija apie valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje „BudgWeb“ http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

Nėra duomenų

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

Nurodyti dažnumą ir sąlygas.

Praėjus penkeriems metams nuo reglamento įsigaliojimo Komisijos tarnybos turėtų atlikti vertinimą, kad patikrintų, ar iniciatyvos tikslai pasiekti. Turėtų būti siekiama patikrinti, ar naujomis priemonėmis sukurtos vienodesnės veiklos sąlygos ir ar jos padėjo išlaikyti gerą susisiekimą. Šis vertinimas bus atliekamas vadovaujantis pagrindiniais pažangos rodikliais, nurodytais skirsnyje *Rezultatų ir poveikio rodikliai*. Jis turi atitikti Komisijos reikalavimus dėl vertinimo.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema

2.2.1. Nustatyta rizika

Nustatyta tokia su siūlomo reglamento įgyvendinimu susijusi rizika:

1) atsakomieji veiksmai ES bendrovių atžvilgiu

Dėl priimtų kompensacinių priemonių ES įmonių atžvilgiu gali būti imtasi atsakomųjų veikslių (pavyzdžiui, jie gali būti susiję su oro vežėjų galimybėmis naudotis paslaugomis arba trečiųjų šalių vežėjų perkamais ES orlaiviais). Tačiau siūlomame reglamente numatyta, kad Komisija gali nuspręsti nesiimti veikslių, jei tie veiksmai prieštarautų Sąjungos interesams. Komisija taip pat turės galimybę rengti kompensacines priemones taip, kad būtų kuo labiau sumažintas šalutinis poveikis, įskaitant atsakomuosius veiksmus.

2) Prognozes viršijantis ir sunkiai administruojamas skundų kiekis

Pradėjus taikyti siūlomą reglamentą Komisijai teks svarstyti jo taikymo sričiai priskirtus atvejus, todėl padidės administracinės išlaidos (darbo sąnaudos, įrangos ir medžiagų išlaidos, taip pat pridėtinės išlaidos). Jei skundų bus gauta daugiau nei prognozuota, gali pritrūkti darbuotojų, kilti valdymo sunkumų ir prireikti papildomų išlaidų. Tačiau siūlomame reglamente numatyta, kad Komisija gali nuspręsti nesiimti veikslių, jei skundas nėra susijęs su sisteminė problema arba nedaro reikšmingo poveikio Sąjungos oro vežėjams. Be to, siūlomame reglamente numatyta, kad atlikdama tyrimą Komisija gali kreiptis į valstybes nares pagalbos.

2.2.2. Informacija apie įdiegtą vidaus kontrolės sistemą

- Komisija įgyvendinimo aktais nustato kompensacines priemones, laikydamosi SESV 291 straipsnio.

- Valstybių narių kontrolei būtų taikomas Reglamentas Nr. 182/2011 dėl valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės.

- Trečiųjų šalių subjektams skirtos finansinės atsakomosios priemonės būtų taikomos pagal SESV 299 straipsnį.

2.2.3. *Kontrolės sąnaudų ir naudos apskaičiavimas ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas*

Nėra duomenų

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

Nurodyti dabartines arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones.

Nėra duomenų

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

3.1. Atitinkama (-os) daugiamečių finansinės programos išlaidų kategorija (-ės) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)

- Dabartinės biudžeto eilutės

Daugiamečių finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiamečių finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris[...] [Išlaidų kategorija.....]	DA / NDA ²⁸	ELPA šalių ²⁹	šalių kandidačių ³⁰	trečiųjų šalių	pagal Finansinio reglamento 21 straipsnio 2 dalies b punktą
	[5][06.01.01.01]	NDA	NE	NE	NE	NE

- Prašomos sukurti naujos biudžeto eilutės

Daugiamečių finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiamečių finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris[...] [Išlaidų kategorija.....]	DA / NDA	ELPA šalių	šalių kandidačių	trečiųjų šalių	pagal Finansinio reglamento 21 straipsnio 2 dalies b punktą
	[...][XX.YY.YY.YY]		TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE

²⁸ DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

²⁹ ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

³⁰ Šalių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių šalių kandidačių.

3.2. Numatomas poveikis išlaidoms

3.2.1. Numatomo poveikio išlaidoms santrauka

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Numeris	[...][Išlaidų kategorija.....]
--	---------	--------------------------------

<.....> GD			N metai ³¹	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
• Veiklos asignavimai										
Biudžeto eilutės numeris	Įsipareigojimai	(1)								
	Mokėjimai	(2)								
Biudžeto eilutės numeris	Įsipareigojimai	(1a)								
	Mokėjimai	(2 a)								
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų rinkinio lėšų ³²										
Biudžeto eilutės numeris		(3)								
IŠ VISO asignavimų <.....> GD 	Įsipareigojimai	=1+1a +3								
	Mokėjimai	=2+2a +3								

³¹ N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai.

³² Techninė ir (arba) administracinė pagalba bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

• IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	(4)								
	Mokėjimai	(5)								
• IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų rinkinio lėšų		(6)								
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos <...> IŠLAIDŲ KATEGORIJA	Įsipareigojimai	=4+ 6								
	Mokėjimai	=5+ 6								

Jei pasiūlymas (iniciatyva) daro poveikį kelioms išlaidų kategorijoms:

• IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	(4)								
	Mokėjimai	(5)								
• IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų rinkinio lėšų		(6)								
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1–4 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS (Orientacinė suma)	Įsipareigojimai	=4+ 6								
	Mokėjimai	=5+ 6								

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	5.	„Administracinės išlaidos“
--	-----------	----------------------------

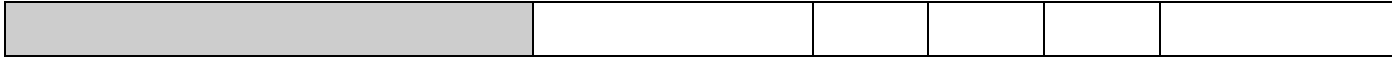
mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2018 metai	2019 metai	2020 metai	IŠ VISO
GD – Mobilumo ir transporto (MOVE)					
• Žmogiškieji ištekliai		1,242	1,242	1,242	3,726
• Kitos administracinės išlaidos		0,02	0,02	0,02	0,06
IŠ VISO MOVE GD	Asignavimai	1,262	1,262	1,262	3,786

IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)	1,262	1,262	1,262	3,786
---	--	-------	-------	-------	--------------

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2018 metai	2019 metai	2020 metai	IŠ VISO
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1–5 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS	Įsipareigojimai	1,262	1,262	1,262	3,786
	Mokėjimai	1,262	1,262	1,262	3,786



LT

LT

3.2.2. *Numatomas poveikis veiklos asignavimams*

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai nenaudojami
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai naudojami taip:

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir rezultatus ↓			N metai		N+1 metai		N+2 metai		N+3 metai		Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)						IŠ VISO	
	REZULTATAI																	
	Rūšis ³³	Vidutinės sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Bendras skaičius	Iš viso sąnaudų
1 KONKRETUS TIKSLAS ³⁴ ...																		
- Rezultatas																		
- Rezultatas																		
- Rezultatas																		
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
2 KONKRETUS TIKSLAS ...																		
- Rezultatas																		
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
IŠ VISO SĄNAUDŲ																		

³³ Rezultatai – tai būsiami produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

³⁴ Kaip apibūdinta 1.4.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“.

3.2.3. Numatomas poveikis administracinio pobūdžio asignavimams

3.2.3.1. Santrauka

Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimų nenaudojama

Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	2018 metai	2019 metai	2020 metai	IŠ VISO
--	------------	------------	------------	---------

Daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJA				
Žmogiškieji ištekliai	1,242	1,242	1,242	3,726
Kitos administracinės išlaidos	0,02	0,02	0,02	0,02
Daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma	1,262	1,262	1,262	3,786

Neįtraukta į daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ ³⁵				
Žmogiškieji ištekliai				
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos				
Tarpinė suma, neįtraukta į daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ				

IŠ VISO	1,262	1,262	1,262	3,786
----------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Žmogiškųjų išteklių ir kitų administracinio pobūdžio išlaidų asignavimų poreikiai bus tenkinami iš asignavimų, jau paskirtų priemonei valdyti ir (arba) persikirstytų Komisijoje, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę asignavimų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

³⁵ Techninė ir (arba) administracinė pagalba bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

3.2.3.2. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškųjų išteklių nenaudojama.
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai naudojami taip:

Sąmatą surašyti etatų vienetais

	2018 metai	2019 metai	2020 metai
• Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)			
06 01 01 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)	9	9	9
XX 01 01 02 (Delegacijos)			
XX 01 05 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)			
10 01 05 01 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)			
• Išorės darbuotojai (etatų vienetais)³⁶			
XX 01 02 01 (CA, SNE, INT finansuojami iš bendrojo biudžeto)			
XX 01 02 02 (CA, LA, SNE, INT ir JED delegacijose)			
XX 01 04 yy ³⁷	- būstinėje		
	- delegacijose		
XX 01 05 02 (CA, SNE, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)			
10 01 05 02 (CA, INT, SNE – tiesioginiai moksliniai tyrimai)			
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)			
IŠ VISO	9	9	9

XX yra atitinkama politikos sritis arba biudžeto antraštinė dalis.

Žmogiškųjų išteklių poreikiai bus tenkinami panaudojant darbuotojus, jau paskirtus priemonei valdyti ir (arba) perkirstytus Komisijoje, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę asignavimų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	Gauna ir nagrinėja Komisijai pateiktus skundus, inicijuoja procedūrą ir atlieka tyrimus, rengia Komisijos teisės aktus, nagrinėja prašymus pateikti informacijos ir prašymus peržiūrėti Komisijos sprendimus.
Išorės darbuotojai	Nėra duomenų

³⁶ CA – sutartininkas („Contract Agent“); LA – vietinis darbuotojas („Local Staff“), SNE – deleguotasis nacionalinis ekspertas („Seconded National Expert“); INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas („agency staff“); JED – jaunesnysis delegacijos ekspertas („Junior Expert in Delegations“).

³⁷ Neviršijant viršutinės ribos, nustatytos išorės darbuotojams, finansuojamiems iš veiklos asignavimų (buvusių BA eilučių).

3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

- Pasiūlymas (iniciatyva) atitinka dabartinę daugiametę finansinę programą.
- Atsižvelgiant į pasiūlymą (iniciatyvą), reikės pakeisti daugiametės finansinės programos atitinkamos išlaidų kategorijos programavimą.

Paaiškinti, kaip reikia pakeisti programavimą, ir nurodyti atitinkamas biudžeto eilutes bei sumas.

- Įgyvendinant pasiūlymą (iniciatyvą) būtina taikyti lankstumo priemonę arba patikslinti daugiametę finansinę programą.

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes ir sumas.

3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

Pasiūlyme (iniciatyvoje) nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo.

3.3. Numatomas poveikis įplaukoms

- Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio įplaukoms.
- Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:

(iv) nuosaviems ištekliams

(v) įvairioms įplaukoms

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto įplaukų eilutė	Einamųjų finansinių metų asignavimai	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis ³⁸					Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	
		N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai			
... straipsnis								

Įvairių asignuotųjų įplaukų atveju nurodyti biudžeto išlaidų eilutę (-es), kuriai (-ioms) daromas poveikis.

Nurodyti poveikio įplaukoms apskaičiavimo metodą.

³⁸

Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 25 % surinkimo sąnaudų.