



Eiropas Savienības  
Padome

Briselē, 2017. gada 9. jūnijā  
(OR. en)

10146/17

---

**Starpiestāžu lieta:**  
**2017/0116 (COD)**

---

**AVIATION 85**  
**CODEC 1023**

### **PRIEKŠLIKUMS**

---

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2017. gada 8. jūnijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	COM(2017) 289 final
Temats:	Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par konkurences aizsardzību gaisa transportā un Regulas (EK) Nr. 868/2004 atcelšanu

---

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2017) 289 *final*.

---

Pielikumā: COM(2017) 289 *final*



Briselē, 8.6.2017.  
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**

**par konkurences aizsardzību gaisa transportā un Regulas (EK) Nr. 868/2004 atcelšanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Aviācijai ir būtiska loma Eiropas Savienības ekonomikā. Gaisa transporta pasažieru skaits Eiropas Savienībā sasniedz aptuveni 918 miljonus, un 2015. gadā ES lidostās ieradās un no tām izlidoja vairāk nekā 1,45 miljardi pasažieru — tādējādi aviācijai ir būtiska nozīme Savienības iekšējās savienojamības nodrošināšanā starp dalībvalstīm, kā arī ar trešajām valstīm visā pasaulē. Gaisa transports savieno cilvēkus, uzņēmumus un reģionus; tam ir ievērojama nozīme ES integrācijā un konkurētspējā. Tas arī sekmē reģionālo un sociālo kohēziju Savienībā. Turklāt aviācija sniedz nozīmīgu ieguldījumu ekonomiskajā izaugsmē un nodarbinātībā. 2014. gadā šajā nozarē bija 9,3 miljoni darbavietu, un tā nodrošināja vairāk nekā EUR 510 miljardus no ES iekšzemes kopprodukta. Tāpat šī nozare sekmēja citu ekonomikas nozaru izaugsmi — pētījumi liecina, ka viena euro pievienotā vērtība gaisa transporta nozarē kopējā ekonomikā rada pievienoto vērtību gandrīz trīs euro apmērā. Tāpat viena jauna darbvieta gaisa transporta nozarē sekmē vairāk nekā trīs darbavietu izveidi citās ekonomikas nozarēs<sup>1</sup>.

Savienības vispārējo savienojamību lielā mērā ietekmē Savienības gaisa pārvadātāju nodrošinātie gaisa pārvadājumu pakalpojumi; Savienības gaisa pārvadātāji gadā nodrošina vidēji 7 miljonus Savienības lidostās ielidojošo vai no tām izlidojošo reisus. Attiecīgi trešo valstu gaisa pārvadātāji veic 1,3 miljonus lidojumu gadā<sup>2</sup>. Taču attiecībā uz satiksmi starp ES un citām pasaules valstīm tirgus ir sadalīts gandrīz vienādās daļās starp Savienības gaisa pārvadātājiem (2015. gadā 49,9 % no visiem lidojumiem un pārvadāti aptuveni 239 miljoni pasažieru) un trešo valstu gaisa pārvadātājiem (2015. gadā 50,1 % no visiem lidojumiem un pārvadāti aptuveni 240 miljoni pasažieru)<sup>3</sup>.

Starptautisko gaisa pārvadājumu liberalizācija un ar tiem saistīto ierobežojumu atcelšana ir veicinājusi nepieredzētu konkurences pieaugumu Savienības tirgū un visā pasaulē. Turpmākajos gados plānotais starptautiskās aviācijas pieaugums līdz 2030. gadam sasniegs aptuveni 5 % gadā, tāpēc ir sagaidāms, ka pieaugs arī globālā konkurence<sup>4</sup>.

Taču, tā kā nepastāv starptautisks regulējums, kas ietvertu gaisa pārvadātāju savstarpējās konkurences regulēšanas nosacījumus<sup>5</sup>, katrā valstī var būt atšķirīga gaisa pārvadātājiem piemērojamā režīma prakse, kas var ietekmēt konkurenci. Šāda situācija nepastāv Savienībā, jo ES noteikumi nodrošina vienādas tiesības un iespējas izmantot ar gaisa transportu saistītus pakalpojumus gan Eiropas, gan citu valstu pārvadātājiem. Tomēr šāda prakse var būt

---

<sup>1</sup> Komisijas paziņojums “Aviācijas stratēģija Eiropai”, COM(2015)598 *final*, 7.12.2015.

<sup>2</sup> Avots: *OAG* lidojumu saraksts 2016. gada vasarai.

<sup>3</sup> Turpat.

<sup>4</sup> Komisijas paziņojums “ES ārējā aviācijas politika — nākotnes problēmu risinājums”, COM(2012)556, 27.9.2012.

<sup>5</sup> Jāpiemin, ka *ICAO* nav izstrādāti īpaši daudzpusēji noteikumi un gaisa pārvadājumu pakalpojumi lielākoties nav iekļauti Pasaules Tirdzniecības organizācijas (PTO) nolīgumos (sal. ar Marrākešas līguma 1.B pielikumu, kas ietver Vispārējo vienošanos par pakalpojumu tirdzniecību (*GATS*) — pielikums par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem). Tomēr *GATS* ir spēkā attiecībā uz pasākumiem, kuri ietekmē: a) gaisa kuģu remonta un apkopes pakalpojumus, b) gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārdošanu un mārketingu un c) datorizētas rezervēšanas sistēmas (*CRS*) pakalpojumus.

sastopama dažās trešajās valstīs, kurās diskriminējoša prakse un subsīdijas<sup>6</sup> trešo valstu gaisa pārvadātājiem var sniegt negodīgas konkurences priekšrocības. Komisija ir atzinusi, ka “[*lai gan*] ES aviosabiedrības pašas ir tieši atbildīgas par savu konkurētspēju un tām ir jāturpina pielāgot savus produktus un uzņēmējdarbības modeļus dominējošiem tirgus nosacījumiem, (...) tikpat svarīgi ir, lai konkurence gan ES, gan ārpus tās balstītos uz atklātumu, savstarpīgumu un godīgumu un lai to neizkropļotu negodīga prakse.”<sup>7</sup>

Negodīga prakse, ja tā netiek izskausta, ilgtermiņā aviācijas tirgū var sekmēt dominēšanas vai pat monopola situāciju veidošanos, un tas savukārt var sašaurināt izvēles iespējas, ierobežot savienojamību un veicināt cenu paaugstināšanos ES iedzīvotājiem.

Tāpēc gadījumos, kad ir apdraudēta Savienības konkurētspēja un savienojamība, Savienībai ir jāspēj rīkoties efektīvi, lai nodrošinātu atklātu un konkurējošu tirgu.

Jautājumus par gaisa pārvadātāju godīgas konkurences nosacījumiem var risināt gaisa transporta vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu kontekstā. Tomēr lielākajā daļā gaisa transporta vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu, kas ir noslēgti ar trešajām valstīm, atbilstīgi noteikumi nav ietverti.

Regulas (EK) Nr. 868/2004<sup>8</sup> mērķis bija risināt šīs problēmas ar vienpusēju Savienības rīcību. Tomēr šis instruments nekad nav piemērots, un daži tā aspekti padara mazticamu iespēju, ka tas kādreiz tiks piemērots (konkrētiem gadījumiem). Tāpēc Savienībai šobrīd nav efektīva instrumenta godīgas konkurences nodrošināšanai starp Savienības un trešo valstu gaisa pārvadātājiem. Patiešām, izņemot subsīdēšanas jautājumu, Regula (EK) Nr. 868/2004 attiecas tikai un vienīgi uz tā dēvēto “negodīgas cenu noteikšanas praksi”. Par tādu ir uzskatāma tikai prakse, kad trešās valsts pārvadātājs “*nosaka biļešu cenas, kuras ir ievērojami mazākas par tām, ko piedāvā konkurējošie Kopienas gaisa pārvadātāji, lai radītu tiem zaudējumus*”, bet šādu praksi ir sarežģīti pierādīt. “Negodīgas cenu noteikšanas prakses” definīcija paredz arī, ka trešās valsts pārvadātājs gūst labumu no nekomerciālas priekšrocības, tomēr šādas priekšrocības pastāvēšana vien nav pietiekams pamatojums Savienības rīcībai. Turklāt Regula (EK) Nr. 868/2004 neparedz īpašu iekšējo ES procedūru attiecībā uz saistībām (t. i., gadījumiem, kad saistības tiek pārkāptas), kas ir noteiktas gaisa transporta vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos, kuru līgumslēdzēja puse ir Savienība un kuru mērķis ir godīgas konkurences nodrošināšana. Visbeidzot, noteikumi par izmeklēšanas sākšanu ir diezgan ierobežojoši. Proti, sūdzību Komisijai var iesniegt tikai “Kopienas nozare”, kas tiek definēta kā “*Kopienas gaisa pārvadātāji, kas sniedz līdzīgus gaisa satiksmes pakalpojumus, kopumā vai gaisa pārvadātāji, kuri kopā veido lielāko daļu no Kopienas kopējā minēto pakalpojumu piedāvājuma*”. Ne dalībvalstīm, ne atsevišķiem gaisa pārvadātājiem nav tiesību iesniegt sūdzības, pārstāvot pašiem sevi.

Savā paziņojumā par aviācijas stratēģiju Eiropai<sup>9</sup> Komisija darīja zināmu tās nodomu novērtēt Regulas (EK) Nr. 868/2004 efektivitāti ar mērķi to pārskatīt vai aizstāt ar efektīvāku instrumentu, kas nodrošinātu godīgus konkurences apstākļus visiem pārvadātājiem un tādējādi saglabātu Savienības savienojamību gan attiecībā uz ienākošajiem, gan izejošajiem reisiem.

<sup>6</sup> Tas attiecas tikai uz noteiktām subsīdijām, kas ir definētas šīs ierosinātās regulas 2. panta h) punktā.

<sup>7</sup> Komisijas paziņojums “ES ārējā aviācijas politika — nākotnes problēmu risinājums”.

<sup>8</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 868/2004 par aizsardzību pret subsīdēšanu un negodīgas cenu noteikšanas praksi, kas rada zaudējumus Kopienas gaisa pārvadātājiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanā no valstīm, kuras nav Eiropas Kopienas dalībvalstis (OV L 162, 30.4.2004., 1. lpp.).

<sup>9</sup> Komisijas paziņojums “Aviācijas stratēģija Eiropai”.

Aviācijas stratēģija arī uzsver vajadzību turpināt sarunas par godīgas konkurences klauzulu iekļaušanu ES un dalībvalstu divpusējos aviācijas nolīgumos, kā arī sekmēt progresu daudzpusējā līmenī, vienlaicīgi uzlabojot šī instrumenta efektivitāti.

Nodomu pārskatīt vai aizstāt Regulu (EK) Nr. 868/2004 savos 2012. gada 20. decembra secinājumos<sup>10</sup> ir paudusi arī Padome, atzīstot, ka “*Regula (EK) Nr. 868/2004 nav bijusi pietiekami pielāgota aviācijas pakalpojumu nozares īpašajām iezīmēm*” un atbalstīja “*Komisijas ieceri (..) analizēt iespējas izveidot efektīvāku instrumentu, lai sargātu atvērtu un godīgu konkurenci, un tās ieceri, pamatojoties uz minēto analīzi, nākt klajā ar priekšlikumu Regulas (EK) Nr. 868/2004 pārskatīšanai vai aizstāšanai*”.

Eiropas Parlaments ir paudis līdzīgu viedokli, kurā izskan aicinājums “*pārskatīt Regulu (EK) Nr. 868/2004, lai saglabātu godīgu konkurenci ES aviācijas ārējo attiecību jomā un panāktu spēcīgāku ES aviācijas nozares konkurētspēju, efektīvāk novērstu negodīgu konkurenci, garantētu savstarpīgumu un izskaustu negodīgu praksi (..)*”<sup>11</sup>.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Šī iniciatīva ir saskanīga ar Komisijas paziņojumu par Savienības ārējo aviācijas politiku, kurā norādīts, ka “*ir gan nozīmīgi, gan likumīgi, ka ES spēj efektīvi rīkoties starptautiskā mērogā, lai aizsargātu ES aviosabiedrību konkurētspēju pret negodīgu konkurenci un/vai praksi neatkarīgi no tās izcelsmes vietas*”.

Šī iniciatīva ir viens no norādītajiem uzdevumiem Komisijas paziņojumā par aviācijas stratēģiju Eiropai, un tā atbilst ES godīgas konkurences nodrošināšanas politikai.

Šī iniciatīva ir veidota, pamatojoties uz apsvērumiem, kas līdzīgi apsvērumiem, kuri izklāstīti 12. pantā Padomes Regulā (EEK) Nr. 95/93<sup>12</sup> par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās un 20. pantā Padomes Direktīvā 96/67/EK<sup>13</sup> par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās. Abu pantu noteikumi paredz rīcību gadījumos, kad trešās valstis attiecībā uz laika nišu piešķiršanu lidostās vai attiecībā uz pieeju apkalpošanas uz zemes vai pašpakalpojumu tirgum pret saviem gaisa pārvadātājiem izrāda labvēlīgāku attieksmi nekā pret Savienības gaisa pārvadātājiem.

Atbilstīgi Savienības tiesībām, kā tās ir interpretējusi Tiesa, šī iniciatīva neskar Savienības un dalībvalstu kompetenču sadalījumu.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šīs iniciatīvas mērķis ir nodrošināt godīgas konkurences apstākļus aviācijā, tādējādi palielinot šīs nozares devumu Komisijas galveno mērķu īstenošanā attiecībā uz darbvietu radīšanas sekmēšanu un ilgtspējīgu izaugsmi.

Iniciatīva arī pastiprinās Savienības ietekmi pasaulē un tādējādi sekmēs atbilstīgo stratēģisko mērķu īstenošanu, proti, stiprināt Savienības pasaules līmeņa dalībnieka pozīciju un veicināt

<sup>10</sup> Padomes secinājumi par paziņojumu “ES ārējās aviācijas politika — nākotnes problēmu risinājums”, 20.12.2012.

<sup>11</sup> Eiropas Parlamenta 2015. gada 9. septembra rezolūcija par 2011. gada Baltās grāmatas par transportu īstenošanu — novērtējums un virzība uz ilgtspējīgu mobilitāti (2015/2005(INI))

<sup>12</sup> Padomes 1993. gada 18. janvāra Regula (EK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.).

<sup>13</sup> Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīva 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās (OV L 272, 25.10.1996., 36. lpp.).

brīvāku tirdzniecību, neatsakoties no Eiropas standartiem. Tā ir jo sevišķi saskanīga ar Komisijas pieeju sarunām par gaisa transporta vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumiem ar trešajām valstīm, kas veicina godīgu konkurenci, kā arī augstu aizsardzības līmeni darba un sociālajā jomā.

Iniciatīva saskan ar atbilstīgām Savienības politikas jomām, tostarp tirdzniecības un konkurences politiku.

## **2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE**

### **• Juridiskais pamats**

Iniciatīvas pamatā ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punkts. Šī tiesību norma atļauj pieņemt attiecīgus noteikumus par gaisa transportu, un tā jau kalpoja par pamatu Regulas (EK) Nr. 868/2004 pieņemšanai<sup>14</sup>.

### **• Subsidiaritāte**

Atbilstība subsidiaritātes principam tika atzīta Regulas (EK) Nr. 868/2004 26. apsvērumā, ciktāl tas attiecas uz minēto regulu.

Jaunais ierosinātās regulas galvenais elements ir rīcība gadījumos, kad “tiek pārkāptas piemērojamās starptautiskās saistības”. Ierosinātā regula “piemērojamās starptautiskās saistības” definē kā saistības, kas ir ietvertas nolīgumā, kura līgumslēdzēja puse ir Savienība. Tiesības attiecībā uz trešajām valstīm, kas ir noteiktas nolīgumos, kuru līgumslēdzēja puse ir Savienība, nevar izmantot katra dalībvalsts atsevišķi.

Tā kā izvirzītos mērķus nevar sasniegt bez rīcības Savienības līmenī, šāda rīcība ir vajadzīga un tā sniedz nozīmīgāku ieguldījumu nekā rīcība atsevišķas valsts līmenī.

### **• Proporcionalitāte**

Ierosinātie politikas risinājumi attiecas tikai uz ierosinājuma mērķu sasniegšanu, proti, godīgas konkurences nodrošināšanu starp Savienības un trešo valstu gaisa pārvadātājiem, sekmējot apstākļus, kas uztur Savienības savienojamību augstā līmenī.

Aplūkojamie prakses veidi var apdraudēt godīgu konkurenci. Šādi prakses veidi tiek identificēti attiecīgajos starptautiskajos nolīgumos vai izpaužas kā subsīdijas<sup>15</sup> vai diskriminācija, kas turklāt var būt cēlonis tam, ka pasākumi tiek piemēroti tikai tad, kad Savienības pārvadātājiem ir radies kaitējums vai kaitējuma risks.

Saskaņā ar šo instrumentu pieņemtie pasākumi arī būs proporcionāli. Gadījumos, kad ir pārkāptas starptautiskās saistības, piemērotie pasākumi aprobežojas ar attiecīgajā nolīgumā un/vai starptautiskajās publiskajās tiesībās noteiktajiem pasākumiem.

Ja pasākumi tiek piemēroti attiecībā uz subsīdijām vai diskrimināciju, kas rada kaitējumu vai kaitējuma risku Savienības gaisa pārvadātājiem, šiem pasākumiem ir jāaprobežojas ar līdzekļiem, kas ir nepieciešami šāda kaitējuma vai kaitējuma riska kompensēšanai

<sup>14</sup> Tobrīd EKL 80. panta 2. punkts

<sup>15</sup> Tas attiecas tikai uz noteiktām subsīdijām, kas ir definētas šīs ierosinātās regulas 2. panta h) punktā.

### 3. **EX POST NOVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Saskaņā ar Komisijas standartiem par sabiedrisko apspriešanu no 2013. gada 29. oktobra līdz 2014. gada 21. janvārim internetā tika organizēta sabiedriskā apspriešana, kurā tika apkopots ieinteresēto pušu viedoklis par “*ierosinājumu uzlabot aizsardzību pret subsidēšanu un negodīgas cenu noteikšanas praksi*”. Sabiedriskajā apspriešanā, pārstāvot aviosabiedrības (Savienības dalībvalstu un citu valstu), lidostas un nozares asociācijas (Savienības dalībvalstu un citu valstu), ES arodbiedrības, dalībvalstis un pilsonisko sabiedrību, piedalījās divdesmit organizācijas. Interpretējot datus, ir jāņem vērā zemā atsaucība sabiedriskajā apspriešanā. Tomēr apspriešana ļāva gūt priekšstatu par dažādu ieinteresēto personu nostāju.

Papildus ieinteresēto personu viedokļi tika uzklauti Komisijas gatavotās aviācijas stratēģijas kontekstā — sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2015. gada 19. marta līdz 10. jūnijam. Komisija saņēma 233 pilnīgas atbildes uz anketas jautājumiem un 41 nostājas dokumentu no ieinteresētajām personām, kas pārstāvēja dalībvalstis un trešās valstis, aviosabiedrības, lidostas, uzņēmumus, kas veic apkalpošanu uz zemes, pilotus, gaisa kuģu piegādātājus un ražotājus, nozares un darbinieku apvienības, konsultāciju uzņēmumus, akadēmiskās aprindas un pilsonisko sabiedrību.

Informācija, kas tika iegūta apspriešanās ar ieinteresētajām personām, tika papildināta ar pētījumiem, kuru ietvaros arī tika uzklauti ieinteresēto personu viedokļi.

Visbeidzot, Komisija organizēja arī vairākas neformālas tikšanās ar dalībvalstu un attiecīgo ieinteresēto personu (Savienības dalībvalstu un citu valstu) pārstāvjiem.

Ietekmes novērtējumā ir ietverti organizētās sabiedriskās apspriešanās kopsavilkumi.

- **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējuma kopsavilkums ir pieejams vietnē (*norādīt pēc publicēšanas ģenerālsekretariāta tīmekļa vietnē*).

Ietekmes novērtējuma ziņojumu un kopsavilkuma lapu iesniedza Regulējuma kontroles padomei. Padome sākotnēji 2016. gada 8. aprīlī sniedza negatīvu atzinumu un pēc tam 2016. gada 29. jūlijā – pozitīvu atzinumu. Ziņojums tika pielāgots atbilstīgi padomes ieteikumiem. Konkrēti, ziņojumā labāk pamatota risināmā problēma un precīzāk paskaidrotas pašreizējo noteikumu nepilnības attiecīgās problēmas risināšanā. Konstatētā problēma labāk pamatota ar varbūtējas diskriminējošas prakses piemēriem. Ziņojumā arī precīzāk izskaidrota juridiskā atbilstība starptautiskajām tiesībām un gaisa transporta nolīgumiem, kas noslēgti ar trešajām valstīm. Turklāt ziņojumā lielāka uzmanība pievērsta ietekmei uz patērētājiem un rūpīgāk novērtēta katras politikas iespējas ietekme. Ziņojumā arī sekmīgāk atspoguļoti ieinteresēto personu viedokļi.

Regulējuma kontroles padomes pozitīvais atzinums ir pieejams vietnē <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

Ietekmes novērtējumā ir aplūkotas četras politikas iespējas, tostarp arī bāzes scenārijs. Risinājums, kas piedāvāja apvienot daļēju Regulas (EK) Nr. 868/2004 pārskatīšanu un skaidrojošu pamatnostādņu pieņemšanu, tika noraidīts.

A iespēja (bāzes scenārijs) paredz Regulas (EK) Nr. 868/2004 saglabāšanu, to neatceļot.

B iespēja apvieno pastiprinātus starptautiskos centienus PTO un *ICAO* līmenī nolūkā sekmēt daudzpusēja tiesiska regulējuma pieņemšanu attiecībā uz godīgu konkurenci, kā arī sarunas par detalizētāku godīgas konkurences klauzulu iekļaušanu gaisa transporta vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos.

C iespēja paredz Regulas (EK) Nr. 868/2004 atcelšanu un tās aizstāšanu ar jaunu visaptverošu un efektīvu regulu, kas ir veidota, pamatojoties uz tirdzniecības šķēršļu regulu un ņemot vērā aviācijas nozares specifiku.

Visbeidzot, D iespēja apvieno B un C iespēju — tā paredz gan Regulas (EK) Nr. 868/2004 aizstāšanu ar jaunu instrumentu, gan pastiprinātus centienus starptautiskā mērogā, tostarp attiecībā uz sarunām par gaisa transporta vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumiem.

D iespēja veido saskaņotu pieeju, kas tiek uzskatīta par piemērotāko identificēto problēmu risināšanai. Apvienojot trīs stūrakmeņus (starptautisko dimensiju, godīgas konkurences klauzulu iekļaušanu nolīgumos un Regulas (EK) Nr. 868/2004 pārskatīšanu), kas uzlabo cits cita efektivitāti, tiek veidota sinerģija, sniegta iespēja saglabāt ES savienojamību, kā arī tiek sekmēta atklāta konkurence starp visiem gaisa pārvadātājiem. Šo iemeslu dēļ D iespēja ir uzskatāma par labāko politikas risinājumu.

Ietekmes novērtējumā ir analizēta D iespējas ekonomiskā un sociālā ietekme, kā arī ietekme uz vidi. Lai arī nav iespējams precīzi aprēķināt D iespējas ekonomisko ietekmi, ir paredzams, ka tās ekonomiskais devums būs vislielākais, jo šī iespēja ļauj Eiropas Savienībai ar trešo valstu gaisa pārvadātājiem konkurēt godīgos apstākļos. Šī iespēja, nodrošinot satiksmes pieaugumu un plašāku izvēli, sniedz ieguvumus arī ES lidostām un pasažieriem. Kopumā savienojamība Eiropas gaisa satiksmē uzlabojas, tādējādi ļaujot aviācijai turpināt sekmēt Savienības izaugsmi, nodarbinātību un dot labumu pasažieriem, uzņēmumiem un ES ekonomikai kopumā. Paredzams, ka sociālajā ziņā D iespēja labvēlīgi ietekmēs ES darba ņēmēju tiešu nodarbinātību, it īpaši lidostās un saistītajās jomās. Ieguvumi netiešās nodarbinātības jomā tiek prognozēti vēl lielāki. Lai arī D iespējai prognozē noteiktu labvēlīgu ietekmi uz vidi — proti, trokšņa piesārņojuma un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu, ko sekmēs iespējamais ES gaisa pārvadātāju veikto tiešo lidojumu skaita pieaugums, — šo ieguvumu nozīmi samazina citi faktori, piemēram, prognozējamā gaisa satiksmes intensitātes palielināšanās nākotnē. Tāpēc paredzams, ka ietekme uz vidi šai iespējai ir neitrāla.

Šī ierosinātā regula veicina D politikas iespējas īstenošanu un ļauj turpināt pilnveidot ar to saistītos aspektus. Turpmāka pilnveidošana paredz divu iespējamu virzienu attīstību — tā dēvētā “pārķapuma” virziena un “kaitējuma” virziena.

#### **4. IETEKME UZ BUDŽETU**

Ietekme uz budžetu ir saistīta ar Eiropas Komisijas īstenošanās izmeklēšanas sākšanu un veikšanu, kā arī ar finansiālo pienākumu.

Pamatojoties uz pieredzi, kas gūta līdzīga veida izmeklēšanās, ko ir veikusi Komisija, nepieciešamo resursu apjoms tiek vērtēts no trim līdz četriem pilna laika ierēdņiem katrai izmeklēšanai, ik gadu veicot divas līdz trīs izmeklēšanas. Tāpēc instrumenta piemērošanai būtu vajadzīgi deviņi ierēdņi. Tāpat ir jāparedz arī komandējumu izmaksas, tostarp izmeklēšanai uz vietas. Vajadzīgās cilvēkresursu un komandējumu izdevumu apropriācijas plānots nodrošināt no apropriācijām, ko gada budžeta sadales procedūrā var piešķirt vadošajam ĢD, ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Ieņēmumus ir plānots gūt no maksājumiem saistībā ar finansiālā pienākuma izpildi. Kvantitatīvu aplēsi ir sarežģīti veikt, jo ieņēmumi ir atkarīgi no katra konkrētā gadījuma apstākļiem.

## 5. CITI ELEMENTI

### • **Istenošanas plāni un uzraudzības, novērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Šīs iniciatīvas uzraudzības, novērtēšanas un ziņošanas kārtība ir aprakstīta pievienotā ietekmes novērtējuma ziņojuma 7. nodaļā.

### • **Priekšlikuma struktūra**

Apsvērumi nosaka regulas mērķi — nodrošināt godīgu Savienības un trešo valstu gaisa pārvadātāju savstarpēju konkurenci, sekmējot augsta līmeņa savienojamībai vajadzīgos apstākļus.

Priekšlikuma I nodaļā ir ietverti vispārīgi noteikumi. Šajā nodaļā ir noteikta regulas darbības joma, un tajā ir ietvertas vairākas definīcijas, kas ir nepieciešamas pareizai regulas un it īpaši šajā regulā apskatīto prakses veidu interpretācijai.

II nodaļā ir ietverti kopīgi noteikumi par procedūrām. Šie noteikumi reglamentē izmeklēšanas sākšanas un veikšanas kārtību. Nodaļā ir paredzēts, ka izmeklēšanu var sākt, pamatojoties uz dalībvalsts, ES gaisa pārvadātāja vai ES gaisa pārvadātāju apvienības iesniegtu sūdzību vai pēc Komisijas pašas iniciatīvas. Tajā ir paredzēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem Komisija var sākt vai atteikties sākt izmeklēšanu; noteikumi arī precizē veicamās procedūras pēc paziņojuma par izmeklēšanas sākšanu. Nodaļā ir noteiktas Komisijas tiesības prasīt informāciju, ko Komisija uzskata par vajadzīgu izmeklēšanas veikšanai, kā arī pārbaudīt iegūtās vai apkopotās informācijas pareizību<sup>16</sup>. Nodaļā ir arī definēti divi iespējamie izmeklēšanas mērķi — piemērojamo starptautisko saistību pārkāpums (tā dēvētais “pārkāpuma” virziens) vai trešās valsts vai trešās valsts subjekta piekopta konkurenci ietekmējoša prakse, kas Savienības gaisa pārvadātājiem rada kaitējumu vai kaitējuma risku (tā dēvētais “kaitējuma” virziens). Papildus šajā nodaļā ir ietverti noteikumi, kas jāņem vērā, veicot izmeklēšanu, un kas nosaka kārtību, kādā ieinteresētās personas var piekļūt ar izmeklēšanu saistītajai informācijai. Nodaļā ir ietverti arī noteikumi attiecībā uz sadarbību ar dalībvalstīm, konfidencialitāti un informācijas izpaušanu.

III nodaļā ir aprakstīti akti, ar kuriem tiek pabeigtas ar piemērojamo starptautisko saistību pārkāpumiem saistītās procedūras, pieņemot vai nepieņemot tiesiskās aizsardzības pasākumus. Piemērojamie pasākumi šajā ziņā ir tie pasākumi, kas noteikti aktā, kurā ietvertas attiecīgās piemērojamās starptautiskās saistības.

IV nodaļā ir aprakstīta rīcība gadījumos, kad ir konstatēta konkurenci ietekmējoša prakse. Nodaļā šim mērķim vispirms ir norādīti apstākļi, kādos var konstatēt kaitējuma vai kaitējuma riska pastāvēšanu. Tajā ir arī aprakstīta kārtība, kādā procedūras var apturēt vai izbeigt, pieņemot vai nepieņemot tiesiskās aizsardzības pasākumus. Nodaļā paredzēta iespēja pieņemt finansiālus vai uz darbību attiecināmus pasākumus kaitējuma vai kaitējuma riska kompensēšanai; nodaļā arī noteikts, ka pasākumi nedrīkst pārsniegt to, kas vajadzīgs šādai

<sup>16</sup> Šo noteikumu mērķis ir novērst konstatēto pārdzīvības un informācijas trūkumu par prakses veidiem, kas, iespējams, ietekmē konkurenci apstākļus tirgū.

kompensēšanai, paturot prātā, ka šādu pasākumu mērķis nav trešās valsts gaisa pārvadātāja sodīšana, bet gan godīgas konkurences atjaunošana. Šajā nodaļā arī tiek definēta kārtība, kādā tiesiskās aizsardzības pasākumus var pārskatīt.

Pēdējā, V nodaļā ir ietverti noteikumi par komiteju procedūru, Regulas (EK) Nr. 868/2004 atcelšanu un šīs regulas spēkā stāšanos.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**

**par konkurences aizsardzību gaisa transportā un Regulas (EK) Nr. 868/2004 atcelšanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>17</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>18</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Aviācija ir ļoti svarīga Savienības ekonomikai. Tā ir ievērojams ekonomikas izaugsmes, nodarbinātības, tirdzniecības un mobilitātes virzītājspēks. Gaisa pārvadājumu pakalpojumu apjoma pieaugums pēdējās desmitgadēs būtiski veicinājis savienojamības uzlabošanu Savienībā un ar trešajām valstīm un Savienības ekonomikas attīstību kopumā.
- (2) Savienības gaisa pārvadātāji ir tāda globāla tīkla centrā, kas nodrošina savienojumus Eiropas iekšienē un ar pārējo pasauli. Tiem būtu jādod iespēja konkurēt ar trešo valstu gaisa pārvadātājiem vidē, kurā valda atklāta un godīga konkurence starp visiem gaisa pārvadātājiem. Tas veicinātu labvēlīgu apstākļu saglabāšanos augsta savienojamības līmeņa nodrošināšanai Savienībā.
- (3) Godīga konkurence ir svarīgs starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumu darbības vispārējais princips. Šis princips ir sevišķi apliecināts Konvencijā par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija"), kuras preambulā atzīta nepieciešamība starptautiskos gaisa pārvadājumu pakalpojumus balstīt uz "*iespēju vienlīdzības*" pamata. Čikāgas konvencijas 44. pantā arī teikts, ka Starptautiskajai Civilās aviācijas

---

<sup>17</sup> OV C, , . lpp.

<sup>18</sup> OV C, , . lpp.

organizācijai (“ICAO”) būtu jātiecas veicināt starptautisko gaisa pārvadājumu attīstību tā, lai “nodrošinātu katrai līgumslēdzējai valstij taisnīgu iespēju tajā darboties starptautiskām aviosabiedrībām” un lai “novērstu diskrimināciju starp līgumslēdzējām valstīm”.

- (4) Godīgas konkurences princips Savienībā ir vispāratzīts, un uz tirgu kropļojošu praksi attiecas spēkā esošie Savienības tiesību akti, kas visiem Eiropas un ārvalstu gaisa pārvadātājiem, kuri darbojas Savienībā, garantē vienlīdzīgas iespējas un godīgas konkurences apstākļus.
- (5) Tomēr, neraugoties uz dažu trešo valstu un Savienības ilgstošajām pūlēm, godīgas konkurences principi vēl nav definēti īpašos daudzpusējos noteikumos, jo sevišķi ICAO kontekstā vai Pasaules Tirdzniecības organizācijas (“PTO”) nolīgumos, kuru darbības jomā gaisa pārvadājumu pakalpojumi lielākoties neietilpst<sup>19</sup>.
- (6) Būtu jāpastiprina centieni ICAO un PTO kontekstā aktīvi atbalstīt tādu starptautisku noteikumu izstrādāšanu, kuri garantē godīgas konkurences apstākļus visiem gaisa pārvadātājiem.
- (7) Gaisa pārvadātāju godīgas konkurences jautājumam būtu ieteicams pievērsties ar trešajām valstīm noslēgtu gaisa transporta nolīgumu vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu kontekstā. Tomēr lielākajā daļā gaisa transporta nolīgumu vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu, kas noslēgti starp Savienību vai/un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un trešajām valstīm, no otras puses, līdz šim nav ietverti attiecīgi noteikumi. Būtu jāpastiprina centieni risināt sarunas par godīgas konkurences klauzulu iekļaušanu esošajos un turpmākajos gaisa transporta nolīgumos vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos ar trešajām valstīm.
- (8) Godīgu konkurenci starp gaisa pārvadātājiem var nodrošināt arī ar attiecīgiem Savienības tiesību aktiem, tādiem kā Padomes Regula (EEK) Nr. 95/93<sup>20</sup> un Padomes Direktīva 96/97/EK<sup>21</sup>. Ciktāl godīga konkurence paredz Savienības gaisa pārvadātāju aizsardzību pret konkrētu praksi, ko piekopj trešās valstis vai trešo valstu gaisa pārvadātāji, šis jautājums patlaban risināts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 868/2004<sup>22</sup>. Tomēr Regula (EK) Nr. 868/2004 ir izrādījusies nepietiekami efektīva tās pamatā esošā vispārējā mērķa sasniegšanā, proti, godīgas konkurences nodrošināšanā. Neefektivitāte galvenokārt izriet no konkrētiem regulas noteikumiem, kas attiecas it sevišķi uz attiecīgās prakses definēšanu, izņemot subsidēšanu, un uz izmeklēšanas sākšanai un veikšanai piemērojamajām prasībām. Turklāt Regulā (EK) Nr. 868/2004 nav noteikta īpaša Savienības iekšējā procedūra attiecībā uz saistībām, kas ietvertas gaisa transporta nolīgumos vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos, kuru līgumslēdzēja puse ir Savienība, un paredzētas godīgas konkurences

<sup>19</sup> Marrākešas Līgums, I.B pielikums “Vispārējā vienošanās par pakalpojumu tirdzniecību” (GATS), pielikums par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem.

<sup>20</sup> Padomes 1993. gada 18. janvāra Regula (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.).

<sup>21</sup> Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīva 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās (OV L 272, 25.10.1996., 36. lpp.).

<sup>22</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 868/2004 par aizsardzību pret subsidēšanu un negodīgas cenu noteikšanas praksi, kas rada zaudējumus Kopienas gaisa pārvadātājiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanā no valstīm, kuras nav Eiropas Kopienas dalībvalstis (OV L 162, 30.4.2004., 1. lpp.).

nodrošināšanai. Ņemot vērā šo jautājumu risināšanai vajadzīgo grozījumu daudzumu un svarīgumu, ir lietderīgi Regulu (EK) Nr. 868/2004 aizstāt ar jaunu tiesību aktu.

- (9) Efektīvi, samērīgi un atturoši tiesību akti joprojām ir vajadzīgi, lai veicinātu labvēlīgu apstākļu saglabāšanos augsta savienojamības līmeņa nodrošināšanai Savienībā un nodrošinātu godīgu konkurenci ar trešo valstu gaisa pārvadātājiem. Tālab būtu Komisijai jāpiešķir pilnvaras veikt izmeklēšanu un vajadzības gadījumā veikt attiecīgus pasākumus. Vajadzētu būt iespējai veikt šādus pasākumus tad, kad pārkāptas attiecīgās saistības, kas ietvertas nolīgumā, kura līgumslēdzēja puse ir Savienība, vai tad, kad konkurenci ietekmējoša prakse rada vai draud radīt kaitējumu Savienības gaisa pārvadātājiem.
- (10) Ja Savienība ir ar trešo valsti noslēgta gaisa transporta nolīguma vai gaisa satiksmes pārvadājumu nolīguma līgumslēdzēja puse, nolīgumā ietverto starptautisko saistību pārkāpums būtu jāizskata attiecīgā nolīguma kontekstā, it sevišķi piemērojot godīgas konkurences klauzulu, ja tāda ir paredzēta, un attiecīgā gadījumā strīdu izšķiršanu.
- (11) Lai Komisija būtu pienācīgi informēta par iespējamajiem elementiem, kas pamato izmeklēšanas sākšanu, visām dalībvalstīm, visiem Savienības pārvadātājiem vai visām Savienības gaisa pārvadātāju apvienībām vajadzētu būt tiesībām iesniegt sūdzību.
- (12) Ir svarīgi nodrošināt, ka izmeklēšana var aptvert visplašāko iespējamo piederīgo elementu diapazonu. Šādā nolūkā būtu Komisijai jāpiešķir pilnvaras veikt izmeklēšanu trešās valstīs, ja ir saņemta attiecīgās trešās valsts un attiecīgā trešās valsts subjekta piekrišana. To pašu iemeslu dēļ un tādā pašā nolūkā būtu jānosaka dalībvalstīm pienākums pēc iespējas plašāk sniegt atbalstu Komisijai. Komisijai izmeklēšana būtu jāpabeidz uz vislabāko pieejamo pierādījumu pamata.
- (13) Ja Komisija veic izmeklēšanu par darbībām, uz kurām attiecas ar trešo valsti noslēgts gaisa transporta nolīgums vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgums, kura līgumslēdzēja puse nav Savienība, būtu jānodrošina, ka Komisija rīkojas, pilnībā pārzinot visas procedūras, kuras attiecīgā dalībvalsts nodomājusi īstenot vai īstenojusi saskaņā ar šādu nolīgumu un kuras attiecas uz situāciju, par ko Komisija veic izmeklēšanu. Tāpēc būtu jānosaka dalībvalstīm pienākums sniegt Komisijai attiecīgu informāciju.
- (14) Ir jāparedz nosacījumi, kuri būtu jāievēro procedūru noslēgšanai, piemērojot vai nepiemērojot tiesiskās aizsardzības pasākumus.
- (15) Procedūras saskaņā ar šo regulu nebūtu jāsāk vai būtu jānoslēdz, nepiemērojot tiesiskās aizsardzības pasākumus, ja šādu pasākumu pieņemšana būtu pretrunā Savienības interesēm, ņemot vērā to ietekmi uz citām personām, it sevišķi patērētājiem vai uzņēmumiem Savienībā. Procedūras arī būtu jānoslēdz, nepiemērojot pasākumus, ja prasības šādu pasākumu piemērošanai nav izpildītas vai vairs netiek izpildītas.
- (16) Ja ir pārkāptas piemērojamās starptautiskās saistības, jebkādiem tiesiskās aizsardzības pasākumiem pēc būtības vajadzētu pamatoties uz tiesību aktu, kurā ietvertas šīs saistības, vai uz starptautisko publisko tiesību noteikumiem un principiem. Lai saglabātu šo tiesību aktu integritāti, jebkādi šādi pasākumi būtu jāpieņem tikai pēc šajos tiesību aktos paredzēto procedūru izpildes.

- (17) Konstatējumiem par attiecīgajam(-iem) Savienības gaisa pārvadātājam(-iem) radīto kaitējumu vai kaitējuma risku būtu jāatspoguļo reālistisks situācijas novērtējums, un tāpēc tiem būtu jāpamatojas uz visiem attiecīgajiem faktoriem, it sevišķi faktoriem, kuri attiecas uz minētā(-o) pārvadātāja(-u) situāciju un vispārējo stāvokli skartajā gaisa transporta tirgū.
- (18) Administratīvās efektivitātes labad un ņemot vērā iespēju izbeigt procedūras, nepiemērojot pasākumus, jābūt iespējamam apturēt procedūras, ja attiecīgā trešā valsts vai attiecīgais trešās valsts subjekts ir apņēmīgi veikuši pasākumus nolūkā novērst attiecīgo konkurenci ietekmējošo praksi vai no tās izrietošo kaitējumu vai kaitējuma risku.
- (19) Tiesiskās aizsardzības pasākumi attiecībā uz konkurenci ietekmējošu praksi ir paredzēti, lai kompensētu kaitējumu, ko rada vai draud radīt šāda prakse. Tāpēc tie būtu jāīsteno, piemērojot finansiālus pienākumus vai citus pasākumus ar naudas izteiksmē izmērāmu vērtību, kuri spēj panākt tādu pašu efektu. Tie var būt tādi pasākumi kā trešās valsts gaisa pārvadātāja koncesiju, tam pienākošos pakalpojumu vai citu tiesību apturēšana ar nosacījumu, ka šādu pasākumu rezultātā netiek pārkāpts ar attiecīgo trešo valsti noslēgtais gaisa transporta nolīgums vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgums. Lai nodrošinātu atbilstību proporcionalitātes principam, jebkādiem pasākumiem būtu jāaprobežojas tikai ar to, kas vajadzīgs konstatētā kaitējuma vai kaitējuma riska kompensācijai.
- (20) Atbilstīgi tam pašam principam tiesiskās aizsardzības pasākumiem attiecībā uz konkurenci ietekmējošu praksi būtu jāpaliek spēkā tikai tik ilgi un tik lielā apmērā, cik nepieciešams, ņemot vērā šādu praksi un no tās izrietošo kaitējumu vai kaitējuma risku. Tātad būtu jāveic pārskatīšana, ja apstākļi to prasa.
- (21) Situācijas, kuru izmeklēšana veikta saskaņā ar šo regulu, un to iespējamā ietekme uz dalībvalstīm dažādos apstākļos var atšķirties. Tāpēc tiesiskās aizsardzības pasākumi atkarībā no konkrētā gadījuma var būt piemērojami vienai dalībvalstij vai vairākām dalībvalstīm vai tikai konkrētā ģeogrāfiskajā apgabalā.
- (22) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011<sup>23</sup>.
- (23) Šīs regulas mērķi, proti, visiem Savienības pārvadātājiem nodrošināt efektīvu, vienlīdzīgu, uz vienādiem kritērijiem un procedūrām balstītu aizsardzību pret piemērojamo starptautisko saistību pārkāpumiem un pret kaitējumu vai kaitējuma risku, kas vienam vai vairākiem Savienības pārvadātājiem radies trešo valstu vai trešo valstu subjektu piekoptas konkurenci ietekmējošas prakses dēļ, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķas dalībvalstis, bet to var labāk sasniegt Savienības līmenī, tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

---

<sup>23</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

(24) Ar šo regulu aizstāj Regulu (EK) Nr. 868/2004, tāpēc minētā regula būtu jāatceļ,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

## I NODAĻA

### VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

#### *1. pants*

#### **Priekšmets**

1. Šajā regulā paredzēti noteikumi par Komisijas veiktu izmeklēšanu un par tiesiskās aizsardzības pasākumu pieņemšanu saistībā ar piemērojamo starptautisko saistību pārkāpumiem un praksi, kas ietekmē konkurenci starp Savienības gaisa pārvadātājiem un citiem gaisa pārvadātājiem un rada vai draud radīt kaitējumu Savienības gaisa pārvadātājiem.
2. Šo regulu piemēro, neskarot Regulas (EEK) Nr. 95/93 12. pantu un Direktīvas 96/67/EK 20. pantu.

#### *2. pants*

#### **Definīcijas**

Šajā regulā:

- (a) “gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1008/2008<sup>24</sup>;
- (b) “gaisa pārvadājumu pakalpojums” ir viens lidojums vai vairāki lidojumi, ko veic, par maksu vai par nomas maksu pārvadājot pasažierus, kravu vai pastu;
- (c) “piemērojamās starptautiskās saistības” ir jebkuras saistības, kas ietvertas starptautiskā gaisa transporta nolīgumā vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumā, kura līgumslēdzēja puse ir Savienība, un jebkuri noteikumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kas ietverti tirdzniecības nolīgumā, kura līgumslēdzēja puse ir Savienība, un kas attiecas uz praksi, kura var ietekmēt konkurenci, vai cita veida rīcību, kura skar konkurenci starp gaisa pārvadātājiem;
- (d) “ieinteresētā persona” ir jebkura fiziska vai juridiska persona vai jebkura oficiāla struktūra neatkarīgi no tā, vai tai piemīt vai nepiemīt tiesībsubjektība, kurai varētu būt ievērojama ieinteresētība procedūras rezultātos;

<sup>24</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.).

- (e) “trešās valsts subjekts” ir jebkura pelnoša vai bezpeļņas fiziska vai juridiska persona vai jebkura oficiāla struktūra ar tiesībsubjektību vai bez tās, kura ir trešās valsts jurisdikcijā, neatkarīgi no tā, vai trešās valsts valdība īsteno kontroli pār to, un kura ir tieši vai netieši iesaistīta gaisa pārvadājumu pakalpojumu vai ar tiem saistīto pakalpojumu sniegšanā vai tādas infrastruktūras vai pakalpojumu nodrošināšanā, ko izmanto gaisa pārvadājumu pakalpojumu vai ar tiem saistīto pakalpojumu sniegšanai;
- (f) “konkurenci ietekmējoša prakse” ir diskriminācija un subsīdijas;
- (g) “diskriminācija” ir jebkāda veida diferenciacija bez objektīva pamatojuma attiecībā uz gaisa pārvadājumu pakalpojumu vajadzībām pielietoto preču piegādi vai pakalpojumu, tostarp sabiedrisko pakalpojumu, sniegšanu vai attiecībā uz publisko iestāžu attieksmi saistībā ar šādiem pakalpojumiem (tostarp prakse, kas attiecas uz aeronavigācijas vai lidostu aprīkojumu un pakalpojumiem, degvielu, apkalpošanu uz zemes, drošību, datorizētām rezervēšanas sistēmām, laika nišu piešķiršanu, maksām un citāda gaisa pārvadājumu pakalpojumu vajadzībām pielietotā aprīkojuma vai pakalpojumu izmantošanu);
- (h) “subsīdija” ir finansiāls devums:
  - (i) ko trešās valsts valdība vai cita publiska organizācija piešķir kādā no šādiem veidiem:
    - (1) valdības vai citas publiskas organizācijas prakse, kas ietver līdzekļu tiešu pārskaitīšanu vai līdzekļu vai saistību (tādu kā dotācijas, aizdevumi, ieguldījums pašu kapitālā, aizdevuma garantijas, darbības zaudējumu kompensēšana vai publisko iestāžu uzlikta finansiāla sloga kompensēšana) iespējamu tiešu nodošanu;
    - (2) valdība vai cita publiska organizācija atsakās no ieņēmumiem vai neiekasē ieņēmumus, kas citādi būtu iekasējami (piemēram, preferenciāls nodokļu režīms vai fiskālie stimuli, tādi kā nodokļu kredīti);
    - (3) valdība vai cita publiska organizācija, tostarp valsts kontrolē esoši uzņēmumi, piegādā preces vai sniedz pakalpojumus vai pērk preces vai pakalpojumus;
    - (4) valdība vai cita publiska organizācija veic maksājumus finansēšanas mehānismam vai uztic privātai struktūrai vai norīko privātu struktūru veikt vienu vai vairākas 1), 2) un 3) apakšpunktā minēto veidu funkcijas, kas parasti būtu valdības kompetencē un kas praksē faktiski neatšķiras no funkcijām, ko parasti veic valdības;
  - (ii) kas dod priekšrocības;
  - (iii) kas juridiski vai faktiski attiecas tikai uz subjektu vai nozari vai subjektu vai nozaru grupu piešķirošās iestādes jurisdikcijā;

- (i) “Savienības gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs, kam ir derīga darbības licence, kuru piešķīrusi dalībvalsts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008.

## II NODAĻA

### KOPĪGI NOTEIKUMI PAR PROCEDŪRĀM

#### 3. pants

#### Procedūras sākšana

1. Izmeklēšanu sāk pēc rakstiskas sūdzības saņemšanas no dalībvalsts, Savienības gaisa pārvadātāja vai Savienības gaisa pārvadātāju apvienības saskaņā ar 2. punktu vai pēc Komisijas iniciatīvas, ja ir pirmšķietami pierādījumi par kādu no šādiem gadījumiem:
  - (a) piemērojamo starptautisko saistību pārkāpums;
  - (b) visu šādu apstākļu pastāvēšana:
    - (i) trešās valsts vai trešās valsts subjekta piekopta konkurenci ietekmējoša prakse;
    - (ii) vienam vai vairākiem Savienības gaisa pārvadātājiem radies kaitējums vai kaitējuma risks;
    - (iii) cēloņsakarība starp iespējamo praksi un iespējamo kaitējumu vai kaitējuma risku.
2. Sūdzībā ietver pirmšķietamus pierādījumus par vienu no 1. punktā minētajiem gadījumiem.
3. Komisija, ciktāl iespējams, pārbauda sūdzībā ietvertu vai Komisijas rīcībā esošo elementu precizitāti un atbilstību, lai noteiktu, vai pierādījumi ir pietiekami, lai pamatotu izmeklēšanas sākšanu saskaņā ar 1. punktu.
4. Komisija var nolemt nesākt izmeklēšanu, ja pasākumu pieņemšana saskaņā ar 10. vai 13. pantu būtu pretrunā Savienības interesēm vai ja Komisija uzskata, ka sūdzībā izklāstītie fakti nenorāda uz sistēmisku problēmu vai tiem nav būtiskas ietekmes uz vienu vai vairākiem Savienības gaisa pārvadātājiem.
5. Ja sniegtie pierādījumi nav pietiekami 1. punkta nolūkā, Komisija 60 dienu laikā pēc sūdzības iesniegšanas datuma informē sūdzības iesniedzēju par šo nepietiekamību. Sūdzības iesniedzējam atvēl 30 dienas papildu pierādījumu iesniegšanai. Ja sūdzības iesniedzējs noteiktajā termiņā to neizdara, Komisija var nolemt nesākt izmeklēšanu.
6. Komisija 6 mēnešu laikā pēc sūdzības iesniegšanas izlemj, vai sākt izmeklēšanu saskaņā ar 1. punktu.

7. Ievērojot 4. punktu, Komisija, ja tā uzskata, ka pierādījumi ir pietiekami, lai pamatotu izmeklēšanas sākšanu, veic šādus pasākumus:
- (a) sāk procedūru;
  - (b) publicē paziņojumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*; paziņojumā informē par izmeklēšanas sākšanu, norāda izmeklēšanas tvērumu, piemērojamās starptautiskās saistības, kas, iespējams, ir pārkāptas, vai trešo valsti vai trešās valsts subjektu, kas, iespējams, piekropj konkurenci ietekmējošu praksi, un iespējamo kaitējumu vai kaitējuma risku, attiecīgo(-os) Savienības gaisa pārvadātāju(-us) un laikposmu, kurā ieinteresētās personas var pieteikties, rakstiski darīt zināmu savu viedokli, iesniegt informāciju vai pieteikties uzklauššanai Komisijā;
  - (c) oficiāli paziņo attiecīgās trešās valsts un attiecīgā trešās valsts subjekta pārstāvjiem par izmeklēšanas sākšanu;
  - (d) informē sūdzības iesniedzēju un 15. pantā noteikto komiteju par izmeklēšanas sākšanu.
8. Ja pirms izmeklēšanas sākšanas sūdzība tiek atsaukta, uzskata, ka sūdzība nav bijusi iesniegta. Tas neskar Komisijas tiesības sākt izmeklēšanu pēc pašas iniciatīvas saskaņā ar 1. punktu.

#### *4. pants*

### **Izmeklēšana**

1. Pēc procedūras sākšanas Komisija sāk izmeklēšanu.
2. Izmeklēšanas mērķis ir noteikt, vai noticis viens no šādiem gadījumiem:
  - (a) vai ir pārkāptas piemērojamās starptautiskās saistības;
  - (b) vai trešās valsts vai trešās valsts subjekta piekoptas konkurenci ietekmējošas prakses dēļ attiecīgajam(-ajiem) Savienības gaisa pārvadātājam(-iem) ir radies kaitējums vai kaitējuma risks.
3. Komisija var prasīt visu informāciju, ko tā uzskata par nepieciešamu izmeklēšanai, un var pārbaudīt saņemtās vai savāktās informācijas precizitāti sadarbībā ar attiecīgo(-ajiem) Savienības gaisa pārvadātāju(-iem) vai ar attiecīgo trešo valsti vai trešās valsts subjektu.
4. Komisija var prasīt, lai dalībvalstis tai sniegtu atbalstu izmeklēšanā, un dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai apmierinātu šādus pieprasījumus. No dalībvalstīm prasītais atbalsts var ietvert informācijas sniegšanu un informācijas analīzi, kā arī palīdzību pārbaudēs, apskatēs un izmeklēšanā.
5. Ja šķiet vajadzīgs, Komisija var veikt izmeklēšanu attiecīgās trešās valsts teritorijā ar nosacījumu, ka attiecīgās trešās valsts valdība un attiecīgais trešās valsts subjekts ir oficiāli informēti un devuši piekrišanu.

6. Personas, kuras pieteikušās termiņā, kas norādīts paziņojumā par izmeklēšanas sākšanu, uzklausa, ja tās ir lūgušas uzklausīšanu, pierādot, ka tās ir ieinteresētās personas.
7. Sūdzības iesniedzēji, ieinteresētās personas, attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) un attiecīgās trešās valsts vai attiecīgā trešās valsts subjekta pārstāvji var iepazīties ar visu informāciju, kas darīta pieejama Komisijai, izņemot dokumentus, kas paredzēti Komisijas un pārvaldes iestāžu iekšējai lietošanai, ja šāda informācija nav konfidenciāla 6. panta nozīmē un ja tie ir iesnieguši Komisijai rakstisku pieprasījumu.

#### *5. pants*

### **Sadarbība ar dalībvalstīm attiecībā uz procedūrām, kas saistītas ar gadījumiem, uz kuriem attiecas IV nodaļa**

1. Ja Komisija plāno sākt procedūru saskaņā ar 3. pantu un ja attiecīgos gaisa pārvadājumu pakalpojumus reglamentē gaisa transporta nolīgums vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgums, kas noslēgts starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un trešo valsti un kura līgumslēdzēja puse nav Savienība, Komisija informē attiecīgo(-ās) dalībvalsti(-is).
2. Ja Komisija informējusi dalībvalsti saskaņā ar 1. punktu, minētā dalībvalsts bez liekas kavēšanās informē Komisiju par nodomu izmantot strīdu izšķiršanas procedūru vai citu attiecīgu procedūru, kas paredzēta gaisa transporta nolīgumā vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumā ar attiecīgo trešo valsti, nolūkā izskatīt situāciju, uz kuru attiecas izmeklēšana.
3. Dalībvalsts, kas minēta 2. punktā, informē Komisiju arī par visām attiecīgajām sanāksmēm, kas plānotas saskaņā ar gaisa transporta nolīgumu vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu ar attiecīgo trešo valsti nolūkā apspriest jautājumu, uz kuru attiecas izmeklēšana. Attiecīgā dalībvalsts paziņo Komisijai dienas kārtību un visu būtisko informāciju, kas ļauj izprast minētajās sanāksmēs apspriežamos jautājumus.
4. Attiecīgā dalībvalsts regulāri informē Komisiju par jebkuras 2. punktā minētās procedūras norisi un attiecīgā gadījumā var uzaicināt Komisiju piedalīties minētajās procedūrās. Komisija attiecīgajai dalībvalstij var prasīt papildu informāciju.

#### *6. pants*

### **Konfidencialitāte**

1. Jebkuru informāciju, kas pēc savas būtības ir konfidenciāla, tostarp, bet ne tikai, informāciju, kuras izpaušana radītu ievērojamas konkurences priekšrocības konkurentam vai ļoti negatīvi ietekmētu personu, kura šādu informāciju sniegusi, vai personu, no kuras persona, kura informāciju sniegusi, šo informāciju ir ieguvusi, vai ko izmeklēšanā iesaistītas personas sniedz konfidenciāli, Komisija apstrādā kā konfidenciālu informāciju, ja tam ir pietiekams pamatojums.
2. Ieinteresētajām personām, kas sniedz konfidenciālu informāciju, tiek prasīts iesniegt nekonfidenciālu informācijas kopsavilkumu. Šāds kopsavilkums ir pietiekami detalizēts, lai no tā varētu pienācīgi saprast konfidenciāli iesniegtās informācijas būtību. Izņēmuma gadījumos ieinteresētās personas var norādīt, ka konfidenciālās informācijas kopsavilkumu nav iespējams sagatavot. Šādos izņēmuma gadījumos iesniedz paziņojumu, kurā ir izklāstīti iemesli, kāpēc nav iespējams sagatavot šādu kopsavilkumu.
3. Saskaņā ar šo regulu saņemto informāciju izmanto tikai tam mērķim, kuram tā pieprasīta. Šis noteikums neliedz izmeklēšanas gaitā saņemto informāciju izmantot citas izmeklēšanas sākšanai saskaņā ar šo regulu.
4. Komisija un dalībvalstis, tostarp to abu ierēdņi, neatklāj nekādu konfidenciālu informāciju, kas saņemta saskaņā ar šo regulu, vai nekādu informāciju, ko izmeklēšanā iesaistīta persona sniegusi konfidenciāli, bez šādu informācijas sniegušās personas īpašas atļaujas. Informācijas apmaiņu starp Komisiju un dalībvalstīm vai jebkuru iekšēju dokumentu, ko sagatavojušas Savienības vai dalībvalstu iestādes, neizpauž, izņemot šajā regulā īpaši paredzētus gadījumus.
5. Ja izrādās, ka pieprasījums ievērot konfidencialitāti nav pamatots, un ja sniedzējs nevēlas informāciju darīt zināmu atklātībai vai atļaut tās izpaušanu vispārinātā vai kopsavilkuma veidā, attiecīgo informāciju var neņemt vērā.
6. Šis pants neliedz Savienības iestādēm izpaust vispārīgu informāciju un jo īpaši izpaust iemeslus, uz ko pamatoti saskaņā ar šo regulu pieņemtie lēmumi, vai izpaust pierādījumus, uz ko Savienības iestādes balstījušās, ciktāl tas ir nepieciešams, lai paskaidrotu šos iemeslus tiesas procesā. Veicot šādu izpaušanu, ņem vērā iesaistīto personu likumīgo ieinteresētību, lai to komercnoslēpumi vai valsts noslēpumi netiktu izpausti.

#### *7. pants*

### **Konstatējumu pamats nesadarbošanās gadījumā**

Gadījumos, kad piekļuve vajadzīgajai informācijai tiek liegta vai citādi netiek nodrošināta pienācīgā termiņā vai kad izmeklēšana tiek būtiski traucēta, konstatējumus var izdarīt uz pieejamo faktu pamata. Ja Komisija konstatē, ka ir sniegta nepatiesa vai maldinoša informācija, šādu informāciju neņem vērā.

## 8. pants

### Izpaušana

1. Attiecīgajai trešajai valstij, attiecīgajam trešās valsts subjektam un trešās valsts gaisa pārvadātājam, kā arī sūdzības iesniedzējam un ieinteresētajām personām ne vēlāk kā vienu mēnesi pirms 15. pantā minētās komitejas iesaistīšanas saskaņā ar 10. panta 2. punktu, 10. panta 3. punktu, 12. panta 2. punktu vai 13. panta 1. punktu tiek izpausti svarīgākie fakti un apsvērumi, uz kuru pamata paredzēts pieņemt tiesiskās aizsardzības pasākumus vai izbeigt procedūru, nepieņemot tiesiskās aizsardzības pasākumus.
2. Izpaušana neskar jebkādu turpmāku lēmumu, ko var pieņemt Komisija. Ja Komisija paredz pamatot šādu lēmumu ar jebkādiem papildu vai atšķirīgiem faktiem un apsvērumiem, tos izpauž pēc iespējas drīzāk.
3. Piezīmes, kas izdarītas pēc izpaušanas, ņem vērā tikai tad, ja tās ir saņemtas termiņā, kuru Komisija nosaka katrā atsevišķā gadījumā un kas ir vismaz 10 dienas, pienācīgi ņemot vērā lietas steidzamību. Ja papildus jāveic galīgā izpaušana, var noteikt īsāku laikposmu.

## 9. pants

### Procedūras ilgums un apturēšana

1. Procedūru pabeidz divu gadu laikā. Pienācīgi pamatotos gadījumos minēto laikposmu var pagarināt.
2. Steidzamības gadījumā, piemēram, situācijās, kad pastāv risks, ka Savienības gaisa pārvadātājam(-iem) tiks radīts tūlītējs un neatgriezenisks kaitējums, procedūras ilgumu var saīsināt līdz vienam gadam.
3. Komisija var apturēt procedūru, ja attiecīgā trešā valsts vai attiecīgais trešās valsts subjekts ir apņēmīgi veikuši pasākumus nolūkā novērst, attiecīgi:
  - (a) piemērojamo starptautisko saistību pārkāpuma gadījumā – konkrēto pārkāpumu;
  - (b) konkurenci ietekmējošas prakses gadījumā – konkrēto praksi vai attiecīgajam(-ajiem) Savienības gaisa pārvadātājam(-iem) radīto kaitējumu vai kaitējuma risku.
4. Ja piemērojamo starptautisko saistību pārkāpums vai konkurenci ietekmējošā prakse, attiecīgajam(-ajiem) Savienības gaisa pārvadātājam(-iem) radītais kaitējums vai kaitējuma risks pēc pienācīga laikposma nav novērsts, Komisija var atsākt procedūru.

### III NODAĻA

#### PIEMĒROJAMO STARPTAUTISKO SAISTĪBU PĀRKĀPUMS

##### *10. pants*

##### **Procedūras pabeigšana**

1. Ja sūdzība tiek atsaukta, Komisija var izbeigt saskaņā ar 4. pantu veikto izmeklēšanu, nepieņemot tiesiskās aizsardzības pasākumus.
2. Komisija ar īstenošanas aktiem izbeidz saskaņā ar 4. pantu veikto izmeklēšanu, nepieņemot tiesiskās aizsardzības pasākumus, jebkurā no šādiem gadījumiem:
  - (a) Komisija secina, ka piemērojamās starptautiskās saistības nav pārkāptas;
  - (b) Komisija secina, ka tiesiskās aizsardzības pasākumu pieņemšana būtu pretrunā Savienības interesēm;
  - (c) starp Savienību un attiecīgo trešo valsti ir rasts apmierinošs tiesiskās aizsardzības līdzeklis saskaņā ar attiecīgajiem mehānismiem, kas noteikti piemērojamajā līgumā vai saskaņā ar piemērojamo vienošanos vai attiecīgajām starptautiskajām publiskajām tiesībām.

Pirmajā daļā minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

3. Neskarot Līguma par Eiropas Savienības darbību attiecīgos noteikumus un ievērojot 1. un 2. punktu, Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem tiesiskās aizsardzības pasākumus, ja izmeklēšanā tiek konstatēts, ka piemērojamās starptautiskās saistības ir pārkāptas.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

4. Ja aktā, kurā ietvertas piemērojamās starptautiskās saistības, prasīts pirms jebkādu pasākumu pieņemšanas izpildīt iepriekšēju starptautisku konsultāciju vai strīdu izšķiršanas procedūru, vispirms izpilda minēto procedūru un visos saskaņā ar 3. punktu pieņemtajos lēmumos ņem vērā tās rezultātus.
5. Šā panta 3. punktā minētie tiesiskās aizsardzības pasākumi ir pasākumi, kas noteikti aktā, kurā ietvertas piemērojamās starptautiskās saistības, vai kas pieejami saskaņā ar attiecīgajiem starptautisko publisko tiesību noteikumiem un principiem.

## IV NODAĻA

### KONKURENCI IETEKMĒJOŠA PRAKSE

#### 11. pants

##### Kaitējuma noteikšana

1. Kaitējuma konstatēšanai šīs nodaļas nolūkā pamatojas uz pierādījumiem un ņem vērā visus attiecīgos faktorus, jo sevišķi:
  - (a) attiecīgā(-o) Savienības gaisa pārvadātāja(-u) situāciju, īpaši tādu aspektu ziņā kā pārvadājumu biežums, kapacitātes izmantojums, tīkla efekts, pārdošanas apjoms, tirgus daļa, peļņa, kapitāla atdeve, ieguldījumi un nodarbinātība;
  - (b) vispārējo situāciju ietekmētajā(-os) gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgū(-os), īpaši tādā izteiksmē kā cenu vai tarifu līmenis, gaisa pārvadājumu pakalpojumu kapacitāte un biežums vai tīkla izmantojums.
2. Kaitējuma riska konstatēšanai nepieciešams, lai būtu nepārprotami prognozējams, ka konkrētā situācijā var rasties faktiskais kaitējums. Veicot šādu noteikšanu, pamatojas uz pierādījumiem un ņem vērā visus attiecīgos faktorus, jo sevišķi:
  - (a) attiecīgā(-o) Savienības gaisa pārvadātāja(-u) situācijas attīstības prognozes, īpaši tādu aspektu ziņā kā pārvadājumu biežums, kapacitātes izmantojums, tīkla efekts, pārdošanas apjoms, tirgus daļa, peļņa, kapitāla atdeve, ieguldījumi un nodarbinātība;
  - (b) vispārējās situācijas attīstības prognozes potenciāli ietekmētajā(-os) gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgū(-os), īpaši tādā izteiksmē kā cenu vai tarifu līmenis, gaisa pārvadājumu pakalpojumu kapacitāte un biežums vai tīkla izmantojums.
3. Komisija izvēlas izmeklēšanas periodu un analizē attiecīgos pierādījumus, kas pieejami par šo periodu.
4. Kaitējumu vai kaitējuma risku, ko radījuši citi faktori, nevis konkurenci ietekmējošā prakse, un kas arī negatīvi ietekmē attiecīgo(-os) Savienības gaisa pārvadātāju(-us), nepiedēvē izskatāmajai praksei.

#### 12. pants

##### Procedūras izbeigšana, nepieņemot tiesiskās aizsardzības pasākumus

1. Ja sūdzība tiek atsaukta, Komisija var izbeigt izmeklēšanu, nepieņemot tiesiskās aizsardzības pasākumus.

2. Komisija ar īstenošanas aktiem izbeidz saskaņā ar 4. pantu veikto izmeklēšanu, nepieņemot tiesiskās aizsardzības pasākumus, ja:
- (a) Komisija secina, ka nav konstatēts neviens no šādiem elementiem:
    - (iv) trešās valsts vai trešās valsts subjekta piekoptas konkurenci ietekmējošas prakses pastāvēšana;
    - (v) attiecīgajam(-ajiem) Savienības gaisa pārvadātājam(-iem) radīta kaitējuma vai kaitējuma riska pastāvēšana;
    - (vi) cēloņsakarības pastāvēšana starp kaitējumu vai kaitējuma risku un izskatīto praksi;
  - (b) Komisija secina, ka tiesiskās aizsardzības pasākumu pieņemšana saskaņā ar 13. pantu būtu pretrunā Savienības interesēm;
  - (c) attiecīgā trešā valsts vai attiecīgais trešās valsts subjekts ir novērsuši konkurenci ietekmējošo praksi;
  - (d) attiecīgā trešā valsts vai attiecīgais trešās valsts subjekts ir novērsuši attiecīgajam(-ajiem) Savienības gaisa pārvadātājam(-iem) radīto kaitējumu vai kaitējuma risku.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

3. Lēmumam izbeigt izmeklēšanu saskaņā ar 2. punktu pievieno tā pamatojumu un lēmumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

### *13. pants*

#### **Tiesiskās aizsardzības pasākumi**

1. Neskarot 12. panta 1. punktu un izņemot 12. panta 2. punkta b) apakšpunktā minēto gadījumu, Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem tiesiskās aizsardzības pasākumus, ja saskaņā ar 4. pantu veiktajā izmeklēšanā tiek konstatēts, ka trešās valsts vai trešās valsts subjekta piekopta konkurenci ietekmējoša prakse ir radījusi kaitējumu vai kaitējuma risku attiecīgajam(-ajiem) Savienības gaisa pārvadātājam(-iem).

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

2. Šā panta 1. punktā minētos tiesiskās aizsardzības pasākumus piemēro trešās valsts gaisa pārvadātājam(-iem), kas gūst labumu no konkurenci ietekmējošās prakses, un pasākumus var piemērot kādā no šādiem veidiem:
- (a) finansiāls pienākums;
  - (b) jebkurš pasākums ar ekvivalentu vai mazāku vērtību.

3. Šā panta 1. punktā minētie tiesiskās aizsardzības pasākumi nepārsniedz to, kas nepieciešams, lai kompensētu attiecīgajam(-ajiem) Savienības gaisa pārvadātājam(-iem) radīto kaitējumu vai kaitējuma risku. Šādā nolūkā 2. punkta b) apakšpunktā minētos pasākumus var ierobežot, piemērojot tos tikai konkrētā ģeogrāfiskajā apgabalā.
4. Šā panta 1. punktā minētie tiesiskās aizsardzības pasākumi nerosina Savienību vai attiecīgo(-ās) dalībvalsti(-is) pārkāpt gaisa transporta nolīgumu, gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu vai jebkurus noteikumus par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kuri ietverti tirdzniecības nolīgumā, kas noslēgts ar attiecīgo trešo valsti.
5. Šā panta 1. punktā minētajam lēmumam pabeigt izmeklēšanu, pieņemot tiesiskās aizsardzības pasākumus, pievieno tā pamatojumu un lēmumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

#### *14. pants*

#### **Tiesiskās aizsardzības pasākumu pārskatīšana**

1. Šīs regulas 13. pantā minētie tiesiskās aizsardzības pasākumi paliek spēkā tikai tik ilgi un tik lielā apmērā, cik nepieciešams, ņemot vērā konkurenci ietekmējošās prakses turpināšanos un no tās izrietošo kaitējumu vai kaitējuma risku. Šādā nolūkā piemēro 2., 3. un 4. punktā izklāstīto pārskatīšanas procedūru.
2. Ja apstākļi to prasa, pēc Komisijas vai sūdzības iesniedzēja iniciatīvas vai pēc attiecīgās trešās valsts vai attiecīgā trešās valsts subjekta pamatota pieprasījuma var pārskatīt nepieciešamību turpināt tiesiskās aizsardzības pasākumu piemērošanu to sākotnējā veidā.
3. Pārskatīšanas gaitā Komisija novērtē, vai vēl aizvien pastāv konkurenci ietekmējošā prakse, kaitējums vai kaitējuma risks un cēloņsakarība starp praksi un kaitējumu vai kaitējuma risku.
4. Komisija ar īstenošanas aktiem attiecīgi atceļ, groza vai patur spēkā tiesiskās aizsardzības pasākumus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

## V NODAĻA

### NOBEIGUMA NOTEIKUMI

#### *15. pants*

#### **Komiteju procedūra**

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.

#### *16. pants*

#### **Atcelšana**

Regulu (EK) Nr. 868/2004 atceļ. Atsauces uz atcelto regulu uzskata par atsaucēm uz šo regulu.

#### *17. pants*

#### **Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —*

*priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —*

*priekšsēdētājs*

## TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

### **1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS**

- 1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums
- 1.2. Attiecīgā(-ās) politikas joma(-as) *ABM/ABB* struktūrā
- 1.3. Priekšlikuma/iniciatīvas būtība
- 1.4. Mērķis(-i)
- 1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums
- 1.6. Ilgums un finansiālā ietekme
- 1.7. Paredzētie pārvaldības veidi

### **2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI**

- 2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi
- 2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma
- 2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

### **3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME**

- 3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas
- 3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem
  - 3.2.1. *Kopsavilkums par paredzamo ietekmi uz izdevumiem*
  - 3.2.2. *Paredzamā ietekme uz darbības apropriācijām*
  - 3.2.3. *Paredzamā ietekme uz administratīvajām apropriācijām*
  - 3.2.4. *Saderība ar kārtējo daudzgadu finanšu shēmu*
  - 3.2.5. *Trešo personu iemaksas*
- 3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

## TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

### 1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

#### 1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par konkurences aizsardzību gaisa transportā un Regulas (EK) Nr. 868/2004 atcelšanu

#### 1.2. Attiecīgā(-ās) politikas joma(-as) *ABM/ABB* struktūrā<sup>25</sup>

06 — mobilitāte un transports

#### 1.3. Priekšlikuma/iniciatīvas būtība

- Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību**.
- Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību**<sup>26</sup>.
- Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **esošas darbības pagarināšanu**.
- Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **darbību, kas pārveidota jaunā darbībā**.

#### 1.4. Mērķis(-i)

##### 1.4.1. Komisijas daudzgadu stratēģiskie mērķi, kurus plānots sasniegt ar priekšlikumu/iniciatīvu

Nodarbinātība un izaugsme: iniciatīvas mērķis ir sekmēt konkurētspējīgas Eiropas aviācijas nozares attīstību, kas rada ilgtspējīgu izaugsmi un augstvērtīgas darbvietas, kā arī veicina tehnoloģiskas inovācijas.

Padziļināts un taisnīgāks iekšējais tirgus ar spēcīgāku rūpniecisko pamatu: konkurētspējīga Eiropas vienotā transporta telpa iedzīvotājiem un uzņēmumiem nodrošina drošu, efektīvu un augstas kvalitātes transporta sistēmu.

ES rīcība var nodrošināt godīgu konkurenci starp Savienības un trešo valstu pārvadātājiem, t. i., vienlīdzīgu konkurences apstākļus visiem. Tādējādi ir iespējams panākt augsta līmeņa savienojamībai nepieciešamos apstākļus.

Visbeidzot, ierosinātā regula stiprinās ES kā pasaules līmeņa dalībnieka nozīmi.

##### 1.4.2. Konkrētie mērķi un attiecīgās *ABM/ABB* darbības

Konkrētais mērķis

<sup>25</sup> *ABM*: budžeta līdzekļu vadība pa darbības jomām; *ABB*: budžeta līdzekļu sadale pa darbības jomām.

<sup>26</sup> Kā paredzēts Finanšu regulas 54. panta 2. punkta attiecīgi a) un b) apakšpunktā.

1. konkrētais *MOVE* ĢD mērķis: efektīva, ilgtspējīga un droša Eiropas vienotā transporta telpa — uzlabot regulējumu, nodrošināt pilnīgu ES tiesību aktu īstenošanu transporta nozarē, kā arī atklātu un godīgu konkurenci gan ES, gan attiecībās ar nozīmīgākajām partnervalstīm.

Attiecīgās *ABM/ABB* darbības

06 02 — Eiropas transporta politika

### 1.4.3. *Paredzamais(-ie) rezultāts(-i) un ietekme*

*Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz finansējuma saņēmējiem / mērķgrupām.*

Paredzams, ka ierosinātā regula nodrošinās godīgu konkurenci starp Savienības un trešo valstu pārvadātājiem, tādējādi sekmējot augsta līmeņa savienojamību starp ES un trešajām valstīm.

Lai šo mērķi varētu sasniegt, ierosinātā regula paredz kārtību, kādā tiek izskatīta trešo valstu vai trešo valstu subjektu piekopta konkurenci ietekmējoša prakse, kas ES gaisa pārvadātājiem rada kaitējumu vai kaitējuma risku, kā arī gadījumi, kad tiek pieņemti tiesiskās aizsardzības pasākumi kaitējuma kompensēšanai un godīgas konkurences atjaunošanai.

Regula arī paredz kārtību, kādā tiek pieņemti pasākumi gadījumos, kad (iespējams) ir pārkāptas piemērojamās starptautiskās saistības.

Paredzams, ka no regulas labumu gūs ES gaisa pārvadājumu nozare.

Sagaidāms, ka labuma guvēji no regulas būs arī ES pasažieri, jo regula sekmē plašu piekļuvu gaisa pārvadājumu pakalpojumiem visā Eiropas Savienībā.

Visbeidzot, ir paredzams, ka šī regula sniegs labumu kopējai ES ekonomikai, sekmējot nepārtrauktu aviācijas nozares ieguldījumu darbvietu nodrošināšanā un izaugsmē.

Gaidāmās ekonomiskās sekas ietver ES aviosabiedrību pārvadāto pasažieru skaita un ES aviosabiedrību ieņēmumu pieaugumu. Ieguvējas būs arī ES lidostas, kas varēs piesaistīt vairāk pasažieru.

Paredzamās darbības sekas ietver uzlabotu savienojamību Eiropas gaisa telpā, ko sekmē godīga konkurence starp gaisa pārvadātājiem.

### 1.4.4. *Rezultātu un ietekmes rādītāji*

*Norādīt priekšlikuma/iniciatīvas īstenošanas uzraudzībā izmantojamus rādītājus.*

- Komisijai iesniegto sektora dalībnieku oficiālo sūdzību skaits un veids;

- Eiropas ieinteresēto personu viedokļi par Eiropas tiesiskā regulējuma piemērojamību.

## 1.5. **Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums**

### 1.5.1. *Īstermiņa vai ilgtermiņa vajadzības*

Nodrošināt efektīvu instrumentu, kas ļauj vērsties pret konkurenci ietekmējošu praksi, kas Savienības gaisa pārvadātājiem rada kaitējumu vai kaitējuma risku. Šādiem gadījumiem paredzēto pasākumu mērķis ir kompensēt kaitējumu vai kaitējuma risku.

Noteikt kārtību, kādā tiek pieņemti pasākumi gadījumos, kad (iespējams) ir pārkāptas piemērojamās starptautiskās saistības.

Visi šie pasākumi arī veicina augsta līmeņa savienojamību starp ES un trešajām valstīm.

### 1.5.2. ES iesaistīšanās pievienotā vērtība

Atbilstība subsidiaritātes principam tika atzīta Regulas (EK) Nr. 868/2004 26. apsvērumā, ciktāl tas attiecas uz minēto regulu.

Jaunais ierosinātās regulas galvenais elements ir rīcība gadījumos, kad “tiek pārkāptas piemērojamās starptautiskās saistības”. Ierosinātā regula “piemērojamās starptautiskās saistības” definē kā saistības, kas ir ietvertas nolīgumā, kura līgumslēdzēja puse ir Savienība. Tiesības attiecībā uz trešajām valstīm, kas ir noteiktas nolīgumos, kuru līgumslēdzēja puse ir Savienība, nevar izmantot katra dalībvalsts atsevišķi.

Tā kā izvirzītos mērķus nevar sasniegt bez rīcības Savienības līmenī, šāda rīcība ir vajadzīga un tā sniedz nozīmīgāku ieguldījumu nekā rīcība atsevišķas valsts līmenī.

### 1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 868/2004 mērķis bija novērst un neitralizēt negodīgu praksi, t. i., subsīdijas un diskrimināciju, no trešo valstu vai trešo valstu subjektu puses, kura negatīvi ietekmē ES pārvadātājus.

Taču vairāk nekā desmit gadus pēc tās pieņemšanas regula ne reizi nav piemērota, jo neviens ES pārvadātājs nav iesniedzis oficiālu sūdzību, lai arī nozarē ir bijušas daudzas neoficiālas apsūdzības un sūdzības par negodīgu praksi, ko, iespējams, ir piekopusas trešās valstis un trešo valstu subjekti.

Galvenais iemesls Regulas (EK) Nr. 868/2004 neefektivitātei ir tas, ka, ciktāl tā attiecas uz “negodīgu cenu noteikšanu”, tā ir konceptuāli veidota, par paraugu ņemot instrumentus, ko izmantoto preču dempinga novēršanai, taču tā nav pielāgota gaisa transporta nozares īpatnībām.

Patiešām, izņemot subsidēšanas jautājumu, Regula (EK) Nr. 868/2004 attiecas tikai un vienīgi uz tā dēvēto “negodīgas cenu noteikšanas praksi”. Par tādu ir uzskatāma tikai prakse, kad trešās valsts pārvadātājs “nosaka biļešu cenas, kuras ir ievērojami mazākas par tām, ko piedāvā konkurējošie Kopienas gaisa pārvadātāji, lai radītu tiem zaudējumus”, bet šādu praksi ir sarežģīti pierādīt. “Negodīgas cenu noteikšanas prakses” definīcija paredz arī, ka trešās valsts pārvadātājs gūst labumu no nekomerciālas priekšrocības, tomēr šādas priekšrocības pastāvēšana vien nav pietiekams pamatojums Savienības rīcībai.

Turklāt Regula (EK) Nr. 868/2004 neparedz īpašu iekšējo ES procedūru attiecībā uz saistībām (t. i., gadījumiem, kad saistības tiek pārkāptas), kas ir noteiktas gaisa transporta vai gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos, kuru līgumslēdzēja puse ir Savienība un kuru mērķis ir godīgas konkurences nodrošināšana.

Visbeidzot, noteikumi par izmeklēšanas sākšanu ir diezgan ierobežojoši. Proti, sūdzību Komisijai var iesniegt tikai “Kopienas nozare”, kas tiek definēta kā “Kopienas gaisa pārvadātāji, kas sniedz līdzīgus gaisa satiksmes pakalpojumus, kopumā vai gaisa pārvadātāji, kuri kopā veido lielāko daļu no Kopienas kopējā minēto pakalpojumu piedāvājuma”. Ne dalībvalstīm, ne atsevišķiem gaisa pārvadātājiem nav tiesību iesniegt sūdzības, pārstāvēt pašiem sevi.

*1.5.4. Saderība un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem*

Ierosinātā regula atbilst Aviācijas stratēģijā noteiktajiem mērķiem un tādējādi tiešā veidā sekmē šo mērķu īstenošanu, lai veicinātu konkurētspējīgākas ES aviācijas nozares attīstību.

## 1.6. Ilgums un finansiālā ietekme

**Ierobežota ilguma** priekšlikuma/iniciatīva

- Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.
- Finansiālā ietekme: GGGG.–GGGG.

**Beztermiņa** priekšlikums/iniciatīva

- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no GGGG. līdz GGGG.,
- pēc kura turpinās normāla darbība.

## 1.7. Paredzētie pārvaldības veidi<sup>27</sup>

Komisijas īstenota **tieša pārvaldība**

- ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās;
- ko veic izpildaģentūras.

**Dalīta pārvaldība** ar dalībvalstīm

**Netieša pārvaldība**, kurā budžeta īstenošanas uzdevumi uzticēti:

- trešajām valstīm vai to noteiktām struktūrām;
- starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);
- EIB un Eiropas Investīciju fondam;
- Finanšu regulas 208. un 209. pantā minētajām struktūrām;
- publisko tiesību subjektiem;
- privāttiesību subjektiem, kas veic valsts pārvaldes uzdevumus, ja tie sniedz pienācīgas finanšu garantijas;
- struktūrām, kuru darbību reglamentē dalībvalsts privāttiesības, kurām ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un kuras sniedz pienācīgas finanšu garantijas;
- personām, kurām ir uzticēts veikt īpašas darbības KĀDP saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu un kuras ir noteiktas attiecīgā pamataktā.
- *Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".*

Piezīmes

Neattiecas

<sup>27</sup>

Skaidrojumus par pārvaldības veidiem un atsaucis uz Finanšu regulu skatīt *BudgWeb* tīmekļa vietnē:  
[http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

## 2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

### 2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

*Norādīt periodiskumu un nosacījumus.*

Piecus gadus pēc regulas stāšanās spēkā Komisijas dienesti veiks tās novērtēšanu, lai pārbaudītu, vai iniciatīvas mērķi ir sasniegti. Tas tiks darīts, lai pārliecinātos, vai jaunie pasākumi labāk nodrošina vienlīdzīgas konkurences apstākļus un vai tie ir sekmējuši augsta līmeņa savienojamības saglabāšanu. Novērtēšana tiks veikta, pamatojoties uz galvenajiem progresa rādītājiem, kas ir aprakstīti sadaļā par “*rezultātu un ietekmes rādītājiem*”. Novērtējumam ir jāatbilst Komisijas novērtējumu prasībām.

### 2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

#### 2.2.1. *Apzinātie riski*

Saistībā ar ierosinātās regulas īstenošanu ir noteikti šādi riski.

#### 1) Pret ES uzņēmumiem vērsti atbildes pasākumi

Tiesiskās aizsardzības pasākumu piemērošana varētu izraisīt atbildes pasākumus pret ES nozari (piemēram, attiecībā uz pakalpojumu pieejamību gaisa pārvadātājiem vai ES gaisa kuģu iepirkumiem, ko veic trešo valstu pārvadātāji). Tomēr ierosinātā regula paredz, ka Komisija var izlemt neveikt nekādu darbību, ja darbība būtu pretrunā Savienības interesēm. Komisijai būs arī iespēja izstrādāt tiesiskās aizsardzības pasākumus tā, lai ierobežotu nevēlamu seku rašanos, tostarp atbildes pasākumus.

#### 2) Neparedzēti liels un neapstrādājams sūdzību skaits

Izpildot ierosināto regulu, Komisijai būs jāveltī resursi lietu izskatīšanai, tāpēc pieaugs administratīvās izmaksas (darbaspēka izmaksas, aprīkojuma un materiālu izmaksas, kā arī pieskaitāmās izmaksas). Ja tiks saņemts neparedzēti liels sūdzību skaits, var trūkt darbinieku, rasties pārvaldības grūtības un papildu izmaksas. Tomēr ierosinātā regula paredz, ka Komisija var izlemt neveikt nekādu darbību, ja konkrētā lieta nenorāda uz sistēmisku problēmu vai ja tā būtiski neietekmē Savienības gaisa pārvadātājus. Turklāt ierosinātā regula paredz Komisijai iespēju izmeklēšanā lūgt dalībvalstu palīdzību.

#### 2.2.2. *Informācija par izveidoto iekšējās kontroles sistēmu*

- Komisija tiesiskās aizsardzības pasākumus noteiktu ar īstenošanas aktiem atbilstīgi LESD 291. pantam.

- Uz dalībvalstu kontroli attiektos Regula Nr. 182/2011 par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu.

- Finansiālie pretpasākumi attiecībā uz trešo valstu subjektiem tiktu īstenoti saskaņā ar LESD 299. pantu.

2.2.3. *Paredzamās pārbaužu izmaksas un ieguvumi un gaidāmā kļūdas riska līmeņa novērtējums*

Neattiecas

**2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi**

*Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus.*

Neattiecas

### 3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

#### 3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs [...][.....izdevumu kategorija]	Dif./nedif. 28	no EBTA valstīm <sup>29</sup>	no kandidātvalstīm <sup>30</sup>	no trešajām valstīm	Finanšu regulas 21. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē
	[5][06.01.01.01]	Nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

- No jauna veidojamās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs [...][.....izdevumu kategorija]	Dif./nedif.	no EBTA valstīm	no kandidātvalstīm	no trešajām valstīm	Finanšu regulas 21. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē
	[...][XX.YY.YY.YY.]		JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

<sup>28</sup> Dif. — diferencētās apropriācijas / nedif. — nediferencētās apropriācijas.

<sup>29</sup> EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

<sup>30</sup> Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

### 3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem

#### 3.2.1. Kopsavilkums par paredzamo ietekmi uz izdevumiem

EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

<b>Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija</b>	Numurs	[...][..... izdevumu kategorija]
--	--------	----------------------------------

ĢD: <.....>			Gads	Gads	Gads	Gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			KOPĀ
			N <sup>31</sup>	N+1	N+2	N+3				
• Darbības apropriācijas										
Budžeta pozīcijas numurs	Saistības	(1.)								
	Maksājumi	(2.)								
Budžeta pozīcijas numurs	Saistības	(1.a)								
	Maksājumi	(2.a)								
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem <sup>32</sup>										
Budžeta pozīcijas numurs		(3.)								
<b>KOPĀ —</b> <b>&lt;.....&gt; ĢD apropriācijas</b>	Saistības	= 1. + 1 .a + 3.								
	Maksājumi	= 2. + 2 .a + 3.								

<sup>31</sup> N gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot.

<sup>32</sup> Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās “BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

• KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4.)								
	Maksājumi	(5.)								
• KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6.)								
<b>KOPĀ — daudzgadu finanšu shēmas &lt;...&gt; IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas</b>	Saistības	= 4. + 6.								
	Maksājumi	= 5. + 6.								

**Ja priekšlikums/iniciatīva ietekmē vairākas izdevumu kategorijas**

• KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4.)								
	Maksājumi	(5.)								
• KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6.)								
<b>KOPĀ — daudzgadu finanšu shēmas 1.-4. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas (atskaites summa)</b>	Saistības	= 4. + 6.								
	Maksājumi	= 5. + 6.								

<b>Daudzgamu finanšu shēmas izdevumu kategorija</b>	<b>5.</b>	“Administratīvie izdevumi”
---	-----------	----------------------------

EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

		2018. gads	2019. gads	2020. gads	KOPĀ
ĢD: <i>MOVE</i>					
• Cilvēkresursi		1,242	1,242	1,242	<b>3,726</b>
• Pārējie administratīvie izdevumi		0,02	0,02	0,02	<b>0,06</b>
<b>KOPĀ — <i>MOVE</i> ĢD</b>	Apropriācijas	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>

<b>KOPĀ — daudzgamu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas</b>	(Saistību summa = maksājumu summa)	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>
--	---------------------------------------	-------	-------	-------	--------------

EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

		2018. gads	2019. gads	2020. gads	KOPĀ
<b>KOPĀ — daudzgamu finanšu shēmas 1.–5. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas</b>	Saistības	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>
	Maksājumi	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>

3.2.2. Paredzamā ietekme uz darbības apropriācijām

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz izmantot darbības apropriācijas
- Priekšlikums/iniciatīva paredz darbības apropriācijas izmantot šādā veidā:

Saistību apropriācijas EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un rezultātus  ↓			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)										KOPĀ		
	REZULTĀTI																		
	Rezultāta veids <sup>33</sup>	Rezultāta vidējās izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Kopējais rezultātu daudzums
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 <sup>34</sup> ...																			
- Rezultāts																			
- Rezultāts																			
- Rezultāts																			
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 1																			
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2																			
- Rezultāts																			
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 2																			

<sup>33</sup> Rezultāti ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros utt.).

<sup>34</sup> Kā aprakstīts 1.4.2. punktā “Konkrētais(-ie) mērķis(-i)...”

KOPĒJĀS IZMAKSAS																	
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.3. Paredzamā ietekme uz administratīvajām apropriācijām

#### 3.2.3.1. Kopsavilkums

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz izmantot administratīvās apropriācijas
- Priekšlikums/iniciatīva paredz izmantot administratīvās apropriācijas šādā veidā:

EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

	2018. gads	2019. gads	2020. gads	KOPĀ
--	---------------	---------------	---------------	------

Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA				
Cilvēkresursi	1,242	1,242	1,242	<b>3,726</b>
Pārējie administratīvie izdevumi	0,02	0,02	0,02	0,02
<b>Starpsumma — daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>3,786</b>

Ārpus daudz gadu finanšu shēmas <sup>35</sup> 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS				
Cilvēkresursi				
Pārējie administratīvie izdevumi				
<b>Starpsumma — ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS</b>				

<b>KOPĀ</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>3,786</b>
-------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvu izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas Komisijā, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

<sup>35</sup> Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās “BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

### 3.2.3.2. Paredzamās vajadzības pēc cilvēkresursiem

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz cilvēkresursu izmantošanu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz cilvēkresursu izmantošanu šādā veidā:

*Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu*

	2018. gads	2019. gads	2020. gads
<b>• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)</b>			
06 01 01 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)	9	9	9
XX 01 01 02 (Delegācijas)			
XX 01 05 01 (Netiešā pētniecība)			
10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)			
<b>• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu — FTE)<sup>36</sup></b>			
XX 01 02 01 (CA, SNE, INT, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)			
XX 01 02 02 (CA, LA, SNE, INT un JED delegācijās)			
<b>XX 01 04 gg<sup>37</sup></b>	- galvenajā mītnē		
	- delegācijās		
XX 01 05 02 (CA, SNE, INT — netiešā pētniecība)			
10 01 05 02 (CA, SNE, INT — tiešā pētniecība)			
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)			
<b>KOPĀ</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Vajadzības pēc cilvēkresursiem tiks apmierinātas, izmantojot darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti Komisijā, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

#### Veicamo uzdevumu apraksts

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	Komisijai adresēto sūdzību saņemšana un apstrāde, procedūru sākšana un izmeklēšanas veikšana, Komisijas tiesību aktu sagatavošana, informācijas pieprasījumu apstrāde un pieprasījumu pārskatīt Komisijas lēmumu apstrāde
Ārštata darbinieki	Neattiecas

<sup>36</sup> CA — līgumdarbinieki; LA — vietējie darbinieki; SNE — valstu norīkotie eksperti; INT — aģentūras darbinieki; JED — jaunākie eksperti delegācijās.

<sup>37</sup> Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām "BA" pozīcijām).

3.2.4. *Saderība ar kārtējo daudzgadu finanšu shēmu*

- Priekšlikums/iniciatīva atbilst kārtējai daudzgadu finanšu shēmai.
- Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpārplāno attiecīgā izdevumu kategorija daudzgadu finanšu shēmā.

Aprakstīt, kas jāpārplāno, norādot attiecīgās budžeta pozīcijas un summas.

- Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpiemēro elastības instruments vai jāpārskata daudzgadu finanšu shēma

Aprakstīt, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un summas.

3.2.5. *Trešo personu iemaksas*

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz trešo personu līdzfinansējumu

**3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem**

- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus
- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:

(vii)  pašu resursus

(viii)  dažādus ieņēmumus

EUR miljonos (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme <sup>38</sup>					
			Gads N	Gads N + 1	Gads N + 2	Gads N + 3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	
..... pants								

Attiecībā uz dažādiem ieņēmumiem, kas ir “piešķirtie ieņēmumi”, norādīt attiecīgo(-ās) izdevumu pozīciju(-as).

Norādīt, ar kādu metodi aprēķināta ietekme uz ieņēmumiem.

<sup>38</sup> Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 25 % apmērā.