



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 9 czerwca 2017 r.
(OR. en)

10146/17

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0116 (COD)

AVIATION 85
CODEC 1023

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	8 czerwca 2017 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2017) 289 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym, uchylające rozporządzenie (WE) nr 868/2004

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2017) 289 final.

Zał.: COM(2017) 289 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.6.2017 r.
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym, uchylające rozporządzenie
(WE) nr 868/2004**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

Transport lotniczy odgrywa pierwszoplanową rolę w gospodarce Unii Europejskiej. W 2015 r. z przewozów lotniczych w obrębie Unii Europejskiej skorzystało około 918 mln osób, a łączna liczba podróży wylatujących z (oraz przylatujących do) portów lotniczych w UE wyniosła ponad 1,45 mld – transport lotniczy wnosi tym samym istotny wkład w zapewnienie zarówno połączeń między państwami członkowskimi, jak i łączności Unii ze światem. Transport lotniczy łączy ludzi, przedsiębiorstwa i regiony oraz pełni ważną rolę w zapewnieniu integracji i konkurencyjności UE. Przyczynia się on także do zwiększenia regionalnej i społecznej spójności w Unii Europejskiej. Równie istotny jest jego wkład we wzrost gospodarczy oraz zapewnienie miejsc pracy. W 2014 r. branża ta dawała bezpośrednio i pośrednio zatrudnienie 9,3 mln osób i przypadało na nią ponad 510 mld EUR z unijnego PKB. Przyczynia się ona również do wzmocnienia innych sektorów gospodarki – badania pokazują, że jedno euro wartości dodanej w branży transportu lotniczego generuje niemal trzy euro wartości dodanej w całej gospodarce. Podobnie jedno nowe miejsce pracy w tej branży prowadzi do powstania więcej niż trzech dodatkowych miejsc pracy w całej gospodarce¹.

W ogólnym ujęciu łączność Unii zależy w dużej mierze od przewozów lotniczych wykonywanych przez unijnych przewoźników lotniczych, którzy rocznie wykonują średnio 7 mln lotów z (lub do) portów lotniczych w Unii. Odpowiednia liczba dla przewoźników lotniczych z państw trzecich wynosi 1,3 mln lotów rocznie². Jeśli jednak uwzględnić jedynie połączenia między UE a resztą świata, rynek jest niemal równo podzielony między unijnych przewoźników lotniczych (49,9 % lotów i około 239 mln pasażerów w 2015 r.) i przewoźników lotniczych z państw trzecich (50,1 % lotów i około 240 mln pasażerów w 2015 r.)³.

Liberalizacja i deregulacja międzynarodowego transportu lotniczego przyczyniły się do niebywałego wzrostu konkurencji zarówno na rynku unijnym, jak i w skali światowej. W nadchodzących latach można się spodziewać dalszego nasilenia konkurencji w ujęciu globalnym, przy prognozowanej stopie wzrostu sektora międzynarodowych przewozów lotniczych na poziomie około 5 % rocznie do 2030 r.⁴.

Przy braku międzynarodowych uzgodnień, które określałyby warunki konkurencji między przewoźnikami lotniczymi⁵, praktyki dotyczące ich traktowania mogą się jednak różnić w poszczególnych krajach, co może wpływać na konkurencję. W obrębie UE taka sytuacja nie występuje, gdyż przepisy unijne gwarantują, że wszyscy przewoźnicy – zarówno unijni, jak i

¹ Komunikat Komisji „Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa”, COM(2015) 598 final z 7.12.2015 r.

² Źródło: OAG, rozkład lotów w sezonie letnim w 2016 r.

³ Tamże.

⁴ Komunikat Komisji „Unijna polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom?”, COM(2012) 556 final z 27.9.2012 r.

⁵ W szczególności żadnych specjalnych, wielostronnych zasad nie wypracowano w ramach ICAO, a usługi transportu lotniczego zostały w dużej mierze wyłączone z zakresu porozumień Światowej Organizacji Handlu (WTO) (por. porozumienie z Marrakeszu, załącznik 1B, Układ ogólny w sprawie handlu usługami (GATS), załącznik w sprawie usług transportu lotniczego). GATS ma zastosowanie do środków mających wpływ na (a) usługi w zakresie naprawy i obsługi technicznej statku powietrznego; (b) sprzedaż i marketing usług transportu lotniczego; oraz (c) komputerowe systemy rezerwacji.

spoza Unii – mają takie same prawa oraz takie same możliwości dostępu do usług związanych z transportem lotniczym. Sytuacja taka może mieć jednak miejsce w niektórych państwach trzecich, w których dyskryminujące praktyki oraz dotacje⁶ mogą dawać nieuczciwą przewagę konkurencyjną przewoźnikom lotniczym z tych właśnie państw trzecich. Komisja stwierdziła, że „Ostatecznie jednak to unijni przewoźnicy lotniczy sami odpowiadają za swoją konkurencyjność i za budowanie oferty łączącej odpowiednio ceny i poziom jakości usług, tak aby były one atrakcyjne dla klientów. Równie ważne jest, aby konkurencja, zarówno w UE, jak i poza jej granicami, nie była zakłócana przez nieuczciwe praktyki”⁷.

Nieuczciwe praktyki, jeżeli będą się utrzymywać, mogą w dłuższej perspektywie prowadzić do dominacji lub monopolu wybranych podmiotów na rynku przewozów lotniczych, co oznaczałoby mniejszy wybór, mniej połączeń i wyższe ceny dla obywateli UE.

Dlatego też w sytuacjach, w których zagrożone są konkurencja oraz sieć połączeń Unii, Unia musi być w stanie podejmować skuteczne działania w celu zapewnienia otwartego i konkurencyjnego rynku.

Problem zapewnienia warunków uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi można rozwiązać w ramach umów o transporcie lotniczym lub umów o komunikacji lotniczej. Większość takich umów zawartych dotychczas z państwami trzecimi nie zawiera jednak odpowiednich postanowień.

Rozwiązaniu tego problemu w drodze jednostronnego działania Unii miało służyć przyjęcie rozporządzenia (WE) nr 868/2004⁸. Instrument ten nie został jednak jeszcze nigdy zastosowany i niektóre jego elementy sprawiają, że jego konkretne zastosowanie w przyszłości jest bardzo mało prawdopodobne. Tym samym Unia jest pozbawiona skutecznego instrumentu umożliwiającego zapewnienie uczciwej konkurencji między unijnymi przewoźnikami lotniczymi a przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich. W istocie, oprócz kwestii subsydiowania, rozporządzenie (WE) nr 868/2004 ma zastosowanie wyłącznie do tzw. nieuczciwych praktyk cenowych. Praktyki takie uważa się za zaistniałe, jeżeli przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego obciąża „taryfami lotniczymi, które są wystarczająco niższe od tych oferowanych przez konkurujących przewoźników lotniczych Wspólnoty, aby wywołać uszczerbek”, co jest trudne do wykazania. Stwierdzenie istnienia „nieuczciwych praktyk cenowych” wymaga również ustalenia, że przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego odnosi także korzyści o charakterze niekomercyjnym, ale samo istnienie takich korzyści nie stanowi wystarczającej podstawy do podjęcia działania przez Unię. Ponadto w rozporządzeniu (WE) nr 868/2004 nie przewidziano żadnej szczególnej unijnej procedury wewnętrznej w odniesieniu do zobowiązań zawartych w umowach o transporcie lotniczym lub umowach o komunikacji lotniczej, których stroną jest Unia, i mających na celu zapewnienie uczciwej konkurencji – tj. procedury, która miałaby zastosowanie w przypadku naruszenia tych zobowiązań. W dodatku przepisy dotyczące wszczęcia dochodzenia są dość restrykcyjne. Prawo złożenia skargi do Komisji przysługuje bowiem jedynie „przemysłowi wspólnotowemu”, który zdefiniowano jako „przewoźników lotniczych Wspólnoty

⁶ Dotyczy to wyłącznie dotacji, które mają charakter selektywny zgodnie z definicją w art. 2 lit. h) proponowanego rozporządzenia.

⁷ Komunikat Komisji „Unijna polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom?”.

⁸ Rozporządzenie (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. dotyczące ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi powodującymi uszczerbek dla przewoźników lotniczych Wspólnoty w świadczeniu usług lotniczych z krajów nienależących do Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 162 z 30.4.2004, s. 1).

świadczących podobne usługi jako całość lub jako tych z nich, których zbiorowy udział stanowi główny udział całkowitych dostaw wspólnotowych tych usług”. Ani państwa członkowskie, ani poszczególni przewoźnicy lotniczy nie mają prawa występować samodzielnie jako skarżący.

W komunikacie w sprawie europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa⁹ Komisja ogłosiła zamiar dokonania oceny skuteczności rozporządzenia (WE) nr 868/2004, tak aby rozważyć jego zmianę lub zastąpienie go bardziej skutecznym instrumentem, który zapewniałby warunki uczciwej konkurencji między wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, a tym samym zabezpieczałby połączenia do Unii i z Unii. W strategii tej podkreślono również znaczenie starań o wynegocjowanie klauzul o uczciwej konkurencji w dwustronnych umowach o transporcie lotniczym zawieranych przez UE i państwa członkowskie oraz jednoczesnego osiągnięcia postępów w tym zakresie w przypadku umów wielostronnych w celu zwiększenia skuteczności tego instrumentu.

Za zmianą lub zastąpieniem rozporządzenia (WE) nr 868/2004 opowiedziała się również Rada, która w swoich konkluzjach z dnia 20 grudnia 2012 r.¹⁰ uznała, że „rozporządzenie (WE) nr 868/2004 (...) okazało się niewłaściwie uwzględniać specyficzne warunki sektora lotniczego”, oraz poparła „wyrażony przez Komisję zamiar przeanalizowania (...) możliwości utworzenia bardziej skutecznego instrumentu gwarantującego otwartą i uczciwą konkurencję oraz przedstawienia na tej podstawie wniosku w sprawie zmiany lub zastąpienia rozporządzenia (WE) nr 868/2004”.

Podejście to w równej mierze podziela także Parlament Europejski, który wezwał do „przeglądu rozporządzenia (WE) nr 868/2004 w celu ochrony uczciwej konkurencji w ramach zewnętrznych stosunków UE w dziedzinie lotnictwa oraz w celu wzmocnienia konkurencyjnej pozycji unijnego przemysłu lotniczego, zapewnienia wzajemności i wyeliminowania nieuczciwych praktyk (...)”¹¹.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejsza inicjatywa jest spójna z komunikatem Komisji w sprawie unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa, w którym stwierdzono, że „rzeczą ważną i jednocześnie uzasadnioną jest, aby UE była w stanie działać skutecznie na arenie międzynarodowej, chroniąc konkurencyjność unijnych przewoźników lotniczych przed nieuczciwą konkurencją lub nieuczciwymi praktykami, niezależnie od tego, jakie jest ich źródło”.

Niniejsza inicjatywa została wymieniona wśród działań przedstawionych w komunikacie Komisji w sprawie europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa i jest zgodna z polityką UE na rzecz uczciwej konkurencji.

⁹ Komunikat Komisji „Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa”.

¹⁰ Konkluzje Rady z dnia 20.12.2012 r. w sprawie komunikatu Komisji „Unijna polityka w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa – jak sprostać przyszłym wyzwaniom?”.

¹¹ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.: podsumowanie i dążenie w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju (2015/2005(INI)).

Podstawę niniejszej inicjatywy stanowią względy podobne do tych, które stanowią uzasadnienie art. 12 rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93¹² w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty oraz art. 20 dyrektywy Rady 96/67/WE¹³ w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty. W obu tych przepisach przewidziano możliwość podjęcia działań w przypadku, gdy państwa trzecie przyznają swoim przewoźnikom lotniczym bardziej korzystne traktowanie niż unijnym przewoźnikom lotniczym w odniesieniu do przydziałów czasu na start lub lądowanie lub w odniesieniu do dostępu do rynku usług obsługi naziemnej lub wykonywania obsługi własnej.

Niniejsza inicjatywa pozostaje bez uszczerbku dla podziału kompetencji między Unię i państwa członkowskie zgodnie z prawodawstwem UE według wykładni Trybunału Sprawiedliwości.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejsza inicjatywa ma na celu zapewnienie, by usługi transportu lotniczego były świadczone zgodnie z warunkami uczciwej konkurencji, a tym samym umożliwia zwiększenie wkładu, jaki branża transportu lotniczego może wnieść w realizację priorytetowych celów Komisji w zakresie wspierania tworzenia nowych miejsc pracy i trwałego wzrostu gospodarczego.

Inicjatywa ta przyczynia się również do zwiększenia globalnego wpływu Unii i w ten sposób do realizacji odpowiednich celów strategicznych, a mianowicie do silniejszej pozycji Unii na arenie międzynarodowej i rozwoju wolnego handlu bez uszczerbku dla europejskich standardów. Jest ona w szczególności spójna z podejściem przyjętym przez Komisję w przypadku negocjowania umów o transporcie lotniczym lub umów o komunikacji lotniczej z państwami trzecimi, które faworyzuje zasady uczciwej konkurencji, a także wysokie poziomy ochrony w obszarach zatrudnienia i socjalnym.

Niniejsza inicjatywa jest spójna z polityką Unii w stosownych dziedzinach, do których należą m.in. handel i konkurencja.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą niniejszego wniosku jest art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Artykuł ten umożliwia przyjęcie wszystkich odpowiednich przepisów dotyczących transportu lotniczego i służył już jako podstawa prawna rozporządzenia (WE) nr 868/2004¹⁴.

- **Pomocniczość**

Zgodność z zasadą pomocniczości została potwierdzona w motywie 26 rozporządzenia (WE) nr 868/2004 w zakresie, w jakim dotyczyła przepisów tego rozporządzenia.

¹² Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

¹³ Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

¹⁴ Wówczas był to art. 80 ust. 2 Traktatu WE.

Głównym nowym elementem zawartym w proponowanym rozporządzeniu jest podjęcie działań w przypadku „naruszenia obowiązujących zobowiązań międzynarodowych”. W proponowanym rozporządzeniu „obowiązujące zobowiązania międzynarodowe” definiuje się jako zobowiązania zawarte w umowach, których stroną jest Unia. Prawa w stosunku do państw trzecich wynikające z umów, których stroną jest Unia, nie mogą być wykonywane samodzielnie przez poszczególne państwa członkowskie.

Ponieważ nakreślone cele nie mogą zostać osiągnięte bez działań na poziomie Unii, działania takie są niezbędne i przynoszą wartość dodaną w porównaniu z działaniami na poziomie krajowym.

- **Proporcjonalność**

Proponowane środki polityki nie wykraczają poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu wniosku, a mianowicie zapewnienia uczciwej konkurencji między unijnymi przewoźnikami lotniczymi i przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich w interesie utrzymania warunków sprzyjających zapewnieniu rozbudowanej sieci połączeń lotniczych Unii.

Wszystkie praktyki, których dotyczy niniejszy wniosek, mogą prowadzić do zakłócenia uczciwej konkurencji. Jako takie zostały one zdefiniowane w odpowiednich umowach międzynarodowych bądź polegają na subsydiowaniu¹⁵ lub dyskryminacji, które ponadto mogą prowadzić do zastosowania środków jedynie w przypadku wystąpienia szkody lub ryzyka szkody dla przewoźników unijnych.

Środki, które mogą zostać zastosowane na podstawie proponowanego instrumentu, są również same w sobie proporcjonalne. W przypadku naruszenia zobowiązań międzynarodowych środki ograniczają się do tych środków, które są dostępne na mocy danej umowy lub międzynarodowego prawa publicznego.

Jeżeli środki zostaną zastosowane w związku z subsydiowaniem lub dyskryminacją powodującymi szkodę lub ryzyko szkody dla przewoźników unijnych, nie mogą one wykraczać poza to, co jest niezbędne do skompensowania takiej szkody lub ryzyka szkody.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Zgodnie z określonymi przez Komisję standardami dotyczącymi konsultacji publicznych, opinii zainteresowanych stron zasięgnięto w drodze konsultacji internetowych dotyczących „wniosku w sprawie ulepszenia ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi”, które trwały od dnia 29 października 2013 r. do dnia 21 stycznia 2014 r. W konsultacjach publicznych wzięło udział dwadzieścia podmiotów, w tym przewoźnicy lotniczy (unijni i spoza Unii), porty lotnicze i zrzeszenia branżowe (unijne i spoza Unii), związki zawodowe z UE, państwa członkowskie oraz obywatele. Interpretując wyniki konsultacji, należy wziąć pod uwagę ten ograniczony oddźwięk konsultacji publicznych. Przyniosły one niemniej wgląd w opinie różnych istotnych zainteresowanych stron.

¹⁵ Dotyczy to wyłącznie dotacji, które mają charakter selektywny zgodnie z definicją w art. 2 lit. h) proponowanego rozporządzenia.

Strony te miały ponadto możliwość przedstawienia swoich uwag w ramach konsultacji publicznych, jakie Komisja przeprowadziła między 19 marca i 10 czerwca 2015 r. w ramach przygotowywania europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa. Komisja otrzymała wówczas 233 pełne odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu oraz 41 stanowisk od zainteresowanych stron, w tym państw członkowskich i państw trzecich, przewoźników i portów lotniczych, przedsiębiorstw obsługi naziemnej, pilotów, producentów i dostawców statków powietrznych, zrzeszeń branżowych i zrzeszeń pracowników, firm konsultingowych, naukowców i obywateli.

Zgromadzone informacje uzupełniono analizami, w ramach których również konsultowano się z zainteresowanymi stronami.

Komisja odbyła również szereg nieformalnych spotkań z przedstawicielami państw członkowskich oraz istotnych zainteresowanych stron (z Unii i spoza Unii).

Ocena skutków zawiera podsumowania wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych.

- **Ocena skutków**

Streszczenie oceny skutków jest dostępne na stronie: *(uzupełnić po opublikowaniu na stronie Sekretariatu Generalnego)*.

Sprawozdanie z oceny skutków oraz streszczenie oceny skutków zostały przedłożone Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej. Rada pierwotnie wydała negatywną opinię w dniu 8 kwietnia 2016 r., a następnie pozytywną opinię w dniu 29 lipca 2016 r. Sprawozdanie z oceny skutków zostało dostosowane zgodnie z zaleceniami Rady. W szczególności w sprawozdaniu tym dokładniej przedstawiono problem, który wymaga rozwiązania, a także precyzyjniej wyjaśniono, dlaczego obowiązujące przepisy nie są w stanie zaradzić temu problemowi. Podano lepsze przykłady domniemanych dyskryminujących praktyk ilustrujących stwierdzony problem. W sprawozdaniu lepiej wyjaśniono również zgodność proponowanych rozwiązań z prawem międzynarodowym oraz umowami o transporcie lotniczym z państwami trzecimi. Ponadto w większym stopniu uwzględniono skutki dla konsumentów oraz precyzyjniej oszacowano skutki każdego z wariantów strategicznych. W sprawozdaniu dokładniej przedstawiono także opinie zainteresowanych stron.

Pozytywna opinia Rady ds. Kontroli Regulacyjnej jest dostępna na stronie: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

W ocenie skutków zbadano cztery warianty strategiczne, w tym scenariusz odniesienia. Odrzucono wariant łączący ograniczone zmiany rozporządzenia (WE) nr 868/2004 oraz przyjęcie wytycznych interpretacyjnych.

Wariant A (scenariusz odniesienia) polega na utrzymaniu w mocy rozporządzenia (WE) nr 868/2004.

Wariant B łączy zwiększone wysiłki na szczeblu międzynarodowym (na forum WTO i ICAO), mające na celu propagowanie przyjęcia wielostronnych ram prawnych w zakresie uczciwej konkurencji, oraz negocjacje służące włączeniu rozszerzonych klauzul dotyczących uczciwej konkurencji do umów o transporcie lotniczym lub umów o komunikacji lotniczej.

Wariant C przewiduje uchylenie rozporządzenia (WE) nr 868/2004 i zastąpienie go nowym, kompleksowym i skutecznym rozporządzeniem inspirowanym rozporządzeniem w sprawie przeszkód w handlu i uwzględniającym specyfikę branży transportu lotniczego.

Wariant D stanowi połączenie wariantów strategicznych B i C i obejmuje zarówno zastąpienie rozporządzenia (WE) nr 868/2004 nowym instrumentem, jak i zwiększenie wysiłków na arenie międzynarodowej, w tym w zakresie negocjowania umów o transporcie lotniczym lub umów o komunikacji lotniczej.

Wariant D oferuje zintegrowane podejście, które uważa się za najbardziej odpowiednie do rozwiązania stwierdzonych problemów. Uwzględnienie trzech uzupełniających się i wzmacniających się wzajemnie elementów (wysiłki na arenie międzynarodowej, klauzule w umowach o transporcie lotniczym dotyczące uczciwej konkurencji, zmiana rozporządzenia (WE) nr 868/2004) prowadzi do synergii, umożliwi skuteczne zagwarantowanie sieci połączeń lotniczych Unii oraz ułatwia zapewnienie swobodnej konkurencji między wszystkimi przewoźnikami lotniczymi. Z tych względów wybrano wariant D jako najlepszy wybór polityczny.

Gospodarcze, społeczne i środowiskowe wpływy wariantu D przeanalizowano w ocenie skutków. Dokładne ilościowe określenie skutków gospodarczych wariantu D nie jest wprawdzie możliwe, ale oczekuje się, że przyniesie on największe korzyści gospodarcze, gdyż umożliwia on unijnym przewoźnikom lotniczym konkurowanie na uczciwych zasadach z przewoźnikami z państw trzecich. Wariant ten niesie również za sobą korzyści dla portów lotniczych w UE i pasażerów dzięki zwiększeniu liczby lotów oraz poszerzeniu oferty. Europejska sieć połączeń lotniczych będzie, ogólnie rzecz biorąc, lepsza, dzięki czemu transport lotniczy będzie mógł w dalszym ciągu wносить wkład we wzrost gospodarczy i zatrudnienie w Unii oraz przynosić korzyści pasażerom, przedsiębiorstwom i całej gospodarce UE. Jeśli chodzi o aspekty społeczne, zakłada się, że wariant D doprowadzi do wzrostu bezpośredniego zatrudnienia pracowników z UE, w szczególności w portach lotniczych oraz w powiązanych branżach. Oczekuje się, że wpływ na zatrudnienie pośrednie będzie jeszcze większy. W przypadku wariantu D można wprawdzie spodziewać się pewnych korzyści z punktu widzenia ochrony środowiska w formie ograniczenia poziomu hałasu i emisji gazów cieplarnianych dzięki ewentualnemu zwiększeniu liczby bezpośrednich lotów obsługiwanych przez przewoźników z UE, ale zasadniczo zostaną one zrównoważone przez inne czynniki, jak np. prognozowany wzrost natężenia ruchu lotniczego w przyszłości. W związku z tym oczekuje się, że skutki środowiskowe tego wariantu będą neutralne.

Proponowane rozporządzenie przyczyni się do realizacji wariantu strategicznego D, przy dalszym doprecyzowaniu jego istotnych aspektów. Doprecyzowanie to polega na określeniu dwóch możliwych ścieżek działania służących zapewnieniu warunków uczciwej konkurencji: ścieżki dotyczącej kwestii naruszenia zobowiązań międzynarodowych oraz ścieżki związanej ze szkodą dla unijnych przewoźników lotniczych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wpływ na budżet wiąże się ze wszczynaniem i prowadzeniem dochodzeń przez Komisję Europejską oraz z wnoszonymi opłatami finansowymi.

Na podstawie doświadczeń zgromadzonych w trakcie innych podobnych postępowań prowadzonych przez Komisję oszacowano, że wymagane zasoby ludzkie to trzech do czterech pełnoetatowych urzędników na jedno prowadzone dochodzenie, przy dwóch do trzech dochodzeniach rocznie. W związku z tym zakłada się, że stosowanie proponowanego instrumentu wymaga dziewięciu urzędników. Należy również spodziewać się kosztów podróży służbowych, w tym w związku z prowadzeniem dochodzeń na miejscu. Zakłada się, że środki wymagane na pokrycie kosztów zasobów ludzkich i podróży służbowych zostaną pokryte z zasobów, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle ograniczeń budżetowych.

Zakłada się uzyskanie dochodów w związku z uiszczaniem opłat finansowych. Przeprowadzenie kwantyfikacji jest utrudnione, gdyż wysokość dochodów jest uzależniona od okoliczności każdej sprawy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Ramy monitorowania, oceny i sprawozdawczości dotyczące niniejszej inicjatywy opisano w rozdziale 7 dołączonego sprawozdania z oceny skutków.

• **Przedstawienie wniosku**

W motywach przedstawiono cel rozporządzenia, jakim jest zapewnienie uczciwej konkurencji między unijnymi przewoźnikami lotniczymi i przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich, mając na uwadze utrzymanie warunków sprzyjających zapewnieniu rozbudowanej sieci połączeń lotniczych.

Rozdział I wniosku zawiera przepisy ogólne. W rozdziale tym określono zakres stosowania rozporządzenia oraz sformułowano szereg definicji, które są istotne dla prawidłowego zrozumienia rozporządzenia, w szczególności praktyk, których ono dotyczy.

Rozdział II zawiera wspólne przepisy dotyczące postępowań. Przepisy te regulują wszczęcie i prowadzenie dochodzenia. Stanowią one, że dochodzenie może być wszczęte na podstawie skargi państwa członkowskiego, unijnego przewoźnika lotniczego lub grupy unijnych przewoźników lotniczych, bądź też z własnej inicjatywy Komisji. W rozdziale tym określono warunki, zgodnie z którymi Komisja może podjąć decyzję o wszczęciu lub odmowie wszczęcia dochodzenia, jak również procedurę, którą należy stosować do celów powiadomienia o wszczęciu dochodzenia. Przepisy tego rozdziału przyznają Komisji prawo do gromadzenia wszelkich informacji, które uzna za niezbędne do prowadzenia dochodzenia, oraz do weryfikacji prawdziwości otrzymanych lub zebranych informacji¹⁶. W rozdziale tym określono również dwa możliwe cele dochodzenia, które może dotyczyć albo naruszenia obowiązujących zobowiązań międzynarodowych (tzw. „ścieżka dotycząca naruszenia”), albo przyjętych przez państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego praktyk mających wpływ na konkurencję i prowadzących do szkody lub ryzyka szkody dla unijnych przewoźników lotniczych (tzw. „ścieżka dotycząca szkody”). Ponadto w rozdziale tym określono zasady, zgodnie z którymi prowadzi się dochodzenie, oraz zasady, zgodnie z którymi zainteresowane strony mogą uzyskać dostęp do informacji związanych z dochodzeniem. Zawiera on również przepisy dotyczące współpracy z państwami trzecimi, poufności oraz ujawniania informacji.

W rozdziale III opisano czynności, w drodze których zamyka się dochodzenia dotyczące naruszenia obowiązujących zobowiązań międzynarodowych, tj. z przyjęciem lub bez przyjęcia środków kompensacyjnych. Środki dostępne w tym względzie obejmują konkretnie środki przewidziane w akcie zawierającym przedmiotowe obowiązujące zobowiązania międzynarodowe.

Rozdział IV reguluje przypadki dotyczące praktyk mających wpływ na konkurencję. W tym celu określono w nim przede wszystkim warunki, zgodnie z którymi można stwierdzić

¹⁶ Ma to na celu rozwiązanie stwierdzonego problemu braku przejrzystości i informacji dotyczących praktyk, które rzekomo mają wpływ na warunki konkurencji na rynku.

wystąpienie szkody lub ryzyka szkody. Określono w nim także warunki, zgodnie z którymi postępowanie może zostać zawieszono lub zamknięte, z przyjęciem lub bez przyjęcia środków kompensacyjnych. Przewidziano możliwość przyjęcia środków o charakterze finansowym lub operacyjnym służących skompensowaniu szkody lub ryzyka szkody oraz nałożono wymóg, zgodnie z którym środki te nie mogą wykraczać poza to, co jest konieczne do takiego skompensowania, mając przy tym na uwadze, że celem takich środków nie jest ukaranie danego przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego, lecz przywrócenie uczciwej konkurencji. W rozdziale tym zdefiniowano także warunki, zgodnie z którymi można dokonać ponownej oceny środków kompensacyjnych.

Rozdział V zawiera przepisy dotyczące procedury komitetowej, uchylecia rozporządzenia (WE) nr 868/2004 oraz wejścia w życie proponowanego rozporządzenia.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym, uchylające rozporządzenie (WE) nr 868/2004

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹⁷,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹⁸,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Transport lotniczy odgrywa pierwszoplanową rolę w gospodarce Unii. Stanowi on istotną siłę napędową wzrostu gospodarczego, zatrudnienia, handlu i mobilności. W ciągu ostatnich dziesięcioleci rozwój usług transportu lotniczego w znacznej mierze przyczynił się do ulepszenia sieci połączeń w obrębie Unii i z państwami trzecimi oraz stanowił istotny czynnik rozwoju całej gospodarki Unii.
- (2) Unijni przewoźnicy lotniczy stanowią trzon globalnej sieci łączącej Europę wewnątrz i z resztą świata. Powinni oni mieć możliwość konkurowania z przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich na zasadach otwartej i uczciwej konkurencji między wszystkimi przewoźnikami lotniczymi. Przyczyniłoby się to do utrzymania warunków sprzyjających zapewnieniu rozbudowanej sieci połączeń lotniczych Unii.
- (3) Uczciwa konkurencja stanowi ważną ogólną zasadę świadczenia usług międzynarodowego transportu lotniczego. Zasada ta została w szczególności uznana w

¹⁷ Dz.U. C z, s. .

¹⁸ Dz.U. C z, s. .

konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (konwencji chicagowskiej), w której preambule uznaje się potrzebę, by międzynarodowe służby transportu lotniczego były ustanawiane na zasadzie *jednakowych możliwości*. Art. 44 konwencji chicagowskiej stanowi również, że celem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) jest popieranie rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego w taki sposób, aby „zapewniać (...) aby każde umawiające się państwo miało należyłą możliwość eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych” oraz aby „uniknąć czynienia dyskryminacji między umawiającymi się państwami”.

- (4) Zasada uczciwej konkurencji jest mocno zakorzeniona w Unii, gdzie praktyki szkodliwe dla rynku podlegają obowiązującemu prawu Unii, które gwarantuje równe szanse i warunki uczciwej konkurencji wszystkim przewoźnikom lotniczym – zarówno unijnym, jak i spoza Unii – prowadzącym działalność w Unii.
- (5) Mimo usilnych starań niektórych państw trzecich oraz Unii zasady uczciwej konkurencji nie zostały jednak jeszcze sformułowane w postaci konkretnych wielostronnych przepisów, w szczególności w ramach ICAO lub porozumień Światowej Organizacji Handlu (WTO), z których zakresu usługi transportu lotniczego zostały w dużej mierze wyłączone¹⁹.
- (6) Należy zatem wzmocnić wysiłki na forum ICAO i WTO na rzecz aktywnego wspierania opracowania międzynarodowych przepisów gwarantujących warunki uczciwej konkurencji między wszystkimi przewoźnikami lotniczymi.
- (7) Problem uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi należy w miarę możliwości rozwiązać w ramach umów o transporcie lotniczym lub umów o komunikacji lotniczej z państwami trzecimi. Większość umów o transporcie lotniczym lub umów o komunikacji lotniczej zawartych dotychczas z państwami trzecimi przez Unię lub jej państwa członkowskie lub przez Unię i jej państwa członkowskie nie zawiera jednak odpowiednich postanowień. Należy więc zintensyfikować starania o wynegocjowanie włączenia klauzul o uczciwej konkurencji do obowiązujących i zawieranych w przyszłości umów o transporcie lotniczym lub umów o komunikacji lotniczej z państwami trzecimi.
- (8) Uczciwą konkurencję między przewoźnikami lotniczymi można również zapewnić za pomocą odpowiednich przepisów unijnych, takich jak rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93²⁰ oraz dyrektywa Rady 96/97/WE²¹. W zakresie, w jakim zapewnienie uczciwej konkurencji oznacza ochronę unijnych przewoźników lotniczych przed określonymi praktykami stosowanymi przez państwa trzecie lub przewoźników z państw trzecich, jest ono obecnie regulowane rozporządzeniem (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady²². Rozporządzenie (WE) nr 868/2004 okazało się

¹⁹ Porozumienie z Marrakeszu, załącznik 1B, Układ ogólny w sprawie handlu usługami (GATS), załącznik w sprawie usług transportu lotniczego.

²⁰ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

²¹ Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

²² Rozporządzenie (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. dotyczące ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi powodującymi uszczerbek dla przewoźników lotniczych Wspólnoty w świadczeniu usług lotniczych z krajów nienależących do Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 162 z 30.4.2004, s. 1).

jednak niewystarczająco skuteczne, jeśli chodzi o osiągnięcie przyświecającego mu ogólnego celu, jakim jest zapewnienie uczciwej konkurencji. Przyczyną tego są w szczególności niektóre jego przepisy, a konkretnie te dotyczące definicji wspomnianych praktyk (poza subsydiowaniem) oraz wymogów w zakresie wszczynania i prowadzenia dochodzeń. Ponadto w rozporządzeniu (WE) nr 868/2004 nie przewidziano żadnej szczególnej unijnej procedury wewnętrznej w odniesieniu do zobowiązań zawartych w umowach o transporcie lotniczym lub umowach o komunikacji lotniczej, których stroną jest Unia, i mających na celu zapewnienie uczciwej konkurencji. Ze względu na liczbę i istotność zmian, które byłyby konieczne do zwiększenia skuteczności istniejących przepisów, należy zastąpić rozporządzenie (WE) nr 868/2004 nowym aktem prawnym.

- (9) Skuteczne, proporcjonalne i odstraszające przepisy są niezbędne do utrzymania warunków sprzyjających zapewnieniu rozbudowanej sieci połączeń lotniczych w Unii oraz zapewnieniu uczciwej konkurencji z przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich. W tym celu Komisji należy powierzyć uprawnienia do prowadzenia dochodzeń oraz do zastosowania w razie konieczności niezbędnych środków. Ich zastosowanie powinno być możliwe w przypadku, gdy naruszone zostały odpowiednie zobowiązania wynikające z umowy, której stroną jest Unia, lub w przypadku, gdy praktyki mające wpływ na konkurencję powodują lub mogą powodować szkodę dla unijnych przewoźników lotniczych.
- (10) W przypadku gdy Unia jest stroną umowy o transporcie lotniczym lub umowy o komunikacji lotniczej zawartej z państwem trzecim, naruszenie określonych w niej zobowiązań międzynarodowych powinno być rozpatrywane w kontekście danej umowy, w szczególności poprzez zastosowanie klauzuli dotyczącej uczciwej konkurencji, o ile istnieje, oraz, w stosownych przypadkach, procedury rozstrzygania sporów.
- (11) Aby Komisja była odpowiednio poinformowana o sytuacjach, które mogą uzasadniać wszczęcie dochodzenia, każde państwo członkowskie, każdy unijny przewoźnik lotniczy lub każda grupa unijnych przewoźników lotniczych powinny mieć prawo do wniesienia skargi.
- (12) Istotną kwestią jest zapewnienie, by dochodzenie mogło obejmować najszerszy możliwy zakres elementów dotyczących danej sprawy. W tym celu, z zastrzeżeniem wyrażenia zgody przez dane państwo trzecie oraz dany podmiot z państwa trzeciego, Komisja powinna mieć możliwość prowadzenia dochodzeń w państwach trzecich. Z tych samych względów i w tym samym celu państwa członkowskie powinny być zobowiązane do jak najlepszego wspierania Komisji w miarę ich możliwości. Komisja powinna zamknąć dochodzenie na podstawie najlepszych dostępnych dowodów.
- (13) W przypadku gdy dochodzenie prowadzone przez Komisję dotyczy działań objętych umową o transporcie lotniczym lub umową o komunikacji lotniczej z państwem trzecim, której Unia nie jest stroną, należy zapewnić, by Komisja podejmowała działania, posiadając pełne informacje na temat wszelkich postępowań planowanych lub prowadzonych przez dane państwo członkowskie zgodnie z daną umową i dotyczących sytuacji będącej przedmiotem dochodzenia Komisji. Państwa członkowskie powinny być zatem zobowiązane do przekazywania Komisji na bieżąco odpowiednich informacji.

- (14) Należy określić warunki, zgodnie z którymi postępowanie powinno zostać zakończone, z przyjęciem lub bez przyjęcia środków kompensacyjnych.
- (15) Nie należy wszczynać postępowania na podstawie niniejszego rozporządzenia, bądź też należy je zakończyć bez przyjęcia środków kompensacyjnych, jeżeli przyjęcie takich środków byłoby sprzeczne z interesem Unii, przy uwzględnieniu ich wpływu na inne podmioty, a w szczególności konsumentów lub przedsiębiorstwa w Unii. Postępowanie należy również zakończyć bez przyjęcia środków kompensacyjnych, jeżeli wymogi dotyczące przyjęcia tych środków nie są spełnione lub przestały być spełniane.
- (16) W przypadku naruszenia obowiązujących zobowiązań międzynarodowych podstawę wszelkich środków kompensacyjnych musiałby stanowić akt prawny określający dane zobowiązania bądź też przepisy i zasady prawa międzynarodowego publicznego. W celu zachowania integralności tych aktów wszelkie takie środki powinny być przyjmowane wyłącznie po zakończeniu procedur przewidzianych w tych aktach.
- (17) Ustalenia dotyczące powstania szkody lub ryzyka szkody dla unijnego przewoźnika lotniczego (unijnych przewoźników lotniczych) powinny uwzględniać realistyczną ocenę sytuacji i w związku z tym powinny być oparte na wszystkich istotnych czynnikach, dotyczących w szczególności sytuacji danego przewoźnika (danych przewoźników) oraz ogólnej sytuacji na danym rynku przewozów lotniczych.
- (18) Ze względów wydajności administracyjnej oraz z uwagi na prawdopodobieństwo zakończenia postępowania bez przyjęcia środków kompensacyjnych powinna istnieć możliwość zawieszenia postępowania w przypadku, gdy dane państwo trzecie lub dany podmiot z państwa trzeciego przedsięwzięły konkretne kroki w celu wyeliminowania danej praktyki mającej wpływ na konkurencję lub wynikającej z niej szkody lub ryzyka szkody.
- (19) Środki kompensacyjne w odniesieniu do praktyk mających wpływ na konkurencję mają na celu zrekompensowanie szkody, która wystąpiła lub może wystąpić w wyniku tych praktyk. Powinny one zatem mieć formę opłat finansowych lub innych środków, które, reprezentując wymierną wartość pieniężną, mogą przynieść ten sam skutek. Może to obejmować środki polegające na zawieszeniu koncesji, zawieszeniu świadczenia należnych usług lub innych praw przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego, pod warunkiem że nie prowadzi to do naruszenia umowy o transporcie lotniczym lub umowy o komunikacji lotniczej zawartej z danym państwem trzecim. Aby zachować zgodność z zasadą proporcjonalności, wszelkie zastosowane środki powinny ograniczać się do tego, co jest konieczne do zrekompensowania stwierdzonej szkody lub stwierdzonego ryzyka szkody.
- (20) Zgodnie z tą samą zasadą środki kompensacyjne w odniesieniu do praktyk mających wpływ na konkurencję powinny pozostać w mocy jedynie tak długo i w takim zakresie, jak jest to niezbędne z uwagi na daną praktykę i wynikające z niej szkodę lub ryzyko szkody. W związku z tym należy przewidzieć możliwość dokonania przeglądu w uzasadniających go okolicznościach.
- (21) Sytuacje będące przedmiotem dochodzeń prowadzonych na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz ich potencjalne skutki dla państw członkowskich mogą różnić się w zależności od okoliczności. Stosownie do okoliczności sprawy środki

kompensacyjne mogą więc mieć zastosowanie do jednego państwa członkowskiego lub większej ich liczby lub mogą być ograniczone do określonego obszaru geograficznego.

- (22) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²³.
- (23) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie skuteczna, jednakowa dla wszystkich unijnych przewoźników lotniczych oraz oparta na jednolitych kryteriach i procedurach ochrona przed naruszeniami obowiązujących zobowiązań międzynarodowych oraz przed szkodą lub ryzykiem szkody dla co najmniej jednego unijnego przewoźnika lotniczego w wyniku praktyk mających wpływ na konkurencję przyjętych przez państwa trzecie lub podmioty z państw trzecich, nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast może zostać lepiej osiągnięty na szczeblu Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (24) Ponieważ niniejsze rozporządzenie zastępuje rozporządzenie (WE) nr 868/2004, rozporządzenie to powinno zostać uchylone,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się przepisy dotyczące prowadzenia dochodzeń przez Komisję oraz przyjmowania środków kompensacyjnych w związku z naruszeniem obowiązujących zobowiązań międzynarodowych oraz w związku z praktykami mającymi wpływ na konkurencję między unijnymi przewoźnikami lotniczymi i innymi przewoźnikami lotniczymi oraz prowadzącymi do powstania szkody lub ryzyka szkody dla unijnych przewoźników lotniczych.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się, nie naruszając przepisów art. 12 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 oraz art. 20 dyrektywy 96/67/WE.

²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008²⁴;
- b) „usługa transportu lotniczego” oznacza lot albo serię lotów, w których przewozi się pasażerów, ładunki lub pocztę za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;
- c) „obowiązujące zobowiązania międzynarodowe” oznaczają wszelkie zobowiązania, które są zawarte w międzynarodowej umowie o transporcie lotniczym lub o komunikacji lotniczej, której stroną jest Unia, lub wszelkie postanowienia dotyczące usług transportu lotniczego zawarte w umowie o handlu, której stroną jest Unia, odnoszące się do praktyk, które mogą mieć wpływ na konkurencję, lub do innego postępowania mającego znaczenie dla konkurencji między przewoźnikami lotniczymi;
- d) „zainteresowana strona” oznacza każdą osobę fizyczną lub osobę prawną lub każdy organ rządowy, bez względu na to, czy posiada on osobowość prawną, które mogą mieć istotny interes w wyniku postępowania;
- e) „podmiot z państwa trzeciego” oznacza każdą osobę fizyczną lub osobę prawną, bez względu na to, czy działa ona w celach zarobkowych, lub każdy organ rządowy, bez względu na to, czy posiada on osobowość prawną, które podlegają jurysdykcji państwa trzeciego, niezależnie od tego, czy znajdują się pod kontrolą rządu państwa trzeciego, i są bezpośrednio lub pośrednio zaangażowane w świadczenie usług transportu lotniczego lub usług z nimi powiązanych lub w zapewnianie infrastruktury lub usług wykorzystywanych w celu świadczenia usług transportu lotniczego lub usług z nimi powiązanych;
- f) „praktyki mające wpływ na konkurencję” oznaczają dyskryminację oraz dotacje;
- g) „dyskryminacja” oznacza każde nieposiadające obiektywnego uzasadnienia rozróżnienie w odniesieniu do dostaw towarów lub świadczenia usług, w tym usług publicznych, wykorzystywanych w celu wykonywania usług transportu lotniczego, lub w odniesieniu do ich traktowania przez organy publiczne istotne dla takich usług (w tym praktyki dotyczące żeglugi powietrznej, obiektów i usług portów lotniczych, paliwa, obsługi naziemnej, ochrony, komputerowych systemów rezerwacji, przydziału czasu na start lub lądowanie, opłat oraz korzystania z innych obiektów lub usług wykorzystywanych w celu wykonywania usług transportu lotniczego);

²⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

- h) „dotacja” oznacza wkład finansowy:
- (i) przyznany przez rząd lub inną organizację publiczną państwa trzeciego w dowolnej z poniższych form:
 - 1) praktyka rządu lub innej organizacji publicznej obejmująca bezpośredni transfer środków finansowych bądź potencjalny bezpośredni transfer środków finansowych lub zobowiązań (taki jak subwencja, pożyczka, wkład do kapitału własnego, gwarancje pożyczkowe, rekompensata strat operacyjnych lub rekompensata z tytułu obciążeń finansowych nałożonych przez organy publiczne);
 - 2) należne dochody rządu lub innej organizacji publicznej, których zrzeczono się lub których nie pobrano (takie jak preferencyjne traktowanie podatkowe lub zachęty podatkowe takie jak ulgi podatkowe);
 - 3) rząd lub inna organizacja publiczna, w tym przedsiębiorstwa pod kontrolą publiczną, dostarcza towary lub świadczy usługi bądź dokonuje zakupu towarów lub usług;
 - 4) rząd lub inna organizacja publiczna dokonuje płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierza lub nakazuje prywatnej jednostce wykonywanie jednej lub większej liczby funkcji określonych w pkt 1), 2) i 3), które zazwyczaj byłyby powierzone organom państwowym i w rzeczywistości nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez rządy;
 - (ii) przynoszący korzyści;
 - (iii) ograniczony, prawnie lub faktycznie, do jednego podmiotu lub jednej branży lub do grupy podmiotów lub branż podlegających jurysdykcji organu przyznającego dotację;
- i) „unijny przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją udzieloną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.

ROZDZIAŁ II

WSPÓLNE PRZEPISY DOTYCZĄCE POSTĘPOWANIA

Artykuł 3

Wszczęcie postępowania

1. Dochodzenie wszczyna się po otrzymaniu pisemnej skargi wniesionej przez państwo członkowskie, unijnego przewoźnika lotniczego lub grupę unijnych przewoźników lotniczych zgodnie z ust. 2 lub z własnej inicjatywy Komisji, jeżeli istnieje dowód *prima facie* dotyczący:
 - a) naruszenia obowiązujących zobowiązań międzynarodowych;
 - b) zaistnienia wszystkich następujących okoliczności:
 - (i) praktyki mającej wpływ na konkurencję, przyjętej przez państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego;
 - (ii) szkody lub ryzyka szkody dla co najmniej jednego unijnego przewoźnika lotniczego;
 - (iii) związku przyczynowego między domniemaną praktyką i domniemaną szkodą lub domniemanym ryzykiem szkody.
2. Wniesiona skarga musi zawierać dowód *prima facie* zaistnienia jednej z sytuacji, o których mowa w ust. 1.
3. Komisja bada, w miarę możliwości, prawdziwość i adekwatność elementów przedstawionych w skardze lub będących do dyspozycji Komisji w celu dokonania oceny, czy istnieją wystarczające dowody uzasadniające wszczęcie dochodzenia zgodnie z ust. 1.
4. Komisja może podjąć decyzję o niewszczynaniu dochodzenia, jeżeli przyjęcie środków zgodnie z art. 10 lub 13 byłoby sprzeczne z interesem Unii lub w przypadku gdy Komisja uzna, że fakty przedstawione w skardze nie mają charakteru systemowego ani nie mają znaczącego wpływu na unijnego przewoźnika lotniczego lub na większą ich liczbę.
5. Jeżeli przedstawiony dowód jest niewystarczający do celów ust. 1, Komisja informuje skarżącego o tym fakcie w terminie 60 dni od daty złożenia skargi. Skarżący dysponuje terminem 30 dni na przedstawienie dodatkowych dowodów. Jeżeli skarżący nie dokona tego w tym terminie, Komisja może podjąć decyzję o niewszczynaniu dochodzenia.
6. Komisja podejmuje decyzję o wszczęciu dochodzenia zgodnie z ust. 1 w terminie 6 miesięcy od złożenia skargi.
7. Z zastrzeżeniem ust. 4, w przypadku gdy Komisja uzna, że istnieją wystarczające dowody uzasadniające wszczęcie dochodzenia, Komisja podejmuje następujące działania:
 - a) wszczyna postępowanie;
 - b) publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*; w zawiadomieniu tym zamieszcza się informację o wszczęciu dochodzenia, wskazuje się zakres dochodzenia, obowiązujące zobowiązania międzynarodowe, które rzekomo naruszono, lub państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego, które są rzekomo zaangażowane w praktyki mające wpływ

na konkurencję, oraz domniemaną szkodę lub domniemane ryzyko szkody, unijnego przewoźnika lotniczego lub unijnych przewoźników lotniczych, których to dotyczy, oraz podaje się termin, w którym zainteresowane strony mogą zgłosić się do Komisji, przedstawić swoje opinie na piśmie, przedstawić informacje lub ubiegać się o wysłuchanie przez Komisję;

- c) oficjalnie powiadamia przedstawicieli danego państwa trzeciego i dany podmiot z państwa trzeciego o wszczęciu dochodzenia;
 - d) informuje skarżącego oraz komitet, o którym mowa w art. 15, o wszczęciu dochodzenia.
8. W przypadku wycofania skargi przed wszczęciem dochodzenia uznaje się, że skarga nie została złożona. Pozostaje to bez uszczerbku dla prawa Komisji do wszczęcia dochodzenia z własnej inicjatywy zgodnie z ust. 1.

Artykuł 4

Dochodzenie

1. Po wszczęciu postępowania Komisja rozpoczyna dochodzenie.
2. Dochodzenie ma na celu stwierdzenie, czy doszło do zaistnienia jednej z następujących sytuacji:
 - a) naruszenia obowiązujących zobowiązań międzynarodowych;
 - b) powstania szkody lub ryzyka szkody dla danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych w wyniku praktyki mającej wpływ na konkurencję przyjętej przez państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego.
3. Komisja może starać się uzyskać wszelkie informacje, które uważa za niezbędne do prowadzenia dochodzenia, oraz może weryfikować prawdziwość otrzymanych lub zgromadzonych informacji wraz z danym unijnym przewoźnikiem lotniczym lub danymi unijnymi przewoźnikami lotniczymi lub danym państwem trzecim lub podmiotem z państwa trzeciego.
4. Komisja może zwrócić się do państw członkowskich o udzielenie jej wsparcia w prowadzeniu dochodzenia, a państwa członkowskie czynią wszelkie niezbędne kroki, aby spełnić taką prośbę. Wsparcie, o które zwrócono się do państw członkowskich, może obejmować przekazanie informacji oraz analizy informacji, jak również wniesienie wkładu w kontrole i dochodzenia.
5. W sytuacjach, w których wydaje się to konieczne, Komisja może prowadzić dochodzenie na terytorium danego państwa trzeciego, pod warunkiem że rząd danego państwa trzeciego oraz dany podmiot z państwa trzeciego zostały oficjalnie powiadomione i wyraziły swoją zgodę.

6. Strony, które zgłosiły się do Komisji w terminie określonym w zawiadomieniu o wszczęciu dochodzenia, zostają wysłuchane, jeżeli złożyły one wniosek o wysłuchanie wskazujący, że są one zainteresowaną stroną.
7. Skarżący, zainteresowane strony, dane państwo lub państwa członkowskie oraz przedstawiciele danego państwa trzeciego lub podmiotu z państwa trzeciego mają możliwość wglądu do wszystkich informacji dostępnych Komisji, z wyjątkiem dokumentów wewnętrznych na użytek Komisji i administracji, pod warunkiem że informacje te nie mają charakteru poufnego w rozumieniu art. 6 i pod warunkiem złożenia w tym względzie pisemnego wniosku do Komisji.

Artykuł 5

Współpraca z państwami członkowskimi w zakresie postępowań dotyczących spraw objętych przepisami rozdziału IV

1. Jeżeli Komisja zamierza wsząć postępowanie zgodnie z art. 3, a dane usługi transportu lotniczego podlegają umowie o transporcie lotniczym lub umowie o komunikacji lotniczej zawartej między co najmniej jednym państwem członkowskim i państwem trzecim, której to umowy Unia nie jest stroną, Komisja informuje dane państwo lub państwa członkowskie.
2. Jeżeli państwo członkowskie zostało poinformowane przez Komisję zgodnie z ust. 1, państwo to niezwłocznie informuje Komisję o swoim zamiarze skorzystania, w celu rozwiązania kwestii objętej dochodzeniem, z procedury rozstrzygania sporów lub jakiegokolwiek innej stosownej procedury przewidzianej w umowie o transporcie lotniczym lub umowie o komunikacji lotniczej zawartej z danym państwem trzecim.
3. Państwo członkowskie, o którym mowa w ust. 2, informuje również Komisję o wszelkich stosownych spotkaniach zaplanowanych na podstawie umowy o transporcie lotniczym lub umowy o komunikacji lotniczej zawartej z danym państwem trzecim w celu omówienia kwestii objętych dochodzeniem. Dane państwo członkowskie przekazuje Komisji porządek obrad oraz wszystkie istotne informacje pozwalające na zrozumienie tematów, które mają być omawiane w trakcie tych spotkań.
4. Dane państwo członkowskie na bieżąco informuje Komisję o przebiegu każdej procedury, o której mowa w ust. 2, i w stosownych przypadkach może zaprosić Komisję do udziału w tej procedurze. Komisja może zwrócić się do danego państwa członkowskiego z wnioskiem o udzielenie dalszych informacji.

Artykuł 6

Poufność

1. Wszelkie informacje, które ze swojej istoty są poufne (w tym między innymi informacje, których ujawnienie przyniosłoby konkurentowi znaczną przewagę konkurencyjną lub miałyby istotny niekorzystny wpływ na osobę przekazującą informacje lub na osobę, od której osoba przekazująca informacje uzyskała te informacje) lub które zostały udostępnione jako poufne przez strony uczestniczące w dochodzeniu, są przez Komisję traktowane jako informacje poufne, o ile podane zostanie właściwe uzasadnienie.
2. Od zainteresowanych stron przekazujących informacje poufne wymaga się przedłożenia ich podsumowania, niemającego poufnego charakteru. Podsumowanie to musi być na tyle szczegółowe, aby umożliwiło właściwe zrozumienie istoty informacji przekazywanych jako poufne. W wyjątkowych okolicznościach zainteresowane strony mogą wskazać, że niemożliwe jest przedstawienie podsumowania informacji poufnych. W takich wyjątkowych okolicznościach należy złożyć oświadczenie podające powody, dla których niemożliwe jest przedstawienie podsumowania.
3. Informacje otrzymane na podstawie niniejszego rozporządzenia są wykorzystywane wyłącznie do celów, w związku z którymi o nie wystąpiono. Przepis ten nie wyklucza wykorzystania informacji otrzymanych w trakcie jednego dochodzenia do celów wszczęcia innego dochodzenia zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
4. Komisja i państwa członkowskie, w tym urzędnicy Komisji i państw członkowskich, nie ujawniają żadnych informacji o charakterze poufnym otrzymanych na podstawie niniejszego rozporządzenia ani żadnych informacji udostępnionych jako poufne przez stronę dochodzenia bez konkretnego pozwolenia strony przekazującej takie informacje. Z wyjątkiem szczególnych przypadków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu nie ujawnia się informacji, które wymieniają między sobą Komisja i państwa członkowskie, ani żadnych wewnętrznych dokumentów sporządzonych przez organy Unii lub państwa członkowskie.
5. Jeżeli wydaje się, że wniosek o zachowanie poufności nie jest uzasadniony, oraz jeżeli podmiot przekazujący informacje nie jest skłonny ujawnić publicznie informacji ani upoważnić do ich ujawnienia w postaci ogólnej lub w formie podsumowania, dana informacja może zostać pominięta.
6. Niniejszy artykuł nie wyklucza ujawnienia przez organy Unii informacji ogólnych, w szczególności przesłanek, na podstawie których podjęto decyzje na podstawie niniejszego rozporządzenia, ani ujawnienia dowodów, na których oparły się organy Unii, w zakresie niezbędnym dla wyjaśnienia tych przesłanek w postępowaniu sądowym. Takie ujawnienie informacji uwzględnia uzasadniony interes zainteresowanych stron, by ich tajemnice handlowe lub rządowe nie zostały ujawnione.

Artykuł 7

Podstawa ustaleń w przypadku braku współpracy

W przypadkach, w których odmówiono dostępu do niezbędnych informacji lub nie udzielono go we właściwym terminie, albo gdy prowadzenie dochodzenia jest znacznie utrudnione,

ustaleń dokonuje się na podstawie dostępnych faktów. Jeżeli Komisja stwierdzi, że przekazano nieprawdziwe lub wprowadzające w błąd informacje, informacje te nie są brane pod uwagę.

Artykuł 8

Ujawnianie informacji

1. Dane państwo trzecie, dany podmiot z państwa trzeciego oraz dany przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego, a także skarżący i zainteresowane strony otrzymują ujawnienie najważniejszych faktów i ustaleń, na podstawie których zamierza się przyjąć środki kompensacyjne lub zakończyć postępowanie bez przyjęcia środków kompensacyjnych, najpóźniej na miesiąc przed dniem, w którym komitet, o którym mowa w art. 15, zajmie się daną sprawą zgodnie z art. 10 ust. 2, art. 10 ust. 3, art. 12 ust. 2 lub art. 13 ust. 1.
2. Ujawnienie informacji nie przesądza o żadnej późniejszej decyzji, jaką może podjąć Komisja. Jeżeli Komisja zamierza oprzeć taką decyzję na jakichkolwiek dodatkowych lub innych faktach i ustaleniach, ujawnia się je tak szybko, jak to możliwe.
3. Uwagi zgłoszone po ujawnieniu informacji uwzględnia się tylko wtedy, gdy zostały przedstawione w terminie, który Komisja ustala odrębnie dla każdej sprawy i który wynosi co najmniej 10 dni, przy właściwym uwzględnieniu pilności sprawy. Wyznaczony termin może być krótszy, jeżeli konieczne jest dokonanie dodatkowego ostatecznego ujawnienia informacji.

Artykuł 9

Czas trwania postępowania i zawieszenie postępowania

1. Postępowanie zostaje zakończone w ciągu dwóch lat. W należycie uzasadnionych przypadkach okres ten może zostać przedłużony.
2. W sprawach pilnych, takich jak sytuacje, w których istnieje ryzyko bezpośredniej i nieodwracalnej szkody dla unijnego przewoźnika lotniczego lub unijnych przewoźników lotniczych, postępowanie może zostać skrócone do jednego roku.
3. Komisja może zawiesić postępowanie w przypadku, gdy dane państwo trzecie lub dany podmiot z państwa trzeciego poczynił konkretne kroki w celu wyeliminowania, stosownie do sytuacji:
 - a) w przypadku naruszenia obowiązującego zobowiązania międzynarodowego – tego naruszenia;

- b) w przypadku praktyki mającej wpływ na konkurencję – tej praktyki bądź szkody lub ryzyka szkody dla danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych.
4. Jeżeli naruszenie obowiązujących zobowiązań międzynarodowych lub praktyka mająca wpływ na konkurencję, szkoda lub ryzyko szkody dla danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych nie zostały wyeliminowane w rozsądnym terminie, Komisja może wznowić postępowanie.

ROZDZIAŁ III

NARUSZENIE OBOWIĄZUJĄCYCH ZOBOWIĄZAŃ MIĘDZYNARODOWYCH

Artykuł 10

Zakończenie postępowania

1. W przypadku wycofania skargi Komisja może zamknąć dochodzenie prowadzone na podstawie art. 4 bez przyjęcia środków kompensacyjnych.
2. Komisja, w drodze aktów wykonawczych, zamyka dochodzenie prowadzone na podstawie art. 4 bez przyjęcia środków kompensacyjnych w każdym z poniższych przypadków:
 - a) Komisja stwierdza, że obowiązujące zobowiązania międzynarodowe nie zostały naruszone;
 - b) Komisja stwierdza, że przyjęcie środków kompensacyjnych byłoby sprzeczne z interesem Unii;
 - c) Unia i dane państwo trzecie ustaliły satysfakcjonujący środek naprawczy zgodnie z odpowiednimi mechanizmami przewidzianymi w mającym zastosowanie porozumieniu lub uzgodnieniu lub na podstawie odpowiednich przepisów prawa międzynarodowego publicznego.

Akty wykonawcze, o których mowa w akapicie pierwszym, przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

3. Bez uszczerbku dla odpowiednich postanowień Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i z zastrzeżeniem ust. 1 i 2 Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje środki kompensacyjne, jeżeli w wyniku dochodzenia stwierdzono, że obowiązujące zobowiązania międzynarodowe zostały naruszone.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

4. Jeżeli akt zawierający obowiązujące zobowiązania międzynarodowe zawiera wymóg, by przed przyjęciem jakiegokolwiek środka zakończona została międzynarodowa procedura konsultacji lub rozstrzygnięcia sporów, najpierw zostaje zakończona ta procedura i w każdej decyzji podjętej zgodnie z ust. 3 uwzględnia się jej wyniki.
5. Środki kompensacyjne, o których mowa w ust. 3, są środkami przewidzianymi w akcie zawierającym obowiązujące zobowiązania międzynarodowe lub dostępnymi na podstawie odpowiednich przepisów i zasad prawa międzynarodowego publicznego.

ROZDZIAŁ IV

PRAKTYKI MAJĄCE WPLYW NA KONKURENCJĘ

Artykuł 11

Ustalenie zaistnienia szkody

1. Ustalenie zaistnienia szkody do celów niniejszego rozdziału opiera się na dowodach i uwzględnia wszystkie odpowiednie czynniki, a w szczególności:
 - a) sytuację danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych, zwłaszcza pod względem takich aspektów jak częstotliwość świadczenia usług, wykorzystanie możliwości przewozowych, efekty sieciowe, przychody ze sprzedaży, udział w rynku, zyski, zwrot z kapitału, inwestycje i zatrudnienie;
 - b) ogólną sytuację na danym rynku lub danych rynkach usług transportu lotniczego, zwłaszcza pod względem poziomu taryf lub stawek, możliwości przewozowych i częstotliwości usług transportu lotniczego lub wykorzystania sieci.
2. Ustalenie zaistnienia ryzyka szkody wymaga, by było jasne do przewidzenia, że określona sytuacja może przekształcić się w rzeczywistą szkodę. Każde takie ustalenie opiera się na dowodach i uwzględnia wszystkie odpowiednie czynniki, a w szczególności:
 - a) przewidywalną zmianę sytuacji danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych, zwłaszcza pod względem częstotliwości świadczenia usług, wykorzystania możliwości przewozowych, efektów sieciowych, przychodów ze sprzedaży, udziału w rynku, zysków, zwrotu z kapitału, inwestycji i zatrudnienia;

- b) przewidywalną zmianę ogólnej sytuacji na rynku lub rynkach usług transportu lotniczego, których może to potencjalnie dotyczyć, zwłaszcza pod względem poziomu taryf lub stawek, możliwości przewozowych i częstotliwości usług transportu lotniczego lub wykorzystania sieci.
3. Komisja dokonuje wyboru okresu objętego dochodzeniem i przeprowadza analizę stosownych dowodów za ten okres.
 4. Szkoda lub ryzyko szkody, które są spowodowane czynnikami innymi niż praktyka mająca wpływ na konkurencję i które to czynniki również mają negatywny wpływ na danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych, nie są przypisywane rozpatrywanej praktyce.

Artykuł 12

Zakończenie postępowania bez przyjęcia środków kompensacyjnych

1. W przypadku wycofania skargi Komisja może zakończyć dochodzenie bez przyjęcia środków kompensacyjnych.
2. Komisja, w drodze aktów wykonawczych, zamyka dochodzenie prowadzone zgodnie z art. 4 bez przyjęcia środków kompensacyjnych, w przypadku gdy:
 - a) Komisja stwierdza, że nie ustalono zaistnienia którejkolwiek z poniższych sytuacji:
 - (i) praktyki mającej wpływ na konkurencję, przyjętej przez państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego;
 - (ii) szkody lub ryzyka szkody dla danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych;
 - (iii) związku przyczynowego między daną praktyką a szkodą lub ryzykiem szkody;
 - b) Komisja stwierdza, że przyjęcie środków kompensacyjnych zgodnie z art. 13 byłoby sprzeczne z interesem Unii;
 - c) dane państwo trzecie lub dany podmiot z państwa trzeciego wyeliminowały praktykę mającą wpływ na konkurencję;
 - d) dane państwo trzecie lub dany podmiot z państwa trzeciego wyeliminowały szkodę lub ryzyko szkody dla danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

3. Decyzja o zakończeniu dochodzenia zgodnie z ust. 2 zawiera uzasadnienie i jest publikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 13

Środki kompensacyjne

1. Nie naruszając przepisów art. 12 ust. 1 i z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w art. 12 ust. 2 lit. b), Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje środki kompensacyjne, jeżeli w wyniku dochodzenia prowadzonego na podstawie art. 4 stwierdzono, że praktyka mająca wpływ na konkurencję przyjęta przez państwo trzecie lub podmiot z państwa trzeciego spowodowała szkodę lub ryzyko szkody dla danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

2. Środki kompensacyjne, o których mowa w ust. 1, nakłada się na przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych z państwa trzeciego, którzy odnoszą korzyści z praktyki mającej wpływ na konkurencję, i mogą one mieć jedną z następujących form:
 - a) opłat finansowych;
 - b) wszelkich środków o równoważnej lub mniejszej wartości.
3. Środki kompensacyjne, o których mowa w ust. 1, nie wykraczają poza to, co jest niezbędne do wyrównania szkody lub ryzyka szkody dla danego unijnego przewoźnika lotniczego lub danych unijnych przewoźników lotniczych. W tym celu środki, o których mowa w ust. 2 lit. b), mogą być ograniczone do określonego obszaru geograficznego.
4. Środki kompensacyjne, o których mowa w ust. 1, nie mogą prowadzić do naruszenia przez Unię lub dane państwo lub państwa członkowskie umów o transporcie lotniczym lub o komunikacji lotniczej zawartych z danym państwem trzecim lub do naruszenia jakiegokolwiek postanowienia dotyczącego usług transportu lotniczego zawartego w umowie o handlu zawartej z danym państwem trzecim.
5. Decyzja o zakończeniu dochodzenia z przyjęciem środków kompensacyjnych, o których mowa w ust. 1, zawiera uzasadnienie i jest publikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 14

Przegląd środków kompensacyjnych

1. Środki kompensacyjne, o których mowa w art. 13, pozostają w mocy jedynie tak długo i w takim zakresie, jak jest to niezbędne z uwagi na utrzymywanie się praktyki

mającej wpływ na konkurencję oraz wynikającej z niej szkody lub ryzyka szkody. W tym celu stosuje się procedurę przeglądu określoną w ust. 2, 3 i 4.

2. W przypadku gdy uzasadniają to okoliczności sprawy, kwestia konieczności utrzymania nałożonych środków kompensacyjnych w ich pierwotnej formie może być przedmiotem przeglądu z inicjatywy Komisji lub skarżącego lub w następstwie uzasadnionego wniosku danego państwa trzeciego lub danego podmiotu z państwa trzeciego.
3. W trakcie przeglądu Komisja ocenia, czy utrzymuje się praktyka mająca wpływ na konkurencję, szkoda lub ryzyko szkody oraz związek przyczynowy między tą praktyką a szkodą lub ryzykiem szkody.
4. Komisja, w drodze aktów wykonawczych, stosownie do przypadku uchyla, zmienia lub utrzymuje w mocy środki kompensacyjne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 15

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 16

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 868/2004 traci moc. Odesłania do uchylonego rozporządzenia traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 17

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

- 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy
- 1.2. Dziedziny polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wnioski/inicjatywa
- 1.3. Charakter wniosku/inicjatywy
- 1.4. Cele
- 1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy
- 1.6. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy
- 1.7. Przewidywane tryby zarządzania

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

- 2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości
- 2.2. System zarządzania i kontroli
- 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

- 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ
- 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki
 - 3.2.1. *Synteza szacunkowego wpływu na wydatki*
 - 3.2.2. *Szacunkowy wpływ na środki operacyjne*
 - 3.2.3. *Szacunkowy wpływ na środki administracyjne*
 - 3.2.4. *Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*
 - 3.2.5. *Udział osób trzecich w finansowaniu*
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony konkurencji w transporcie lotniczym, uchylające rozporządzenie (WE) nr 868/2004.

1.2. Dziedziny polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa²⁵

06 – Mobilność i transport

1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

- Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania**
- Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego**²⁶
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z **przedłużeniem bieżącego działania**
- Wniosek/inicjatywa dotyczy **działania, które zostało przekształcone pod kątem nowego działania**

1.4. Cele

1.4.1. Wieloletnie cele strategiczne Komisji wskazane we wniosku/inicjatywie

Wzrost gospodarczy i zatrudnienie: Inicjatywa ma na celu przyczynienie się do zwiększenia konkurencyjności europejskiego sektora transportu lotniczego, który wnosi wkład w trwały wzrost gospodarczy i tworzenie wartościowych miejsc pracy oraz jest siłą napędową innowacji technologicznych.

Pogłębiony i bardziej sprawiedliwy rynek wewnętrzny oparty na wzmocnionej bazie przemysłowej: konkurencyjny jednolity europejski obszar transportu zapewnia obywatelom i przedsiębiorstwom ramy dla bezpiecznego i wydajnego transportu wysokiej jakości.

Działanie UE jest w stanie zapewnić uczciwą konkurencję między unijnymi przewoźnikami lotniczymi i przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich, tj. równe warunki działania dla wszystkich przewoźników. Przyczynia się to do utrzymania warunków sprzyjających zapewnieniu rozbudowanej sieci połączeń lotniczych.

Proponowane rozporządzenie przyczynia się również do umocnienia pozycji Unii na arenie międzynarodowej.

²⁵ ABM (*activity-based management*): zarządzanie kosztami działań; ABB (*activity-based budgeting*): budżet zadaniowy.

²⁶ O którym mowa w art. 54 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

1.4.2. *Cele szczegółowe i działania ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa*

Cel szczegółowy

DG MOVE cel szczegółowy nr 1: Wydajny, zrównoważony, bezpieczny i chroniony jednolity europejski obszar transportu: ulepszenie regulacji, zapewnienie wysokiego poziomu wdrożenia prawodawstwa UE w dziedzinie transportu oraz otwartej i uczciwej konkurencji zarówno w obrębie UE, jak i w stosunkach z najważniejszymi krajami partnerskimi.

Działania ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

06 02 – Europejska polityka w dziedzinie transportu

1.4.3. *Oczekiwane wyniki i wpływ*

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Oczekuje się, że proponowane rozporządzenie zagwarantuje uczciwą konkurencję między unijnymi przewoźnikami lotniczymi i przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich, co powinno przyczynić się do zapewnienia rozbudowanej sieci połączeń lotniczych między UE i państwami trzecimi.

Aby osiągnąć ten cel, w proponowanym rozporządzeniu ustanawia się ramy umożliwiające rozwiązywanie problemów związanych z praktykami mającymi wpływ na konkurencję, które zostały przyjęte przez państwa trzecie lub podmioty z państw trzecich i powodują szkodę lub ryzyko szkody dla unijnych przewoźników lotniczych, w tym poprzez przyjmowanie odpowiednich środków kompensacyjnych w celu wyrównania szkody i przywrócenia uczciwej konkurencji.

W niniejszym rozporządzeniu określa się również ramy dla przyjmowania środków w przypadku (domniemanego) naruszenia obowiązujących zobowiązań międzynarodowych.

Oczekuje się, że rozporządzenie to przyniesie korzyści unijnej branży transportu lotniczego.

Oczekuje się również, że przyniesie ono korzyści pasażerom z UE, gdyż przyczynia się ono do utrzymania szerokiego dostępu do usług transportu lotniczego w całej UE.

Oczekuje się ponadto, że ogółem gospodarka unijna odniesie korzyści z proponowanego rozporządzenia, gdyż branża transportu lotniczego wnosi wkład w realizację celów takich jak nowe miejsca pracy i wzrost gospodarczy.

Zakładane skutki gospodarcze obejmują wzrost liczby pasażerów korzystających z usług unijnych przewoźników lotniczych oraz wzrost przychodów tych przewoźników. W związku z większą liczbą podróżujących korzyści odniosą również unijne porty lotnicze.

Oczekiwane skutki operacyjne obejmują poprawę sieci połączeń w europejskiej przestrzeni powietrznej w wyniku uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi.

1.4.4. *Wskaźniki wyników i wpływu*

Należy określić wskaźniki, które umożliwią monitorowanie realizacji wniosku/inicjatywy.

- liczba i charakter oficjalnych skarg składanych do Komisji przez przedstawicieli branży;
- opinie europejskich zainteresowanych stron na temat możliwości praktycznego stosowania europejskich ram prawnych.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. *Potrzeby, które mają zostać zaspokojone w perspektywie krótko- lub długoterminowej*

Zapewnienie skutecznego narzędzia umożliwiającego rozwiązanie problemów związanych z praktykami mającymi wpływ na konkurencję i powodującymi szkodę lub ryzyko szkody dla unijnych przewoźników lotniczych. W takich przypadkach przyjęte środki mają na celu wyrównanie takiej szkody lub ryzyka szkody.

Zapewnienie ram dla przyjmowania środków w przypadku (domniemanego) naruszenia obowiązujących zobowiązań międzynarodowych.

Wszystkie te środki przyczyniają się również do zapewnienia rozbudowanej sieci połączeń lotniczych między UE i państwami trzecimi.

1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej*

Zgodność z zasadą pomocniczości została potwierdzona w motywie 26 rozporządzenia (WE) nr 868/2004 w zakresie, w jakim dotyczyła przepisów tego rozporządzenia.

Głównym nowym elementem zawartym w proponowanym rozporządzeniu jest podjęcie działań w przypadku „naruszenia obowiązujących zobowiązań międzynarodowych”. W proponowanym rozporządzeniu „obowiązujące zobowiązania międzynarodowe” definiuje się jako zobowiązania zawarte w umowach, których stroną jest Unia. Prawa w stosunku do państw trzecich wynikające z umów, których stroną jest Unia, nie mogą być wykonywane samodzielnie przez poszczególne państwa członkowskie.

Ponieważ nakreślone cele nie mogą zostać osiągnięte bez działań na poziomie Unii, działania takie są niezbędne i przynoszą wartość dodaną w porównaniu z działaniami na poziomie krajowym.

1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

Celem rozporządzenia (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady było zapobieżenie i przeciwdziałanie nieuczciwym praktykom, tj. subsydiowaniu i dyskryminacji, stosowanym przez państwa trzecie i podmioty z państw trzecich i mającym negatywne konsekwencje dla unijnych przewoźników lotniczych.

Jednakże przez ponad 10 lat, jakie upłynęły od przyjęcia tego rozporządzenia, jego przepisy nigdy nie zostały zastosowane, gdyż żaden z unijnych przewoźników lotniczych nigdy nie złożył formalnej skargi, mimo licznych nieformalnych oskarżeń i zarzutów przedstawicieli branży dotyczących rzekomo nieuczciwych praktyk stosowanych przez państwa trzecie i podmioty z państw trzecich.

Głównym powodem, dla którego rozporządzenie (WE) nr 868/2004 okazało się nieskuteczne, był fakt, że w zakresie, w jakim dotyczy ono „nieuczciwych praktyk cenowych”, opiera się ono koncepcyjnie na instrumentach stosowanych w przypadku dumpingowych cen towarów i w związku z tym nie jest dostosowane do specyfiki branży transportu lotniczego.

W istocie, oprócz kwestii subsydiowania, rozporządzenie (WE) nr 868/2004 ma zastosowanie wyłącznie do tzw. nieuczciwych praktyk cenowych. Praktyki takie uważa się za zaistniałe, jeżeli przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego obciąża „taryfami lotniczymi, które są wystarczająco niższe od tych oferowanych przez konkurujących przewoźników lotniczych Wspólnoty, aby wywołać uszczerbek”, co jest trudne do wykazania. Stwierdzenie istnienia „nieuczciwych praktyk cenowych” wymaga również ustalenia, że przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego odnosi także korzyści o charakterze niekomercyjnym, ale samo istnienie takich korzyści nie stanowi wystarczającej podstawy do podjęcia działania przez Unię.

Ponadto w rozporządzeniu (WE) nr 868/2004 nie przewidziano żadnej szczególnej unijnej procedury wewnętrznej w odniesieniu do zobowiązań zawartych w umowach o transporcie lotniczym lub umowach o komunikacji lotniczej, których stroną jest Unia, i mających na celu zapewnienie uczciwej konkurencji – tj. procedury, która miałaby zastosowanie w przypadku naruszenia tych zobowiązań.

W dodatku przepisy dotyczące wszczęcia dochodzenia są dość restrykcyjne. Prawo złożenia skargi do Komisji przysługuje bowiem jedynie „przemysłowi wspólnotowemu”, który zdefiniowano jako „przewoźników lotniczych Wspólnoty świadczących podobne usługi jako całość lub jako tych z nich, których zbiorowy udział stanowi główny udział całkowitych dostaw wspólnotowych tych usług”. Ani państwa członkowskie, ani poszczególni przewoźnicy lotniczy nie mają prawa występować samodzielnie jako skarżący.

1.5.4. *Spójność z innymi właściwymi instrumentami oraz możliwa synergia:*

Proponowane rozporządzenie jest zgodne z celami przedstawionymi w europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa i przyczynia się tym samym bezpośrednio do realizacji tych celów, w interesie bardziej konkurencyjnego unijnego sektora transportu lotniczego.

1.6. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy

Wniosek/inicjatywa o ograniczonym okresie trwania

- Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r.

Wniosek/inicjatywa o nieograniczonym okresie trwania

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r.,
- po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Przewidywane tryby zarządzania²⁷

Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

- w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;
- przez agencje wykonawcze

Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

Zarządzanie pośrednie przez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;
- organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
- EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
- organom, o których mowa w art. 208 i 209 rozporządzenia finansowego;
- podmiotom prawa publicznego;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile zapewniają one odpowiednie gwarancje finansowe;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego oraz które zapewniają odpowiednie gwarancje finansowe;
- osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.

²⁷

Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

- W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.

Uwagi

nie dotyczy

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Należy określić częstotliwość i warunki.

Zakłada się, że po pięciu latach od wejścia w życie rozporządzenia służby Komisji przeprowadzą ocenę w celu weryfikacji, czy cele inicjatywy zostały osiągnięte. Celem będzie sprawdzenie, czy nowe środki doprowadziły do powstania bardziej wyrównanych warunków konkurencji oraz czy przyczyniły się one do utrzymania rozbudowanej sieci połączeń. Ocena ta zostanie przeprowadzona w oparciu o główne wskaźniki osiągniętych postępów określone w sekcji *Wskaźniki wyników i wpływu*. Ocena ta musi spełniać wymogi Komisji dotyczące ocen.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Zidentyfikowane ryzyko

Zidentyfikowano następujące ryzyka związane z wykonaniem proponowanego rozporządzenia:

1) Działania odwetowe skierowane przeciwko przedsiębiorstwom z UE

Przyjęcie środków kompensacyjnych może prowadzić do działań odwetowych skierowanych przeciwko unijnej branży transportu lotniczego (np. dotyczących dostępu przewoźników lotniczych do usług lub zakupu statków powietrznych od przedsiębiorstw unijnych przez przewoźników z państw trzecich). W proponowanym rozporządzeniu określono jednak, że Komisja może odstąpić od podejmowania działań, jeżeli byłyby one sprzeczne z interesem Unii. Komisja będzie również miała możliwość opracowania środków kompensacyjnych w taki sposób, by ograniczyć do minimum ryzyko skutków ubocznych, w tym działań odwetowych.

2) Nieoczekiwanie wysoka i niemożliwa do rozpatrzenia liczba skarg

Stosowanie proponowanego rozporządzenia będzie prowadziło do konieczności rozpatrzenia spraw przez Komisję, a tym samym do wzrostu kosztów administracyjnych (koszty pracy, koszty wyposażenia i materiałów, jak również koszty ogólne). W przypadku nieoczekiwanie wysokiej liczby skarg mogą pojawić się problemy w postaci niedoboru personelu, trudności w zarządzaniu oraz dodatkowych kosztów. W proponowanym rozporządzeniu określono jednak, że Komisja może odstąpić od podejmowania działań, jeżeli dana sprawa nie ma charakteru systemowego ani nie ma znaczącego wpływu na unijnych przewoźników lotniczych. Ponadto proponowane rozporządzenie przewiduje możliwość zwrócenia się przez Komisję do państw członkowskich z prośbą o wsparcie jej w prowadzonych dochodzeniach.

2.2.2. Informacje dotyczące struktury wewnętrznego systemu kontroli

- Komisja nakładałaby środki kompensacyjne w drodze przyjęcia aktów wykonawczych, zgodnie z art. 291 TFUE.

- Kontrola ze strony państw członkowskich byłaby regulowana przepisami rozporządzenia (UE) nr 182/2011 dotyczącego trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję.
- Środki o charakterze finansowym nakładane na podmioty z państw trzecich byłyby egzekwowane zgodnie z art. 299 TFUE.

2.2.3. *Oszacowanie kosztów i korzyści wynikających z kontroli i ocena prawdopodobnego ryzyka błędu*

nie dotyczy

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony

nie dotyczy

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych.

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer [...] [Treść..... ...]	Zróżn./niezróżn. ²⁸	państw EFTA ²⁹	krajów kandydujących ³⁰	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego
	[5][06.01.01.01]	Niezmieszane	NIE	NIE	NIE	NIE

- Nowe linie budżetowe, o których utworzenie się wnioskuje

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych.

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer [...] [Treść..... ...]	Zróżn./niezróżn.	państw EFTA	krajów kandydujących	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego
	[...][XX.YY.YY.YY]		TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE

²⁸ Zróżn.= środki zróżnicowane / niezróżn.= środki niezróżnicowane.

²⁹ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

³⁰ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer	[...][Treść.....]
-------------------------------------------	-------	-----------------------

DG: <.....>			Rok N ³¹	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓLEM
•Środki operacyjne										
Numer linii budżetowej	Środki na zobowiązania	(1)								
	Środki na płatności	(2)								
Numer linii budżetowej	Środki na zobowiązania	(1a)								
	Środki na płatności	(2a)								
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne ³²										
Numer linii budżetowej		(3)								
OGÓLEM środki	Środki na zobowiązania	=1+1a +3								

³¹ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

³² Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

dla DG <.....>	Środki na płatności	=2+2a +3									
----------------	---------------------	-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

• OGÓLEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)									
	Środki na płatności	(5)									
• OGÓLEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		(6)									
OGÓLEM środki na DZIAŁ <....> wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+ 6									
	Środki na płatności	=5+ 6									

Jeżeli wpływ wniosku/inicjatywy nie ogranicza się do jednego działu:

• OGÓLEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)									
	Środki na płatności	(5)									
• OGÓLEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		(6)									
OGÓLEM środki na DZIAŁY 1-4 wieloletnich ram finansowych (Kwoty referencyjne)	Środki na zobowiązania	=4+ 6									
	Środki na płatności	=5+ 6									

Dział wieloletnich ram finansowych	5	„Wydatki administracyjne”
-------------------------------------------	----------	---------------------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	OGÓLEM
DG: MOVE					
• Zasoby ludzkie		1,242	1,242	1,242	3,726
• Pozostałe wydatki administracyjne		0,02	0,02	0,02	0,06
OGÓLEM DG MOVE	Środki	1,262	1,262	1,262	3,786

OGÓLEM środki na DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	1,262	1,262	1,262	3,786
-----------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	-------	-------	-------	--------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	OGÓLEM
OGÓLEM środki na DZIAŁY 1–5 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	1,262	1,262	1,262	3,786
	Środki na płatności	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)						OGÓLEM	
	PRODUKT																	
	↓	Rodzaj ³³	Średni koszt	Nie	Koszt	Nie	Koszt	Nie	Koszt	Nie	Koszt	Nie	Koszt	Nie	Koszt	Nie	Koszt	Liczba ogółem
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 ³⁴ ...																		
- Produkt																		
- Produkt																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa																		
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2 ...																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 2 – suma cząstkowa																		

³³ Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).
³⁴ Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cele szczegółowe ...”

KOSZT OGÓLEM																	
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

3.2.3.1. Streszczenie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	OGÓLEM
--	-------------	-------------	-------------	--------

DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych				
Zasoby ludzkie	1,242	1,242	1,242	3,726
Pozostałe wydatki administracyjne	0,02	0,02	0,02	0,02
DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych – suma częstkowa	1,262	1,262	1,262	3,786

Poza DZIAŁEM 5³⁵ wieloletnich ram finansowych				
Zasoby ludzkie				
Pozostałe wydatki administracyjne				
Poza DZIAŁEM 5 wieloletnich ram finansowych - suma częstkowa				

OGÓLEM	1,262	1,262	1,262	3,786
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne środki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach Komisji, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

³⁵

Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)			
06 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	9	9	9
XX 01 01 02 (w delegaturach)			
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)			
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)			
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)³⁶			
XX 01 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)			
XX 01 02 02 (CA, LA, SNE, INT i JED w delegaturach)			
XX 01 04 rr ³⁷	- w centrali		
	- w delegaturach		
XX 01 05 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)			
10 01 05 02 (CA, SNE, INT – bezpośrednie badania naukowe)			
Inne linie budżetowe (określić)			
OGÓLEM	9	9	9

XX oznacza odpowiednią dziedzinę polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach Komisji, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Przyjmowanie i rozpatrywanie skarg kierowanych do Komisji, wszczynanie postępowań i prowadzenie dochodzeń, przygotowywanie aktów prawnych Komisji, rozpatrywanie wniosków o informacje oraz rozpatrywanie wniosków o przegląd decyzji Komisji.
Personel zewnętrzny	nie dotyczy

³⁶ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JED = młodszy oddelegowany ekspert w delegaturach.

³⁷ W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

- Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.
- Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych.

Należy wyjaśnić, na czym ma polegać przeprogramowanie, określając linie budżetowe, których ma ono dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

- Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

- Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.
- Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:

(iv) wpływ na zasoby własne

(v) wpływ na dochody różne

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów:	po	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ³⁸					Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)	
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3			
Artykuł									

W przypadku wpływu na dochody różne „przeznaczone na określony cel” należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

³⁸

W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 25 % na poczet kosztów poboru.