



Rada  
Európskej únie

V Bruseli 9. júna 2017  
(OR. en)

10146/17

---

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2017/0116 (COD)**

---

---

**AVIATION 85  
CODEC 1023**

## **NÁVRH**

---

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	8. júna 2017
Komu:	Jepppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2017) 289 final
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o ochrane hospodárskej súťaže v leteckej doprave, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 868/2004

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2017) 289 final.

---

Príloha: COM(2017) 289 final



V Bruseli 8. 6. 2017  
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Návrh

## **NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o ochrane hospodárskej súťaže v leteckej doprave, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES)  
č. 868/2004**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### 1. KONTEXT NÁVRHU

#### • Dôvody a ciele návrhu

Lietectvo zohráva v ekonomike Európskej únie dôležitú úlohu. S približne 918 miliónmi cestujúcich v leteckej doprave v Európskej únii a viac ako 1,45 miliardy cestujúcich odlietajúcich z letísk EÚ alebo prilietajúcich na letiská EÚ v roku 2015 letecká doprava zásadne prispieva k prepojenosti Únie medzi členskými štátmi a s tretími krajinami vo zvyšku sveta. Letecká doprava spája ľudí, podniky a regióny a zohráva kľúčovú úlohu v procese integrácie a konkurencieschopnosti EÚ. Prispieva aj k regionálnej a sociálnej súdržnosti Únie. Okrem toho letecká doprava predstavuje zásadný príspevok k hospodárskemu rastu a zamestnanosti. V roku 2014 toto odvetvie podporilo zamestnanosť až 9,3 milióna ľudí a predstavovalo viac než 510 miliárd EUR hrubého domáceho produktu EÚ. Posilnilo aj ďalšie odvetvia ekonomiky, keďže štúdie ukazujú, že jedno euro pridanej hodnoty v odvetví leteckej dopravy vytvorí takmer tri eurá pridanej hodnoty v celej ekonomike. Podobne jedno nové pracovné miesto v odvetví leteckej dopravy vytvorí viac ako tri pracovné miesta v rámci celého hospodárstva<sup>1</sup>.

Celková prepojenosť Únie je do značnej miery odkázaná na letecké dopravné služby, ktoré vykonávajú leteckí dopravcovia Únie, v priemere ide o 7 miliónov letov prevádzkovaných týmito dopravcami ročne na letiská Únie alebo z nich. Zodpovedajúci údaj pre leteckých dopravcov z tretích krajín predstavuje 1,3 milióna letov ročne<sup>2</sup>. Pokiaľ však ide o spojenia medzi EÚ a zvyškom sveta, trh obsluhujú v takmer rovnakých podieloch leteckí dopravcovia Únie (49,9 % letov a okolo 239 miliónov cestujúcich prepravených v roku 2015) a leteckí dopravcovia z tretích krajín (50,1 % letov a okolo 240 miliónov cestujúcich prepravených v roku 2015)<sup>3</sup>.

Liberalizácia a deregulácia medzinárodnej leteckej dopravy prispela k bezprecedentnej hospodárskej súťaži na trhu Únie a na celom svete. V nadchádzajúcich rokoch sa očakáva, že sa celosvetová hospodárska súťaž ďalej zintenzívni a predpokladá sa, že plánovaný rast medzinárodnej leteckej dopravy do roku 2030 bude približne 5 % ročne<sup>4</sup>.

Avšak vzhľadom na to, že chýba medzinárodný rámec, ktorým by sa stanovili podmienky hospodárskej súťaže medzi leteckými dopravcami<sup>5</sup>, postupy zaobchádzania s leteckými dopravcami sa môžu v jednotlivých krajinách líšiť a ovplyvňovať tak hospodársku súťaž. To nie je prípad v rámci Únie, kde pravidlá EÚ zabezpečujú, aby boli všetkým dopravcom, európskym aj mimoeurópskym, udelené rovnaké práva a mali rovnaké príležitosti prístupu k službám súvisiacim s leteckou dopravou. Mohol by to však byť prípad niektorých tretích

<sup>1</sup> Oznámenie Komisie s názvom Stratégia v oblasti letectva pre Európu, COM(2015)598 final, 7.12.2015.

<sup>2</sup> Zdroj: OAG letné harmonogramy pre rok 2016.

<sup>3</sup> Tamže.

<sup>4</sup> Oznámenie Komisie s názvom Vonkajšia politika EÚ v oblasti letectva – riešenie budúcich úloh, COM(2012)556, 27.9.2012.

<sup>5</sup> Predovšetkým neboli v rámci ICAO vytvorené žiadne konkrétne viacstranné pravidlá a letecké dopravné služby boli vo veľkej miere vylúčené z dohôd Svetovej obchodnej organizácie (WTO) [porovnaj Dohodu z Marrákešu, prílohu 1B Všeobecnej dohody o obchode so službami (GATS), prílohu o službách v leteckej doprave]. GATS sa vzťahuje na opatrenia týkajúce sa a) služieb súvisiacich s opravou a údržbou lietadiel; b) predaja leteckých dopravných služieb a obchodovania s nimi; a c) počítačových rezervačných systémov.

krajín, v ktorých diskriminačné postupy a subvencie<sup>6</sup> môžu leteckým dopravcom z daných tretích krajín poskytnúť nespravodlivé konkurenčné výhody. Komisia uznala, že „zatiaľ čo letecké spoločnosti EÚ sú však v konečnom dôsledku samy zodpovedné za svoju konkurencieschopnosť a svoje výroby a obchodné modely musia ďalej prispôbovať prevládajúcim trhovým podmienkam (...), je takisto dôležité, aby hospodárska súťaž v rámci EÚ, ako aj navonok, bola založená na otvorenosti, reciprocite a spravodlivosti a nebola narušovaná nekalými praktikami“<sup>7</sup>.

A v prípade, že sa umožní, aby nekalé praktiky pretrvávali aj naďalej, môžu v dlhodobom horizonte viesť k dominantným alebo dokonca monopolným situáciám na trhu leteckej dopravy, čo pre občanov EÚ znamená menší výber, menej prepojenosti a vyššie ceny.

Preto v prípadoch, keď sú prepojenosť a hospodárska súťaž Únie ohrozené, Únia musí byť schopná účinne konať s cieľom zabezpečiť otvorený a konkurencieschopný trh.

Spravodlivé podmienky hospodárskej súťaže medzi leteckými dopravcami je možné riešiť v kontexte dohôd o leteckej doprave alebo o leteckých službách. Vo väčšine dohôd o leteckej doprave alebo o leteckých službách s tretími krajinami však zatiaľ príslušné pravidlá stanovené nie sú.

Nariadenie (ES) č. 868/2004<sup>8</sup> bolo určené na riešenie týchto problémov prostredníctvom jednostranných opatrení Únie. Tento nástroj sa však nikdy neuplatnil a vzhľadom na niektoré z jeho prvkov je veľmi nepravdepodobné, že sa niekedy (konkrétne) uplatní. Únia teda nemá účinný nástroj na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže medzi leteckými dopravcami Únie a leteckými dopravcami z tretích krajín. Okrem subvencovania sa nariadenie (ES) č. 868/2004 totiž uplatňuje výlučne na tzv. nekalé cenové praktiky. Tieto praktiky sa môžu objaviť len vtedy, ak dopravca z tretej krajiny ponúka „letenky za ceny, ktoré sú podstatne nižšie než ceny, za aké ponúkajú letenky konkurujúci leteckí dopravcovia Spoločenstva, aby im spôsobili ujmu“, čo je však ťažké preukázať. Zistenie „nekalých cenových praktík“ si tiež vyžaduje, aby dopravca z tretej krajiny získal nekomerčnú výhodu, avšak existencia takejto výhody sama osebe nestačí na to, aby sa prijalo opatrenie zo strany Únie. Okrem toho sa v nariadení (ES) č. 868/2004 nestanovuje osobitný interný postup EÚ, pokiaľ ide o záväzky obsiahnuté v dohodách o leteckej doprave alebo o leteckých službách, ktorých je Únia zmluvnou stranou, a ktoré sú určené na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže, t. j. v prípadoch, kde boli takéto záväzky porušené. Pravidlá týkajúce sa začatia prešetrovania sú v konečnom dôsledku dosť obmedzujúce. Predovšetkým právo predložiť Komisii sťažnosť má len „hospodárske odvetvie Spoločenstva“, ktoré je vymedzené ako „súhrn leteckých dopravcov Spoločenstva poskytujúcich letecké dopravné služby rovnakého druhu alebo tých z nich, ktorých spoločný podiel tvorí väčšiu časť celkovej ponuky týchto dopravných služieb“. Členské štáty ani jednotliví leteckí dopravcovia nemajú individuálne priznané postavenie sťažovateľa.

<sup>6</sup> Toto sa vzťahuje iba na subvencie, ktoré sú selektívne v zmysle článku 2 písm. h) tohto navrhovaného nariadenia.

<sup>7</sup> Oznámenie Komisie s názvom Vonkajšia politika EÚ v oblasti letectva – riešenie budúcich úloh.

<sup>8</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004 z 21. apríla 2004 o ochrane voči ujme spôsobenej leteckým dopravcom Spoločenstva subvencovaním a nekalými cenovými praktikami pri poskytovaní leteckých dopravných služieb zo štátov, ktoré nie sú členmi Európskeho spoločenstva (Ú. v. EÚ L 162, 30.4.2004, s. 1).

Vo svojom oznámení s názvom Stratégia v oblasti letectva pre Európu<sup>9</sup> Komisia oznámila svoj úmysel posúdiť účinnosť nariadenia (ES) č. 868/2004 s cieľom revidovať alebo nahradiť ho účinnejším nástrojom, ktorý by zabezpečil spravodlivé podmienky hospodárskej súťaže medzi všetkými dopravcami a tým zaručil prepojenosť do Únie a z Únie. V stratégii v oblasti letectva sa tiež zdôrazňuje dôležitosť pokračovania v rokovaní o doložkách o spravodlivej hospodárskej súťaži v dvojstranných dohodách týkajúcich sa leteckej dopravy uzavretých EÚ a jej členskými štátmi, ako aj pokrok na multilaterálnej úrovni súbežne so zlepšením účinnosti tohto nástroja.

Cieľ revidovať alebo nahradiť nariadenie (ES) č. 868/2004 zdieľa aj Rada, ktorá vo svojich záveroch z 20. decembra 2012<sup>10</sup> uznala, že „nariadenie (ES) č. 868/2004 nedokázalo náležite vyriešiť problémy súvisiace so špecifickými vlastnosťami odvetvia služieb leteckej dopravy“ a podporila „úmysel Komisie vypracovať (...) analýzu možností efektívnejšieho nástroja na zabezpečenie otvorenej a spravodlivej hospodárskej súťaže, ako aj jej úmysel predložiť návrh revízie nariadenia (ES) č. 868/2004 alebo nového nariadenia, ktorým sa nariadenie (ES) č. 868/2004 nahradí, vypracovaný na uvedenom základe“.

Tento prístup zdieľa aj Európsky parlament, ktorý vyzval k „revízii súčasného nariadenia 868/2004 s cieľom chrániť spravodlivú hospodársku súťaž vo vonkajších vzťahoch EÚ v oblasti letectva, posilniť konkurencieschopnosť leteckého priemyslu EÚ, zabezpečiť reciprocitu a odstrániť nespravodlivé praktiky (...)“<sup>11</sup>.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v danej oblasti politiky**

Táto iniciatíva je v súlade s oznámením Komisie o vonkajšej politike Únie v oblasti letectva, v ktorom sa uvádza, že „je dôležité aj legitímne, aby EÚ bola schopná efektívne konať v medzinárodnom rámci s cieľom ochrániť konkurencieschopnosť leteckých spoločností EÚ pred nekalou konkurenciou a/alebo praktikami, nech už majú svoj pôvod kdekoľvek“.

Táto iniciatíva je zaradená medzi opatrenia predstavené v oznámení Komisie s názvom Stratégia v oblasti letectva pre Európu a je v súlade s politikou EÚ pre spravodlivú hospodársku súťaž.

Vychádza z podobných dôvodov, ktoré sú uvedené v článku 12 nariadenia Rady (EHS) č. 95/93<sup>12</sup> o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva a v článku 20 smernice Rady 96/67/ES<sup>13</sup> o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva. Obe tieto pravidlá stanovujú, že opatrenia možno prijať v prípade, že tretie krajiny poskytujú svojim leteckým dopravcom preferenčné zaobchádzanie v porovnaní s leteckými dopravcami Únie, pokiaľ ide o pridelovanie prevádzkových intervalov na letiskách alebo vzhľadom na prístup k trhom pozemnej obsluhy alebo self-handlingu.

Táto iniciatíva sa nedotýka rozdelenia právomocí medzi Úniou a členskými štátmi v súlade s právom Únie, tak ako ho vyložil Súdny dvor.

<sup>9</sup> Oznámenie Komisie s názvom Stratégia v oblasti letectva pre Európu.

<sup>10</sup> Závery Rady o vonkajšej politike EÚ v oblasti letectva „Riešenie budúcich úloh“, 20.12.2012.

<sup>11</sup> Uznesenie Európskeho parlamentu z 9. septembra 2015 o vykonávaní bielej knihy o doprave z roku 2011: hodnotenie a ďalší postup na ceste k udržateľnej mobilite [2015/2005(INI)].

<sup>12</sup> Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1).

<sup>13</sup> Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36).

- **Súlاد s ostatnými politikami Únie**

Cieľom tejto iniciatívy je zabezpečiť, aby letecká doprava prebiehala za podmienok spravodlivej hospodárskej súťaže, vďaka čomu môže toto odvetvie viac prispievať k plneniu prioritných cieľov Komisie v súvislosti s podporou tvorby pracovných miest a udržateľného rastu.

Iniciatíva taktiež prispieva k posilneniu vplyvu Únie vo svete, a tým k napĺňaniu zodpovedajúcich strategických cieľov, konkrétne posilniť postavenie Únie ako globálneho aktéra a rozvíjať voľnejší obchod bez obetovania európskych noriem. Je to v súlade s prístupom Komisie, pokiaľ ide o rokovania týkajúce sa dohôd o leteckej doprave alebo o leteckých službách s tretími krajinami, ktorý uprednostňuje spravodlivú hospodársku súťaž, ako aj vysokú úroveň ochrany v oblasti práce a v sociálnej oblasti.

Táto iniciatíva je v súlade s príslušnými politikami Únie vrátane politik v oblasti obchodu a hospodárskej súťaže.

## 2. **PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

- **Právny základ**

Táto iniciatíva je založená na článku 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Uvedené ustanovenie umožňuje prijať všetky vhodné ustanovenia pre leteckú dopravu a už poslúžilo ako základ pre prijatie nariadenia (ES) č. 868/2004<sup>14</sup>.

- **Subsidiarita**

Súlاد so zásadou subsidiarity bol uznaný v odôvodnení 26 nariadenia (ES) č. 868/2004 v rozsahu, v akom sa týkalo ustanovení uvedeného nariadenia.

Novým kľúčovým prvkom obsiahnutým v navrhovanom nariadení je opatrenie v prípadoch „porušenia platných medzinárodných záväzkov“. V navrhovanom nariadení sa „platné medzinárodné záväzky“ definujú ako záväzky obsiahnuté v dohode, ktorej zmluvnou stranou je Únia. Práva voči tretím krajinám podľa dohôd, ktorých zmluvnou stranou je Únia, nemôžu vykonávať jednotlivé členské štáty samostatne.

Keďže dané ciele nebolo možné dosiahnuť bez opatrení na úrovni Únie, je takéto opatrenie na tento účel potrebné a v porovnaní s opatreniami na vnútroštátnej úrovni poskytuje pridanú hodnotu.

- **Proporcionalita**

Navrhované politické možnosti nejdú nad rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie cieľa tohto návrhu, ktorým je zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže medzi leteckými dopravcami Únie a leteckými dopravcami z tretích krajín, v záujme zachovania priaznivých podmienok prispievajúcich k vysokej úrovni prepojenosti Únie.

Všetky predmetné postupy sú schopné narušiť spravodlivú hospodársku súťaž. Bud' sú ako také identifikované v príslušných medzinárodných dohodách alebo ide o subvencie<sup>15</sup> či

---

<sup>14</sup> Vtedy článok 80 ods. 2 ES.

<sup>15</sup> Toto sa vzťahuje iba na subvencie, ktoré sú selektívne v zmysle článku 2 písm. h) tohto navrhovaného nariadenia.

diskrimináciu, ktoré môžu navyše viesť k uloženiu opatrení len v prípade ujmy alebo hrozby ujmy pre leteckých dopravcov Únie.

Opatrenia, ktoré sa majú prijať v rámci tohto nástroja, sú samy osebe primerané. Ak boli medzinárodné záväzky porušené, opatrenia sa obmedzujú na to, čo je podľa predmetnej dohody a/alebo medzinárodného práva verejného k dispozícii.

V prípade uloženia opatrení vzhľadom na subvencie alebo diskrimináciu, ktoré spôsobujú ujmu alebo hrozbu ujmy leteckým dopravcom Únie, nesmú tieto opatrenia ísť nad rámec toho, čo je potrebné na kompenzáciu takejto ujmy alebo hrozby ujmy.

### **3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU**

#### **• Konzultácie so zainteresovanými stranami**

V súlade s normami Komisie o verejnej konzultácii sa so zainteresovanými stranami viedli konzultácie prostredníctvom online verejnej konzultácie o „návrhu na zlepšenie ochrany proti subvencovaniu a nekalým cenovým praktikám“ od 29. októbra 2013 do 21. januára 2014. Dvadsať subjektov, ktoré sa zúčastnili na verejnej konzultácii, zastupuje letecké spoločnosti (z Únie aj mimo Únie), letiská a odvetvové združenia (z Únie aj mimo EÚ), odborové organizácie EÚ, členské štáty a občanov. Slabý ohlas na verejnú konzultáciu by sa pri interpretácii údajov mal brať do úvahy. Napriek tomu poskytla obraz o pozícii rôznych kľúčových zainteresovaných strán.

Okrem toho boli zainteresované strany konzultované v rámci verejnej konzultácie pri príprave stratégie Komisie v oblasti letectva, ktorá sa uskutočnila v období od 19. marca do 10. júna 2015. Komisia dostala 233 úplných odpovedí na dotazník a 41 pozičných dokumentov od zainteresovaných strán, ktoré zastupujú členské štáty a tretie krajiny, letecké spoločnosti, letiská, spoločnosti poskytujúce služby pozemnej obsluhy, pilotov, dodávateľov a výrobcov lietadiel, odvetvové združenia a združenia zamestnancov, konzultantské spoločnosti, akademickú obec a občanov.

Informácie zozbierané v rámci konzultácií so zainteresovanými stranami boli doplnené štúdiami, v prípade ktorých tiež prebehli konzultácie so zainteresovanými stranami.

Komisia napokon uskutočnila niekoľko neformálnych stretnutí s členskými štátmi a s príslušnými zúčastnenými stranami (z Únie aj mimo Únie).

Posúdenie vplyvu obsahuje zhrnutie verejných konzultácií, ktoré boli vykonané.

#### **• Posúdenie vplyvu**

Zhrnutie posúdenia vplyvu je k dispozícii na adrese: *(uvedie sa pri uverejnení na webovom sídle SG)*.

Správa o posúdení vplyvu a súhrnný prehľad boli predložené výboru pre kontrolu regulácie. Výbor najprv 8. apríla 2016 vydal záporné stanovisko, po ktorom 29. júla 2016 nasledovalo kladné stanovisko. Správa bola upravená v súlade s odporúčaniami výboru. Správa teraz lepšie konkretizuje problém, ktorý sa má riešiť, a jasnejšie vysvetľuje, prečo boli súčasné pravidlá pri jeho riešení neúspešné. Opísaný problém je lepšie znázornený príkladmi údajných diskriminačných praktík. V správe sa tiež lepšie vysvetľuje právny súlad s medzinárodným

právom a dohodami o leteckej doprave s tretími krajinami. Okrem toho sa viac zameriava na vplyvy na spotrebiteľov, a lepšie posudzuje vplyvy jednotlivých možností politiky. Okrem toho sa v správe lepšie prezentujú názory zainteresovaných strán.

Positívne stanovisko Regulačného kontrolného výboru je k dispozícii tu: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

V posúdení vplyvu sa skúmajú štyri možnosti politiky vrátane základného scenára. Možnosť kombinovania čiastočnej revízie nariadenia (ES) č. 868/2004 a prijatia výkladových usmernení bola zamietnutá.

Možnosť A (základný scenár) spočíva v zachovaní nariadenia (ES) č. 868/2004 bez jeho zrušenia.

Možnosť B je kombináciou zvýšenia medzinárodného úsilia na úrovni WTO a ICAO s cieľom podporiť prijatie viacstranného právneho rámca pre spravodlivú hospodársku súťaž a rokovania zameriavajúce sa na začlenenie rozšírených doložiek o spravodlivej hospodárskej súťaži do dohôd o leteckej doprave alebo o leteckých službách.

Možnosťou C sa stanovuje zrušenie nariadenia (ES) č. 868/2004 a jeho nahradenie novým komplexným a účinným nariadením inšpirovaným nariadením o prekážkach obchodu a s prihliadnutím na osobitosti odvetvia leteckej dopravy.

Napokon možnosť D kombinuje možnosti B a C a preto spočíva v nahradení nariadenia (ES) č. 868/2004 novým nástrojom a vo zvýšení úsilia na medzinárodnej scéne vrátane rokovaní o dohodách o leteckej doprave alebo o leteckých službách.

Možnosť D ponúka integrovaný prístup, ktorý sa považuje za najvhodnejší na riešenie zistených problémov. Začlenenie troch vzájomne sa dopĺňajúcich pilierov (medzinárodné úsilie, doložky o spravodlivej hospodárskej súťaži v dohodách, revízia nariadenia (ES) č. 868/2004), ktoré sa navzájom posilňujú, vytvára synergie, umožňuje efektívne chrániť prepojenosť EÚ a podporuje otvorenú hospodársku súťaž medzi všetkými leteckými dopravcami. Z týchto dôvodov sa možnosť D javí ako najlepšia politická voľba.

V posúdení vplyvu je analyzovaný hospodársky, sociálny a environmentálny vplyv možnosti D. Aj keď nie je možné presne kvantifikovať hospodársky vplyv možnosti D, očakáva sa, že prinesie najväčší hospodársky prospech, pretože umožňuje EÚ súťažiť za spravodlivých podmienok s leteckými dopravcami z tretích krajín. Vďaka zvýšenému objemu dopravy a výberu je táto možnosť prínosom aj pre letiská EÚ a cestujúcich. Celkovo sa zlepšuje európska letecká prepojenosť, vďaka čomu bude letecká doprava aj naďalej prispievať k rastu a zamestnanosti Únie a pozitívne vplyvať na cestujúcich, podniky a hospodárstvo EÚ ako celku. Z hľadiska sociálnych aspektov sa očakáva, že možnosť D pozitívne prispeje k priamej zamestnanosti pracovníkov EÚ, najmä na letiskách a v súvisiacich odvetviach. Očakáva sa, že prínos pre nepriamu zamestnanosť bude ešte väčší. Hoci od možnosti D možno očakávať určité environmentálne prínosy, pokiaľ ide o zníženie hluku a emisií skleníkových plynov z dôvodu možného zvýšenia priamych letov prevádzkovaných dopravcami EÚ, iné faktory, ako napríklad predpokladaný nárast leteckej dopravy v budúcnosti, ich vo všeobecnosti vyrovnávajú. Preto sa očakáva, že environmentálny vplyv tejto možnosti bude neutrálny.

Toto navrhované nariadenie prispieva k realizácii možnosti politiky D, pričom ďalej spresňuje jej príslušné aspekty. Toto spresnenie vedie k dvom možným líniam: tzv. línia porušenia a tzv. línia ujmy.

#### 4. VPLYV NA ROZPOČET

Vplyv na rozpočet vyplýva zo začatia a vedenia prešetrovania zo strany Európskej komisie a z finančných poplatkov.

Na základe skúseností s podobnými typmi prešetrovaní uskutočnených Komisiou boli potrebné zdroje odhadnuté na troch až štyroch úradníkov na plný úväzok na jedno prešetrovanie, pri dvoch až troch prešetrovaniach za rok. Očakáva sa, že realizácia tohto nástroja si preto bude pravdepodobne vyžadovať deväť úradníkov. Je nutné počítať aj s nákladmi na služobné cesty vrátane prešetrovania na mieste. Očakáva sa, že rozpočtové prostriedky potrebné na ľudské zdroje a na náklady na služobné cesty sa pokryjú prostriedkami, ktoré môžu byť poskytnuté riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a s ohľadom na rozpočtové obmedzenia.

Predpokladá sa, že vyplatenie finančných poplatkov prinesie príjmy. Vyčíslenie je veľmi zložité, keďže akékoľvek príjmy závisia od okolností každého jednotlivého prípadu.

#### 5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania a spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Rámec monitorovania, hodnotenia a podávania správ pre túto iniciatívu je opísaný v kapitole 7 sprievodnej správy o posúdení vplyvu.

- **Predstavenie návrhu**

V odôvodneniach je uvedený cieľ nariadenia, ktorým je zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž medzi leteckými dopravcami Únie a leteckými dopravcami z tretích krajín, s cieľom udržať priaznivé podmienky pre vysokú mieru prepojenosti.

Kapitola I návrhu obsahuje všeobecné ustanovenia. V tejto kapitole sa stanovuje rozsah pôsobnosti nariadenia a obsahuje niekoľko vymedzení pojmov, ktoré sú relevantné pre správne pochopenie nariadenia, najmä postupov, ktorými sa toto nariadenie zaoberá.

Kapitola II obsahuje spoločné pravidlá týkajúce sa konaní. Týmto pravidlami sa upravujú začatie a priebeh prešetrovania. V tejto kapitole sa stanovuje, že prešetrovanie sa môže začať na základe sťažnosti od členského štátu EÚ, leteckého dopravcu alebo združenia leteckých dopravcov EÚ, alebo z vlastnej iniciatívy Komisie. Uvádzajú sa v nej podmienky, podľa ktorých sa môže Komisia rozhodnúť začať alebo odmietnuť prešetrovanie a upresňuje sa postup, ktorý treba dodržať pri oznamovaní, že sa začína prešetrovanie. Určuje sa v nej právo Komisie získať všetky informácie, ktoré považuje za potrebné na vykonanie prešetrovania a overenie správnosti informácií, ktoré získala či zozbierala<sup>16</sup>. Vymedzujú sa v nej aj možné dva účely prešetrovania, ktoré sa vzťahujú buď na porušenie platných medzinárodných záväzkov (tzv. línia porušenia) alebo na postupy prijaté treťou krajinou alebo subjektom z tretej krajiny, ktoré ovplyvňujú hospodársku súťaž a spôsobujú leteckým dopravcom Únie ujmu alebo hrozbu ujmy (tzv. línia ujmy). Okrem toho sa v tejto kapitole stanovujú pravidlá, podľa ktorých sa prešetrovanie vykonáva, a pravidlá, na základe ktorých zainteresované strany môžu získať prístup k informáciám týkajúcim sa prešetrovania. Obsahuje aj ustanovenia týkajúce sa spolupráce s členskými štátmi, dôvernosti a zverejňovania.

<sup>16</sup> Cieľom je riešiť zistený nedostatok transparentnosti a informácií o postupoch, ktoré údajne majú vplyv na podmienky hospodárskej súťaže na trhu.

V kapitole III sú opísané akty, prostredníctvom ktorých sa konanie o porušení platných medzinárodných záväzkov uzavrelo, t. j. s prijatím alebo bez prijatia nápravných opatrení. Opatrenia, ktoré sú k dispozícii v tejto súvislosti, sú najmä tie, ktoré sú stanovené v akte obsahujúcom platné medzinárodné záväzky.

Kapitolou IV sa upravujú prípady týkajúce sa postupov ovplyvňujúcich hospodársku súťaž. Na tento účel sa v nej najprv stanovujú podmienky, za ktorých môže byť skonštatovaná existencia ujmy alebo hrozby ujmy. Stanovujú sa v nej aj podmienky, podľa ktorých možno konanie pozastaviť alebo uzavrieť, s prijatím alebo bez prijatia nápravných opatrení. Obsahuje možnosť prijať finančné alebo prevádzkové opatrenia určené na kompenzáciu ujmy alebo hrozby ujmy a stanovuje sa v nej, že opatrenia nesmú ísť nad rámec toho, čo je nevyhnutné na takúto kompenzáciu, s ohľadom na skutočnosť, že cieľom takýchto opatrení nie je potrestať príslušného leteckého dopravcu z tretej krajiny, ale obnoviť spravodlivú hospodársku súťaž. V tejto kapitole sa takisto vymedzujú podmienky, za ktorých sa nápravné opatrenia môžu preskúmať.

A napokon, kapitola V obsahuje ustanovenia týkajúce sa postupu výboru, návrhu na zrušenie nariadenia (ES) č. 868/2004 a nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o ochrane hospodárskej súťaže v leteckej doprave, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES)  
č. 868/2004**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>17</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>18</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Letecká doprava zohráva v hospodárstve Únie kľúčovú úlohu. Je silným hnacím motorom hospodárskeho rastu, pracovných miest, obchodu a mobility. V uplynulých desaťročiach rast služieb v oblasti leteckej dopravy výrazne prispel k zlepšeniu prepojenosti v rámci Únie a s tretími krajinami a stále je významným faktorom ekonomiky Únie ako celku.
- (2) Leteckí dopravcovia Únie sú v centre celosvetovej siete spájajúcej Európu interne i so zvyškom sveta. Malo by sa im umožniť súťažiť s leteckými dopravcami z tretích krajín v prostredí otvorenej a spravodlivej hospodárskej súťaže medzi všetkými leteckými dopravcami. Prispelo by to k zachovaniu podmienok vedúcich k vysokej úrovni prepojenosti Únie.
- (3) Spravodlivá hospodárska súťaž je dôležitou všeobecnou zásadou pri poskytovaní medzinárodných leteckých dopravných služieb. Táto zásada je osobitne uznaná v Dohovore o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagský dohovor“), ktorého preambula uznáva potrebu medzinárodných leteckých dopravných služieb

---

<sup>17</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>18</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

založených na „rovnosti príležitostí“. V článku 44 Chicagského dohovoru sa tiež uvádza, že Medzinárodná organizácia civilného letectva (ďalej len „ICAO“) by sa mala zamerať na podporu rozvoja medzinárodnej leteckej dopravy s cieľom „zabezpečiť, aby každý zmluvný štát mal spravodlivú príležitosť prevádzkovať medzinárodné letecké spoločnosti“ a „zabrániť diskriminácii medzi zmluvnými štátmi“.

- (4) Zásada spravodlivej hospodárskej súťaže je v Únii dobre zavedená a na praktiky narúšajúce trh sa vzťahujú platné právne predpisy Únie, ktoré zaručujú rovné príležitosti a spravodlivé podmienky hospodárskej súťaže pre všetkých európskych aj mimoeurópskych leteckých dopravcov pôsobiacich v Únii.
- (5) Avšak napriek pokračujúcemu úsiliu zo strany niektorých tretích krajín a Únie neboli zásady spravodlivej hospodárskej súťaže ešte vymedzené prostredníctvom osobitných mnohostranných pravidiel, najmä v kontexte ICAO, ani v rámci dohôd Svetovej obchodnej organizácie (ďalej len „WTO“), z ktorých rozsahu pôsobnosti boli letecké dopravné služby vo veľkej miere vyňaté<sup>19</sup>.
- (6) V rámci ICAO a WTO by preto malo dôjsť k zvýšeniu úsilia, aby sa aktívne podporil rozvoj medzinárodných pravidiel zaručujúcich spravodlivé podmienky hospodárskej súťaže medzi všetkými leteckými dopravcami.
- (7) Spravodlivá hospodárska súťaž medzi leteckými dopravcami by sa mala riešiť najmä v kontexte dohôd o leteckej doprave alebo o leteckých službách s tretími krajinami. Vo väčšine dohôd o leteckej doprave alebo o leteckých službách uzavretých medzi Úniou alebo jej členskými štátmi alebo obidvomi, na jednej strane a tretími krajinami na druhej strane sa zatiaľ príslušné pravidlá nestanovujú. Preto by sa malo zvýšiť úsilie rokovať o začlenení doložiek o spravodlivej hospodárskej súťaži do súčasných a budúcich dohôd o leteckej doprave alebo o leteckých službách s tretími krajinami.
- (8) Spravodlivú hospodársku súťaž medzi leteckými dopravcami možno zabezpečiť aj prostredníctvom príslušných právnych predpisov Únie, ako je napríklad nariadenie Rady (EHS) č. 95/93<sup>20</sup> a smernica Rady 96/97/ES<sup>21</sup>. Vzhľadom na to, že spravodlivá hospodárska súťaž predpokladá ochranu leteckých dopravcov Únie pred niektorými praktikami používanými tretími krajinami alebo leteckými dopravcami z tretích krajín, touto otázkou sa momentálne zaoberá nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004<sup>22</sup>. Nariadenie (ES) č. 868/2004 sa však v súvislosti s jeho základným všeobecným cieľom spravodlivej hospodárskej súťaže ukázalo ako nedostatočne účinné. Je to najmä v dôsledku niektorých jeho pravidiel týkajúcich sa hlavne vymedzenia príslušných praktík, iných ako subvencovanie, a požiadaviek týkajúcich sa začatia a vedenia prešetrovaní. Okrem toho sa v nariadení (ES) č. 868/2004 nestanovuje osobitný interný postup Únie, pokiaľ ide o záväzky obsiahnuté v dohodách o leteckej doprave alebo o leteckých službách, ktorých je Únia zmluvnou

<sup>19</sup> Dohoda z Marrákešu, príloha 1B Všeobecnej dohody o obchode so službami (GATS), príloha o službách v leteckej doprave.

<sup>20</sup> Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1).

<sup>21</sup> Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36).

<sup>22</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004 z 21. apríla 2004 o ochrane voči ujme spôsobenej leteckým dopravcom Spoločenstva subvencovaním a nekalými cenovými praktikami pri poskytovaní leteckých dopravných služieb zo štátov, ktoré nie sú členmi Európskeho spoločenstva (Ú. v. EÚ L 162, 30.4.2004, s. 1).

stranou, a ktoré sú určené na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže. Vzhľadom na počet a dôležitosť zmien, ktoré by boli potrebné na riešenie týchto otázok, je vhodné nahradiť nariadenie (ES) č. 868/2004 novým aktom.

- (9) V záujme zachovania priaznivých podmienok prispievajúcich k vysokej úrovni prepojenosti Únie a zabezpečenia spravodlivej hospodárskej súťaže s leteckými dopravcami z tretích krajín sú aj naďalej potrebné účinné, primerané a odrádzajúce právne predpisy. Preto by Komisii mala byť zverená právomoc viesť prešetrovanie a v prípade potreby prijať opatrenia. Takéto opatrenia by mali byť k dispozícii buď v prípade, keď došlo k porušeniu príslušných záväzkov podľa dohody, ktorej zmluvnou stranou Únia je, alebo ak praktiky ovplyvňujúce hospodársku súťaž spôsobujú ujmu leteckým dopravcom Únie alebo ak hrozí, že im ujmu spôsobia.
- (10) Ak je Únia zmluvnou stranou dohody o leteckej doprave alebo o leteckých službách s treťou krajinou, porušenie medzinárodných záväzkov, ktoré sú v nej zakotvené, by sa malo riešiť v kontexte danej dohody, najmä prostredníctvom uplatňovania prípadnej doložky o spravodlivej hospodárskej súťaži, a v relevantných prípadoch urovnávaním sporov.
- (11) Aby bola Komisia primerane informovaná o možných prvkoch, ktoré odôvodňujú začatie prešetrovania, ktorýkoľvek členský štát, dopravca Únie alebo združenie leteckých dopravcov Únie by mali mať právo podať sťažnosť.
- (12) Je dôležité zabezpečiť, aby sa prešetrovanie mohlo rozšíriť na čo najširší okruh relevantných prvkov. Na tento účel by sa Komisii malo umožniť, so súhlasom príslušnej tretej krajiny a príslušného subjektu z tretej krajiny, vykonávať prešetrovanie v tretích krajinách. Z rovnakých dôvodov a na rovnaký účel by mali byť členské štáty povinné pomáhať Komisii podľa svojich najlepších schopností. Komisia by mala ukončiť prešetrovanie na základe najlepších dostupných dôkazov.
- (13) Ak sa prešetrovanie vedené Komisiou týka prevádzok, na ktoré sa vzťahuje dohoda o leteckej doprave alebo o leteckých službách s treťou krajinou, ktorej stranou Únia nie je, malo by sa zabezpečiť, aby Komisia konala s úplnou znalosťou všetkých konaní plánovaných alebo vedených príslušným členským štátom podľa takejto dohody a relevantných pre situáciu, ktorá je predmetom prešetrovania Komisie. Členské štáty by preto mali byť povinné Komisiu priebežne informovať.
- (14) Je potrebné stanoviť podmienky, za ktorých by sa konanie malo uzavrieť, s uložením nápravných opatrení alebo bez nich.
- (15) Konanie podľa tohto nariadenia by sa nemalo začať alebo by sa malo uzavrieť bez prijatia nápravných opatrení, pokiaľ by prijatie nápravných opatrení bolo v rozpore so záujmom Únie, so zreteľom na ich vplyv na iné osoby, najmä spotrebiteľov alebo podniky v Únii. Konania by mali byť tiež uzavreté bez prijatia opatrení, pokiaľ požiadavky na takéto opatrenia (už) nie sú splnené.
- (16) Ak boli porušené platné medzinárodné záväzky, akékoľvek nápravné opatrenia by svojou povahou mali vychádzať z aktu obsahujúceho takéto záväzky alebo z pravidiel a zásad medzinárodného práva verejného. S cieľom zachovať integritu týchto aktov by sa všetky takéto opatrenia mali prijať iba po vyčerpaní postupov, ktoré sú v nich stanovené.

- (17) Zistenia ujmy alebo hrozby ujmy týkajúcej sa príslušného leteckého dopravcu resp. dopravcov Únie by mali odrážať realistické posúdenie situácie, a preto by mali vychádzať zo všetkých relevantných faktorov, najmä faktorov týkajúcich sa situácie daného dopravcu resp. dopravcov a všeobecnej situácie dotknutého trhu leteckej dopravy.
- (18) Z dôvodov administratívnej efektívnosti a vzhľadom na možné ukončenie bez prijatia opatrení by malo byť možné konania pozastaviť, ak príslušná tretia krajina alebo príslušný subjekt z tretej krajiny podnikli rozhodné kroky na odstránenie príslušných praktík, ktoré ovplyvňujú hospodársku súťaž, alebo následnej ujmy alebo hrozby ujmy.
- (19) Nápravné opatrenia vzťahujúce sa na praktiky ovplyvňujúce hospodársku súťaž sú zamerané na kompenzáciu ujmy, ku ktorej dochádza, alebo ktorá hrozí, v dôsledku týchto praktík. Preto by mali mať formu finančných poplatkov alebo iných opatrení, ktoré majú merateľnú peňažnú hodnotu a sú schopné dosiahnuť rovnaký účinok. To môže zahŕňať opatrenia spočívajúce v pozastavení koncesií, dlžných služieb alebo ostatných práv leteckého dopravcu z tejto tretej krajiny za predpokladu, že to nevedie k porušeniu dohody o leteckej doprave alebo o leteckých službách uzatvorenej s príslušnou treťou krajinou. S cieľom dodržať zásadu proporcionality by opatrenia akéhokoľvek druhu nemali prekračovať rámec toho, čo je potrebné na kompenzáciu zistenej ujmy alebo hrozby ujmy.
- (20) V súlade s tou istou zásadou by nápravné opatrenia vzťahujúce sa na praktiky, ktoré ovplyvňujú hospodársku súťaž, mali zostať v platnosti len tak dlho a v takom rozsahu, ako je potrebné vzhľadom na takýto postup a následnú ujmu alebo hrozbu ujmy. Z toho vyplýva, že preskúmanie by sa malo stanoviť v prípadoch, keď si to okolnosti vyžadujú.
- (21) Prípady prešetrované podľa tohto nariadenia a ich možný vplyv na členské štáty sa môžu podľa okolností líšiť. Nápravné opatrenia sa preto môžu uplatňovať v závislosti od prípadu na jeden alebo viacero členských štátov alebo sa obmedzovať na špecifickú geografickú zónu.
- (22) Komisii by mali byť zverené vykonávacie právomoci s cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia. Tieto právomoci by sa mali uplatňovať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>23</sup>.
- (23) Keďže cieľ tohto nariadenia, konkrétne účinná ochrana pred porušením platných medzinárodných záväzkov a proti ujme alebo hrozbe ujmy týkajúcej sa jedného alebo viacerých leteckých dopravcov Únie spôsobenej praktikami ovplyvňujúcimi hospodársku súťaž používanými tretími krajinami alebo subjektmi z tretích krajín, pričom táto ochrana je všetkým leteckým dopravcom Únie poskytovaná za rovnakých podmienok na základe jednotných kritérií a postupov, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale možno ho lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného

---

<sup>23</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

článku toto nariadenie neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie týchto cieľov.

- (24) Keďže toto nariadenie nahrádza nariadenie (ES) č. 868/2004, malo by sa uvedené nariadenie zrušiť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## KAPITOLA I

### VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

#### Článok 1

##### Predmet úpravy

1. Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá vykonávania prešetrovaní zo strany Komisie a prijatia nápravných opatrení v súvislosti s porušením platných medzinárodných záväzkov a praktík ovplyvňujúcich hospodársku súťaž medzi leteckými dopravcami Únie a ostatnými leteckými dopravcami, ktoré leteckým dopravcom Únie spôsobujú ujmu alebo hrozbu ujmy.
2. Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby bol dotknutý článok 12 nariadenia (EHS) č. 95/93 a článok 20 smernice 96/67/ES.

#### Článok 2

##### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

- a) „letecký dopravca“ je letecký dopravca podľa vymedzenia v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008<sup>24</sup>;
- b) „letecká dopravná služba“ je let alebo séria letov, pri ktorých sa prepravujú cestujúci, náklad alebo pošta za odplatu alebo v prenájme;
- c) „platné medzinárodné záväzky“ sú všetky záväzky, ktoré sú obsiahnuté v medzinárodnej dohode o leteckej doprave alebo o poskytovaní leteckých služieb, ktorej zmluvnou stranou Únia je, alebo každé ustanovenie o leteckých dopravných službách zahrnuté do dohody o obchode, ktorej zmluvnou stranou Únia je, a ktoré sa týka praktík, ktoré môžu mať vplyv na hospodársku súťaž, alebo iného správania relevantného pre hospodársku súťaž medzi leteckými dopravcami;

<sup>24</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

- d) „zainteresovaná strana“ je akákoľvek fyzická alebo právnická osoba alebo akýkoľvek oficiálny orgán bez ohľadu na to, či má alebo nemá vlastnú právnu subjektivitu, ktorá má pravdepodobne výrazný záujem na výsledku konania;
- e) „subjekt z tretej krajiny“ je akákoľvek fyzická alebo právnická osoba, zisková alebo nezisková, alebo akýkoľvek úradný orgán s vlastnou právnu subjektivitou alebo bez nej, ktoré patria pod súdnu právomoc tretej krajiny, bez ohľadu na to, či je kontrolovaná(-ý) vládou tretej krajiny alebo nie, a ktorá(-ý) je priamo alebo nepriamo zapojená(-ý) do leteckých dopravných služieb alebo súvisiacich služieb alebo do poskytovania infraštruktúry alebo služieb použitých na poskytovanie leteckých dopravných služieb alebo súvisiacich služieb;
- f) „praktiky ovplyvňujúce hospodársku súťaž“ sú diskriminácia a subvencie;
- g) „diskriminácia“ je akékoľvek rozlišovanie bez objektívneho dôvodu v súvislosti s dodávkou tovaru alebo služieb vrátane verejných služieb, využívaných na prevádzku leteckých dopravných služieb, alebo v súvislosti so zaobchádzaním s nimi zo strany subjektov verejného sektora relevantných pre takéto služby (vrátane praktík týkajúcich sa leteckej navigácie alebo letiskových zariadení a služieb, paliva, pozemnej obsluhy, bezpečnostnej ochrany, počítačových rezervačných systémov, pridelovania prevádzkových intervalov, poplatkov a používania iných zariadení alebo služieb využívaných na prevádzku leteckých dopravných služieb);
- h) „subvencia“ je finančný príspevok:
- i) udelený vládou alebo inou verejnou organizáciou tretej krajiny v ktorejkoľvek z týchto foriem:
- (1) praktiky vlády alebo inej verejnej organizácie zahŕňajúce priamy prevod finančných prostriedkov, potenciálny priamy prevod finančných prostriedkov alebo záväzkov (napr. granty, úvery, kapitálové injekcie, úverové záruky, započítanie prevádzkových strát alebo kompenzácia za finančné zaťaženie uložené subjektmi verejného sektora);
  - (2) príjmy vlády alebo inej verejnej organizácie, ktoré sú inak splatné, nie sú nárokované alebo vybrané (napríklad daňové stimuly alebo preferenčné daňové zaobchádzanie alebo fiškálne stimuly, ako sú napríklad daňové úvery);
  - (3) vláda alebo iná verejná organizácia vrátane podnikov kontrolovaných subjektmi verejného sektora, poskytuje tovar alebo služby, alebo nakupuje tovar či služby;
  - (4) vláda alebo iná verejná organizácia uhradza platby do finančného mechanizmu alebo splnomocní alebo poverí súkromný orgán, aby vykonával jeden alebo viac typov funkcií uvedených v bodoch 1, 2 a 3, ktoré by sa za bežných okolností zverili vláde, pričom použitý postup sa v praxi v podstate neodlišuje od bežnej praxe vlád,

- ii) poskytujúci výhodu;
  - iii) právne alebo fakticky obmedzený na subjekt, odvetvie alebo na skupinu subjektov alebo odvetví, ktoré patria do jurisdikcie orgánu, ktorý príspevok udeľuje;
- i) „letecký dopravca Únie“ je letecký dopravca s platnou prevádzkovou licenciou udelenou členským štátom v súlade s nariadením (ES) č. 1008/2008;

## KAPITOLA II

### SPOLOČNÉ USTANOVENIA TÝKAJÚCE SA KONANIA

#### Článok 3

##### Začatie konania

1. Prešetrovanie sa začne na základe písomnej sťažnosti, ktorú predložil členský štát, letecký dopravca Únie alebo združenie leteckých dopravcov Únie v súlade s odsekom 2, alebo z vlastnej iniciatívy Komisie, ak existujú dôkazy *prima facie* o:
  - a) porušení platných medzinárodných záväzkov;
  - b) existencii všetkých týchto okolností:
    - i) praktiky, ktorá má vplyv na hospodársku súťaž, použíwanej treťou krajinou alebo subjektom z tretej krajiny;
    - ii) ujmy alebo hrozby ujmy pre jedného alebo viacerých leteckých dopravcov Únie;
    - iii) príčinnej súvislosti medzi údajnou praktikou a údajnou ujmom alebo hrozbou ujmy.
2. Sťažnosť obsahuje dôkazy *prima facie* o jednom z prípadov uvedených v odseku 1.
3. Komisia podľa možnosti preskúma správnosť a primeranosť prvkov uvedených v sťažnosti, alebo ktoré má Komisia k dispozícii, s cieľom určiť či existujú dostatočné dôkazy, ktoré zdôvodňujú začatie prešetrovania v súlade s odsekom 1.
4. Komisia môže rozhodnúť o tom, že prešetrovanie nezačne, ak by prijatie opatrenia v súlade s článkami 10 alebo 13 bolo proti záujmu Únie, alebo ak sa Komisia domnieva, že skutočnosti uvedené v sťažnosti neupozorňujú na systémový problém, ani nemajú významný vplyv na jedného alebo viacerých leteckých dopravcov Únie.
5. V prípade, že predložené dôkazy nie sú na účely odseku 1 dostatočné, Komisia o tom informuje sťažovateľa do 60 dní odo dňa podania sťažnosti. Sťažovateľovi sa poskytne 30 dní na predloženie doplňujúcich dôkazov. Ak tak sťažovateľ v uvedenej lehote neurobí, môže sa Komisia rozhodnúť, že prešetrovanie nezačne.

6. Komisia rozhodne o začatí prešetrovania v súlade s odsekom 1 do šiestich mesiacov od podania sťažnosti.
7. S výhradou odseku 4, ak sa Komisia domnieva, že existujú dostatočné dôkazy odôvodňujúce začatie prešetrovania, podnikne tieto kroky:
  - a) začne konanie,
  - b) uverejní oznámenie v *Úradnom vestníku Európskej únie*, v oznámení sa informuje o začatí prešetrovania, uvádza sa rozsah prešetrovania, platné medzinárodné záväzky, ktoré sú údajne porušované alebo tretia krajina alebo subjekt z tretej krajiny, ktorý bol údajne zapojený do praktík ovplyvňujúcich hospodársku súťaž, a údajná ujma alebo hrozba ujmy, príslušný letecký dopravca resp. dopravcovia Únie a lehota, v rámci ktorej sa môžu zainteresované strany prihlásiť, písomne predložiť svoje názory či informácie alebo môžu požiadať o vypočutie Komisiou.
  - c) oficiálne oznamuje zástupcom príslušných tretích krajín a príslušnému subjektu z tretej krajiny začatie prešetrovania;
  - d) informuje sťažovateľa a výbor stanovený podľa článku 15 o začatí prešetrovania.
8. Ak je sťažnosť pred začatím prešetrovania stiahnutá, považuje sa za sťažnosť, ktorá nebola podaná. Týmto nie je dotknuté právo Komisie začať prešetrovanie z vlastného podnetu v súlade s odsekom 1.

#### Článok 4

#### Prešetrovanie

1. Po začatí konania Komisia začne prešetrovanie.
2. Cieľom prešetrovania je určiť:
  - a) či boli platné medzinárodné záväzky porušené;
  - b) či praktiky ovplyvňujúce hospodársku súťaž, používané treťou krajinou alebo subjektom z tretej krajiny, spôsobili leteckému(-ým) dopravcovi(-om) Únie ujmu alebo hrozby ujmy.
3. Komisia môže požiadať o všetky informácie, ktoré považuje za potrebné na vykonanie prešetrovania a môže overiť správnosť informácií, ktoré získala alebo zozbierala, u príslušného(-ých) leteckého(-ých) dopravcu(-ov) Únie, alebo u príslušnej tretej krajiny alebo príslušného subjektu z tretej krajiny.
4. Komisia môže požiadať členské štáty o podporu pri prešetrovaní a členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby vyhovelí tejto žiadosti. Podpora požadovaná od členských štátov môže zahŕňať poskytovanie a analýzu informácií, ako aj podiel na kontrolách, inšpekciách a prešetrovaní.

5. Ak sa to zdá potrebné, Komisia môže vykonávať prešetrovania na území príslušnej tretej krajiny, a to za predpokladu, že vláda príslušnej tretej krajiny a príslušný subjekt tretej krajiny boli oficiálne informované a udelili svoj súhlas.
6. Strany, ktoré sa prihlásili v rámci lehôt stanovených v oznámení o začatí, sa vypočujú, ak predložili žiadosť o vypočutie, v ktorej preukázali, že sú zainteresovanou stranou.
7. Sťažovatelia, zainteresované strany, príslušný(-é) členský(-é) štát(-y) a zástupcovia príslušnej tretej krajiny alebo príslušného subjektu z tretej krajiny môžu konzultovať všetky informácie, ktoré má Komisia k dispozícii, s výnimkou interných dokumentov určených pre Komisiu a administratívy za predpokladu, že tieto informácie nie sú dôverné v zmysle článku 6 a za predpokladu, že Komisiu požiadali písomne.

#### *Článok 5*

### **Spolupráca s členskými štátmi, pokiaľ ide o konania týkajúce sa prípadov, ktoré patria do kapitoly IV**

1. V prípade, že Komisia zamýšľa začať konanie v súlade s článkom 3 a keď príslušné letecké dopravné služby upravuje dohoda o leteckej doprave alebo o poskytovaní leteckých služieb uzavretá medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi a treťou krajinou a ktorej Únia nie je zmluvnou stranou, Komisia o tom informuje príslušný(-é) členský(-é) štát(-y).
2. Keď Komisia informuje členský štát v súlade s odsekom 1, daný členský štát s cieľom riešiť situáciu, na ktorú sa vzťahuje prešetrovanie, bez zbytočného odkladu informuje Komisiu o svojom zámere využiť postupy na urovnávanie sporov alebo akýkoľvek iný relevantný postup stanovený v dohode o leteckej doprave alebo o leteckých službách s príslušnou treťou krajinou.
3. Členský štát uvedený v odseku 2 informuje Komisiu aj o všetkých relevantných stretnutiach naplánovaných v rámci príslušnej dohody o leteckej doprave alebo o leteckých službách s príslušnou treťou krajinou s cieľom prediskutovať otázky, ktoré sú predmetom prešetrovania. Príslušný členský štát poskytne Komisii program a všetky relevantné informácie umožňujúce porozumieť témam, o ktorých sa má diskutovať na týchto zasadnutiach.
4. Príslušný členský štát informuje Komisiu o vykonaní akéhokoľvek postupu podľa odseku 2, a v prípade potreby môže pozvať Komisiu, aby sa na týchto postupoch zúčastnila. Komisia môže príslušný členský štát požiadať o ďalšie informácie.

#### *Článok 6*

### **Dôvernoscť informácií**

1. Všetky informácie dôverného charakteru vrátane, ale nie výlučne, informácií, ktorých poskytnutie by konkurentovi mohlo poskytnúť veľkú konkurenčnú výhodu, alebo by malo výrazne nepriaznivé dôsledky pre osobu poskytujúcu informácie alebo osobu, od ktorej osoba poskytujúca informácie získala informácie, alebo informácie poskytnuté dôverne stranami pri prešetrovaní, ak pre to vznikne dobrý dôvod, považuje Komisia za dôverné.
2. Od zainteresovaných strán, ktoré poskytujú dôverné informácie, sa vyžaduje, aby predložili nedôverné zhrnutie týchto informácií. Tieto zhrnutia musia byť dostatočne podrobné, aby umožnili primerane pochopiť podstatu dôverne poskytnutých informácií. Vo výnimočných prípadoch môžu zainteresované strany uviesť, že dôverné informácie nie je možné zhrnúť. V takýchto výnimočných prípadoch sa uvedú dôvody, pre ktoré nie je možné informácie zhrnúť.
3. Informácie získané podľa tohto nariadenia sa použijú len na účel, na ktoré boli vyžiadané. Toto ustanovenie nezabraňuje využitiu informácií získaných v súvislosti s jedným prešetrovaním na účely začatia iného prešetrovania v súlade s týmto nariadením.
4. Komisia ani členské štáty, ani ich úradníci, nezverejnia žiadne informácie dôvernej povahy, ktoré získali podľa tohto nariadenia alebo informácie poskytnuté na dôvernom základe stranou v rámci prešetrovania bez výslovného súhlasu strany, ktorá predkladá takéto informácie. Výmena informácií medzi Komisiou a členskými štátmi alebo akýchkoľvek interných dokumentov, ktoré vypracovali orgány Únie alebo členských štátov, sa nesmie zverejniť okrem prípadov, keď je to osobitne stanovené v tomto nariadení.
5. Ak sa zdá, že žiadosť o dôvernosť nie je oprávnená a ak poskytovateľ informácií nie je ochotný zverejniť informácie alebo autorizovať ich poskytnutie vo všeobecnej alebo súhrnnej podobe, nemusí sa brať ohľad na dané informácie.
6. Tento článok nebráni poskytnutiu všeobecných informácií orgánmi Únie, a najmä uvedeniu dôvodov, na základe ktorých boli prijaté rozhodnutia v zmysle tohto nariadenia, ani predloženiu dôkazov, o ktoré sa opierali orgány Únie, ak bude potrebné vysvetliť príslušné dôvody v súdnom konaní. Pri takomto poskytnutí informácií sa vezme do úvahy oprávnený záujem príslušných strán na tom, aby neboli prezradené ich obchodné alebo vládne tajomstvá.

## *Článok 7*

### **Základ zistení v prípade nespolupráce**

V prípadoch, keď sa prístup k potrebným informáciám zamietne, alebo ak sa inak neposkytnú v rámci primeraných lehôt, alebo ak sa prešetrovaniu kladú významné prekážky, zistenia sa vykonajú na základe dostupných skutočností. Ak Komisia zistí, že boli predložené nepravdivé alebo zavádzajúce informácie, takéto informácie sa nebudú brať do úvahy.

## Článok 8

### Poskytovanie informácií

1. Príslušnej tretej krajine, príslušnému subjektu z tretej krajiny a príslušnému leteckému dopravcovi z tretej krajiny, ako aj sťažovateľovi a zainteresovaným stranám sa poskytnú základné skutočnosti a úvahy, na základe ktorých sa plánujú prijať nápravné opatrenia, alebo ukončiť konania bez prijatia nápravných opatrení, najneskôr jeden mesiac pred tým, než sa v súlade s článkom 10 ods. 2 a 3, článkom 12 ods. 2 alebo článkom 13 ods. 1 zapojí výbor uvedený v článku 15.
2. Poskytnutím informácií nie je dotknuté žiadne následné rozhodnutie, ktoré môže Komisia prijať. Ak Komisia zamýšľa založiť takéto rozhodnutie na akýchkoľvek dodatočných lebo odlišných skutočnostiach a úvahách, musia byť poskytnuté čo najskôr.
3. Pripomienky predložené po poskytnutí sa zohľadnia iba vtedy, keď sú prijaté v lehote, ktorú stanoví Komisia v každom prípade, a ktorá je najmenej 10 dní, pričom sa riadne zohľadní naliehavosť veci. Ak sa má vykonať dodatočné konečné poskytnutie informácií, môže byť stanovená kratšia lehota.

## Článok 9

### Trvanie konaní a pozastavenie

1. Konanie sa ukončí do dvoch rokov. Táto lehota sa môže v náležite odôvodnených prípadoch predĺžiť.
2. V naliehavom prípade, napríklad v situáciách, v ktorých existuje riziko okamžitej a nezvratnej ujmy týkajúcej sa leteckého(-ých) dopravcu (-ov) Únie, sa konanie môže skrátiť na jeden rok.
3. Komisia môže pozastaviť konania, ak príslušná tretia krajina alebo príslušný subjekt z tretej krajiny podnikli rozhodné kroky s cieľom odstrániť podľa situácie:
  - a) v prípade porušenia platného medzinárodného záväzku, toto porušenie;
  - b) v prípade praktík ovplyvňujúcich hospodársku súťaž, buď tieto praktiky alebo ujmu alebo hrozbu ujmy týkajúcu sa príslušného(-ých) leteckého(-ých) dopravcu(-ov) Únie.
4. Ak po uplynutí primeranej lehoty nedošlo k odstráneniu porušenia platných medzinárodných záväzkov alebo praktík ovplyvňujúcich hospodársku súťaž, ujmy alebo hrozby ujmy týkajúcej sa príslušného(-ých) leteckého(-ých) dopravcu(-ov) Únie, môže Komisia v konaní pokračovať.

## KAPITOLA III

### PORUŠENIE PLATNÝCH MEDZINÁRODNÝCH ZÁVÄZKOV

#### Článok 10

##### Ukončenie konania

1. Ak sa sťažnosť stiahne, Komisia môže ukončiť prešetrovanie vedené podľa článku 4 bez prijatia nápravných opatrení.
2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov ukončí prešetrovanie vedené podľa článku 4 bez prijatia nápravných opatrení v ktoromkoľvek z týchto prípadov:
  - a) Komisia dospeje k záveru, že nedošlo k porušeniu platných medzinárodných záväzkov,
  - b) Komisia dospeje k záveru, že prijatie nápravných opatrení by bolo proti záujmu Únie,
  - c) Únia a príslušná tretia krajina v súlade s relevantnými mechanizmami stanovenými v príslušnej dohode alebo dojednaní alebo podľa príslušného medzinárodného práva verejného dospeli k uspokojivej náprave.

Vykonávacie akty uvedené v prvom pododseku sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.

3. Bez toho, aby boli dotknuté príslušné ustanovenia Zmluvy o fungovaní Európskej únie a s výhradou odsekov 1 a 2 Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme nápravné opatrenia, pokiaľ sa prešetrovaním zistí, že došlo k porušeniu platných medzinárodných záväzkov.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.

4. Pokiaľ sa v akte obsahujúcom platné medzinárodné záväzky vyžaduje, aby sa pred prijatím akéhokoľvek opatrenia najprv využil medzinárodný postup konzultácie alebo urovnania sporov, musí sa najprv využiť tento postup a akékoľvek rozhodnutie prijaté v súlade s odsekom 3 zohľadní jeho výsledky.
5. Nápravné opatrenia uvedené v odseku 3 sú opatrenia stanovené v akte obsahujúcom platné medzinárodné záväzky alebo opatrenia, ktoré sú k dispozícii na základe relevantných pravidiel a zásad medzinárodného práva verejného.

## KAPITOLA IV

### PRAKTIKY OVPLYVŇUJÚCE HOSPODÁRSKU SÚŤAŽ

#### Článok 11

##### Stanovenie ujmy

1. Zistenie ujmy na účely tejto kapitoly je založené na dôkazoch a zohľadňuje všetky relevantné faktory, najmä:
  - a) situáciu príslušného leteckého dopravcu resp. dopravcov Únie, najmä pokiaľ ide o aspekty, ako je frekvencia služieb, využitie kapacity, sieťový účinok, predaj, podiel na trhu, zisky, návratnosť kapitálu, investície a zamestnanosť;
  - b) všeobecnú situáciu na príslušnom trhu resp. trhoch s leteckými dopravnými službami, najmä pokiaľ ide o úroveň cestovného alebo taríf, kapacity a frekvencie leteckých dopravných služieb alebo využívania siete.
2. V prípade zistenia hrozby ujmy sa vyžaduje, aby bolo jasne predvídateľné, že určitá situácia sa pravdepodobne vyvinie do skutočnej ujmy. Každé takéto rozhodnutie je založené na dôkazoch a zohľadňuje všetky relevantné faktory, najmä:
  - a) predvídateľný vývoj situácie príslušného leteckého dopravcu resp. dopravcov Únie, najmä pokiaľ ide o frekvenciu služieb, využitie kapacity, sieťový účinok, predaj, podiel na trhu, zisky, návratnosť kapitálu, investície a zamestnanosť;
  - b) Predvídateľný vývoj všeobecnej situácie na potenciálne ovplyvnenom trhu resp. trhoch s leteckými dopravnými službami, najmä pokiaľ ide o úroveň cestovného alebo taríf, kapacity a frekvencie leteckých dopravných služieb alebo využívanie siete.
3. Komisia zvolí obdobie prešetrovania a analyzuje relevantné dôkazy počas tohto obdobia.
4. Ujma alebo hrozba ujmy spôsobené inými faktormi, ako sú praktiky ovplyvňujúce hospodársku súťaž, a ktoré tiež negatívne ovplyvňujú leteckého dopravcu resp. dopravcov Únie, sa nepripisuje praktikám, ktoré sú prešetrované.

#### Článok 12

##### Ukončenie konaní bez nápravných opatrení

1. V prípade stiahnutia sťažnosti môže Komisia prešetrovanie ukončiť bez prijatia nápravných opatrení.

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov ukončí prešetrovanie vedené v súlade s článkom 4 bez prijatia nápravných opatrení, ak:
- a) Komisia dospeje k záveru, že nenastala žiadna z týchto okolností:
    - i) existencia praktiky, ktorá má vplyv na hospodársku súťaž, používaná treťou krajinou alebo subjektom z tretej krajiny,
    - ii) existencia ujmy alebo hrozby ujmy týkajúcej sa príslušného leteckého dopravcu resp. dopravcov Únie,
    - iii) existencia príčinnej súvislosti medzi ujmom alebo hrozbou ujmy a príslušnou praktikou,
  - b) Komisia dospeje k záveru, že prijatie nápravných opatrení v súlade s článkom 13 by bolo proti záujmu Únie,
  - c) tretia krajina alebo príslušný subjekt z tretej krajiny odstránili praktiky ovplyvňujúce hospodársku súťaž,
  - d) tretia krajina alebo príslušný subjekt z tretej krajiny odstránili ujmu alebo hrozbu ujmy týkajúcu sa príslušného(-ých) leteckého(-ých) dopravcu(-ov) Únie.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.

3. K rozhodnutiu o ukončení prešetrovania v súlade s odsekom 2 sa priloží jeho odôvodnenie a uverejní sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

### Článok 13

#### Nápravné opatrenia

1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článku 12 ods. 1 a s výnimkou prípadu uvedeného v článku 12 ods. 2 písm. b), Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme nápravné opatrenia, pokiaľ sa prešetrovaním vykonaným podľa článku 4 stanoví, že praktiky ovplyvňujúce hospodársku súťaž, ktoré prijala tretia krajina alebo subjekt z tretej krajiny, spôsobili ujmu alebo hrozbu ujmy týkajúcu sa príslušného leteckého dopravcu resp. dopravcov Únie.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.

2. Nápravné opatrenia uvedené v odseku 1 sa ukladajú leteckému dopravcovi resp. dopravcom z tretích krajín využívajúcemu(-im) praktiky, ktoré ovplyvňujú hospodársku súťaž, a môžu mať formu buď:
- a) finančných poplatkov;
  - b) akéhokoľvek opatrenia rovnocennej alebo nižšej hodnoty.

3. Nápravné opatrenia uvedené v odseku 1 nesmú presiahnuť rámec toho, čo je potrebné na kompenzáciu ujmy alebo hrozby ujmy týkajúcej sa príslušného leteckého dopravcu resp. dopravcov Únie. Na tento účel sa môžu opatrenia uvedené v odseku 2 písm. b) obmedziť na určitú geografickú oblasť.
4. Nápravné opatrenia uvedené v odseku 1 nesmú Úniu ani príslušný členský štát resp. štáty vyzývať k porušeniu dohôd o leteckej doprave, dohôd o leteckých službách ani žiadneho ustanovenia o leteckých dopravných službách uvedeného v dohode o obchode, ktoré boli uzavreté s príslušnou treťou krajinou.
5. K rozhodnutiu o uzavretí prešetrovania prijatím nápravných opatrení uvedených v odseku 1 sa priloží jeho odôvodnenie a uverejní sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

#### Článok 14

### Preskúmanie nápravných opatrení

1. Nápravné opatrenia uvedené v článku 13 ostávajú v platnosti len dovtedy a v takom rozsahu, ako je potrebné vzhľadom na pretrvávajúce praktiky ovplyvňujúce hospodársku súťaž a následnú ujmu alebo hrozbu ujmy. Na tento účel sa uplatňuje postup preskúmania stanovený v odsekoch 2, 3 a 4.
2. Ak to okolnosti odôvodňujú, môže byť potreba pokračovať v ukladaní nápravných opatrení v ich pôvodnej forme preskúmaná, a to buď na podnet Komisie, alebo na žiadosť sťažovateľa alebo na základe odôvodnenej žiadosti príslušnej tretej krajiny alebo príslušného subjektu z tretej krajiny.
3. V rámci svojho preskúmania Komisia posúdi, či aj naďalej existujú praktiky ovplyvňujúce hospodársku súťaž, ujma alebo hrozba ujmy a príčinná súvislosť medzi danými praktikami a ujmu či hrozbou ujmy.
4. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov nápravné opatrenia podľa potreby zruší, zmení alebo zachová. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.

## KAPITOLA V

### ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

#### Článok 15

### Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

#### *Článok 16*

#### **Zrušenie**

Nariadenie (ES) č. 868/2004 sa zrušuje. Odkazy na zrušené nariadenie sa pokladajú za odkazy na toto nariadenie.

#### *Článok 17*

#### **Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament*

*predseda*

*Za Radu*

*predseda*

## LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

### **1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY**

- 1.1. Názov návrhu/iniciatívy
- 1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB
- 1.3. Druh návrhu/iniciatívy
- 1.4. Ciele
- 1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy
- 1.6. Trvanie a finančný vplyv
- 1.7. Plánovaný spôsob hospodárenia

### **2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA**

- 2.1. Opatrenia týkajúce sa monitorovania a predkladania správ
- 2.2. Systémy riadenia a kontroly
- 2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

### **3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY**

- 3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov
- 3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky
  - 3.2.1. *Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky*
  - 3.2.2. *Odhadovaný vplyv na operačné rozpočtové prostriedky*
  - 3.2.3. *Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky*
  - 3.2.4. *Súlad s platným viacročným finančným rámcom*
  - 3.2.5. *Príspevky od tretích strán*
- 3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

## LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

### 1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

#### 1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o ochrane hospodárskej súťaže v leteckej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 868/2004

#### 1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB<sup>25</sup>

06 – mobilita a doprava

#### 1.3. Druh návrhu/iniciatívy

Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie**

Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu**<sup>26</sup>

Návrh/iniciatíva sa týka **predĺženia trvania existujúcej akcie**

Návrh/iniciatíva sa týka **akcie presmerovanej na novú akciu**

#### 1.4. Ciele

##### 1.4.1. Viacročné strategické ciele Komisie, ktoré sú predmetom návrhu/iniciatívy

Zamestnanosť a rast: Iniciatíva sa zameriava na podporu konkurencieschopného odvetvia európskeho letectva, ktoré vytvára udržateľný rast a vysokohodnotné pracovné miesta a prináša technologické inovácie.

Lepší a spravodlivejší vnútorný trh s posilnenou priemyselnou základňou: konkurencieschopný jednotný európsky dopravný priestor poskytujúci občanom a podnikom rámec pre bezpečnú, efektívnu a kvalitnú dopravu.

Opatrenia na úrovni EÚ sú schopné zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž medzi dopravcami Únie a dopravcami tretích krajín, t. j. rovnaké podmienky medzi nimi. To podporuje podmienky prispievajúce k vysokej úrovni prepojenosti.

Navrhované nariadenie napokon prispieva aj k posilneniu úlohy EÚ ako globálneho aktéra.

##### 1.4.2. Osobitné ciele a príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

Osobitný cieľ

<sup>25</sup>

ABM: riadenie podľa činností; ABB: zostavovanie rozpočtu podľa činností.

<sup>26</sup>

Podľa článku 54 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

Osobitný cieľ GR MOVE č. 1: Efektívny, udržateľný, bezpečný a zabezpečený jednotný európsky dopravný priestor: zlepšiť reguláciu, zabezpečiť vysoký stupeň vykonávania právnych predpisov EÚ v oblasti dopravy a otvorenú a spravodlivú hospodársku súťaž v EÚ i vo vzťahoch s kľúčovými partnerskými krajinami.

Príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

06 02 – Európska dopravná politika

### 1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

*Uved'te, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na príjemcov/cieľové skupiny.*

Navrhované nariadenie má zaručiť spravodlivú hospodársku súťaž medzi dopravcami Únie a dopravcami z tretích krajín, čo by malo prispieť k dosiahnutiu vysokej úrovne prepojenosti medzi EÚ a tretími krajinami.

Na dosiahnutie tohto cieľa sa v navrhovanom nariadení stanoví rámec, v rámci ktorého sa riešia praktiky ovplyvňujúce hospodársku súťaž používané tretími krajinami alebo subjektmi z tretích krajín a spôsobujúce ujmu alebo hrozbu ujmy leteckým dopravcom EÚ a v prípade, keď sú s cieľom kompenzovať ujmu a obnoviť spravodlivú hospodársku súťaž prijaté relevantné nápravné opatrenia.

V nariadení sa tiež stanovuje rámec pre prijímanie opatrení v prípade, že boli (údajne) porušené platné medzinárodné záväzky.

Očakáva sa, že z tohto nariadenia bude mať prospech letecký priemysel EÚ.

Taktiež sa očakáva, že z nariadenia budú mať prospech aj cestujúci z EÚ, keďže prispieva k zachovaniu širokého prístupu k leteckým dopravným službám v rámci celej EÚ.

A napokon sa očakáva, že z tohto nariadenia bude mať prospech celé hospodárstvo EÚ vďaka trvalému príspevku leteckého priemyslu k cieľu v oblasti vytvárania pracovných miest a rastu.

Medzi predpokladané hospodárske dôsledky patrí zvýšenie počtu cestujúcich prepravených leteckými spoločnosťami EÚ a príjmov týchto spoločností. Prospech z toho budú mať aj letiská EÚ, ktoré prilákajú viac cestujúcich.

Medzi predpokladané prevádzkové dôsledky patrí zlepšenie prepojenosti v rámci európskeho vzdušného priestoru, podnietenej spravodlivou hospodárskou súťažou medzi leteckými dopravcami.

### 1.4.4. Ukazovatele výsledkov a vplyvu

*Uved'te ukazovatele, pomocou ktorých je možné sledovať uskutočňovanie návrhu/iniciatívy.*

- počet a charakter oficiálnych sťažností z odvetvia adresovaných Komisii;
- názory európskych zainteresovaných strán na uplatniteľnosť európskeho právneho rámca.

## 1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

### 1.5.1. Potreby, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte

Poskytnúť účinný nástroj, ktorý umožní riešiť praktiky ovplyvňujúce hospodársku súťaž a spôsobujú ujmu alebo hrozbu ujmy pre leteckých dopravcov Únie. V takýchto prípadoch sú opatrenia určené na kompenzáciu takejto ujmy alebo hrozby ujmy.

Stanoviť rámec pre prijímanie opatrení v prípade, že boli (údajne) porušené platné medzinárodné záväzky.

Všetky takéto opatrenia takisto prispievajú k vysokej úrovni prepojenosti medzi EÚ a tretími krajinami.

### 1.5.2. *Prínos zapojenia Európskej únie*

Súlad so zásadou subsidiarity bol uznaný v odôvodnení 26 nariadenia (ES) č. 868/2004 v rozsahu, v akom sa týkalo ustanovení uvedeného nariadenia.

Novým kľúčovým prvkom obsiahnutým v navrhovanom nariadení je opatrenie v prípadoch „porušenia platných medzinárodných záväzkov“. V navrhovanom nariadení sa „platné medzinárodné záväzky“ definujú ako záväzky obsiahnuté v dohode, ktorej zmluvnou stranou je Únia. Práva voči tretím krajinám podľa dohôd, ktorých zmluvnou stranou je Únia, nemôžu vykonávať jednotlivé členské štáty samostatne.

Keďže dané ciele nebolo možné dosiahnuť bez opatrení na úrovni Únie, je takéto opatrenie na tento účel potrebné a v porovnaní s opatreniami na vnútroštátnej úrovni poskytuje pridanú hodnotu.

### 1.5.3. *Poznatzky získané z podobných skúseností v minulosti*

Cieľom nariadenia Európskeho parlamentu a Rady 868/2004 bolo zabrániť nekalým praktikám a bojovať proti nim, t. j. proti subvenciám a diskriminácii, zo strany tretích krajín a subjektov z tretích krajín, ktoré negatívne ovplyvňujú dopravcov EÚ.

Toto nariadenie však počas viac ako 10 rokov od jeho prijatia nebolo nikdy použité, keďže žiadny dopravca z EÚ nikdy nepodal formálnu sťažnosť, napriek tomu, že sa v odvetví objavilo mnoho neformálnych obvinení a sťažností týkajúcich sa nekalých praktík, ktoré tretie krajiny a subjekty z tretích krajín údajne používajú.

Hlavným dôvodom, prečo sa nariadenie 868/2004 ukázalo ako neúčinné, je samotná skutočnosť, že jeho koncepcia vo vzťahu k „nekalým cenovým praktikám“ vychádza z nástrojov používaných proti dumpingu tovaru, a nie je preto prispôsobená špecifikám odvetvia leteckej dopravy.

Okrem subvencovania sa nariadenie (ES) č. 868/2004 totiž uplatňuje výlučne na tzv. nekalé cenové praktiky. Takéto praktiky sa považujú za existujúce len vtedy, ak dopravca z tretej krajiny ponúka „letenky za ceny, ktoré sú podstatne nižšie než ceny, za aké ponúkajú letenky konkurujúci leteckí dopravcovia Spoločenstva, aby im spôsobil ujmu“, čo je však ťažké preukázať. Zistenie „nekalých cenových praktík“ si tiež vyžaduje, aby dopravca z tretej krajiny získal nekomerčnú výhodu, avšak existencia takejto výhody sama osebe nestačí na to, aby sa prijalo opatrenie zo strany Únie.

Okrem toho sa v nariadení (ES) č. 868/2004 nestanovuje osobitný interný postup EÚ, pokiaľ ide o záväzky obsiahnuté v dohodách o leteckej doprave alebo o leteckých službách, ktorých je Únia zmluvnou stranou, a ktoré sú určené na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže, t. j. v prípadoch, kde boli takéto záväzky porušené.

Pravidlá týkajúce sa začatia prešetrovania sú v konečnom dôsledku dosť obmedzujúce. Predovšetkým právo podať sťažnosť Komisii má len „hospodárske odvetvie Spoločenstva“, ktoré je vymedzené ako „súhrn leteckých dopravcov Spoločenstva poskytujúcich letecké dopravné služby rovnakého druhu alebo tých z nich, ktorých spoločný podiel tvorí väčšiu časť celkovej ponuky týchto dopravných služieb v Spoločenstve“. Členské štáty ani jednotliví leteckí dopravcovia nemajú individuálne priznané postavenie sťažovateľa.

*1.5.4. Zlučiteľnosť a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi*

Navrhované nariadenie je v súlade s cieľmi uvedenými v stratégii v oblasti letectva a ako také priamo prispieva k dosiahnutiu týchto cieľov v záujme väčšej konkurencieschopnosti odvetvia letectva EÚ.

## 1.6. Trvanie a finančný vplyv

Návrh/iniciatíva s **obmedzeným trvaním**

- Návrh/iniciatíva je v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR.
- Finančný vplyv trvá od RRRR do RRRR.

Návrh/iniciatíva s **neobmedzeným trvaním**

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od RRRR do RRRR,
- a potom bude vykonávanie pokračovať v plnom rozsahu.

## 1.7. Plánovaný spôsob hospodárenia<sup>27</sup>

**Priame hospodárenie** na úrovni Komisie

- prostredníctvom jej útvarov vrátane zamestnancov v delegáciách Únie
- prostredníctvom výkonných agentúr

**Zdieľané hospodárenie** s členskými štátmi

**Nepriame hospodárenie** s delegovaním úloh súvisiacich s plnením rozpočtu na:

- tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,
  - medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te),
  - Európsku investičnú banku (EIB) a Európsky investičný fond,
  - subjekty podľa článkov 208 a 209 nariadenia o rozpočtových pravidlách,
  - verejnoprávne subjekty,
  - súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ tieto subjekty poskytujú dostatočné finančné záruky,
  - súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktoré poskytujú dostatočné finančné záruky,
  - osoby poverené vykonávaním osobitných činností v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.
- *V prípade viacerých spôsobov hospodárenia uveďte v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.*

Poznámky:

<sup>27</sup> Vysvetlenie spôsobov hospodárenia a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovej stránke BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html).

neuvádza sa

## 2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

### 2.1. Opatrenia týkajúce sa monitorovania a predkladania správ

*Uved'te časový interval a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.*

Očakáva sa, že útvary Komisie päť rokov po nadobudnutí účinnosti nariadenia vyhodnotia, či boli ciele tejto iniciatívy dosiahnuté. Cieľom hodnotenia je overiť, či sa novými opatreniami vytvorili rovnnejšie podmienky a či pomohli zachovať vysokú úroveň prepojenosti. Toto hodnotenie sa uskutoční na základe hlavných ukazovateľov pokroku uvedených v oddiele „ukazovatele výsledkov a vplyvu“. Musí byť v súlade s požiadavkami Komisie týkajúcimi sa hodnotenia.

### 2.2. Systémy riadenia a kontroly

#### 2.2.1. Zistené riziká

V súvislosti s vykonávaním navrhovaného nariadenia sa identifikovali tieto riziká:

##### 1) Odvetné opatrenia zamerané na spoločnosti v EÚ

Prijatie nápravných opatrení by mohlo viesť k odvetným opatreniam voči odvetviu EÚ (napríklad pokiaľ ide o prístup leteckých dopravcov k službám alebo nákupy lietadiel z EÚ dopravcami z tretích krajín). V navrhovanom nariadení sa však stanovuje, že Komisia môže rozhodnúť o neprijatí opatrenia, pokiaľ by bolo v rozpore so záujmom Únie. Komisia tiež bude mať možnosť navrhnúť nápravné opatrenia s cieľom minimalizovať riziko vedľajších účinkov vrátane odvetných opatrení.

##### 2) Neočakávaný a nezvládnuteľný počet sťažností

Presadzovanie navrhovaného nariadenia povedie k vzniku prípadov, ktorými sa bude musieť zaoberať Komisia, a teda k zvýšeniu administratívnych nákladov (náklady práce, náklady na vybavenie a materiál, ako aj režijné náklady). Ak je prijatý neočakávane vysoký počet sťažností, môžu nastať problémy súvisiace s nedostatkom personálu, ťažkosťami pri riadení a dodatočnými nákladmi. V navrhnutom nariadení sa však stanovuje, že Komisia sa môže rozhodnúť neprijat' opatrenia, pokiaľ daný prípad neupozorňuje na systémový problém ani nemá významný vplyv na leteckých dopravcov Únie. Okrem toho sa v navrhovanom nariadení stanovuje možnosť, aby Komisia požiadala členské štáty o podporu pri prešetrovaní.

#### 2.2.2. Údaje o zavedenom systéme vnútornej kontroly

- Komisia by ukladala nápravné opatrenia prostredníctvom vykonávacích aktov v súlade s článkom 291 ZFEÚ.

- Kontrola zo strany členských štátov by sa upravovala nariadením č. 182/2011 o spôsobe, akým členské štáty kontrolujú Komisiu pri výkone vykonávacích právomocí.

- Finančné protiopatrenia zamerané na subjekty z tretích krajín by boli presadzované v súlade s článkom 299 ZFEÚ.

2.2.3. *Odhad nákladov a prínosov kontrol a posúdenie očakávanej úrovne rizika chyby.*

neuvádza sa

### **2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam**

*Uved'te existujúce a plánované preventívne a ochranné opatrenia.*

neuvádza sa

### 3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

#### 3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo [...][Názov..... .....]		DRP/NRP <sup>28</sup>	krajín EZVO <sup>29</sup>	kandidátskych krajín <sup>30</sup>	tretích krajín
	[5][06.01.01.01]	NRP	NIE	NIE	NIE	NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo [...][Názov..... .....]		DRP/NRP	krajín EZVO	kandidátskych krajín	tretích krajín
	[...][XX YY YY YY]		ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE

<sup>28</sup> DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

<sup>29</sup> EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

<sup>30</sup> Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny západného Balkánu.

### 3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

#### 3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

<b>Okruh viacročného finančného rámca:</b>	Číslo	[...][Názov..... .]
--	-------	------------------------

GR: <.....>			Rok N <sup>31</sup>	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
•Operačné rozpočtové prostriedky										
Číslo rozpočtového riadka	Závazky	(1)								
	Platby	(2)								
Číslo rozpočtového riadka	Závazky	(1a)								
	Platby	(2a)								
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu osobitných programov <sup>32</sup>										
Číslo rozpočtového riadka		(3)								
<b>Rozpočtové prostriedky pre GR &lt;....&gt; SPOLU</b>	Závazky	= 1 + 1a + 3								
	Platby	= 2 + 2a + 3								

<sup>31</sup> Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína uskutočňovať.

<sup>32</sup> Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

•Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závázky	(4)								
	Platby	(5)								
•Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu osobitných programov SPOLU		(6)								
<b>Rozpočtové prostriedky OKRUHU &lt;...&gt; viacročného finančného rámca SPOLU</b>	Závázky	= 4 + 6								
	Platby	= 5 + 6								

**Ak má návrh/iniciatíva vplyv na viaceré okruhy:**

•Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závázky	(4)								
	Platby	(5)								
•Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu osobitných programov SPOLU		(6)								
<b>Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 4 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)</b>	Závázky	= 4 + 6								
	Platby	= 5 + 6								

<b>Okruh viacročného finančného rámca:</b>	<b>5</b>	„Administratívne výdavky“
--	----------	---------------------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	SPOLU
GR: MOVE					
•Ľudské zdroje		1,242	1,242	1,242	<b>3,726</b>
•Ostatné administratívne výdavky		0,02	0,02	0,02	<b>0,06</b>
<b>GR MOVE SPOLU</b>	Rozpočtové prostriedky	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>

<b>Rozpočtové prostriedky OKRUHU 5 viacročného finančného rámca SPOLU</b>	(Závazky spolu = Platby spolu)	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>
---	--------------------------------	-------	-------	-------	--------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	SPOLU
<b>Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 5 viacročného finančného rámca SPOLU</b>	Závazky	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>
	Platby	1,262	1,262	1,262	<b>3,786</b>

3.2.2. Odhadovaný vplyv na operačné rozpočtové prostriedky

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Uveďte ciele a výstupy			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						SPOLU	
	VÝSTUPY																	
	↓	Druh <sup>33</sup>	Priemerné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet
OSOBITNÝ CIEĽ č. 1 <sup>34</sup> ...																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Osobitný cieľ č. 1 medzisúčet																		
OSOBITNÝ CIEĽ č. 2...																		
– Výstup																		
Osobitný cieľ č. 2 medzisúčet																		
<b>NÁKLADY SPOLU</b>																		

<sup>33</sup> Výstupy znamenajú produkty a služby, ktoré majú byť dodané (napr.: počet financovaných výmen študentov, počet km vybudovaných ciest atď.).

<sup>34</sup> Ako je uvedené v bode 1.4.2. „Osobitné ciele...“.

### 3.2.3. Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky

#### 3.2.3.1. Zhrnutie

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	SPOLU
--	-------------	-------------	-------------	-------

<b>OKRUH 5 viacročného finančného rámca</b>				
Eudské zdroje	1,242	1,242	1,242	<b>3,726</b>
Ostatné administratívne výdavky	0,02	0,02	0,02	0,02
<b>OKRUH 5 viacročného finančného rámca medzisúčt</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>3,786</b>

<b>Mimo OKRUHU 5<sup>35</sup> viacročného finančného rámca</b>				
Eudské zdroje				
Ostatné administratívne výdavky				
<b>Mimo OKRUHU 5 viacročného finančného rámca medzisúčt</b>				

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

Rozpočtové prostriedky potrebné na ľudské zdroje a na ostatné administratívne výdavky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené v rámci Komisie, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu pridelit' riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridel'ovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

<sup>35</sup>

Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

### 3.2.3.2. Odhadované potreby ľudských zdrojov

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie ľudských zdrojov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

*odhady sa vyjadrujú v jednotkách ekvivalentu plného pracovného času*

	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020
<b>•Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)</b>			
06 01 01 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)	9	9	9
XX 01 01 02 (delegácie)			
XX 01 05 01 (nepriamy výskum)			
10 01 05 01 (priamy výskum)			
<b>•Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)<sup>36</sup></b>			
XX 01 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového balíka prostriedkov)			
XX 01 02 02 (ZZ, MZ, VNE, DAZ, PED v delegáciách)			
XX 01 04 yy <sup>37</sup>	– ústredie		
	– delegácie		
XX 01 05 02 (ZZ, VNE, DAZ – nepriamy výskum)			
10 01 05 02 (ZZ, VNE, DAZ – priamy výskum)			
Iné rozpočtové riadky (uved'te)			
<b>SPOLU</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci Komisie, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	Prijímanie a vybavovanie sťažností adresovaných Komisii, začatie konaní a vedenie prešetrovaní, príprava právnych aktov Komisie, spracovanie žiadostí o informácie a spracovanie žiadostí o preskúmanie rozhodnutí Komisie.
Externí zamestnanci	neuvádza sa

<sup>36</sup> ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

<sup>37</sup> Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

### 3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

- Návrh/iniciatíva je v súlade s platným viacročným finančným rámcom.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušného okruhu vo viacročnom finančnom rámci.

Vysvetlite požadovanú zmenu v plánovaní a uveďte príslušné rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

- Návrh/iniciatíva si vyžaduje, aby sa použil nástroj flexibility alebo aby sa uskutočnila revízia viacročného finančného rámca.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

### 3.2.5. Príspevky od tretích strán

- Návrh/iniciatíva nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami.

## 3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- Návrh/iniciatíva má finančný vplyv na príjmy, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

(i)  vplyv na vlastné zdroje

(ii)  vplyv na rôzne príjmy

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v prebiehajúcom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy <sup>38</sup>					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)	
Článok .....								

V prípade rôznych pripísaných príjmov uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

Uveďte spôsob výpočtu vplyvu na príjmy.

<sup>38</sup>

Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 25 % nákladov na výber.