



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 9. juuni 2017
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0116 (COD)

10146/17
ADD 2

AVIATION 85
CODEC 1023
IA 105

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	8. juuni 2017
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2017) 183 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE <i>Lisatud dokumendile:</i> Ettepanek:EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, milles käsitletakse konkurentsi kaitsmist lennutranspordisektoris ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) 868/2004

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2017) 183 final.

Lisatud: SWD(2017) 183 final



Brüssel, 8.6.2017
SWD(2017) 183 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek:
EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,
milles käsitletakse konkurentsi kaitsmist lennutranspordisektoris ja millega
tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) 868/2004

{COM(2017) 289 final}
{SWD(2017) 182 final}

Kommenteeritud kokkuvõte
Mõjuhinnang määruse (EÜ) nr 868/2004 läbivaatamise kohta.
A. Vajadus meetmete järele
Mis on probleem ja miks on tegemist ELi tasandi probleemiga?
Suurenev üleilmne konkurents ja asjaolu, et enamikul juhtudel puuduvad piisavad ausa konkurentsi normid mitme- ja kahepoolset tasandil, on tekitanud probleeme seoses väidetavate diskrimineerivate tavade ja valikuliste subsidiumide kohaldamisega kolmandate riikide poolt. ELi praegustest vahenditest selliste tavade uurimiseks ja tõkestamiseks ei piisa.
Mis tuleks saavutada?
Kõige olulisem poliitikaeesmärk on tagada lennuettevõtjate vahel aus konkurents, pakkudes Euroopa lennuettevõtjatele tõhusat kaitset kolmandate riikide ja kolmandate riikide üksuste kohaldatavate ebaausate tavade vastu.
Milline on ELi tasandil meetmete lisaväärtus (subsidiarsus)?
Määruses (EÜ) nr 868/2004 võib muudatusi teha ainult ELi tasandil. Kavandatava määruse üks uus keskne element on kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste rikkumise korral võetavad meetmed. Üksikud liikmesriigid ei saa kasutada õigusi, mis kehtivad kolmandate riikide suhtes selliste lepingute alusel, milles liit on osaline.
B. Lahendused
Millised on eri võimalused eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud variant? Kui ei, siis miks?
A) Lähtestsenaarium: poliitikat ei muudeta; B) üleilmsel tasandil tehakse täiendavaid jõupingutusi, et luua mitmepoolne õigusraamistik ausa konkurentsi tagamiseks lennundussektoris ja lisada lennunduslepingutele mahukamad ausa konkurentsi klauslid; C) muudetakse oluliselt määruses (EÜ) nr 868/2004 sisalduvat korda, mis asendatakse uue tervikliku ja toimivama õigusaktiga ELi tasandil; D) asendatakse määrus (EÜ) nr 868/2004 ELi uue ja toimivama õigusaktiga, milles täiendavad rahvusvahelised jõupingutused üleilmsel tasandil on kombineeritud ausa konkurentsi klauslite lisamisega lennunduslepingutesse (eelistatud variant).
Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes millist varianti toetab?
Nõukogu, Euroopa Parlament, mitmed liidu lennuettevõtjad ja töötajate organisatsioonid toetavad määruse (EÜ) nr 868/2004 asendamist toimivama vahendiga.
C. Eelistatud variandi mõju
Millised on eelistatud variandi (kui see on olemas, vastasel juhul peamiste variantide) eelised?
Eelistatud variandil D peaks olema kõige suurem positiivne mõju. Kõikidel tasanditel kohaldatava kombineeritud meetme lisaväärtus peaks suurendama ELi lennutranspordisektori tulusid. Lisaks peaks see aitama luua uusi töökohti liidu lennuettevõtjates, lennujaamades ja lennundusega seotud tööstussektorites.
Millised on eelistatud variandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste variantide) kulud?
Kaebuste haldamisega ja diplomaatiliste läbirääkimistega seotud kulused peaks tasakaalustama eelistatud variandi positiivne mõju ELi lennundussektorile ja ELi majandusele.
Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?
Kõnealusel variandil ei ole otsest üldmõju VKEdele, kuid see mõjutab positiivselt ELi lennuettevõtjate konkurentsivõimet.
Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?
Ei.
Kas on oodata muud olulist mõju?
Konkurentsi säilitamine peaks pikemas perspektiivis tagama taskukohase hinnaga kvaliteetsed lennuteenused.
Proportsionaalsus?
Eelistatud poliitikavariant ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik poliitikaeesmärkide saavutamiseks.
D. Järelmeetmed
Millal poliitika läbi vaadatakse?
Hindamine korraldatakse viis aastat pärast uute normide jõustumist.