

Bruxelles, 9. lipnja 2017.  
(OR. en)

---

---

Međuinstitucijski predmet:  
2017/0116 (COD)

---

---

10146/17  
ADD 2

AVIATION 85  
CODEC 1023  
IA 105

#### POP RATNA BILJEŠKA

---

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	8. lipnja 2017.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	SWD(2017) 183 final
Predmet:	RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK PROCJENE UČINKA Priložen dokumentu Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o zaštiti tržišnog natjecanja u zračnom prijevozu i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 868/2004

---

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2017) 183 final.

---

Priloženo: SWD(2017) 183 final



EUROPSKA  
KOMISIJA

Bruxelles, 8.6.2017.  
SWD(2017) 183 final

**RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE**

**SAŽETAK PROCJENE UČINKA**

*Priložen dokumentu*

**Prijedlog  
UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o zaštiti tržišnog natjecanja u zračnom prijevozu i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ)  
br. 868/2004**

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

<b>Sažetak</b>
Procjena učinka revizije Uredbe (EZ) br. 868/2004.
<b>A. Potreba za djelovanjem</b>
<b>U čemu je problem i zašto je to problem na razini EU-a?</b>
Jače globalno tržišno natjecanje i, u većini slučajeva, nepostojanje dostatnih pravila o poštenom tržišnom natjecanju na multilateralnoj i bilateralnoj razini prouzrokovali su zabrinutost zbog navodnih diskriminatornih praksa i selektivnih subvencija iz trećih zemalja. Trenutačni alati EU-a nisu prikladni za istraživanje i sprječavanje takvih praksa.
<b>Što je potrebno postići?</b>
Glavni je politički cilj osigurati pošteno tržišno natjecanje među zračnim prijevoznicima djelotvornom zaštitom europskih zračnih prijevoznika od nepoštenih praksa trećih zemalja i subjekata iz trećih zemalja.
<b>Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a (supsidijarnost)?</b>
Izmjene Uredbe (EZ) br. 868/2004 mogu se provesti samo na razini EU-a. Jedan od novih središnjih elemenata predložene uredbe jest poduzimanje mjera u slučajevima „kršenja primjenjivih međunarodnih obveza“. Pojedinačne države članice ne mogu zasebno ostvarivati prava u odnosu na treće zemlje koja proizlaze iz sporazuma čija je Unija stranka.
<b>B. Rješenja</b>
<b>Kojim se različitim mogućnostima mogu ostvariti ciljevi? Daje li se prednost određenoj mogućnosti? Ako ne, zašto?</b>
A) Osnovni scenarij: bez izmjena politike. B) Pojačani međunarodni naponi na globalnoj razini u cilju osiguravanja multilateralnog pravnog okvira za pošteno tržišno natjecanje u zrakoplovstvu te uključivanje proširenih klauzula o poštenom tržišnom natjecanju u sporazume o zračnom prijevozu. C) Znatne izmjene režima predviđenog Uredbom (EZ) br. 868/2004 te zamjena te uredbe novim, sveobuhvatnim i djelotvornim pravnim instrumentom EU-a. D) Zamjena Uredbe (EZ) br. 868/2004 novim, djelotvornijim pravnim instrumentom EU-a uz pojačane međunarodne napore na globalnoj razini te uključivanje klauzula o poštenom tržišnom natjecanju u sporazume o zračnom prijevozu (najpoželjnija mogućnost).
<b>Koja su stajališta različitih dionika? Tko podržava koju mogućnost?</b>
Vijeće, Europski parlament te nekoliko zračnih prijevoznika i radničkih organizacija Unije podupiru zamjenu Uredbe (EZ) br. 868/2004 djelotvornijim instrumentom.
<b>C. Učinci najpoželjnije mogućnosti</b>
<b>Koje su prednosti najpoželjnije mogućnosti (ako postoji, inače prednosti glavnih mogućnosti)?</b>
Očekuje se da će najpoželjnija mogućnost, D, imati najveći pozitivni učinak. Dodana vrijednost zajedničkog djelovanja EU-a na svim razinama trebala bi koristiti sektoru zračnog prijevoza EU-a povećanjem prihoda. Trebala bi doprinijeti i većoj zaposlenosti u zračnim prijevoznicima, zračnim lukama i povezanim industrijama u Uniji.
<b>Koji su troškovi najpoželjnije mogućnosti (ako postoji, inače troškovi glavnih mogućnosti)?</b>
Očekuje se da će se troškovi koji nastanu zbog rješavanja pritužbi i diplomatskih pregovora prebiti pozitivnim učincima na zrakoplovni sektor i gospodarstvo EU-a.
<b>Kakvi su učinci na MSP-ove i konkurentnost?</b>
Ne očekuju se opći izravni učinci na MSP-ove, a učinak na zračne prijevoznike EU-a bit će pozitivan.
<b>Hoće li to bitno utjecati na nacionalne proračune i administraciju?</b>
Ne.
<b>Hoće li znatno utjecati na nešto drugo?</b>
Dugoročno bi se očuvanjem tržišnog natjecanja trebalo osigurati cjenovnu pristupačnost i kvalitetu usluga zračnog prijevoza.
<b>Proporcionalnost?</b>
Najpoželjnija mogućnost ne prelazi okvire potrebne za ostvarenje željenih ciljeva politike.
<b>D. Daljnje mjere</b>
<b>Kad će se politika preispitati?</b>
Evaluacija će se provesti pet godina nakon stupanja novih pravila na snagu.