



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 9 iunie 2017
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2017/0116 (COD)**

**10146/17
ADD 2**

**AVIATION 85
CODEC 1023
IA 105**

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	8 iunie 2017
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2017) 183 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI care însoțește documentul propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind protecția concurenței în domeniul transportului aerian și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 868/2004

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2017) 183 final.

Anexă: SWD(2017) 183 final



Bruxelles, 8.6.2017
SWD(2017) 183 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

**propunere de
REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
privind protecția concurenței în domeniul transportului aerian și de abrogare a
Regulamentului (CE) nr. 868/2004**

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

Fișă rezumat
Evaluarea impactului aferentă revizuirii Regulamentului (CE) nr. 868/2004
A. Necesitatea de a acționa
Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?
Concurența mai puternică la nivel mondial și absența, în cea mai mare parte, a unor norme suficiente privind concurența loială la nivel multilateral și bilateral au dus la apariția unor îngrijorări legate de presupuse practici discriminatorii și de subvenții selective din partea unor țări terțe. Instrumentele actuale ale UE nu sunt adecvate pentru anchetarea și prevenirea unor astfel de practici.
Care sunt obiectivele urmărite?
Principalul obiectiv politic este asigurarea concurenței loiale între transportatorii aerieni prin protejarea eficienței a transportatorilor aerieni europeni împotriva practicilor neloiale ale țărilor terțe și ale entităților din țări terțe.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?
Modificarea Regulamentului (CE) nr. 868/2004 nu poate fi efectuată decât la nivelul UE. Un nou element central din propunerea de regulament îl constituie măsurile luate în cazurile de „încălcarea a obligațiilor internaționale aplicabile”. Drepturile în raport cu țări terțe prevăzute în acordurile la care Uniunea este parte nu pot fi exercitate separat de către fiecare stat membru.
B. Soluții
Care sunt opțiunile disponibile pentru atingerea acestor obiective? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?
A) Scenariul de referință: menținerea politicilor actuale. B) Eforturi sporite la nivel internațional în vederea creării unui cadru juridic multilateral pentru o concurență loială în domeniul aviației și includerea unor clauze de concurență loială extinse în acordurile privind serviciile aeriene. C) Modificări majore față de regimul prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 868/2004, care ar urma să fie înlocuit de un nou instrument juridic al UE, cuprinzător și eficient. D) Înlocuirea Regulamentului (CE) nr. 868/2004 cu un instrument juridic al UE nou, mai eficient, alături de eforturi sporite la nivel internațional și includerea unor clauze privind concurența loială în acordurile privind serviciile aeriene (opțiunea preferată).
Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?
Consiliul, Parlamentul European și o serie de transportatori aerieni și de organizații sindicale din Uniune sprijină înlocuirea Regulamentului 868/2004 cu un instrument mai eficient.
C. Impactul opțiunii preferate
Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?
Se preconizează că opțiunea preferată, D, va avea cel mai puternic impact pozitiv. Valoarea adăugată a acțiunilor combinate ale UE la toate nivelurile ar urma să aducă avantaje sectorului transportului aerian din UE prin mărirea veniturilor. Opțiunea ar urma să contribuie și la creșterea gradului de ocupare a forței de muncă la nivelul transportatorilor aerieni, al aeroporturilor și al industriilor conexe din Uniune.
Care sunt costurile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?
Costurile ocazionate de administrarea plângerilor și de negocierile diplomatice ar urma să fie compensate de impactul pozitiv asupra sectorului aviației din UE și asupra economiei UE.
Care sunt efectele asupra IMM-urilor și a competitivității?
Nu există efecte directe semnificative asupra IMM-urilor, iar impactul asupra competitivității companiilor aeriene din UE este unul pozitiv.
Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale?
Nu.
Vor exista și alte impacturi semnificative?
Pe termen lung, menținerea concurenței ar trebui să asigure calitatea serviciilor aeriene și accesibilitatea acestora din punct de vedere financiar.
Proportionalitate
Opțiunea de politică preferată nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor de politică.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi revizuită politica?
Va fi efectuată o evaluare la 5 ani de la data intrării în vigoare a noilor norme.