

Bruselj, 9. junij 2017
(OR. en)

**Medinstitucionalna zadeva:
2017/0116 (COD)**

**10146/17
ADD 2**

**AVIATION 85
CODEC 1023
IA 105**

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalnega sekretarja Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	8. junij 2017
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	SWD(2017) 183 final
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK OCENE UČINKA Spremni dokument k predlogu UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o varstvu konkurence v zračnem prevozu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 868/2004

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2017) 183 final.

Priloga: SWD(2017) 183 final



Bruselj, 8.6.2017
SWD(2017) 183 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument

k predlogu

UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o varstvu konkurence v zračnem prevozu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 868/2004

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

Povzetek
Ocena učinka o reviziji Uredbe (ES) št. 868/2004.
A. Nujnost ukrepanja
V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?
Zaradi močnejše svetovne konkurence in večinoma odsotnosti zadostnih pravil o pošteni konkurenci na dvo- in večstranski ravni so se pojavili pomisleki v zvezi z domnevnimi diskriminatornimi praksami in selektivnimi subvencijami iz tretjih držav. Sedanja orodja EU niso primerna za preiskavo in preprečevanje takih praks.
Kaj bi bilo treba doseči?
Glavni cilj politike je zagotoviti pošteno konkurenco med letalskimi prevozniki z učinkovito zaščito evropskih letalskih prevoznikov pred nepoštenimi praksami, ki jih izvajajo tretje države in subjekti iz tretjih držav.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?
Spremembe Uredbe (ES) št. 868/2004 se lahko izvedejo le na ravni EU. En nov osrednji element iz predlagane uredbe je ukrep v primeru „kršitve veljavnih mednarodnih obveznosti“. Posamezne države članice ne morejo ločeno uveljavljati pravic do tretjih držav na podlagi sporazumov, katerih pogodbenica je Unija.
B. Rešitve
Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj?
(A) Osnovni scenarij: brez spremembe politike. (B) Okrepljena mednarodna prizadevanja na svetovni ravni za sprejetje večstranskega pravnega okvira za pošteno konkurenco v letalstvu in vključitev razširjenih določb glede poštene konkurence v sporazume o zračnem prevozu. (C) Pomembne spremembe ureditve iz Uredbe (ES) št. 868/2004, ki bi jo zamenjal nov celovit in učinkovit pravni instrument EU. (D) Nadomestitev Uredbe (ES) št. 868/2004 z novim, učinkovitejšim pravnim instrumentom EU skupaj z večjimi mednarodnimi prizadevanji na svetovni ravni in vključitvijo določb glede poštene konkurence v sporazume o zračnem prevozu (najprimernejša možnost).
Kakšna so stališča različnih zainteresiranih strani? Kdo podpira katero možnost?
Svet, Evropski parlament, več letalskih prevoznikov Unije in organizacije dela podpirajo nadomestitev Uredbe št. 868/2004 z učinkovitejšim instrumentom.
C. Učinki najprimernejše možnosti
Katere so koristi najprimernejše možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
Najprimernejša možnost D naj bi prinesla največji pozitiven učinek. Dodana vrednost združenega ukrepanja EU na vseh ravneh bi morala koristiti sektorju zračnega prevoza EU s povečanjem prihodkov. Prispevati bi morala tudi k rasti zaposlovanja pri letalskih prevoznikih Unije, na letališčih in v povezanih industrijah.
Kakšni so stroški najprimernejše možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
Stroški, ki bodo nastali zaradi upravljanja pritožb in izvajanja diplomatskih pogajanj, naj bi se izravnali s pozitivnimi učinki na letalski sektor EU in gospodarstvo EU.
Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost?
Na MSP ni nobenih večjih splošnih neposrednih učinkov, učinek na konkurenčnost letalskih prevoznikov EU pa je pozitiven.
Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?
Ne.
Ali bo prišlo do drugih znatnih učinkov?
Ohranjanje konkurence bi moralo dolgoročno zagotoviti dostopnost in kakovost zračnih prevozov.
Sorazmernost?
Najprimernejša možnost politike ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje ciljev politike.
D. Spremljanje
Kdaj bo politika pregledana?
Ovrednotena bo pet let po začetku veljavnosti novih pravil.