



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 13.3.2013
SWD(2013) 63 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus,
millega muudetakse määrust (EÜ) nr 261/2004 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad
reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise
hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta) ning määrust (EÜ) nr 2027/97
lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol

{COM(2013) 130 final}
{SWD(2013) 62 final}

1. PROBLEEMI MÄÄRATLEMINE

1.1. Probleemi olemus

Sageli juhtub, et lennuettevõtjad ei suuda tagada reisijate õigusi lennureisist mahajätmise, lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise ning pagasi käitlemise häirete korral, eelkõige määruse (EÜ) nr 261/2004¹ (edaspidi „määrus”) ja määruse (EÜ) nr 2027/97² puhul.

1.2. Probleemi mõjutavad tegurid

1.2.1. Asjaomaste määruste jõustamine Euroopas ei ole piisavalt tulemuslik ja ühetaoline

Praegune jõustamissüsteem ei ole piisavalt tulemuslik ning seda ei kohaldata ühetaoliselt kogu Euroopa Liidus. Määrati kindlaks kolm olulisemat valupunkti:

- (a) **Määruses (EÜ) 261/2004 üheselt määratlemata valdkonnad** vähendavad õiguskindlust, mis takistab lennureisijate õiguste nõuetekohast jõustamist ning on põhjustanud arvukalt vaidlusi lennuettevõtjate ja reisijate vahel.
- (b) **Ebajärjekindel ja vähetulemuslik karistuspoliitika:** ametliku koordineerimise puudumisel kohaldavad eri liikmesriikide täitevasutused erinevaid karistusi ning tõlgendavad määruse (EÜ) nr 261/2004 sätteid erinevalt.
Määruse (EÜ) nr 2027/97 (ja Montréali konventsiooni³) kohaste pagasi käitlemise häireid käsitlevate sätete jõustamiseks ei ole ette nähtud konkreetset täitevorganit.
- (c) **Kaebuste menetlemise korra puudused ning ebapiisavad individuaalsed õiguskaitsevahendid:** paljudel reisijatel on tekkinud praktilisi probleeme lennuettevõtjale kaebuse esitamisel.

1.2.2. Mõned määrusest tulenevate kohustustega seotud kulud vähendavad oluliselt lennuettevõtjate huvi nõuete järgimise vastu.

Lennuettevõtjad ei ole teatavates olukordades suutelised kandma ega arvesse võtma hoolitsus- ja hüvitamiskohustusega seotud kulusid ja riske:

- (a) tuhapilvega seotud kogemused 2010. aasta aprillis näitasid, et kui lennuettevõtja vastutus ei ole pikka aega kestva erakorralise olukorra puhul ajaliselt piiratud, võib see ohustada lennuettevõtja majanduslikku stabiilsust;
 - (b) teatavate **lühikeste lendude** puhul on hoolituse ja abistamisega seotud kulud lennuettevõtja kasumiga võrreldes ebaproportsionaalsed.
- (2) **Teatavad rahalise hüvitisega seotud tingimused** vähendavad oluliselt lennuettevõtjate huvi määruste nõuete täitmise vastu.
- (a) Paljudele lennuettevõtjatele tekitab probleeme **kolmetunnine ajavahemik**, mille möödumisel reisijal tekib õigus saada hüvitist lennu hilinemise eest.
 - (b) **Ajakaotuse** kompenseerimiseks kõikide reisijate jaoks ette nähtud ühtsed standardhüvitised võivad olla suuremad, kui lennureisijale lennu hilinemisest tulenenud kahju⁴.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 261/2004, 11. veebruar 2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT L 46, 17.2.2004, lk 1).

² Nõukogu määrus (EÜ) nr 2027/97, 9. oktoober 1997, lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul (EÜT L 285, 17.10.1997, lk 1), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 889/2002 (EÜT L 140, 30.5.2002, lk 2).

³ Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montreali konventsioon), EÜT L 194, 18.7.2001, http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/124255_en.htm

- (3) Lennuettevõtjad vastutavad hoolitsuse ja hüvitise maksmise eest ka siis, kui reisikatkestuse on põhjustanud **kolmandad isikud**, samas takistavad siseriiklikud õigusaktid ja lepingusätted lennuettevõtjatel kulude sissenõudmist katkestuse põhjustanud kolmandatelt isikutelt. Kolmandatel isikutel puuduvad majanduslikud stiimulid, et võtta meetmeid selliste katkestuste arvu ja raskusastme vähendamiseks.

2. SUBSIDIAARSUSE ANALÜÜS

Esiteks on liikmesriikide võimalused tarbijakaitsevaldkonnas üksi tegutsemiseks piiratud, kuna lennuteenuseid käsitlev määrus (EÜ) nr 1008/2008⁵ ei võimalda liikmesriikidel kehtestada täiendavaid nõudeid ELi-siseseid teenuseid pakkuvate lennuettevõtjate suhtes.

Teiseks on enamik lennureisijate õigustest tulenevaid eespool kirjeldatud probleeme seotud määruse (EÜ) nr 261/2004 erineva kohaldamisega/jõustamisega eri liikmesriikides ning see piirab reisijate õigusi ja takistab võrdsete tingimuste loomist kõikidele lennuettevõtjatele. Neid probleeme saab lahendada vaid ELi koordineeritud sekkumise abil.

3. POLIITIKAEESMÄRGID

Võttes arvesse eespool kirjeldatud probleeme ja ELi toimimise artikli 100 lõiget 2, on käesoleva algatuse **üldeesmärk** edendada reisijate huvisid ja tagada, et lennuettevõtjad säilitaksid lennureisijate kaitstuse kõrge taseme reisikatkestuste puhul, tagades samas lennuettevõtjate tegutsemise ühtlustatud tingimustel liberaliseeritud turul.

Kõnealust üldeesmärki võib vaadelda **konkreetsemate eesmärkide** abil:

1. Tagada reisijate õiguste tulemuslik ja järjepidev jõustamine kogu ELis, kasutades järgmist:
 - 1.1. selgitada reisijate õigustega seotud olulisemaid mõisteid ning põhimõtteid ning lihtsustada õigusi;
 - 1.2. tagada karistuspoliitika tulemuslikkus ja järjepidevus;
 - 1.3. tagada lennureisijate kaebuste tulemuslik menetlemine ja õiguskaitsevahendite olemasolu.
2. Piirata teatavaid kulusid, mis vähendavad lennuettevõtjate huvi määruse nõuete täitmise vastu:
 - 2.1. tagada, et lennureisijate õigustega seotud kohustuste puhul oleksid riskid nii ajaliselt kui ka ulatuselt piiratud;
 - 2.2. tagada, et rahaline hüvitis ei põhjustaks teatavatel tingimustel lennuettevõtja huvi järsku vähenemist määruse nõuete täitmise vastu;
 - 2.3. tagada, et kolmandatel isikutel oleks piisavalt stiimuleid, et kõrvaldada nende süül tekkinud reisikatkestuste põhjused.

4. POLIITIKAVALIKUD

4.1. ELi võimaliku sekkumise viisid

Sidusrühmade poolt välja pakutud kaks ELi tasemel sekkumise viisi jäeti kõrvale juba hindamisprotsessi alguses järgmistel põhjustel:

⁴ Uuringud näitavad, et pärast inflatsioonikoefitsiendi kasutamist jääb kahju suurus 40 euro (puhkuseisei puhul) ja 98 euro (ärireisi puhul) vahele. Kuna siinkohal osutatakse standardhüvitisele, mis hõlmab kõikidele reisijatele tekitatud ühist kahju, tuleks antud juhul aluseks võtta kõige väiksem summa.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1008/2008, 24. september 2008, ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008).

- **määruse kehtetuks tunnistamine** vähendab oluliselt reisijate õiguste kaitstuse taset ning
- **kogu lennundussektorit hõlmava fondi** loomine hoolitsuse ja hüvitamisega seotud kulude katmiseks on vähem tõhus (eelkõige teekonna muutmise puhul) ning suurendab halduskulusid.
- Olemasolevad **juhendmaterjalid ja vabatahtlikult võetud kohustused** on näidanud, et mitteregulatiivsete meetmetega ei ole kõnealuses valdkonnas võimalik enam kuigi suurt edu saavutada..

Seega on olemasoleva ELi õigusraamistiku ajakohastamine ainus ELi sekkumise liik, mis aitaks kõrvaldada kõikide kindlakstehtud probleemide algpõhjused.

4.2. Poliitikameetmete esialgne läbivaatus

Poliitikameetmete esialgse läbivaatuse käigus jäeti kõrvale meetmed, millest saadav kasu oli väiksem kui nende rakendamise seotud kulud ja kahjud. Läbivaatusel võeti arvesse sidusrühmade seisukohti, asjaomaste valikute õigusala ja praktilist sobivust, tulemuslikkust ning vastastikust täiendavust

Peale selle on poliitikameetmete hindamisel arvesse võtud subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtteid.

4.3. Poliitikavalikute kirjeldus

Vaadeldavad poliitikavalikud erinevad üksteisest selle poolest, mil viisil on saavutatud kompromiss rangema jõustamise ning lennuettevõtjaid mõjutavate majanduslike stiimulite kohandamise vahel: kulude suurenemine vähendab lennuettevõtjate huvi õigusaktide järgimise vastu, karmimad sanktsioonid peaksid seda aga suurendama. Seepärast tuleks selliste poliitikavalikute puhul, kus komisjoni määrusest tulenevate kohustuste täitmise seotud kulud on suuremad, rakendada karmimaid ja paremini kooskõlastatud jõustamise meetmeid, ja vastupidi.

- (1) **Põhirõhk majanduslikel stiimulitel:** tähelepanu pööratakse eelkõige kulude vähendamisele, asendades mõned hoolitsusega seotud kohustused (nt toitlustamine ja majutamine) nõudega, et lennuettevõtja peab reisijatele pakkuma vabatahtlikku kindlustust.
- (2) **Jõustamise meetmete karmistamine koos majanduslike stiimulite kohaldamisega:** riiklike täitevasutuste parem koordineerimine. Kulude vähendamiseks pakutakse kaht võimalust:
 - (a) pikendada ajavahemikku, mille möödumisel reisijatel tekib õigus saada hüvitist lennu hilinemise eest, kolmelt tunnilt vähemalt viiele tunnille
 - (b) või laiendada mõiste „erakorralised asjaolud” rakendusala nii, et see hõlmaks enamikku tehnilisi puudujääke.

Variandi 2 **allvariantide** hindamisel kaaluti hüvitise suuruse muutmist ja/või lennu hilinemise eest hüvitist saamise õiguse tekkimiseks nõutava ajavahemiku muutmist (nt kohaldada eri pikkusega lendude suhtes eri ajavahemikke).

- (3) **Põhirõhk jõustamisele:** variandi 3 puhul keskendutakse täielikult määruse karmimale jõustamisele riiklike täitevasutuste kaudu ning täpsustatakse reisijate praeguseid õigusi nii, et neid oleks võimalik tulemuslikumalt kohaldada.
- (4) **Tsentraliseeritud jõustamine:** variandi 4 puhul keskendutakse täielikult ELi tasandil tsentraliseeritud jõustamispoliitikale, mis peab tasakaalustama nõuete täitmise seotud negatiivsete stiimulite mõju.

	Variant 1	Variant 2a	Variant 2b:	Variant 3	Variant 4
Karmim jõustamine	Üldine kooskõlastamine	Mõõdukas kooskõlastamine		Mõõdukas kooskõlastamine + kohustuslikud meetmed	Tugev kooskõlastamine
Mil viisil?	- tõhusam teavevahetus riiklike täitevasutuste ja komisjoni vahel - üldine jõustamine ning kaebuste menetlemine toimub eraldi	- komisjon võib nõuda riiklikelt täitevasutustelt uurimise algatamist; - ametlik komitee võib võtta vastu otsuseid ühismenetluste kohta (nt kaebuste edasisaatmine, teavevahetus); - jõustamine ning kaebuste menetlemine toimub eraldi		Lisaks variandile 2 tehakse järgmist: lennuettevõtjatele pannakse kohustus leida igas lennujaamas esindaja, kes on pädev menetlema hoolitsuse ja hüvitisega seotud otsuseid	ELi tasandi täitevasutus - riiklikud täitevasutused tegutsevad keskorgani alluvuses - üldist jõustamist ning kaebuste menetlemist käsitletakse eraldi
Majanduslikud stiimulid (nii positiivsed kui ka negatiivsed)	Väikesed kulud	Keskmise suurusega kulud		Suured kulud	Suured kulud
Hoolitsus	- vabatahtlik kindlustus reisijatele	- majutamiskohustuse piiramine pikka aega kestva eriolukorra puhul ; - osalise erandi kohaldamine lühikeste lennureiside suhtes		- kogu lennundussektorit hõlmava fondi loomine pikka aega kestva eriolukorraga seotud kulude katmiseks	- kogu lennundussektorit hõlmav fond (variant 3) - õigus lennu ümbersuunamisele pikaajalise hiline mis e korral
Hüvitismaksud	Hüvitise saamise õigus tekib siis, kui lend hilineb rohkem kui viis tundi	Hüvitise saamise õigus tekib siis, kui lend hilineb rohkem kui viis tundi	Hüvitise saamise õigus tekib siis, kui lend hilineb rohkem kui kolm tundi	Hüvitise saamise õigus tekib siis, kui lend hilineb rohkem kui kolm tundi	Hüvitise saamise õigus tekib siis, kui lend hilineb rohkem kui kolm tundi
	Mõiste „erakorralised asjaolud” üksikasjalik määratlemine	Mõiste „erakorralised asjaolud” üksikasjalik määratlemine	Mõiste „erakorralised asjaolud” rakendusala laiendamine (nii et see hõlmaks ka tehnilisi puudujääke)	Mõiste „erakorralised asjaolud” üksikasjalik määratlemine	Mõiste „erakorralised asjaolud” üksikasjalik määratlemine
	Ühekordse hüvitise vähendamine, keskendudes lühematele lennureisidele	Täiendavad allvariandid: hüvitiste vähendamine või vähendamata jätmine; üheainsa või eri pikkusega	Kaks allvarianti: hüvitisemäära vähendamine või selle samaks jätmine	Ühekordse hüvitis e summa muutmata jätmine	Ühekordse hüvitis e summa muutmata jätmine

		ajavahemike kehtestamine hüvitise maksmise kohustuse tekkimiseks			
Ühised tunnused	<ul style="list-style-type: none"> - ümberistumisega lendudest mahajäämise, lendude ettekatsetud ümberkorraldamise, liikumisabivahendite, lennurajaga seotud hilinevate ja reisile mitteilmumise korral rakendatava poliitikaga seotud õiguste täpsustamine; - pagasi käitlemise häiretega seotud õigustega tegeleva jõustamisorgani loomine; - lennuettevõtjatele kehtestatakse kaebuste menetlemise miinimumkord; - halduskoormuse jagamine kolmandate isikutega. 				

5. MÕJUANALÜÜS

5.1. Majanduslik mõju

Mõju jõustamispoliitikale

Jõustamispoliitika, mis praegu põhineb peamiselt individuaalsetel kaebustel, muutub **kõikide variantide puhul** tõhusamaks ning **ennetavamaks**, kuna kavas on kontrollida reisijate õiguste tagamist lennuettevõtja käsiraamatutes, veotingimustes ning hädaolukorra lahendamise kavades.

Riiklike täitevasutuste poliitikasuundade **koordineerimine** muutub variandist 1 kuni variandini 4 üha tugevamaks, kuid samas suurenevad ka halduskulud.

Õiguste täpsustamine ja lihtsustamine

Kõikide variantide puhul täpsustatakse lennureisijate õigusi, eelkõige mõiste „**erakorraline olukord**” osas, ning see vähendab tõlgendamisruumi.

Variandi 2 ja variandi 4 puhul lihtsustatakse õigusi meetme abil, mille kohaselt reisijatele pakutakse **hoolitsust toidu ja suupistete näol alati, kui lend hilineb rohkem kui kaks tundi**, sõltumata lennu pikkusest ning reisija hilinevate põhjustest.

Mõju nõuete järgimisega seotud kuludele

Lennuettevõtjate puhul on mõju nõuete järgimisega seotud kuludele kokkuvõtlikult järgmine.

- **Variandi 1** puhul vähenevad nõuete järgimisega seotud kulud märkimisväärselt; pikka aega kestva erakorralise olukorra puhul on kõnealune mõju piiratud ja piirkondlikke lende käitavate lennuettevõtjate kulud jäävad samaks.
- **Variandi 2** (ja selle allvariantide puhul) jäävad kulud samaks, mis praegu, kuid kulude kasv on piiratud ka hüvitist taotlevate reisijate arvu suurenemise või pikka aega kestva erakorralise olukorra puhul; piirkondlikke lende käitavate lennuettevõtjate kulud on sama suured kui teistel lennuettevõtjatel.
- **Variantide 3 ja 4** puhul jäävad kulud samaks, mis praegu, kuid hüvitist taotlevate reisijate arvu suurenemisega suurenevad märkimisväärselt ka kulud. Pikaajalise erakorralise olukorra puhul on kulude kasv piiratud, kuid piirkondlikke lende käitavate lennuettevõtjate kulud on sissetulekutega võrreldes ebaproportsionaalselt suured.

Kogu meetmepaketi mõju võrreldes praeguse olukorraga	Kogukulud praeguse hüvitisemäära juures (need kulud peaksid aja möödudes vähehaaval suurenema)		Määruse kohaldamisega seotud teoreetilised maksimumkulud (kui hüvitis taotlevad kõik vastavat õigust omavad reisijad)	
	Negatiivne ennustusväärtus (NVP), 2015–2025, miljonites eurodes	Muutuse % võrreldes praegusega	Negatiivne ennustusväärtus (NVP), 2015–2025, miljonites eurodes	Muutuse % võrreldes praegusega
Praegune olukord	10,4	-	23,6	-
Variant 1	2,1	-80%	8,0	-66%
Variant 2a (hüvitisemäärasid ei muudeta)	9,8	-6%	18,4	-22%
Variant 2b (hüvitisemäärasid ei muudeta)	9,6	-8%	17,5	-26%
Variant 3	11,3	+9%	26,0	+10%
Variant 4	11,6	+12%	26,2	+11%

Allikas: Steer Davies Gleave + komisjoni prognoosid

Lennujaamad ja kolmandad isikud võiksid võtta enda kanda osa lennuettevõtjate kuludest, kuna kõik neli varianti tagavad lennuettevõtjatele paremad võimalused nõuda kolmandatelt isikutelt sisse nende poolt põhjustatud hilinemiste või lendude tühistamise eest tekkinud kulud.

Muu majanduslik mõju

Mõju väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele⁶ on väga piiratud, kuna suurem osa neist jääb väljapoole käesoleva määruse reguleerimisala. Enamik väikese ja keskmise suurusega ettevõtjatest saab kasu piirkondlikke lende käitavate lennuettevõtjate suhtes kohaldatavatest erimeetmetest, mida kirjeldatakse variandis 2.

Kõik variandid tekitavad teatavaid täiendavaid **halduskulusid** nii lennuettevõtjatele (peamiselt hädaolukorra lahendamise kavade koostamisega seotud kulud) kui ka riiklikele täitevasutustele (eelkõige ennetava poliitika rakendamise seotud kulud, mida teisest küljest tasakaalustab kaebuste arvu vähenemine).

5.2. Sotsiaalmõju

5.2.1. Mõju tarbijatele

Kõikidel variantidel on ühised tunnused:

- reisijate õiguste täielikum jõustamine (sh pagasiga seotud õigused);
- paremad vahendid individuaalsete nõuete jõustamiseks;
- õiguste selgitamine ja suurendamine eri küsimustes.

⁶ Käesolev määrus ei mõjuta mikroettevõtjaid.

Variandiga 1 vähendatakse märkimisväärselt lennuettevõtjate kohustusi reisijate ees lennukatkestuste puhul. Kui lennureisijatel on võimalus võtta tema konkreetsele situatsioonile sobiv kindlustus, võivad paljud reisijad lendude hilinemise ja tühistamise väikest esinemissagedust arvesse võttes sellise kindlustuse vajalikkust valesi hinnata.

Variandi 2 puhul suurendatakse hoolitsuse ja abiga seotud kohustusi, piirates samal ajal teataval määral reisijate õigusi hüvitiste taotlemiseks. Lisaks sellele on reisijad (välja arvatud piiratud liikumisvõimega reisijad) vähem kaitstud pikka aega kestvate erakorraliste olukordade ning piirkondlike lendude puhul⁷. Reisijate õiguste vähenemist tasakaalustab olemasolevate õiguste **parem jõustamine** (vt eespool).

Variants 3 ja variant 4 sisaldavad reisijate jaoks mitmeid eeliseid, näiteks nende õiguste suurendamine ja parem jõustamine. Siiski võivad kõnealused variandid kaasa tuua piletihinna mõningase tõusu ning jõustamisega seotud kulude kasv jääb maksumaksjate kanda.

5.2.2. Mõju tööhõivele

Eespool kirjeldatud variantide mõju tööhõivele on piiratud, kuna nende põhieesmärk on lennureisijate praeguste õiguste täpsustamine ning parem jõustamine.

Eespool kirjeldatud variandid ei avalda kahjulikku mõju reisijate **põhiõigustele**.

5.3. Keskkonnamõju

Eespool hinnatud variantide mõju **süsinikdioksiidiheitele** on piiratud.

5.4. Variantide võrdlus

Variants 2 on teistest eelistatum, kuna see aitab kõige paremini kaasa poliitikaeesmärkide tulemuslikumale ja tõhusamale saavutamisele.

Variants 2a on variandist 2b pisut eelistatum, kuna selle puhul on hüvitise saamise õiguse tekkeks vajalik ajavahemik endiselt kolm tundi, allvariandi 2b rakendamine võib aga kaasa tuua tühistatud lennureiside arvu suurenemise⁸; lisaks sellele võib asjaolu, et (muutmata jäänud) õigus hüvitisele tekib juba pärast kolme tundi, st enne seda, kui tekib (muutmata jäänud) õigus tagasimaksmisele (viis tundi), reisijate hulgas segadust tekitada.

Allvariandi 2a eelistamiseks teistele variantidele puuduvad objektiivsed kriteeriumid. See, kas lennuettevõtja kulude täiendav vähendamine hüvitisemäärade muutmise või hilinemise eest hüvitise saamiseks nõutava ajavahemiku täiendava muutmise kaudu on reisijate hüvitiseõiguse piiramist arvestades õigustatud või mitte, on poliitilise hinnangu küsimus.

6. JÄRELEVALVE JA HINDAMINE

Komisjon annab määruse rakendamisele nõuetekohase hinnangu neli aastat pärast kõnealuse määruse vastuvõtmise nõukogu ja parlamendi poolt. Määrust hindab komisjon tihedas koostöös sidusrühmadega.

Järelevalve teostamine käesoleva määruse sätete täitmise ja siseriikliku jõustamispoliitika nõuetekohasuse üle toimub peamiselt liikmesriikide täitevasutuste aruannete põhjal. Komisjon koostab liikmesriikide aruannete põhjal korrapäraselt aruanded, mida vajaduse korral täiendatakse komisjoni tegevuse käigus saadud kogemuste või sihtotstarbeliste uuringute ja reisijaküsitluste käigus kogutud teabega

⁷ 2011. aasta andmete põhjal mõjutab kõnealune meede vähem kui 0,05 % kõikidest käesoleva määrusega hõlmatud reisijatest.

⁸ Lennuplaani optimeerimise mudelite põhjal.