



Brüssel, 8.6.2017  
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,**

**milles käsitletakse konkurentsi kaitsmist lennutranspordisektoris ja millega  
tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 868/2004**

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

## SELETUSKIRI

### 1. ETTEPANEKU TAUST

#### • Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Lennundussektoril on Euroopa Liidu majanduses oluline roll. Euroopa Liidus kasutas 2015. aastal lennutransporti ligikaudu 918 miljonit reisijat ning ELi lennujaamad teenindasid 1,45 miljardit saabuvat või väljuvat reisijat. Seega annab lennundussektor olulise panuse transpordiühenduste tagamiseks nii liidu liikmesriikide vahel kui ka kolmandate riikidega kogu maailmas. Lennutransport ühendab inimesi, ettevõtjaid ja piirkondi ning mängib ELi integratsiooni ja konkurentsivõime tagamisel märkimisväärset rolli. Lennutransport aitab edendada ka liidu piirkondlikku ja sotsiaalset ühtekuuluvust. Lisaks on lennundusel oluline roll majanduskasvu suurendamisel ja töökohtade loomisel. Lennundussektoris töötas 2014. aastal kuni 9,3 miljonit inimest ja see andis üle 510 miljardi euro ELi sisemajanduse koguproduktist. Lennundussektor toetas ka teisi majandussektoreid, kuna uuringute kohaselt annab lennundussektori ühe euro suurune lisandväärtus üldisele majandusele peaaegu kolm eurot lisandväärtust. Samuti aitab lennutranspordisektoris loodud üks uus töökoht luua rohkem kui kolm töökohta majanduses laiemalt<sup>1</sup>.

Liidu üldine ühendatus sõltub väga palju lennuteenustest, mida osutavad liidu lennuettevõtjad, kes käitavad aastas keskmiselt seitset miljonit liidu lennujaamadesse saabuvat või sealt väljuvat lendu. Kolmandate riikide lennuettevõtjate puhul on see näitaja 1,3 miljonit lendu aastas<sup>2</sup>. ELi teiste maailma riikidega ühendavate lendude turg on jaotunud peaaegu võrdselt ELi lennuettevõtjate (49,9 % lendudest ja ligikaudu 239 miljonit reisijat 2015. aastal) ja kolmandate riikide lennuettevõtjate (50,1 % lendudest ja ligikaudu 240 miljonit reisijat 2015. aastal) vahel<sup>3</sup>.

Rahvusvahelise lennutranspordi liberaliseerimise ja piirangute vähendamisega on kaasnenud enneolematu konkurents nii ELi turul kui ka kogu maailmas. Üleilmne konkurents peaks järgmistel aastatel veelgi suurenema, kuna prognooside kohaselt suureneb rahvusvaheline lennutransport kuni 2030. aastani igal aastal ligikaudu 5 %<sup>4</sup>.

Siiski puudub rahvusvaheline raamistik, kus oleksid kindlaks määratud lennuettevõtjatevahelise konkurentsi tingimused,<sup>5</sup> mistõttu lennuettevõtjate kohtlemine võib riigiti erineda ja mõjutada konkurentsi. Liidu piires see nii ei ole, kuna ELi eeskirjadega tagatakse kõikidele Euroopast ja muudest riikidest pärit lennuettevõtjatele võrdsed õigused ning võimalused juurdepääsuks lennutranspordiga seotud teenustele. Samas võib see kehtida teatavate kolmandate riikide puhul, kus diskrimineerivad tavad ja toetused<sup>6</sup> võivad anda asjaomase riigi lennuettevõtjatele ebaõiglasel konkurentsieelised. Komisjon on tunnistanud,

<sup>1</sup> Komisjoni teatis „Euroopa Lennundusstrateegia“, COM(2015)598 final, 7.12.2015.

<sup>2</sup> Allikas: OAG Summer schedules for the year 2016.

<sup>3</sup> Samas.

<sup>4</sup> Komisjoni teatis „ELi lennundusalane välispoliitika - tulevikuprobleemide lahendamine“, COM(2012)556, 27.9.2012.

<sup>5</sup> Eelkõige ei ole ICAOs välja töötatud konkreetseid mitmepoolseid eeskirju, samuti ei ole lennutransporditeenuseid üldjuhul käsitletud Maailma Kaubandusorganisatsiooni (WTO) raames sõlmitud kokkulepetes (nt Marrakechi leping, 1B lisa „Teenustekaubanduse üldleping (GATS)“, lisa õhutransporditeenuste kohta. Teenustekaubanduse üldlepingut ei kohaldata nende meetmete suhtes, mis on seotud järgmisega: a) õhusõidukite remondi- ja hooldusteenused; b) lennutransporditeenuste müük ja turundus; c) arvutipõhised ettetellimissüsteemid.

<sup>6</sup> See kehtib ainult selliste subsidiumide suhtes, mis on kavandatava määruse artikli 2 punktis h määratletud valikulise subsidiumina.

et kuna lõppkokkuvõttes vastutavad ELi lennuettevõtjad ise oma konkurentsivõime eest ning peavad ka edaspidi kohandama oma tooted ja ärimudelid turul valitsevate tingimustega, on sama tähtis see, et ELi-sisene ja -väline konkurents põhineks avatusel, vastastikkusel ja aususel ning et seda ei moonutaks ebaausad tavad<sup>7</sup>.

Kui ebaausaid tavasid ei kõrvaldata, võivad need aja möödudes tekitada lennundusturul domineerivaid või isegi monopoolseid olukordi, mis ELi kodanike jaoks tähendab väiksemat valikuvõimalust, vähem lende ja kõrgemaid hindu.

Seepärast peab liit ühendatust ja konkurentsivõimet ohustavas olukorras suutma tõhusalt tegutseda, et tagada avatud ja konkurentsivõimeline turg.

Lennuettevõtjatevahelise ausa konkurentsitingimusi võib käsitleda lennutranspordi- või lennunduslepingute raames. Siiski ei sisalda praegu enamik kolmandate riikidega sõlmitud lennutranspordi- või lennunduslepinguid sellekohaseid eeskirju.

Määruse (EÜ) nr 868/2004<sup>8</sup> eesmärk oli lahendada eespool nimetatud probleemid liidu ühepoolse meetme abil. Siiski ei ole seda vahendit kunagi kasutatud ja selle teatavate iseärasuste tõttu on väga ebatõenäoline, et seda kunagi (konkreetselt) kohaldama hakatakse. Seega puudub liidul tõhus vahend ausa konkurentsitingimuste tagamiseks liidu lennuettevõtjate ja kolmandate riikide lennuettevõtjate vahel. Määrust (EÜ) nr 868/2004 kohaldatakse lisaks subsideerimisele vaid nn ebaõiglase hinnakujunduse suhtes. Ebaõiglase hinnakujundusega on tegemist vaid juhul, kui kolmanda riigi lennuettevõtja „pakub lennuteenust pileti hinnaga, mis on konkureerivate ühenduse lennuettevõtjate poolt pakutud hinnast nii palju madalam, et tekitab ühenduse lennuettevõtjale kahju“, mida on keeruline tõendada. Ehkki ebaõiglase hinnakujunduse puhul peab olema täidetud ka nõue, et kolmanda riigi lennuettevõtja on saanud mittekaubandusliku eelise, ei ole sellise eelise olemasolu piisav selleks, et liit saaks hakata meetmeid võtma. Lisaks ei ole määrusega (EÜ) nr 868/2004 kehtestatud ELi-sisest sihtotstarbelist menetlust liidu osalusega lennutranspordi- või lennunduslepingutes sisalduvate selliste kohustuste suhtes, mis on ette nähtud ausa konkurentsitingimuste tagamiseks, st menetlust, mida kohaldatakse juhul, kui eespool nimetatud kohustusi ei täideta. Lõpuks tuleb märkida, et uurimise avamise eeskirjad on võrdlemisi piiravad. Eelkõige on tegelik õigus komisjonile kaebuse esitamiseks vaid ühenduse lennundussektoril, mis on määratletud järgmiselt: „ühenduse lennuettevõtjad, kes pakuvad samalaadseid lennuteenuseid, või osa nendest lennuettevõtjatest, kelle ühine panus moodustab märkimisväärse osa kõnealuste teenuste pakkumisest ühenduses.“ Nii liikmesriikidel kui ka üksikutel lennuettevõtjatel puudub õigus esitada iseseisvalt kaebusi.

Komisjon märkis Euroopa lennundusstrateegiat käsitlevas teatises,<sup>9</sup> et kavatseb hinnata määruse (EÜ) nr 868/2004 tulemuslikkust ning vaadata see läbi või asendada tõhusama vahendiga, mis aitaks tagada kõikidele lennuettevõtjatele ausad konkurentsitingimused ning kaitsta nii liitu kui ka liidust välja suunduvaid lennuühendusi. Lennundusstrateegias rõhutatakse, kui oluline on pidada ELi ja liikmesriikide vaheliste kahepoolsete lennunduslepingute raames läbirääkimisi ausa konkurentsitingimuste üle ja teha lisaks kõnealuse vahendi tulemuslikkuse suurendamisele ka mitmepoolseid edusamme.

<sup>7</sup> Komisjoni teatis „ELi lennundusalane välispoliitika - tulevikuprobleemide lahendamine“.

<sup>8</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 868/2004, mis käsitleb kaitset kolmandate riikide poolse subsideerimise ja ebaõiglase hinnakujunduse vastu, mis põhjustab ühenduse lennuettevõtjatele lennuteenuste pakkumisel kahju (ELT L 162, 30.4.2004, lk 1).

<sup>9</sup> Komisjoni teatis „Euroopa lennundusstrateegia“.

Ka nõukogu pooldab 20. detsembri 2012. aasta järeldustes<sup>10</sup> komisjoni eesmärki, et määrus (EÜ) nr 868/2004 tuleks läbi vaadata või asendada, ning märgib, et „määruses (EÜ) nr 868/2004 ei ole piisavalt käsitletud lennuteenuste sektori eripära“, ja toetab „komisjoni kavatsust analüüsida (...) võimalusi tõhusama õigusakti koostamiseks, et tagada avatud ja aus konkurents, ning komisjoni kavatsust esitada selle alusel ettepanek määruse (EÜ) nr 868/2004 läbivaatamiseks või asendamiseks.“

Seda lähenemisviisi pooldab ka Euroopa Parlament, kes nõudis „määruse (EÜ) nr 868/2004 läbivaatamist, et kaitsta ausat konkurentsi lennundusalastes välissuhetes ning tugevdada ELi lennundustööstuse konkurentsivõimet, tagada vastastikkus ja kaotada ebaausad tavad (...)“.<sup>11</sup>

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Algatus on kooskõlas komisjoni teatisega ELi lennunduspoliitika kohta, milles märgitakse järgmist: „on nii tähtis kui ka õiguspärane, et EL oleks võimeline rahvusvahelisel tasandil tulemuslikult tegutsema, kaitsmaks ELi lennuettevõtjate konkurentsivõimet ebaausa konkurentsi ja/või tavade eest, olenemata sellest, kust need pärinevad.“

Algatus on lisatud Euroopa lennundusstrateegiat käsitlevas komisjoni teatises esitatud meetmete loetellu ja on kooskõlas ausat konkurentsi käsitleva ELi poliitikaga.

Algatus põhineb samasugustel kaalutlustel, kui on esitatud nõukogu määruse (EMÜ) nr 95/93 (ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta)<sup>12</sup> artiklis 12 ja nõukogu direktiivi 96/67/EÜ (juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades)<sup>13</sup> artiklis 20. Mõlema eeskirjaga nähakse ette, et meetmeid võib võtta juhul, kui kolmandad riigid annavad lennujaamas oma lennuettevõtjatele liidu lennuettevõtjatega võrreldes paremaid lennuaegu või tagavad parema juurdepääsu maapealsele teenindusele või omakäitlusterule.

Algatus ei piira pädevuse jagunemist liidu ja selle liikmesriikide vahel kooskõlas liidu õigusega, nagu seda on tõlgendanud Euroopa Liidu Kohus.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Algatuse eesmärk on tagada, et lennuteenuseid osutataks ausa konkurentsi tingimustes, mis aitab lennundussektoril tõhusamalt täita komisjoni prioriteetseid eesmärke uute töökohtade loomisel ja jätkusuutliku majanduskasvu tagamisel.

Lisaks suurendab algatus liidu mõju maailmas ja aitab saavutada asjakohased strateegilised eesmärgid, nimelt tugevdada ELi kui globaalse tegija rolli ning muuta kaubandus veelgi vabamaks, ilma et see kahjustaks Euroopa standardeid. Algatus on eelkõige kooskõlas lähenemisviisiga, mida komisjon kohaldab läbirääkimiste pidamisel kolmandate riikidega lennutranspordi- või lennunduslepingute sõlmimise üle, soosides ausat konkurentsi ning kõrge kaitse tagamist töö- ja sotsiaalvaldkonnas.

<sup>10</sup> Nõukogu järeldused ELi lennundusalase välispoliitika kohta – tulevikuprobleemide lahendamine, 20.12.2012.

<sup>11</sup> Euroopa Parlamendi 9. septembri 2015. aasta raport 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu rakendamise kohta: vahekokkuvõte ja edasised sammud säästva liikuvuse suunas (2015/2005/INI).

<sup>12</sup> Nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1).

<sup>13</sup> Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades (EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36).

Algatus on kooskõlas liidu asjakohaste poliitikasuundumustega, sealhulgas kaubandus- ja konkurentsipoliitikaga.

## **2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS**

### **• Õiguslik alus**

Algatus põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõikel 2. Kõnealune säte võimaldab vastu võtta kõik asjakohased lennutranspordialased sätted ja see oli ka määruse (EÜ) nr 868/2004<sup>14</sup> vastuvõtmise aluseks.

### **• Subsidiaarsus**

Kooskõla subsidiaarsuse põhimõttega on tunnistatud määruse (EÜ) nr 868/2004 põhjenduses 26 niivõrd, kuivõrd see on seotud kõnealuse määruse tingimustega.

Kavandatava määruse uus keskne element on kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste rikkumise korral võetavad meetmed. Kavandatavas määruses on kohaldatavad rahvusvahelised kohustused määratletud kui kohustused, mis sisalduvad liidu osalusega lepingutes. Liikmesriigid ei saa ise kasutada kolmandate riikide suhtes kohaldatavaid õigusi selliste lepingute alusel, milles liit on osaline.

Kuna soovitud eesmärged ei ole võimalik saavutada ilma liidu tasandi meetmeteta, on selliste meetmete võtmine vajalik ja annab liikmesriikide meetmetega võrreldes lisaväärtust.

### **• Proportsionaalsus**

Kavandatavad poliitikameetmed ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik eesmärgi saavutamiseks, nimelt tagada aus konkurents liidu lennuettevõtjate ja kolmandate riikide lennuettevõtjate vahel ning säilitada tingimused, mis aitavad tagada liidus head lennuühendused.

Kõik vaadeldavad tavad võivad kahjustada ausat konkurentsi. Need tavad on konkreetselt kindlaks määratud asjakohastes rahvusvahelistes lepingutes või avalduvad subsiidiumide<sup>15</sup> või diskrimineerimisena, mille tõttu võidakse ka kehtestada meetmeid üksnes juhul, kui sellised tavad kahjustavad või võivad kahjustada liidu lennuettevõtjaid.

Käesoleva vahendi kohaselt vastu võetavad meetmed on ka proportsionaalsed. Rahvusvaheliste kohustuste rikkumise korral kasutatakse vaid neid meetmeid, mis on ette nähtud asjaomase lepinguga ja/või rahvusvahelise avaliku õigusega.

Kui meetmed kehtestatakse seoses subsiidiumide või diskrimineerimisega, mis kahjustavad (kahjustab) või võivad (võib) kahjustada liidu lennuettevõtjaid, ei või need meetmed minna kaugemale sellest, mis on vajalik sellise kahju või võimaliku kahju hüvitamiseks.

---

<sup>14</sup> Varem EÜ asutamislepingu artikli 80 lõige 2.

<sup>15</sup> See kehtib ainult selliste subsiidiumide suhtes, mis on kavandatava määruse artikli 2 punktis h määratletud valikulise subsiidiumina.

### 3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Vastavalt komisjoni avaliku konsulterimise normidele korraldati alates 29. oktoobrist 2013 kuni 21. jaanuarini 2014 sidusrühmadega konsulterimiseks veebipõhine avalik konsultatsioon seoses ettepanekuga, milles käsitletakse kaitset kolmandate riikide poolse subsideerimise ja ebaõiglase hinnakujunduse vastu. Konsultatsioonis osales kakskümmend üksust, kes esindavad nii liidu kui ka muude riikide lennuettevõtjaid, lennujaamu ning liidu ja muude riikide tööstusliite, ELi ametiühinguid, liikmesriike ja kodanikke. Andmete analüüsimisel tuleks arvesse võtta avalikus konsultatsioonis osalenute väikest arvu. Siiski saadi ettekujutus mitme olulise sidusrühma seisukohtadest.

Lisaks sellele toimus alates 19. märtsist kuni 10. juunini 2015 avalik konsultatsioon sidusrühmadega komisjoni lennundusstrateegia ettevalmistamise raames. Komisjon sai 233 täidetud küsimustikku ja 41 seisukohavõttu sidusrühmadelt, kes esindavad liikmesriike ja kolmandaid riike, lennuettevõtjaid, lennujaamu, maapealse teeninduse ettevõtjaid, piloote, õhusõidukite tarnijaid ja tootjaid, tööstusliite ja tööandjate ühendusi, konsultatsioonifirmasid, teadusringkondi ja kodanikke.

Lisaks sidusrühmadega konsulterimisel kogutud teabele korraldati ka uuringuid, mille jooksul samuti konsulteriti sidusrühmadega.

Komisjon korraldas mitu mitteametlikku kohtumist liikmesriikidega ning liidu ja muude riikide asjakohaste sidusrühmadega.

Mõjuhindangus on esitatud komisjoni korraldatud avaliku konsultatsiooni kokkuvõte.

- **Mõjuhindang**

Mõjuhindangu kokkuvõtlik teabeleht on kättesaadav aadressil: *(to be included when published on SG website)*.

Mõju hindamise aruanne ja kommenteeritud kokkuvõte esitati õiguskontrollikomiteele. Komitee esitas algul 8. aprillil 2016 negatiivse arvamuse, millele 29. juulil 2016 järgnes positiivne arvamus. Aruannet kohandati vastavalt komitee soovitudele. Aruandes on eelkõige paremini põhjendatud lahendamist vajavat probleemi ja täpsemalt selgitatud, miks seda praeguste eeskirjadega ei ole suudetud kõrvaldada. Kindlakstehtud probleemi aitavad paremini mõista näited väidetavate diskrimineerivate tavade kasutamise kohta. Aruandes on üksikasjalikumalt selgitatud õiguslikku kooskõla rahvusvahelise õigusega ja kolmandate riikidega sõlmitud lennutranspordilepingutega. Lisaks on lähemalt vaadeldud mõjusid tarbijatele ning kõikidele poliitikavariantidele on antud täpsem hinnang. Aruandes on paremini välja toodud ka sidusrühmade seisukohad.

Õiguskontrollikomitee positiivne arvamus on kättesaadav aadressil: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

Mõjuhindangus vaadeldakse nelja poliitikavarianti, sealhulgas lähtestsenaariumi. Kõrvale jäeti variant vaadata määrus (EÜ) nr 868/2004 piiratud mahus läbi ja koos sellega võtta vastu tõlgendavad suunised.

Variant A (lähtestsenaarium) tähendab määruse (EÜ) nr 868/2004 jõusse jätmist.

Variant B hõlmab WTO ja ICAO tasandil tehtavaid rahvusvahelisi jõupingutusi selleks, et edendada ausat konkurentsi käsitleva mitmepoolse õigusraamistiku vastuvõtmist ning

läbirääkimiste pidamist ausat konkurentsi käsitlevate mahukamate klauslite lisamiseks lennutranspordi- või lennunduslepingutele.

Variandiga C nähakse ette määruse (EÜ) nr 868/2004 kehtetuks tunnistamine ning selle asendamine uue, põhjaliku ja toimiva määrusega, mis põhineb kaubandustöketete määruisel ja mille puhul võetakse arvesse lennundussektori eripära.

Variant D on variandi B ja variandi C kombinatsioon, mis hõlmab nii määruse (EÜ) nr 868/2004 asendamist uue vahendiga kui ka täiendavate jõupingutuste tegemist rahvusvahelisel tasandil, sealhulgas läbirääkimiste pidamist lennutranspordi- või lennunduslepingute üle.

Variant D pakub terviklikku lähenemisviisi, mida peetakse kindlakstehtud probleemide lahendamisel sobivaimaks meetodiks. Kolme üksteist täiendava ja toetava lüli (rahvusvaheline tasand, lepingutes sisalduvad ausa konkurentsi klauslid, määruse (EÜ) nr 868/2004 läbivaatamine) kasutuselevõtt tagab nende koostoimimise, võimaldab tõhusalt kaitsta ELi ühendatust ning toetab avatud konkurentsi kõikide lennuettevõtjate vahel. Seepärast peetakse varianti D parimaks poliitikavalikuks.

Mõjuhindangus on analüüsitud variandi D majanduslikku, sotsiaalset ja keskkonnamõju. Ehkki variandi D majanduslikku mõju ei ole võimalik täpselt kindlaks määrata, peaks see andma suurimat majanduslikku kasu, võimaldades ELil kolmandate riikide lennuettevõtjatega ausalt konkureerida. See valik on lendude arvu ja valikuvõimaluste suurenemise tõttu kasulik ka ELi lennujaamadele ja reisijatele. Euroopa lennuühenduste üldine tase paraneb ja võimaldab lennundussektoril jätkuvalt osaleda liidu majanduskasvu suurendamises ja töökohade loomises, millest saavad kasu nii reisijad, ettevõtjad kui ka ELi majandus tervikuna. Sotsiaalvaldkonna vaatenurgast peaks variant D suurendama ELi töötajate otsest tööhõivet eelkõige lennujaamades ja nendega seotud majandussektorites. Kaudne mõju tööhõivele peaks olema veelgi suurem. Ehkki variandi D rakendamise peaks prognooside kohaselt kaasnema teatav keskkonnakasu, mis tuleneb mürasaaste ja kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemisest liidu lennuettevõtjate käitatavate otselendude arvu võimaliku suurenemise arvel, kaaluvad selle üldkokkuvõttes üles muud tegurid, näiteks lennuliikluse prognoositav suurenemine tulevikus. Seetõttu peaks kõnealuse variandi keskkonnamõju olema neutraalne.

Kavandatav määrus aitab rakendada poliitikavarianti D ja veelgi täiustada selle asjakohaseid aspekte. Kõnealuse täiustamise raames on välja töötatud kaks võimalikku tegevussuunda: rikkumisega seotud tegevussuund ja kahju tekitamisega seotud tegevussuund.

#### **4. MÕJU EELARVELE**

Mõju eelarvele on seotud uurimiste alustamise ja läbiviimisega Euroopa Komisjonis ning rahalistest kohustustega.

Komisjoni korraldatud sama liiki uurimiste käigus saadud kogemuste põhjal peaksid vajalikud vahendid hinnangute kohasel katma aastas tehtava kahe või kolme uurimise puhul kolme kuni nelja täistööajaga töötava ametnikuga seotud kulud. Seega on asjaomase vahendi rakendamiseks vaja hinnanguliselt üheksa ametnikku. Arvesse tuleks võtta ka lähetuskulusid, sealhulgas kohapealsete kontrollide kulusid. Personali ja lähetuskuludega seotud assigneeringute vajadused kaetakse eeldatavasti assigneeringutest, mida võidakse anda haldavale peadirektoraadile iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades eelarvepiirangutega.

Finantskohustuste täitmine peaks eeldatavasti andma tulu, mille suurust on aga väga raske määrata, sest see sõltub iga üksikjuhtumi asjaoludest.

## 5. MUU TEAVE

### • Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord

Algatuse järelevalve-, hindamis- ja aruandlusraamistikku on kirjeldatud lisatud mõju hindamise aruande 7. peatükis.

### • Ettepaneku kokkuvõte

Põhjendustes on esitatud määruse eesmärk – tagada aus konkurents liidu ja kolmandate riikide lennuettevõtjate vahel ning säilitada tingimused, mis aitavad tagada head lennuühendused.

Ettepaneku I peatükk sisaldab üldsätteid. Peatükis määratakse kindlaks määruse kohaldamisala ja see sisaldab mitmesuguseid mõisteid, mis aitavad õigesti mõista määrust, eelkõige selles vaadeldavaid tavasid.

II peatükis käsitletakse üldisi menetlusnorme. Kõnealuste normidega reguleeritakse uurimise alustamist ja läbiviimist. Peatükis on sätestatud, et uurimist võib alustada liikmesriigi, ELi lennuettevõtja või ELi lennuettevõtjate ühenduste esitatud kaebuse alusel või komisjoni enda algatusel. Peatükis on esitatud tingimused, mille kohaselt komisjon võib vastu võtta otsuse uurimise alustamiseks või sellest keeldumiseks, ning on kindlaks määratud menetlus, mida uurimise alustamisest teatamisel tuleb järgida. Peatükis on sätestatud, et komisjonil on õigus hankida mis tahes teavet, mida ta peab uurimise käigus vajalikuks, ning kontrollida talle esitatud või tema kogutud teabe õigsust<sup>16</sup>. Samuti on kindlaks määratud ka uurimise kaks võimalikku eesmärki, mis on seotud kas kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste rikkumisega (rikkumisega seotud tegevussuund) või kolmanda riigi või kolmanda riigi üksuse kasutatava tavaga, mis kahjustab konkurentsi ning tekitab või võib tekitada liidu lennuettevõtjale kahju (kahju tekitamisega seotud tegevussuund). Peale selle on peatükis sätestatud normid selle kohta, kuidas uurimist tuleb teostada ning mille alusel võivad huvitatud isikud saada uurimisega seotud teavet. Peatükk sisaldab ka liikmesriikidega tehtavat koostööd käsitlevaid sätteid ning konfidentsiaalsus- ja avalikustamissätteid.

III peatükis kirjeldatakse õigusakte, mille abil lõpetatakse kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste rikkumist käsitlev menetlus ja määratakse kindlaks, kas tasakaalustavad meetmed kehtestatakse või mitte. Sellega seoses kasutatakse eelkõige meetmeid, mis on sätestatud kohaldatavaid rahvusvahelisi kohustusi sisaldavas õigusaktis.

IV peatükk hõlmab konkurentsi kahjustavate tavadega seotud juhtumeid. Selleks määratakse esmalt kindlaks, missugustel tingimustel kahju tekitatakse või võidakse tekitada. Lisaks sätestatakse tingimused, mille kohaselt menetluse võib peatada või lõpetada kas meetmeid võtmata või tasakaalustavate meetmete vastuvõtmisega. Peatükis kirjeldatakse võimalust võtta kahju või võimaliku kahju hüvitamiseks finants- või operatiivmeetmeid ja sätestatakse nõue, et võetavad meetmed ei tohi minna kaugemale sellest, mis on vajalik kahju hüvitamiseks, võttes arvesse, et selliste meetmete eesmärk ei ole karistada asjaomase kolmanda riigi lennuettevõtjat, vaid taastada aus konkurents. Samuti on selles peatükis kindlaks määratud tasakaalustavate meetmete läbivaatamise tingimused.

<sup>16</sup> See hõlmab kindlakstehtud läbipaistmatusprobleemide lahendamist ja teavet selliste tavade kohta, mis väidetavalt mõjutavad turul valitsevaid konkurentsitingimusi.



Viimane, V peatükk, sisaldab komiteemenetluse, määruse (EÜ) nr 868/2004 kehtetuks tunnistamise ja kavandatava määruse jõustumise sätteid.

Ettepanek:

## **EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,**

**milles käsitletakse konkurentsi kaitsmist lennutranspordisektoris ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 868/2004**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>17</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>18</sup>,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Lennundussektoril on liidu majanduses oluline roll. Lennundussektor soodustab märkimisväärselt majanduskasvu, töökohtade loomist, kaubandust ja liikuvust. Lennutransporditeenuste arvu kasv viimastel kümnenditel on aidanud tagada paremaid lennuühendusi liidus ja kolmandate riikidega ning andnud märkimisväärse panuse kogu liidu majandusse.
- (2) Liidu lennuettevõtjatel on keskne koht üleilmses võrgustikus, mis ühendab omavahel Euroopas ja kogu maailmas asuvaid sihtkohti. Liidu lennuettevõtjatel peaks olema võimalik konkureerida kolmandate riikide lennuettevõtjatega keskkonnas, kus kõikidele lennuettevõtjatele on tagatud avatud ja aus konkurents. See aitab säilitada tingimused, millega tagatakse liidus head lennuühendused.
- (3) Aus konkurents on rahvusvaheliste lennutransporditeenuste osutamise oluline üldpõhimõte. Eelkõige on seda põhimõtet tunnustatud rahvusvahelises tsiviillennunduse konventsioonis (Chicago konventsioon), mille preambulis tõdetakse, et vajadus rahvusvaheliste transporditeenuste järele peab rajanema võrdsetel võimalustel. Lisaks on Chicago konventsiooni artiklis 44 märgitud, et Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) eesmärk peaks olema soodustada rahvusvahelise lennutranspordi arengut, et tagada „õiglased võimalused osalisriigi jaoks rahvusvahelise lennuliiklusega seotud lennuettevõtete käitamisel“ ja „vältida osalisriikide diskrimineerimist.“
- (4) Liidus on ausa konkurentsi põhimõte sügavalt juurdunud ja turgu moonutavate tavade suhtes kohaldatakse kehtivaid liidu õigusakte, millega tagatakse võrdsed võimalused

---

<sup>17</sup> ELT C , , lk .

<sup>18</sup> ELT C , , lk .

ning ausa konkurentsi tingimused kõikidele Euroopa lennuettevõtjatele ja Euroopast väljaspool asuvate riikide lennuettevõtjatele, kes käitavad lende liidus.

- (5) Vaatamata mõne kolmanda riigi ja liidu jätkuvatele jõupingutustele ei ole ikka veel kindlaks määratud ausa konkurentsi põhimõtteid konkreetsete mitmepoolsete normide kaudu, pidades eelkõige silmas ICAOd või Maailma Kaubandusorganisatsiooni (WTO) lepinguid, mille kohaldamisalast lennutransporditeenused on suures osas välja jäetud<sup>19</sup>.
- (6) Seepärast tuleks ICAO ja WTO raames teha täiendavaid jõupingutusi, et aktiivselt toetada selliste rahvusvaheliste normide väljatöötamist, millega tagatakse ausa konkurentsi tingimused kõikidele lennuettevõtjatele.
- (7) Lennuettevõtjatevahelise ausa konkurentsi tingimusi oleks kõige parem käsitleda kolmandate riikidega sõlmitavates lennutranspordi- või lennunduslepingutes. Siiski ei sisalda ühelt poolt liidu või selle liikmesriikide või nii liidu kui ka selle liikmesriikide ja teiselt poolt kolmandate riikide vahel sõlmitud lennutranspordi- või lennunduslepingud ka praegu sellekohaseid norme. Seepärast tuleks teha täiendavaid jõupingutusi, et pidada läbirääkimisi ausa konkurentsi sätete lisamiseks kehtivatele ja kolmandate riikidega tulevikus sõlmitavatele lennutranspordi- või lennunduslepingutele.
- (8) Aus konkurents lennuettevõtjate vahel on võimalik tagada asjakohaste liidu õigusaktide, näiteks nõukogu määruse (EMÜ) nr 95/93<sup>20</sup> ja nõukogu direktiivi 96/97/EÜ<sup>21</sup> abil. Ausat konkurentsi käsitletakse praegu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 868/2004<sup>22</sup> niivõrd, kuivõrd see eeldab liidu ettevõtjate kaitset kolmandate riikide või selliste riikide lennuettevõtjate poolt kasutusele võetud teatavate tavade vastu. Siiski on selgunud, et määrus (EÜ) nr 868/2004 ei ole oma üldeesmärgi, st ausa konkurentsi saavutamiseks piisavalt tõhus. Üks oluline põhjus on selle teatavad normid, mis on eelkõige seotud asjaomaste tavade (v.a subsideerimine) määratlustega ning uurimise alustamist ja teostamist käsitlevate nõuetega. Lisaks ei ole määrusega (EÜ) nr 868/2004 kehtestatud ELi-sisest sihtotstarbelist menetlust liidu osalusega lennutranspordi- või lennunduslepingutes sisalduvate selliste kohustuste suhtes, mis on ette nähtud ausa konkurentsi tagamiseks. Arvestades eespool nimetatud probleemide lahendamiseks vajalike muudatuste arvu ja olulisust, on asjakohane asendada määrus (EÜ) nr 868/2004 uue õigusaktiga.
- (9) Selleks et säilitada tingimused, mis aitavad tagada liidus head lennuühendused ning ausa konkurentsi liidu ja kolmandate riikide lennuettevõtjate vahel, on jätkuvalt vaja tõhusat, proportsionaalset ja hoiatavat õigusakti. Seetõttu tuleks komisjonile anda volitused uurimiste korraldamiseks ja vajaduse korral meetmete võtmiseks. Sellised meetmed peaksid olema kättesaadavad juhul, kui rikutakse lepingut, milles liit on osaline, või kui konkurentsi kahjustavad tavad tekitavad või võivad tekitada liidu lennuettevõtjatele kahju.

<sup>19</sup> Marrakechi leping, 1B lisa „Teenustekaubanduse üldleping (GATS)“, lisa õhutransporditeenuste kohta.  
<sup>20</sup> Nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1).

<sup>21</sup> Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades (EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36).

<sup>22</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 868/2004, mis käsitleb kaitset kolmandate riikide poolse subsideerimise ja ebaõiglase hinnakujunduse vastu, mis põhjustab ühenduse lennuettevõtjatele lennuteenuste pakkumisel kahju (ELT L 162, 30.4.2004, lk 1).

- (10) Kui kolmanda riigiga on sõlmitud lennutranspordi- või lennundusleping, milles liit on osaline, tuleb lepingus sisalduvate rahvusvaheliste kohustuste rikkumist käsitada asjaomase lepingu kontekstis, eelkõige kohaldada ausa konkurentsi klauslit, kui see on olemas, ja vajaduse korral vaidluste lahendamist.
- (11) Selleks et komisjon saaks piisavalt teavet võimalike tegurite kohta, mis annavad põhjust alustada uurimist, peaks kõikidel liikmesriikidel, liidu lennuettevõtjatel ja liidu lennuettevõtjate ühendustel olema õigus esitada kaebus.
- (12) Oluline on tagada, et uurimist saaks laiendada võimalikult paljudele asjakohastele teguritele. Selleks peaks komisjonil olema võimalik korraldada uurimisi kolmandates riikides, kui asjaomane kolmas riik ja kolmanda riigi üksus annavad selleks nõusoleku. Samadel põhjustel ja samal eesmärgil peaksid liikmesriigid olema kohustatud toetama komisjoni parimal võimalikul viisil. Komisjon peaks uurimise lõpule viima parimate kättesaadavate tõendite põhjal.
- (13) Kui komisjoni korraldatud uurimine on seotud kolmanda riigiga sõlmitud lennutranspordi- või lennunduslepinguga, milles liit ei ole osaline, tuleks tagada, et komisjon oleks uurimise käigus täielikult teadlik kõikidest menetlustest, mida asjaomane liikmesriik on sellise lepingu alusel alustanud või kavatses alustada ja mis on seotud komisjoni uuritava olukorraga. Seega peaksid liikmesriigid olema kohustatud komisjoni sellistest menetlustest teavitama.
- (14) On vaja sätestada tingimused, mille kohaselt menetlus tuleb lõpetada kas meetmeid kehtestamata või tasakaalustavate meetmete kehtestamisega.
- (15) Menetlust ei tohiks alustada või see tuleks lõpetada käesoleva määruse kohaseid tasakaalustavaid meetmeid võtmata, kui sellised meetmed ei ole kooskõlas liidu huvidega, arvestades nende mõju teistele isikutele, eelkõige liidu tarbijatele või ettevõtjatele. Menetlus tuleks lõpetada tasakaalustavaid meetmeid võtmata ka siis, kui selliste meetmete võtmiseks vajalikud nõuded ei ole või ei ole enam täidetud.
- (16) Kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste rikkumise korral peaksid kõik tasakaalustavad meetmed põhinema asjaomaseid kohustusi sisaldaval õigusaktil või rahvusvahelise avaliku õiguse normidel ja põhimõtetel. Selleks et säilitada selliste õigusaktide terviklikkus, tuleks meetmed vastu võtta üksnes pärast õigusaktides sätestatud menetluste lõpetamist.
- (17) Liidu lennuettevõtja(te)le tekitatud kahju või võimaliku kahjuga seotud tähelepanekute tegemisel tuleks olukorda realistlikult hinnata ja seetõttu peaks arvesse võtma kõiki asjakohaseid tegureid, eelkõige asjaomas(t)e lennuettevõtja(te) olukorda ning asjaomase lennutranspordituru üldist olukorda.
- (18) Haldustõhususe huvides ja meetmeteta lõpetamise võimalust silmas pidades peaks olema võimalik menetlus peatada juhul, kui kolmas riik või kolmanda riigi asjaomane üksus on astunud otsustavaid samme, et kõrvaldada konkurentsi kahjustav tava või hüvitada tekitatud või võimalik kahju.
- (19) Konkurentsi kahjustavate tavade suhtes võetavate tasakaalustavate meetmete eesmärk on hüvitada kahju, mille asjaomased tavad on tekitanud või võivad tekitada. Seega peaksid need meetmed kujutama endast finantskohustusi või muid mõõdetava rahalise väärtusega meetmeid, millel on samasugune mõju. Kõnealused meetmed võivad hõlmata kontsessioonide maksmise, vastuteenuste osutamise või kolmanda riigi lennuettevõtja muude õiguste peatamist, kui sellega ei rikuta asjaomase kolmanda riigiga sõlmitud lennutranspordi- või lennunduslepingut. Vastavalt proportsionaalsuse

põhimõttele ei tohi ükski meede minna kaugemale sellest, mis on vajalik kindlakstehtud või võimaliku kahju hüvitamiseks.

- (20) Sama põhimõtte kohaselt peaksid konkurentsi kahjustamise korral võetavad tasakaalustavad meetmed kehtima üksnes nii kaua ja üksnes sellises ulatuses, mis on vajalik asjaomase tava ja sellest tekitatud või võimaliku kahju seisukohalt vajalik. Seega tuleb asjaomased meetmed sellise olukorra tekkimisel läbi vaadata.
- (21) Käesolevas määruses käsitletud asjaolud ja nende võimalik mõju liikmesriikidele võivad olukorrast lähtuvalt erineda. Seetõttu võib eri juhtudel tekkida vajadus kohaldada tasakaalustavaid meetmeid kas ühes või mitmes liikmesriigis või konkreetses geograafilises piirkonnas.
- (22) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>23</sup>.
- (23) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt tagada kõikidele liidu lennuettevõtjatele ühtsetel kriteeriumidel ja meetmetel põhinev tõhus kaitse kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste rikkumise vastu ning ühele või mitmele liidu lennuettevõtjale kolmanda riigi või kolmandate riikide poolt konkurentsi mõjutava tava kohaldamisest tekitatud või võimaliku kahju vastu ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning neid on parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid vastavalt Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttele. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (24) Kuna käesoleva määrusega asendatakse määrus (EÜ) nr 868/2004, tuleks määrus (EÜ) nr 868/2004 kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

## I PEATÜKK

### ÜLDSÄTTED

#### *Artikkel 1*

#### **Reguleerimisese**

1. Käesolevas määruses määratakse kindlaks normid, milles käsitletakse komisjoni korraldatud uurimisi ja tasakaalustusmeetmete võtmist seoses kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste rikkumisega ning tavadega, mis kahjustavad liidu lennuettevõtjate ja muude lennuettevõtjate vahelist konkurentsi ning tekitavad või võivad tekitada kahju liidu lennuettevõtjatele.
2. Käesoleva määruse kohaldamine ei piira määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 12 ja direktiivi 96/67/EÜ artikli 20 kohaldamist.

<sup>23</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

## Artikkel 2

### Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (a) „lennuettevõtja“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1008/2008<sup>24</sup> määratletud lennuettevõtja;
- (b) „lennutransporditeenus“ – lend või lendude sari, et vedada reisijaid, lasti või posti tasu või rendi eest;
- (c) „kohaldatavad rahvusvahelised kohustused“ – kõik kohustused, mis sisalduvad liidu osalusena rahvusvahelistes lennutranspordi- või lennunduslepingutes või liidu osalusena kaubanduslepingute lennutransporditeenustealastes sätetes ning mis on seotud tavadega, mis võivad kahjustada lennuettevõtjatevahelist konkurentsi või mõjutada muud sellise konkurentsiga seotud käitumist;
- (d) „huvitatud isik“ – mis tahes füüsiline või juriidiline isik või ametiasutus (iseseisva õigusvõimega või õigusvõimeta), kellel võib olla märkimisväärne huvi menetlustulemuse vastu;
- (e) „kolmanda riigi üksus“ – kolmanda riigi jurisdiktsiooni alla kuuluv mis tahes füüsiline või juriidiline (tulunduslik või mittetulunduslik) isik või ametiasutus (iseseisva õigusvõimega või õigusvõimeta), mis kuulub või ei kuulu kolmanda riigi valituse kontrolli alla ja mis on otseselt või kaudselt seotud lennutransporditeenuste või lennutranspordiga seotud teenuste osutamisega või pakub lennutransporditeenuste või lennutranspordiga seotud teenuste osutamiseks kasutatavat taristut või selleks kasutatavaid teenuseid;
- (f) „konkurentsi kahjustavad tavad“ – diskrimineerimine ja subsiidiumid;
- (g) „diskrimineerimine“ – objektiivse põhjenduseeta eristuste tegemine kaupade või teenuste, sh lennutransporditeenuste käitamisega seotud avalike teenuste tarnimise suhtes või nende kaupade või teenuste käsitlemise suhtes asjaomaste teenustega seotud avaliku sektori asutuste poolt (sealhulgas tavad, mis on seotud navigatsiooni- või lennujaamarajatiste ja -teenustega, kütusega, maapealse teenindusega, julgestusega, arvutipõhiste ettetellimissüsteemidega, teenindusaegade jaotamisega, tasude ning lennutransporditeenuste käitamiseks kasutatavate muude rajatiste või teenustega);
- (h) „subsiidium“ –
  - (i) kolmanda riigi valitsuselt või muult avaliku sektori organisatsioonilt saadud rahaline abi, mida antakse mõnes järgmises vormis:
    - (1) valitsuse või muu avaliku sektori organisatsiooni tegevus, mis hõlmab rahaliste vahendite otsest ülekandmist ning rahaliste vahendite või kohustuste (nt toetused, laenud, paigutused omakapitali, laenutagatised, tegevuskahjumi tasaarvestamine või avaliku sektori asutuste kehtestatud finantskohustuste hüvitamine) võimalikku otsest ülekandmist;

<sup>24</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3).

- (2) valitsus või muu avaliku sektori organisatsioon loobub tavaliselt laekuvatest tuludest või jätab need sisse nõudmata (näiteks sellised maksusoodustused või -stiimulid nagu maksuvähendused);
  - (3) valitsus või muu avaliku sektori organisatsioon, sh avaliku sektori kontrolli alla kuuluv ettevõtja, pakub või ostab kaupu või teenuseid;
  - (4) valitsus või muu avaliku sektori organisatsioon teeb makseid rahastamismehhanismi või volitab või suunab mõnda eraettevõtjat täitma ühte või mitut punktides 1, 2 ja 3 osutatud ülesannet, mis tavaliselt kuuluks valitsuse pädevusse ja mille menetlus ei erine tegelikult tavalisest valitsuse järgitavast menetlusest;
- (ii) sellest saadakse kasu;
  - (iii) see piirdub juriidiliselt või faktiliselt üksusega või majandussektoriga (üksuste või majandussektorite rühmaga), mis kuulub (kuuluvad) toetust andva asutuse jurisdiktsiooni alla;
- (i) „ühenduse lennuettevõtja“ — lennuettevõtja, kellel on liikmesriigis vastavalt määrusele (EÜ) nr 1008/2008 välja antud kehtiv lennutegevusluba.

## II PEATÜKK

### ÜLDISED MENETLUSSÄTTED

#### Artikkel 3

#### Menetluse alustamine

1. Uurimist alustatakse pärast seda, kui liikmesriik, liidu lennuettevõtja või liidu lennuettevõtjate ühendus on vastavalt lõikele 2 esitanud kirjaliku kaebuse, või komisjoni enda algatusel, kui leidub esmapilgul usutavaid tõendeid seoses ühega järgmistest:
  - (a) kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste rikkumine;
  - (b) kui ilmnevad kõik järgmised asjaolud:
    - (i) kolmas riik või kolmanda riigi üksus on kasutusele võtnud konkurentsi kahjustava tava;
    - (ii) ühele või mitmele liidu lennuettevõtjatele on tekitatud või võidakse tekitada kahju;
    - (iii) põhjuslik seos väidetava tava ning väidetava või võimaliku kahju vahel.
2. Kaebus sisaldab esmapilgul usutavaid tõendeid ühe lõikes 1 osutatud juhtumi kohta.
3. Komisjon kontrollib nii põhjalikult kui võimalik kaebuses esitatud või komisjoni käsutuses olevate andmete täpsust ja asjakohasust, et teha kindlaks, kas lõike 1 kohase uurimise alustamiseks on piisavalt tõendeid.
4. Komisjon võib otsustada uurimist mitte alustada, kui artiklite 10 või 13 kohaste meetmete võtmine oleks vastuolus liidu huvidega või kui ta leiab, et kaebuses esitatud faktid ei tekita süsteemset probleemi ega avalda ühele või mitmele liidu lennuettevõtjale märkimisväärset mõju.

5. Kui esitatud tõendid on lõike 1 kohaldamiseks ebapiisavad, teatab komisjon sellest kaebuse esitajale 60 päeva jooksul alates kaebuse esitamise kuupäevast. Kaebuse esitajale antakse 30 päeva täiendavate tõendite esitamiseks. Kui kaebuse esitaja ei esita selle aja jooksul täiendavaid tõendeid, võib komisjon otsustada uurimist mitte alustada.
6. Komisjon võtab vastavalt lõikele 1 vastu uurimise alustamise otsuse kuue kuu jooksul alates kaebuse esitamise kuupäevast.
7. Kui komisjon leiab vastavalt lõikele 4, et uurimise alustamiseks on piisavalt tõendeid, teeb komisjon järgmist:
  - (a) alustab menetlust;
  - (b) avaldab teate *Euroopa Liidu Teatajas*; kõnealuses teates teatatakse uurimise alustamisest ning märgitakse selle ulatus, kohaldatavad rahvusvahelised kohustused, mida on väidetavalt rikutud, või kolmas riik või kolmanda riigi üksus, kes väidetavalt kasutab konkurentsi kahjustavaid tavasid, väidetav või võimalik kahju ja asjaomane liidu lennuettevõtja või asjaomased liidu lennuettevõtjad ning ajavahemik, mille jooksul huvitatud isikud võivad endast teatada, esitada kirjalikke arvamusi ja teavet või taotleda komisjonilt ärakuulamist;
  - (c) esitab asjaomase kolmanda riigi ja selle üksuse esindajatele ametliku teate uurimise algatamise kohta;
  - (d) teatab kaebuse esitajale ja artikli 15 kohaselt loodud komiteele uurimise alustamisest.
8. Kui kaebus võetakse tagasi enne uurimise alustamist, loetakse, et kaebust ei ole esitatud. See ei mõjuta komisjoni õigust alustada uurimist omal algatusel vastavalt lõikele 1.

#### *Artikkel 4*

#### **Uurimine**

1. Pärast menetluse alustamist hakkab komisjon probleemi uurima.
2. Uurimise eesmärk on kindlaks teha üks järgmistest:
  - (a) kas kohaldatavaid rahvusvahelisi kohustusi on rikutud;
  - (b) kas kolmanda riigi või selle üksuse vastuvõetud tava, mis kahjustab konkurentsi, on tekitanud või võib tekitada kahju asjaomas(t)ele liidu lennuettevõtja(te)le.
3. Komisjon võib nõuda asjaomas(t)elt liidu lennuettevõtja(te)lt või asjaomaselt kolmandalt riigilt või selle üksuselt mis tahes teavet, mida ta peab uurimise käigus vajalikuks, ning kontrollida talle esitatud või kogutud teabe õigsust.
4. Komisjon võib taotleda liikmesriikidelt uurimise käigus abi ja liikmesriigid teevad kõik vajaliku, et komisjoni palvet täita. Liikmesriikidelt taotletav abi võib hõlmata teabe hankimist ja selle analüüsi, samuti liikmesriigi osalemist kontrollide, inspekteerimiste ja uurimiste korraldamisel.



5. Vajaduse korral võib komisjon korraldada uurimisi asjaomase kolmanda riigi territooriumil, kui asjaomase kolmanda riigi valitsust ja kolmanda riigi üksust on sellest ametlikult teavitatud ja nad on andud oma nõusoleku.
6. Huvitatud isikud, kes on alustamisteates kindlaksmääratud aja jooksul endast teada andnud, kuulatakse ära pärast seda, kui nad on esitanud asjakohase taotluse, milles näidatakse, et tegemist on huvitatud isikuga.
7. Kaebuse esitajad, huvitatud isikud, asjaomane liikmesriik või asjaomased liikmesriigid ning asjaomane kolmas riik või kolmanda riigi üksus võivad tutvuda kogu komisjoni käsutusse antud teabega, välja arvatud komisjonile ja valitsusasutustele ametialaseks kasutuseks mõeldud dokumendid, kui see teave ei ole artikli 6 tähenduses konfidentsiaalne ja kui nad on esitanud komisjonile asjakohase kirjaliku taotluse.

#### *Artikkel 5*

### **Koostöö liikmesriikidega IV peatüki kohaste juhtumite menetlemisel**

1. Kui komisjon kavatses alustada artikli 3 kohast menetlust seoses juhtumiga, kus asjaomaseid lennutransporditeenuseid reguleeritakse ühe või mitme liikmesriigi ja kolmanda riigi vahel sõlmitud lennutranspordi- või lennunduslepinguga, milles liit ei ole osaline, teavitab komisjon sellest asjaomast liikmesriiki või asjaomaseid liikmesriike.
2. Kui komisjon on liikmesriiki lõike 1 kohaselt teavitanud, teatab asjaomane liikmesriik komisjonile viivitamata oma kavatsusest kasutada asjaomase kolmanda riigiga sõlmitud lennutranspordi- või lennunduslepingu kohaseid vaidluse lahendamise menetlusi või mis tahes muid asjakohaseid menetlusi, et astuda samme uurimisega hõlmatud olukorra lahendamiseks.
3. Lõikes 2 osutatud liikmesriik teatab komisjonile ka kõikidest asjakohastest nõupidamistest, mida ta kavatses pidada asjaomase kolmanda riigiga sõlmitud lennutranspordi- või lennunduslepingu raames, et arutada uurimisega hõlmatud küsimust. Asjaomane liikmesriik edastab komisjonile nõupidamise päevakorra ja kogu asjakohase teabe, mis aitab nõupidamistel arutusele tulevaid teemasid mõista.
4. Asjaomane liikmesriik teatab komisjonile lõikes 2 osutatud menetluste käigust ja võib komisjoni vajaduse korral kutsuda nendes menetlustes osalema. Komisjon võib nõuda asjaomaselt liikmesriigilt lisateavet.

#### *Artikkel 6*

### **Konfidentsiaalsus**

1. Komisjon käsitleb asjakohase põhjendatuse korral konfidentsiaalsena igasugust teavet, mis on konfidentsiaalne, sealhulgas, kuid mitte ainult teavet, mille avalikustamine annaks konkurendile märkimisväärse eelise või millel oleks oluliselt kahjustav mõju teabeandjale või isikule, kellelt teabeandja teavet sai, või mida uurimisosalised on konfidentsiaalselt edastanud.

2. Konfidentsiaalsel teabel edastavad huvitatud isikud on kohustatud esitama sellise teabe mittekonfidentsiaalse kokkuvõtte. Nimetatud kokkuvõtted peavad olema piisavalt üksikasjalikud ning võimaldama vajalikul määral aru saada konfidentsiaalsena esitatud teabe sisust. Erandlike asjaolude korral võivad huvitatud isikud märkida, et konfidentsiaalsest teabest ei ole võimalik kokkuvõtet teha. Selliste erandlike asjaolude puhul tuleb põhjendada, miks kokkuvõtet ei ole võimalik teha.
3. Käesoleva määruse kohaselt saadud teavet kasutatakse ainult sel eesmärgil, milleks seda nõuti. Käesolev säte ei välista uurimise käigus saadud teabe kasutamist selleks, et vastavalt käesolevale määrusele alustada mõnda teist uurimist.
4. Komisjon, liikmesriigid ega nende ametnikud ei tohi teabeandja eriloata avaldada käesoleva määruse alusel saadud konfidentsiaalset teavet ega muud uurimisosalise poolt konfidentsiaalselt edastatud teavet. Komisjoni ja liikmesriikide vahel vahetatavat teavet ning liidu või liikmesriikide asutuste sisedokumente ei tohi avalikustada, kui see ei ole käesolevas määruses sätestatud erijuhtudel ette nähtud.
5. Kui selgub, et teabe konfidentsiaalsena käsitamise taotlus ei ole põhjendatud, ning kui teabeandja kas ei soovi teavet avalikustada või ei luba seda üldsõnalisel või kokkuvõtlikul vormil avaldada, võib asjaomase teabe jätta arvesse võtmata.
6. Käesolev artikkel ei takista liidu asutusi avalikustamast üldteavet ja eriti põhjendusi, millele tuginevad käesoleva määruse alusel vastu võetud otsused, või tõendusmaterjali, millele liidu asutused toetuvad, kui seda on vaja kõnealuste põhjenduste selgitamisel kohtumenetluse käigus. Sellise avalikustamise puhul tuleb arvesse võtta asjaomaste isikute õigustatud huvi, et nende äri- või riigisaladusi ei avaldata.

#### *Artikkel 7*

### **Järelduste tegemine koostööst keeldumise korral**

Juhul kui keeldutakse juurdepääsu andmisest vajalikule teabele või seda ei esitata asjakohase tähtsusega jooksul või kui uurimist oluliselt takistatakse, tehakse järeldused kättesaadavate faktide põhjal. Kui komisjon leiab, et talle on esitatud vale või eksitav teave, jäetakse selline teave arvesse võtmata.

#### *Artikkel 8*

### **Järelduste teatavaks tegemine**

1. Asjaomasele kolmandale riigile, kolmanda riigi üksusele või kolmanda riigi lennuettevõtjale ning kaebuse esitajale ja huvitatud isikutele avalikustatakse olulised faktid ja kaalutlused, mille põhjal kavatakse võtta tasakaalustavad meetmed või lõpetada menetlus ilma tasakaalustavaid meetmeid võtmata, hiljemalt üks kuu enne artiklis 15 osutatud komitee poole pöördumist vastavalt artikli 10 lõigetele 2 ja 3, artikli 12 lõikele 2 või artikli 13 lõikele 1.
2. Avalikustamine ei mõjuta komisjoni võimaliku hilisema otsuse kohaldamist. Kui komisjon kavatab teha otsuse täiendavate või esialgsest erinevate faktide ja kaalutluste põhjal, avalikustatakse need esimesel võimalusel.

3. Märkusi, mis esitatakse pärast avalikustamist, võib arvesse võtta ainult juhul, kui need on esitatud komisjoni poolt iga juhtumi kohta eraldi kehtestatud aja jooksul, mille pikkus on vähemalt kümme päeva, kusjuures arvesse võetakse küsimuse pakilisust. Kui peab toimuma täiendav lõplik avalikustamine, võib kehtestada lühema tähtaja.

#### *Artikkel 9*

### **Menetluse kestus ja menetluse peatamine**

1. Menetlus lõpetatakse kahe aasta jooksul. Seda ajavahemikku võib pikendada nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel.
2. Pakilistel juhtudel, näiteks olukorras, kus liidu lennuettevõtja(d) võivad saada viivitamata ja korvamatut kahju, võib menetlust lühendada ühe aastani.
3. Komisjon võib menetluse peatada juhul, kui asjaomane kolmas riik või kolmanda riigi üksus on astunud otsustavaid samme, et teha vastavalt vajadusele järgmist:
  - (a) kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste rikkumise lõpetamine;
  - (b) konkurentsi kahjustava tava kõrvaldamine või asjaomas(t)ele liidu lennuettevõtja(te)le tekitatud või võimaliku kahju hüvitamine.
4. Kui mõistliku aja jooksul ei ole kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste rikkumist lõpetatud, konkurentsi kahjustavat tava kõrvaldatud ega asjaomas(t)ele liidu lennuettevõtja(te)le tekitatud või võimalikku kahju hüvitatud, võib komisjon menetlust jätkata.

## **III PEATÜKK**

### **KOHALDATAVATE RAHVUSVAHELISTE KOHUSTUSTE RIKKUMINE**

#### *Artikkel 10*

### **Menetluse lõpuleviimine**

1. Kaebuse tagasivõtmise korral võib komisjon artikli 4 kohase uurimise lõpetada tasakaalustavaid meetmeid võtmata.
2. Komisjon lõpetab artikli 4 kohase uurimise rakendusaktide alusel ja tasakaalustavaid meetmeid võtmata kõikidel järgmistel juhtudel:
  - (a) komisjon leiab, et kohaldatavaid rahvusvahelisi kohustusi ei ole rikutud;
  - (b) komisjon leiab, et tasakaalustavate meetmete võtmine oleks vastuolus liidu huvidega;
  - (c) liit ja asjaomane kolmas riik on leppinud kokku rahuldavas lahenduses vastavalt kohaldatavas lepingus või kokkuleppes sätestatud asjakohasele mehhanismile või asjakohase rahvusvahelise avaliku õiguse alusel.

Esimeses lõigus osutatud rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

3. Ilma et see piiraks Euroopa Liidu toimimise lepingu asjakohaste sätete kohaldamist ja kui lõigetest 1 ja 2 ei tulene teisiti, võtab komisjon rakendusaktidena vastu tasakaalustavad meetmed, kui uurimise käigus tehakse kindlaks, et kohaldatavaid rahvusvahelisi kohustusi on rikutud.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

4. Kui kohaldatavat rahvusvahelist kohustust sisaldava õigusaktiga nõutakse enne mis tahes meetmete võtmist rahvusvahelise konsultatsioonimenetluse või vaidluste lahendamise menetluse eelnevat lõpetamist, võetakse lõikes 3 osutatud meetmed alles pärast menetluse lõpetamist, arvestades kõnealuse menetluse tulemusi.
5. Lõikes 3 osutatud tasakaalustavad meetmed on meetmed, mis on sätestatud kohaldatavaid rahvusvahelisi kohustusi sisaldavas õigusaktis või sisalduvad rahvusvahelise avaliku õiguse asjakohastes normides ja põhimõtetes.

## IV PEATÜKK

### KONKURENTSI KAHJUSTAVAD TAVAD

#### *Artikkel 11*

#### **Kahju kindlakstegemine**

1. Käesoleva peatüki kohaldamisel tehakse kahju kindlaks tõendite alusel, võttes arvesse kõiki asjakohaseid tegureid, eelkõige järgmist:
  - (a) asjaomas(t)e liidu lennuettevõtja(te) olukord, pidades eelkõige silmas selliseid tegureid nagu teenuse osutamise sagedus, läbilaskevõime kasutamine, võrguefekt, müük, turuosa, kasum, kapitalitootlus, investeeringud ja tööhõive;
  - (b) asjaomase lennutranspordituru (asjaomaste lennutransporditurgude) üldine olukord, eelkõige hinnad või tariifid, lennutransporditeenuste maht ja sagedus või võrgu kasutamine.
2. Võimaliku kahju kindlakstegemisel peab asjaomase olukorra tõenäoline kujunemine tegelikuks kahjuks olema selgelt prognoositav. Mis tahes võimalik kahju tehakse kindlaks tõendite alusel, võttes arvesse kõiki asjakohaseid tegureid, eelkõige järgmist:
  - (a) asjaomase liidu lennuettevõtja olukorra prognoositav areng, pidades eelkõige silmas selliseid tegureid nagu teenuse osutamise sagedus, läbilaskevõime kasutamine, võrguefekt, müük, turuosa, kasum, kapitalitootlus, investeeringud ja tööhõive;
  - (b) asjaomase lennutranspordituru (asjaomaste lennutransporditurgude) üldise olukorra prognoositav areng, pidades eelkõige silmas selliseid tegureid nagu hinnad või tariifid, lennutransporditeenuste maht ja sagedus või võrgu kasutamine.
3. Komisjon valib uurimisperioodi, mille jooksul ta analüüsib asjakohaseid tõendeid.

4. Uuritava tavaga ei seostata sellist tekitatud kahju ega võimalikku kahju, mille on põhjustanud muud tegurid kui konkurentsi kahjustavate tavade kasutamine ja millel on liidu lennuettevõtja(te)le samuti negatiivne mõju.

#### *Artikkel 12*

#### **Menetluse lõpetamine ilma tasakaalustavaid meetmeid võtmata**

1. Kaebuse tagasivõtmise korral võib komisjon uurimise lõpetada ilma tasakaalustavaid meetmeid võtmata.
2. Komisjon lõpetab artikli 4 kohase uurimise rakendusaktide alusel ja tasakaalustavaid meetmeid võtmata järgmistel juhtudel:
  - (a) komisjon leiab, et ei tõendatud ei ole üks järgmistest:
    - (i) kolmas riik või kolmanda riigi üksus kohaldab konkurentsi kahjustavat tava;
    - (ii) asjaomas(t)ele liidu lennuettevõtja(te)le on tekitatud või võidakse tekitada kahju;
    - (iii) uuritava tava ning tekitatud või võimaliku kahju vahel on põhjuslik seos;
  - (b) komisjon leiab, et tasakaalustavate meetmete võtmine vastavalt artiklile 13 oleks vastuolus liidu huvidega;
  - (c) asjaomane kolmas riik või kolmanda riigi üksus on kõrvaldanud konkurentsi kahjustava tava;
  - (d) asjaomane kolmas riik või kolmanda riigi üksus on hüvitanud tekitatud või võimaliku kahju.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.
3. Otsusele lõpetada uurimine vastavalt artiklile 2 lisatakse asjakohane põhjendus ning mõlemad dokumendid avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

#### *Artikkel 13*

#### **Tasakaalustavad meetmed**

1. Ilma et see piiraks artikli 12 lõike 1 kohaldamist ja välja arvatud artikli 12 lõike 2 punktis b osutatud juhtudel võtab komisjon rakendusaktidena vastu tasakaalustavad meetmed, kui artikli 4 kohaselt teostatud uurimise käigus tehakse kindlaks, et kolmandas riigis või kolmanda riigi üksuse poolt vastu võetud tava on tekitanud või võib tekitada kahju asjaomas(t)ele liidu lennuettevõtja(te)le.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.
2. Lõikes 1 osutatud tasakaalustavaid meetmeid kohaldatakse kolmanda riigi sellis(t)ele lennuettevõtja(te) suhtes, kes saab või saavad kasu konkurentsi kahjustavast tavast, ja need võivad olla ühes järgmises vormis:
  - (a) finantskohustused;

- (b) mis tahes samaväärne või väiksema väärtusega meede.
3. Lõikes 1 osutatud tasakaalustavad meetmed ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik asjaomas(te)le liidu lennuettevõtja(te)le tekitatud või võimaliku kahju hüvitamiseks. Seda silmas pidades võib lõike 2 punktis b osutatud meetmeid kohaldada konkreetse geograafilise piirkonna suhtes.
  4. Liit või asjaomased liikmesriigid ei tohi kohaldada lõikes 1 osutatud tasakaalustavaid meetmeid nii, et see oleks vastuolus asjaomase kolmanda riigiga sõlmitud lennutranspordi- või lennunduslepinguga või kaubanduslepingu lennutransporditeenustealaste sätetega.
  5. Otsusele, mille kohaselt uurimine lõpetatakse ja võetakse lõikes 1 osutatud tasakaalustavaid meetmeid, lisatakse asjakohane põhjendus ning mõlemad dokumendid avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

#### *Artikkel 14*

### **Tasakaalustavate meetmete läbivaatamine**

1. Artiklis 13 osutatud tasakaalustavad meetmed jäävad kehtima üksnes nii kauaks ja üksnes selles ulatuses, mis on konkurentsi kahjustava asjaomase tava jätkuva kohaldamise ja sellest põhjustatud või võimaliku kahju seisukohalt vajalik. Selleks kohaldatakse lõigetes 2, 3 ja 4 sätestatud läbivaatamismenetlust.
2. Kui asjaolud seda nõuavad, võib meetmed komisjoni või kaebuse esitaja algatusel või asjaomase kolmanda riigi või kolmanda riigi üksuse põhjendatud taotluse korral läbi vaadata, et kontrollida, kas tasakaalustavaid meetmeid on jätkuvalt vaja esialgsel kujul kohaldada.
3. Läbivaatamise käigus hindab komisjon, kas konkurentsi kahjustava tava, tekitatud või võimalik kahju ning asjaomase tava ning tekitatud või võimaliku kahju vaheline põhjuslik seos on jätkuvalt olemas või mitte.
4. Komisjon kasutab tasakaalustavate meetmete tühistamiseks, muutmiseks või nende kehtivuse pikendamiseks vastavalt vajadusele rakendusakte. Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

## **V PEATÜKK**

### **LÕPPSÄTTED**

#### *Artikkel 15*

### **Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

*Artikkel 16*

**Kehtetuks tunnistamine**

Määrus (EÜ) nr 868/2004 tunnistatakse kehtetuks. Viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele.

*Artikkel 17*

**Jõustumine**

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*

## FINANTSSELGITUS

### **1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK**

- 1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus
- 1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise (ABM/ABB) struktuurile
- 1.3. Ettepaneku/algatuse liik
- 1.4. Eesmärgid
- 1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendus
- 1.6. Meetme kestus ja finantsmõju
- 1.7. Kavandatud eelarve täitmise viisid

### **2. HALDUSMEETMED**

- 2.1. Järelevalve ja aruandluse eeskirjad
- 2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem
- 2.3. Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmise meetmed

### **3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU**

- 3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub
- 3.2. Hinnanguline mõju kuludele
  - 3.2.1. Üldine hinnanguline mõju kuludele
  - 3.2.2. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele
  - 3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele
  - 3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga
  - 3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus
- 3.3. Hinnanguline mõju tuludele



## FINANTSSELGITUS

### 1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

#### 1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse konkurentsi kaitsmist lennutranspordisektoris ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 868/2004

#### 1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise (ABM/ABB) struktuurile<sup>25</sup>

06 – Liikuvus ja transport

#### 1.3. Ettepaneku/algatuse liik

- Ettepanek/algatus käsitleb **uut meedet**
- Ettepanek/algatus käsitleb **uut meedet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest<sup>26</sup>**
- Ettepanek/algatus käsitleb **olemasoleva meetme pikendamist**
- Ettepanek/algatus käsitleb **ümbersuunatud meedet**

#### 1.4. Eesmärgid

##### 1.4.1. Komisjoni mitmeaastased strateegilised eesmärgid, mida ettepaneku/algatuse kaudu täidetakse

Tööhõive ja majanduskasv: algatuse eesmärk on toetada konkurentsivõimelist Euroopa lennundussektorit, mis aitab tagada jätkusuutliku majanduskasvu, luua väärtuslikke töökohti ning edendada tehnikaalast innovatsiooni.

Süvendatud ja õiglasem siseturg tugevama tööstusbaasiga: konkurentsivõimeline ühtne Euroopa transpordipiirkond, mis tagab kodanikele ja ettevõtjatele ohutu, tõhusa ning kvaliteetse transpordi raamistiku.

ELi meede aitab tagada ausa konkurentsi liidu ja kolmandate riikide lennuettevõtjate vahel, st tagada neile võrdsed võimalused. See loob tingimused, mis aitavad tagada liidus head lennuühendused.

Kavandatav määrus aitab tugevdada ELi rolli kogu maailmas.

##### 1.4.2. Erieesmärgid ning asjaomased tegevusalad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise süsteemile

###### Erieesmärk

Lennunduse peadirektoraadi erieesmärk nr 1. Luua tõhus, jätkusuutlik, turvaline ja ohutu ühtne Euroopa transpordipiirkond: parandada õigusloomet, tagada ELi õigusaktide kõrgetasemeline rakendamine transpordisektoris ning avatud ja aus konkurents nii ELis kui ka suhetes oluliste partnerriikidega.

###### Asjaomased tegevusalad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise süsteemile

06 02 – Euroopa transpordipoliitika

<sup>25</sup> ABM: tegevuspõhine juhtimine; ABB: tegevuspõhine eelarvestamine.

<sup>26</sup> Vastavalt finantsmääruse artikli 54 lõike 2 punktile a või b.

### 1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

*Täpsustage, milline peaks olema ettepaneku/algatuse oodatav mõju toetusesaajatele/sihtrühmale.*

Kavandatav määrus peaks tagama ausa konkurentsi liidu ja kolmandate riikide lennuettevõtjate vahel, mis aitaks tagada head lennuühendused ELi ja kolmandate riikide vahel.

Selle eesmärgi saavutamiseks on kavandatava määrusega loodud raamistik, milles käsitletakse kolmandates riikides või kolmandate riikide üksuste poolt vastu võetud tavad, mis kahjustavad konkurentsi ja tekitavad või võivad tekitada kahju ELi lennuettevõtjatele ning mille kohaselt võetakse kahju hüvitamiseks ja ausa konkurentsi taastamiseks tasakaalustavaid meetmeid.

Peale selle on määruses sätestatud raamistik, mille kohaselt võetakse meetmeid kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste (väidetava) rikkumise korral.

ELi lennundussektor peaks sellest määrusest kasu saama.

Määrusest peaksid kasu saama ka ELi reisijad, kuna see aitab säilitada lennuteenuste ulatusliku kättesaadavuse kogu ELis.

Lisaks peaks määrusest kasu saama kogu ELi majandus, kuna lennundussektor panustab jätkuvalt uute töökohtade loomisse ja majanduskasvu tagamisse.

Eeldatavalt peaks majanduslikuks tagajärjeks olema ka ELi lennuettevõtjate transporditavate reisijate arvu suurenemine ja ELi lennuettevõtjate tulude kasv. Lisaks saavad reisijate arvu suurenemisest kasu ELi lennujaamad.

Eeldatavate tagajärgede hulka kuuluvad ka paremad lennuühendused, mis tulenevad lennuettevõtjate vahelisest ausast konkurentsist Euroopa õhuruumis.

### 1.4.4. Tulemus- ja mõjunäitajad

*Täpsustage, milliste näitajate alusel hinnatakse ettepaneku/algatuse elluviimist.*

- Lennundussektori poolt komisjonile esitatud ametlike kaebuste arv ja laad;
- Euroopa sidusrühmade arvamused Euroopa õigusraamistiku kohaldamise kohta.

## 1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendus

### 1.5.1. Lühiviisi või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused

Luuu tõhus vahend, mille abil on võimalik kõrvaldada tavad, mis kahjustavad konkurentsi ning tekitavad või võivad tekitada kahju liidu lennuettevõtjatele. Selleks võetavate meetmete eesmärk on hüvitada selline tekitatud või võimalik kahju.

Sätestada raamistik, et võtta kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste (väidetava) rikkumise korral asjakohaseid meetmeid.

Kõik eespool nimetatud meetmed aitavad ka tagada head lennuühendused ELi ja kolmandate riikide vahel.

### 1.5.2. ELi meetme lisaväärtus

Kooskõla subsidiaarsuse põhimõttega on tunnustatud määruse (EÜ) nr 868/2004 põhjenduses 26 niivõrd, kui võrd see on seotud kõnealuse määruse tingimustega.

Kavandatava määruse uus keskne element on kohaldatavate rahvusvaheliste kohustuste rikkumise korral võetavad meetmed. Kavandatavas määruses on kohaldatavad rahvusvahelised kohustused määratletud kui kohustused, mis

sisalduvad lepingutes, milles liit on osaline. Üksikud liikmesriigid ei saa kasutada kolmandate riikide suhtes kohaldatavaid õigusi selliste lepingute alusel, milles liit on osaline.

Kuna soovitud eesmärged ei ole võimalik saavutada ilma liidu tasandi meetmeteta, on selliste meetmete võtmine vajalik ja annab siseriiklike meetmetega võrreldes lisaväärtust.

### 1.5.3. *Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid*

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) 868/2004 eesmärk oli takistada kolmandatel riikidel ja kolmandate riikide üksustel kohaldada ebaausaid tavasid, st subsidiidume ja diskrimineerimist, ja võtta selle vastu asjakohaseid meetmeid.

Ehkki määruse vastuvõtmisest on möödunud üle kümne aasta, ei ole seda kunagi kasutatud, kuna ükski ELi lennureguleerija ei ole esitanud ametlikku kaebust, vaatamata sellele, et lennundussektoris esitatakse sageli mitteametlikke süüdistusi selle kohta, et kolmandad riigid ja nende üksused on väidetavalt kohaldanud ebaausaid tavasid.

Määrus (EÜ) 868/2004 ei ole toimunud eelkõige seetõttu, et asjaomases õigusaktis on keskendunud ebaõiglasele hinnakujundusele, mille takistamiseks kasutatakse kaupade dumpingu vastaseid vahendeid, mida ei ole kohandatud lennutranspordisektori vajadustega.

Määrust (EÜ) nr 868/2004 kohaldatakse lisaks subsideerimisele vaid nn ebaõiglase hinnakujunduse suhtes. Ebaõiglase hinnakujundusega on tegemist vaid juhul, kui kolmanda riigi lennureguleerija „pakub lennuteenust pileti hinnaga, mis on konkureerivate ühenduse lennureguleerijate poolt pakutud hinnast nii palju madalam, et põhjustab ühenduse lennureguleerijale kahju“, ja seda on keeruline tõendada. Ehkki ebaõiglase hinnakujunduse suhtes kohaldatakse ka nõuet, et kolmanda riigi lennureguleerija on saanud mittekaubandusliku eelise, ei ole sellise eelise olemasolu piisav selleks, et liit saaks hakata meetmeid võtma.

Lisaks ei ole määrusega (EÜ) nr 868/2004 kehtestatud ELi-sisest sihtotstarbelist menetlust liidu osalusel sõlmitud lennutranspordi- või lennunduslepingutes sisalduvate kohustuste suhtes, mis on ette nähtud ausa konkurentsi tagamiseks, st menetlust, mida kohaldatakse juhul, kui eespool nimetatud kohustusi ei täideta.

Lõpuks tuleb märkida, et uurimise alustamist käsitlevad normid on võrdlemisi piiravad. Eelkõige on tegelik õigus komisjonile kaebuse esitamiseks vaid ühenduse lennundussektoril, mille määratlus on järgmine: „ühenduse lennureguleerijad, kes pakuvad samalaadseid lennuteenuseid, või osa nendest lennureguleerijatest, kelle ühine panus moodustab märkimisväärse osa kõnealuste teenuste pakkumisest ühenduses“. Nii liikmesriikidel kui ka üksikutel lennureguleerijatel puudub õigus esitada kaebusi.

### 1.5.4. *Kooskõla ja võimalik koostoime muude asjaomaste meetmetega*

Kavandatav määrus on kooskõlas lennundusstrateegia eesmärkidega ning aitab otseselt kaasa nende eesmärkide saavutamisele, et muuta ELi lennundussektor veelgi konkurentsivõimelisemaks.

## 1.6. Meetme kestus ja finantsmõju

**Piiratud kestusega** ettepanek/algatus

- Ettepanek/algatus hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA
- Finantsmõju avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA

**Piiramatu kestusega** ettepanek/algatus

- rakendamise käivitumisperiood hõlmab ajavahemikku AAAA–AAAA,
- millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

## 1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid<sup>27</sup>

**Otsene eelarve täitmine** komisjoni poolt

- komisjoni talituste, sealhulgas tema töötajate kaudu liidu delegatsioonides;
- rakendusametite kaudu

**Eelarve täitmine** koostöös liikmesriikidega

**Kaudne eelarve täitmine**, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:

- kolmandatele riikidele või nende määratud asutustele;
- rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (täpsustage);
- Euroopa Investeerimispanngale (EIP) ja Euroopa Investeerimisfondile (EIF);
- finantsmääruse artiklites 208 ja 209 osutatud asutustele;
- avalik-õiguslikele asutustele;
- avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, kui võrd nad esitavad piisavad finantstagatised;
- liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kes esitavad piisavad finantstagatised;
- isikutele, kellele on delegeeritud ELi lepingu V jaotise kohaste ÜVJP erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis.
- *Eelarve täitmise mitme viisi valimise korral esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.*

Märkused

Ei kohaldata.

<sup>27</sup>

Eelarve täitmise viise koos viidetega finantsmäärusele on selgitatud veebisaidil BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.htm.l](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.htm.l)

## 2. HALDUSMEETMED

### 2.1. Järelevalve ja aruandluse eeskirjad

*Täpsustage tingimused ja sagedus.*

Komisjoni talitused peaksid viis aastat pärast kavandatava määruse jõustumist korraldama hindamise, et kontrollida, kas algatuse eesmärgid on täidetud. Eesmärk on kontrollida, kas uued meetmed aitavad luua võrdsemaid võimalusi ja säilitada häid lennuühendusi. Hindamine põhineb pealkirja „Tulemus- ja mõjunäitajad“ all nimetatud põhilistel edunäitajatel. Hindamine peab olema kooskõlas komisjoni hindamisnõuetega.

### 2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem

#### 2.2.1. Tuvastatud ohud

Kavandatava määruse rakendamisega on seotud järgmised riskid:

##### 1) ELi ettevõtjate suhtes võetavad vastumeetmed

Tasakaalustavate meetmete võtmine võib viia vastumeetmete võtmiseni ELi lennundussektori suhtes (need võivad olla seotud näiteks lennuettevõtja juurdepääsuga teenustele või ELi õhusõidukite ostmisega kolmandate riikide lennuettevõtjate poolt). Siiski on kavandatavas määruses täpsustatud, et komisjon võib otsustada meetmeid mitte võtta, kui see on vastuolud liidu huvidega. Komisjoni võib välja töötada sellised tasakaalustavad meetmed, mille eesmärk on minimeerida kõrvalmõjusid, sh vastumeetmeid.

##### 2) Ootamatult suur kaebuste hulk, mida ei ole võimalik hallata

Pärast kavandatava määruse jõustumist hakkab komisjon tegelema juhtumite lahendamise ja see suurendab halduskulusid (tööjõukulud, seadme- ja materjalikulud ning üldkulud). Komisjonile esitatud ootamatult suur kaebuste hulk võib kaasa tuua töötajate puuduse, haldusprobleemid ja lisakulusid. Siiski on kavandatavas määruses täpsustatud, et komisjon võib otsustada meetmeid mitte võtta, kui juhtum ei tekita süsteemset probleemi ega avalda liidu lennuettevõtjatele märkimisväärset mõju. Lisaks on kavandatava määrusega ette nähtud võimalus, et komisjon võib paluda liikmesriigilt abi uurimise teostamiseks.

#### 2.2.2. Teave loodud sisekontrollisüsteemi kohta

- Komisjon kehtestab tasakaalustavad meetmed rakendusaktide kaudu kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 291.
- Liikmesriikide kontrollitegevust reguleeritakse määrusega (EL) nr 182/2011, milles käsitletakse liikmesriikide läbiviidavat kontrolli.
- Kolmandate riikide üksustele suunatud rahalisi vastumeetmeid jõustatakse kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 299.

#### 2.2.3. Kontrolliga kaasnevate kulude ja sellest saadava kasu hinnang ning veariski taseme prognoos

Ei kohaldata.

### 2.3. Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmise meetmed

*Täpsustage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed*

Ei kohaldata.

### 3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

#### 3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub

- Olemasolevad eelarveread

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriikide ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulude liik	Rahaline osalus			
	Nr [...][Nimetus...]	Liigendatud/liigendamata <sup>28</sup>	EFTA riigid <sup>29</sup>	Kandidaatriigid <sup>30</sup>	Kolmandad riigid	Finantsmääruse artikli 21 lõike 2 punkti b tähenduses
	[5][06.01.01.01]	Liigendamata	EI	EI	EI	EI

- Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriikide ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Assigneeringute liik	Rahaline osalus			
	Nr [...][Nimetus...]	Liigendatud/liigendamata	EFTA riigid	Kandidaatriigid	Kolmandad riigid	Finantsmääruse artikli 21 lõike 2 punkti b tähenduses
	[...][XX.AA.AA.AA]		JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

<sup>28</sup> Liigendatud assigneeringud / liigendamata assigneeringud.

<sup>29</sup> EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

<sup>30</sup> Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaatriigid.

### 3.2. Hinnanguline mõju kuludele

#### 3.2.1. Üldine hinnanguline mõju kuludele

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

<b>Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik</b>	Nr	[...][Nimetus...]
---	----	-------------------

<...> peadirektoraat			AastaN <sub>31</sub>	Aasta N+1	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			KOKKU
•Tegevusassigneeringud										
Eelarverida nr	Kulukohustused	(1)								
	Maksed	(2)								
Eelarverida nr	Kulukohustused	(1a)								
	Maksed	(2 a)								
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud <sup>32</sup>										
Eelarverida nr		(3)								
<.....>peadirektoraat KOKKU	Kulukohustused	=1+1a +3								
	Maksed	=2+2a +3								

<sup>31</sup> Aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist.

<sup>32</sup> Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamiseks antava toetusega seotud kulud (endised B..A read), otsene teadustegevus, kaudne teadustegevus.



•Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)								
	Maksed	(5)								
•Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI <...> assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	=4+ 6								
	Maksed	=5+ 6								

**Juhul kui ettepanek/algatus mõjutab mitut rubriiki:**

• Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)								
	Maksed	(5)								
•Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–4 assigneeringud KOKKU (võrdlussumma)	Kulukohustused	=4+ 6								
	Maksed	=5+ 6								

<b>Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik</b>	<b>5</b>	„Halduskulud“
---	----------	---------------

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2018	Aasta 2019	Aasta 2020	KOKKU
Liikuvuse ja transpordi peadirektooraat (MOVE)					
• Inimressursid		1,242	1,242	1,242	3,726
• Muud halduskulud		0,02	0,02	0,02	0,06
<b>Liikuvuse ja transpordi peadirektooraat KOKKU</b>	Assigneeringud	1,262	1,262	1,262	3,786

Mitmeaastase finantsraamistiku <b>RUBRIIGI 5 assigneeringud KOKKU</b>	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)	1,262	1,262	1,262	3,786
--	--	-------	-------	-------	-------

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2018	Aasta 2019	Aasta 2020	KOKKU
Mitmeaastase finantsraamistiku <b>RUBRIIKIDE 1–5 assigneeringud KOKKU</b>	Kulukohustused	1,262	1,262	1,262	3,786
	Maksed	1,262	1,262	1,262	3,786

### 3.2.2. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele

- Ettepanek/algatus ei hõlma tegevusassigneeringute kasutamist
- Ettepanek/algatus hõlmab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Täpsustage eesmärgid ja väljundid  ↓			Aasta N		Aasta N+1		Aasta N+2		Aasta N+3		Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)						<b>KOKKU</b>		
	<b>VÄLJUNDID</b>																		
	Väljundi liik <sup>33</sup>	Keskmine kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv kokku
ERIEESMÄRK nr 1 <sup>34</sup> ...																			
– Väljund																			
– Väljund																			
– Väljund																			
Erieesmärk nr 1 kokku																			
ERIEESMÄRK nr 2 ...																			
– Väljund																			
Erieesmärk nr 2 kokku																			
<b>KULUD KOKKU</b>																			

<sup>33</sup> Väljunditena käsitatakse tarnitavaid tooteid ja osutatavaid teenuseid (nt rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

<sup>34</sup> Vastavalt punktis 1.4.2 nimetatud erieesmärkidele.

### 3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele

#### 3.2.3.1. Kokkuvõte

- Ettepanek/algatus ei hõlma haldusassigneeringute kasutamist
- Ettepanek/algatus hõlmab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta 2018	Aasta 2019	Aasta 2020	<b>KOKKU</b>
--	---------------	---------------	---------------	--------------

<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 5</b>				
Inimressursid	1,242	1,242	1,242	<b>3,726</b>
Muud halduskulud	0,02	0,02	0,02	0,02
<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 5 vahesumma</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>3,786</b>

<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 5 välja jäävad kulud<sup>35</sup></b>				
Inimressursid				
Muud halduskulud				
<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 5 välja jäävate kulude vahesumma</b>				

<b>KOKKU</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>1,262</b>	<b>3,786</b>
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Personali ja muude halduskuludega seotud assigneeringute vajadused kaetakse komisjonile meetme haldamiseks juba antud ja/või ümberpaigutatud assigneeringute raames, täiendades neid vajaduse korral täiendavate assigneeringutega, mida võidakse anda haldavale peadirektoraadile iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades eelarvepiirangutega.

<sup>35</sup> Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamiseks antava toetusega seotud kulud (endised B..A read), otsene teadustegevus, kaudne teadustegevus.

### 3.2.3.2. Vastutava peadirektoraadi hinnanguline personalivajadus

- Ettepanek/algatus ei hõlma personali kasutamist
- Ettepanek/algatus hõlmab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

*hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina*

	Aasta 2018	Aasta 2019	Aasta 2020
<b>•Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)</b>			
06 01 01 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)	9	9	9
XX 01 01 02 (delegatsioonides)			
XX 01 05 01 (kaudne teadustegevus)			
10 01 05 01 (otsene teadustegevus)			
<b>•Kosseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad)<sup>36</sup></b>			
XX 01 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)			
XX 01 02 02 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja noored eksperdid delegatsioonides)			
<b>XX 01 04 aa</b> <sup>37</sup>	– peakorteris		
	– delegatsioonides		
<b>XX 01 05 02</b> (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)			
10 01 05 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud otsese teadustegevuse valdkonnas)			
Muud eelarveread (täpsustage)			
<b>KOKKU</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>

**XX** osutab asjaomasele poliitikavaldkonnale või eelarvejaotisele.

Personalivajadused kaetakse juba meedet haldavate peadirektoraadi töötajatega ja/või töötajate ümberpaigutamise teel peadirektoraadi siseselt. Vajaduse korral võidakse personali täiendada meedet haldavale peadirektoraadile iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	Võtavad vastu ja menetlevad komisjonile esitatud kaebusi, austavad menetlusi ja korraldava uurimisi, valmistavad ette komisjoni õigusakte, menetlevad teabenõudeid ning komisjoni otsuse läbivaatamise taotlusi.
Kosseisuvälised töötajad	Ei kohaldata.

<sup>36</sup> Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored eksperdid delegatsioonides.

<sup>37</sup> Tegevusassigneeringutest rahastatavate kosseisuväliste töötajate ülempiiri arvestades (endised BA read).

### 3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

- Ettepanek/algatus on kooskõlas kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga.
- Ettepanekuga/algatusega kaasneb mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi ümberplaneerimine.

Selgitage ümberplaneerimist, osutades asjaomastele eelarveridadele ja summadele.

- Ettepanek/algatus eeldab paindlikkusinstrumendi kohaldamist või mitmeaastase finantsraamistiku läbivaatamist.

Selgitage vajalikku toimingut, osutades asjaomastele rubriikidele, eelarveridadele ja summadele.

### 3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

- Ettepanek/algatus ei hõlma kolmandate isikute poolset kaasrahastamist.

## 3.3. Hinnanguline mõju tuludele

- Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele
- Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:

(iv)  omavahenditele

(v)  mitmesugustele tuludele

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida:	Jooksva aasta eelarves kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju <sup>38</sup>					Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
		Aasta N	Aasta N+1	Aasta N+2	Aasta N+3				
Artikkel ....									

Mitmesuguste sihtotstarbeliste tulude puhul täpsustage, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

Täpsustage tuludele avalduva mõju arvutusmeetod.

<sup>38</sup>

Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral peab märgitud olema netosumma, st brutosumma pärast 25 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.