



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

Brüssel, 12. oktoober 2022
(OR. en)

2022/0214(COD)

PE-CONS 47/22

AVIATION 213
COVID-19 144
CORLX 763
COEST 630
CODEC 1251

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema:	EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 seoses epidemioloogilisest olukorrast või sõjalisest agressioonist tingitud ajutise vabastusega teenindusaegade kasutamise nõuete kohaldamisest liidu lennujaamades
--------	---

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
MÄÄRUS (EL) 2022/...,**

...,

**millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 seoses
epidemioloogilisest olukorrast või sõjalisest agressioonist tingitud ajutise vabastusega
teenindusaegade kasutamise nõuete kohaldamisest liidu lennujaamades**

(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 arvamust¹,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt²

¹ 22. septembri 2022. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

² Euroopa Parlamendi 6. oktoobri 2022. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu ... otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93¹ on alates COVID-19 kriisi algusest mitu korda muudetud, kuna nimetatud määrusega kehtestatud nõue kasutada vähemalt 80 % teenindusaegade sarjast, et säilitada õigus samale teenindusaegade sarjale järgmisel samaväärsel sõiduplaani perioodil, muutus lennuettevõtjate jaoks oluliselt vähenenud lennuliikluse mahtude tõttu jätkusuutmatuks.
- (2) Ühtse Euroopa taeva lennuliiklusvõrgu haldusasutusena tegutseva Eurocontrol'i avaldatud arvud näitavad, et lennuliiklus on alates 2022. aasta suvehooaja sõiduplaani perioodi algusest väga hästi taastunud ning lähteproгноosi kohaselt moodustab lennuliiklus 2022.–2023. aasta talvehooaja sõiduplaani perioodi alguseks eeldatavasti ligikaudu 90 % 2019. aasta mahtudest. Need arvud õigustavad 2023. aasta suvehooaja sõiduplaani perioodiks üldreeglina 80 % ulatuses teenindusaegade kasutamise nõude juurde naasmist, mida täiendab spetsiaalne teenindusaegade kasutamise leevendamine teenindusaegade põhjendatud kasutamata jätmise juhtudel.
- (3) Siiski on olukord lennundussektoris COVID-19 kriisi tõttu jätkuvalt väga ebakindel. Sarnaselt olukorraga 2021. aasta lõpus võivad ilmuda uued COVID-19 variandid ning need võivad põhjustada nii riigiasutuste kui ka tarbijate äkilisi reaktsioone, mis võivad omakorda negatiivselt mõjutada lennuliiklust. Lisaks mõjutavad teatavaid pikamaalennu turge jätkuvalt sanitaarmedid, mis takistavad oluliselt lennuliiklust.

¹ 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).

- (4) Ka Venemaa Ukraina-vastane agressioonisõda mõjutab lennuliiklust ja lennuettevõtjate võimalusi kasutada oma teenindusaegu, sest liidu lennuettevõtjatel on Valgevene, Venemaa ja Ukraina õhuruumi sisenemine takistatud.
- (5) Riikide poolt sanitaarkaalutlustel kehtestatavad reisipiirangud ja asjaolu, et sõjatooniks muutunud õhuruumi sisenemine ei ole võimalik, ei sõltu lennuettevõtjatest. Need asjaolud võivad viia nende lennuteenuste vabatahtliku või kohustusliku tühistamiseni või sõiduplaanide kohandamiseni. Eelkõige aitavad vabatahtlikud tühistamised kaitsta lennuettevõtjate finantsolukorda ja samal ajal vältida kahjulikku keskkonnamõju, mida põhjustavad üksnes oma teenindusaegade säilitamiseks toimuvad lennud.
- (6) Sellises olukorras ei tohiks lennuettevõtjad, kes jätavad oma teenindusajad vastavalt määruses (EMÜ) nr 95/93 sätestatud teenindusaegade kasutamismäärale kasutamata, kaotada automaatselt eesõigust kõnealuse määruse artikli 8 lõikes 2 ja artikli 10 lõikes 2 sätestatud teenindusaegade sarjadele, mida nad saaksid muidu kasutada. Käesolevas määruses tuleks selleks kehtestada erinormid.
- (7) Samal ajal on oluline tuletada meelde määruse (EMÜ) nr 95/93 eesmärgi, nimelt tagada lennujaamade läbilaskevõime tõhus kasutamine ning tagada kõigile lennuettevõtjatele õiglane juurdepääs lennujaama piiratud läbilaskevõimele, edendades seeläbi konkurentsi. Väiksema kasutusmäära kehtestamine või põhjendatud mittekasutamise erandite laiendamine, mida tehakse teenindusaegade kasutamise tavapäraste nõuete kohandamiseks, peaks rangelt piirduma olukordadega, kus vabastus teenindusaegade kasutamisest on vajalik ning see ei tohiks anda ebaõiglast konkurentsieelist lennuettevõtjatele, kellele väljakujunenud teenindusajad kuuluvad.

- (8) Eelkõige tuleb tagada, et lennuettevõtjatel, kes on valmis teenuseid osutama, lubatakse kasutada vaba läbilaskevõimet ja et neil on väljaade säilitada sellised teenindusajad pikemas perspektiivis. See peaks säilitama lennuettevõtjate stiimuli lennujaamade läbilaskevõime kasutamiseks, mis omakorda tooks tarbijatele kasu lennuühenduste poolest.
- (9) Seepärast on vaja kehtestada kooskõlas nende põhimõtetega ja piiratud ajavahemikuks tingimused, mille kohaselt lennuettevõtjatel on jätkuvalt õigus teenindusaegade sarjale vastavalt määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 8 lõikele 2 ja artikli 10 lõikele 2, ning kehtestada asjaomastele lennuettevõtjatele nõuded kasutamata läbilaskevõime vabastamiseks. See periood peaks Eurocontroli taastumisprognoosi kohaselt kestma 30. oktoobrist 2022 kuni 28. oktoobrini 2023.
- (10) Mõiste „uustulnuk“ määratlus peaks jääma nimetatud perioodi jooksul avaraks, et suurendada hõlmatud lennuettevõtjate arvu ja anda seega enamatele lennuettevõtjatele võimalus oma tegevust alustada ja laiendada.
- (11) Ajavahemikul 30. oktoobrist 2022 kuni 28. oktoobrini 2023 tuleks teenindusaegade jaotamise süsteemis jätkata nende lennuettevõtjate jõupingutuste arvessevõtmist, kes on käitanud lende, kasutades teenindusaegu, mis kuuluvad teenindusaegade sarja, millele on õigus teisel lennuettevõtjal vastavalt määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 8 lõikele 2 ja artikli 10 lõikele 2, kuid mis on ajutiseks ümberjaotamiseks tehtud kättesaadavaks teenindusaegade koordinaatorile. Seega peaksid lennuettevõtjad, kes on kasutanud vähemalt viie teenindusajaga sarju, saama järgmisel samaväärsel sõiduplaani perioodil nende sarjade jaotamisel eesõiguse, olenevalt lennujaama olemasolevast läbilaskevõimest.

- (12) Selleks et võtta arvesse Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja mõju ning toetada liidu ja Ukraina vaheliste ühenduste taastamist, on vaja pikendada perioodi, mil lennuettevõtjatel on võimalik liidu ja Ukraina vahelistel lennuliinidel teenindusaegade sarjade kasutamata jätmise põhjendamisel tugineda määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 10 lõike 4 punktis a sätestatud põhjusele.
- (13) Ilma et see piiraks liikmesriikide kohustust järgida liidu õigust, eelkõige aluslepingutes ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1008/2008¹ sätestatud norme, ei saa liikmesriikide või kolmandate riikide ametiasutuste poolt epidemioloogiliste olukordadega toimetulekuks kehtestatud võimalike piirangute, loodusõnnetuste või poliitiliste rahutuste (näiteks ülestõusud, massirahutused või avaliku korra raske rikkumine) kahjulikke tagajärgi reisijate reisimisvõimalustele pidada lennuettevõtjate süüks ning neid meetmeid tuleks seega leevendada, kui need mõjutavad märkimisväärselt ettevõtjate elujõulisust või reisimisvõimalusi või nõudlust asjaomastel liinidel. Leevendamismeetmed peaksid tagama, et lennuettevõtjaid ei karistata teenindusaegade kasutamata jätmise eest, kui see tuleneb kõnealustest piirangutest.

¹ 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).

- (14) Selleks et vähendada konkurentsimoonutuste ohtu ja tagada lennujaamade läbilaskevõime tõhus kasutamine, peaks konkreetne leevendus selliste piirangute kehtestamise mõjule olema piiratud kestuse ja ulatusega, tagamaks, et leevendusmeetmete mõju on piiratud perioodiga, kui need olid põhjendatud. Selliste piirangute mõju leevendavate meetmetega hõlmatud teenindusaegu tuleks käsitada nii, nagu neid oleks kasutatud määruse (EMÜ) nr 95/93 kohaldamise eesmärgil.
- (15) On vaja selgitada, et teenindusaegade põhjendatud kasutamatajätmise erandeid käsitlevaid sätteid ei kohaldata nende lennuettevõtjate suhtes, kelle kohta kehtivad Euroopa Liidu lepingu (ELi leping) artikli 29 või Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artikli 215 kohaselt vastu võetud piiravad meetmed, ega lennuettevõtjate suhtes, kellel on liidus tegevuskeeld ja kes on kantud komisjoni määruse (EÜ) nr 474/2006¹ A või B lisasse. Nende meetmete tulemusliku kohaldamise tagamiseks ei tohiks teenindusaegade põhjendatud kasutamatajätmise erandeid käsitlevatele sätetele saada tugineda ka need lennuettevõtjad, kelle kohta need piiravad meetmed käesoleva määruse jõustumise kuupäeval juba kehtivad.
- (16) Koordinaatorite vahelist koostööd tuleks tugevdada, et tagada määruse (EMÜ) nr 95/93 ühetaoline rakendamine kogu liidus.

¹ Komisjoni 22. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekirja lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 84, 23.3.2006, lk 14).

- (17) Koordinaatorid peaksid vahetama parimaid tavaid määruse (EMÜ) nr 95/93 rakendamise kohta, sealhulgas Euroopa lennujaamade koordinaatorite ühenduse (EUACA) kaudu. EUACAt julgustatakse jätkama suuniste väljaandmist, et tagada liidu normide ühtlustatud rakendamine, eeskätt mis puudutab piirangute leevendamist käsitlevat sätet. Peale selle on asjaolu, kas leevendamist kohaldatakse või mitte, lennuettevõtjatele sõiduplaanide kavandamisel oluline teave. Seetõttu tuleb tagada koordinaatorite läbipaistev teavitustegevus.
- (18) Kuigi piirangute leevendamise meetmeid tuleks tõlgendada kitsalt, kuna need kujutavad erandit tavapäraest teenindusaegade kasutamise nõuetest, peaks teatavatel juhtudel olema võimalik nõuda kõigi koordinaatorite ühiselt tegutsemist, et tagada kogu liidus võrdsed võimalused. Teatavatel tingimustel ja ühehäälsel otsuse alusel peaksid koordinaatorid saama kohaldada seda sätet koordineeritud lennujaamade kõigi teenindusaegade suhtes.
- (19) 2022.–2023. aasta talvehooaja sõiduplaani perioodiks koostatud lennuliikluse prognooside kindlust mõjutab negatiivselt eri kriiside areng, eelkõige olukord Ukrainas ja Covid-19 kriis. Sellest tulenevalt tuleks lennuettevõtjad vajalikus ulatuses vabastada nõudest kasutada teenindusaegu selleks, et säilitada õigus samadele teenindusaegadele järgmisel samaväärsel sõiduplaani perioodil. See peaks võimaldama lennuettevõtjatel suurendada lennuteenuste mahtu, kui asjaolud seda võimaldavad, eesmärgiga kohaldada alates 2023. aasta suvehooaja sõiduplaani perioodist teenindusaegade kasutamise tavapäraseid reegleid, võttes arvesse komisjoni poolt konkreetsetel asjaoludel teatavatele lennutranspordisektori probleemidele reageerimiseks tehtud kohandusi.

- (20) Selleks et võtta arvesse COVID-19 kriisi või muu epidemioloogilise olukorra muutuvat mõju ja Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja otsest laastavat mõju lennuliiklusele ja toetada Ukrainaga ühenduste taastamist ning reageerida paindlikult, kui see on tingimata vajalik ja põhjendatud, probleemidele, millega lennutranspordisektor selle tõttu toime peab tulema, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte seoses minimaalse kasutusmäära protsendi muutmisega kindlas vahemikus või mis tahes sõiduplaani perioodil ajavahemikul 30. oktoobrist 2022 kuni 28. oktoobrini 2023 vastavalt Eurocontroli taastumisproгноosile ning seoses liidu ja Ukraina vaheliste lennuliinide minimaalse kasutusmäära protsendi muutmisega kindlas vahemikus või mis tahes sõiduplaani perioodi puhul 30. oktoobrist 2022 kuni 28. oktoobrini 2023. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

¹ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (21) Lennujaamadel, lennujaama teenuseosutajatel ja lennuettevõtjatel on vaja asjakohaseks planeerimiseks teada, milline on olemasolev läbilaskevõime. Lennuettevõtjad peaksid jätkuvalt andma kõik teenindusajad, mida ei kavatseta kasutada, koordinaatorile võimalikuks teistele lennuettevõtjatele ümberjaotamiseks võimalikult vara ja hiljemalt kolm nädalat enne nende kavandatud kasutamiskuupäeva. Kui lennuettevõtjad seda nõuet korduvalt rikuvad, ei tohiks nad saada kasutada väiksemat teenindusaegade kasutamise määra.
- (22) Kui koordinaator on veendunud, et lennuettevõtja on lõpetanud lennujaamas oma tegevuse, peaks koordinaator võtma asjaomaselt lennuettevõtjalt teenindusajad tagasi ja lisama need ühisvarusse ümberjaotamiseks teistele lennuettevõtjatele.
- (23) Lennuettevõtjatele kehtestatud keeld lennata ELi lepingu artikli 29 või ELi toimimise lepingu artikli 215 kohaselt võetud piiravate meetmete või määruse (EÜ) nr 474/2006 kohase tegevuskeelu kohaldamisel liidu õhuruumi võib tuua kaasa liidu lennujaamade teenindusaegade põhjendamatu blokeerimise. Kuigi selliste lennuettevõtjate varem kasutatud teenindusajad saab sõiduplaani perioodi jooksul vastavalt vajadusele ümber jaotada, ei julgusta see piisavalt teenindusaegade tõhusat kasutamist, mis võimaldaks lennuettevõtjatel tarbijate huvides parandada pikaajalist konkurentsi ja ühendusvõimalusi. Seega tuleks teenindusajad asjaomastelt lennuettevõtjatelt viivitamata tagasi võtta.

- (24) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt erinormide kehtestamist ja piiratud ajavahemikuks ette nähtud vabastust üldistest teenindusaegade kasutamise nõuetest, et leevendada epidemioloogilise kriisi ning Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja mõju lennuliiklusele, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda kavandatud meetme ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (25) Võttes arvesse COVID-19 kriisi ja Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõjaga seotud erandlikest asjaoludest tingitud kiireloomulisust, peetakse asjakohaseks näha ette erand Euroopa Liidu lepingule, Euroopa Liidu toimimise lepingule ja Euroopa Aatomienergiaühenduse asutamislepingule lisatud protokolli nr 1 (riikide parlamentide rolli kohta liidus) artiklis 4 sätestatud kaheksa nädala pikkusest tähtajast.
- (26) Et käesolevas määruses sätestatud meetmeid oleks võimalik viivitamata kohaldada, peaks see jõustuma kiireloomulisena järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EMÜ) nr 95/93 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkti b) sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„ajavahemikul 30. oktoobrist 2022 kuni 28. oktoobrini 2023 on uustulnuk;“;

b) punkti f) alapunkt i) asendatakse järgmisega:

„lennuettevõtja“ – õhustranspordi valdkonna ettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba või samaväärne luba järgmise suvehooaja sõiduplaani perioodi jaoks hiljemalt 31. jaanuariks või järgmise talvehooaja sõiduplaani perioodi jaoks hiljemalt 31. augustiks; artiklite 4, 8, 8a, 10 ja 10a kohaldamisel hõlmab lennuettevõtja mõiste ka ärilise lennutegevusega tegelevat ettevõtjat, kui ta tegutseb sõiduplaani kohaselt; artiklite 7 ja 14 kohaldamisel hõlmab lennuettevõtja mõiste ka kõiki tsiviilõhusõiduki käitajaid;“.

2) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 esimese lõigu sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„2. Ilma et see piiraks artiklite 7, 8a ja 9, artikli 10 lõike 1 ja artikli 14 kohaldamist, ei kohaldata käesoleva artikli lõiget 1, kui on täidetud järgmised tingimused:“;

b) lõike 2a esimene lõik asendatakse järgmisega:

„2a. Ajavahemikul 30. oktoobrist 2022 kuni 28. oktoobrini 2023 ja olenevalt lennujaama olemasolevast läbilaskevõimest jaotatakse teenindusaegade sarjad, mis tagastati vastavalt käesoleva artikli lõikele 1 sõiduplaani perioodi lõpus („sõiduplaani võrdlusperiood“) teenindusaegade ühisvarusse, taotluse korral järgmiseks samaväärseks sõiduplaani perioodiks lennuettevõtjale, kes on pärast artikli 10a lõike 7 kohaldamist kasutanud sõiduplaani võrdlusperioodi jooksul vähemalt viit asjaomase teenindusaegade sarja teenindusaega.“;

c) lõige 6a asendatakse järgmisega:

„6a. Ajavahemikul, mil kohaldatakse COVID-19 koordineerimisparameetreid, võib koordinaator selliste koordineerimisparameetrite nõuetekohase kohaldamise võimaldamiseks pärast asjaomase lennuettevõtja ärakuulamist muuta selliste taotletud või jaotatud teenindusaegade ajastust, mis puudutavad ajavahemikku 30. oktoobrist 2022 kuni 28. oktoobrini 2023, või need tühistada. Sellega seoses võtab koordinaator arvesse lõikes 5 osutatud täiendavaid nõudeid ja suuniseid selles sätestatud tingimustel.“

3) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2a jäetakse välja;

b) lõiget 4 muudetakse järgmiselt:

i) esimest lõiku muudetakse järgmiselt:

– punkt d asendatakse järgmisega:

„d) kohtumenetlus, mis käsitleb käesoleva määruse artikli 9 kohaldamist lennuliinide puhul, mille suhtes on kooskõlas määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikliga 4 kehtestatud avaliku teenindamise kohustus, mille tulemusena on sellisel lennuliinil lennuliiklus ajutiselt peatatud.“;

– punkt e jäetakse välja;

ii) teine, kolmas, neljas ja viies lõik jäetakse välja;

iii) lisatakse järgmine lõik:

„Kui Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja mõju ja elutähtsa taristu hävitamine mõjutab suutlikkust osutada lennuteenuseid ja nõudlust lennuteenuste järele, kohaldavad koordinaatorid liidu ja Ukraina vahelistel lennuliinidel õhuruumi või lennujaama sulgemise jooksul, lähtudes sellest, milline sulgemine toimub hiljem, ning täiendava 16-nädalase perioodi jooksul esimese lõigu punkti a. Koordinaator teavitab komisjoni 16-nädalase perioodi algus- ja lõppkuupäevast.“;

c) lisatakse järgmised lõiked:

„4a. Lisaks saab ajavahemikul 30. oktoobrist 2022 kuni 28. oktoobrini 2023 põhjendada teenindusaja mittekasutamist ka ametiasutuste kehtestatud piirangutega, mille eesmärk on reageerida mis tahes tõsisele epidemioloogilisele olukorrale, loodusõnnetusele või poliitilisele rahutusele selle lennuliini ühes otsas, mille puhul asjaomast teenindusaega kasutati või kavatseti kasutada, tingimusel et need piirangud mõjutavad märkimisväärselt reisimise võimalust või reisimise nõudlust ning et piirangud toovad asjaomastel lennuliinidel kaasa järgmise:

a) piiri, lennujaama või õhuruumi osaline või täielik sulgemine asjaomase sõiduplaani perioodi olulise osa jooksul;

- b) tõsine takistus reisijate võimalusele reisida mis tahes lennuettevõtjaga sellel otseliinil asjaomase sõiduplaani perioodi olulise osa jooksul, näiteks kui see takistus on seotud mõne järgmise põhjusega:
- kodakondsusel või elukohal põhinevad reisi piirangud, kõigi reiside keelamine, välja arvatud hädavajalikud reisirid, või teatavatest riikidest või geograafilistest piirkondadest lähtuvate või sinna suunduvate lendude keelamine;
 - liikumiskiirangud või karantiini- või isolatsioonimeetmed riigis või piirkonnas, kus sihtlennujaam asub (sealhulgas vahepealsed punktid), välja arvatud juhul, kui karantiini saab vältida liidus tunnustatud negatiivse testi või läbipõdemis- või vaktsineerimistõendiga;
 - selliste teenuste kättesaadavuse piiramine, mis on vajalikud lennuteenuse osutamise otseseks toetamiseks, sealhulgas majutus- ja avalike teenuste, sealhulgas transporditeenuste osutamise peatamine, mis põhjustab lennuliini kummaski otsas nõudluse olulist vähenemist;

- piirangud reisijate arvule lennu kohta ning ühenduste arvule lennuettevõtja kohta, mis põhjustab lennuliini kummaski otsas nõudluse olulist vähenemist;
- c) lennumeeskonna liikumise piirang, mis takistab oluliselt teenindatavasse lennujaama suunduva või sellest lähtuva lennuteenuse osutamist, sealhulgas ootamatud riiki sisenemise keelud või meeskonna jäämine ootamatutesse kohtadesse karantiinimeetmete tõttu, välja arvatud juhul, kui karantiini saab vältida liidus tunnustatud negatiivse testi või läbipõdemis- või vaktsineerimistõendiga.

Käesolevat lõiget kohaldatakse perioodil, mille jooksul kehtivad esimeses lõigus osutatud piirangud, ja veel kuue nädala jooksul, kui järgitakse kolmandat ja neljandat lõiku. Kui nende piirangute kohaldamine lõpeb vähem kui kuus nädalat enne sõiduplaani perioodi lõppu, kohaldatakse käesolevat lõiget ülejäänud kuuenädalasel ajavahemikul ainult juhul, kui järgneva sõiduplaani perioodi teenindusaegu kasutatakse samal marsruudil.

Käesolevat lõiget kohaldatakse üksnes nendel marsruutidel kasutatavate teenindusaegade suhtes, mille puhul lennuettevõtja kasutas neid juba enne esimeses lõigus osutatud piirangute avalikuks tegemist.

Käesoleva lõike kohaldamine lõpetatakse, kui lennuettevõtja, kes kasutab kõnealuseid teenindusaegu, läheb üle lennuliinile, mida ei mõjuta esimeses lõigus osutatud piirangud.

Kui enamik liikmesriike, kes esindavad vähemalt 50 % liidu elanikkonnast, kohaldavad esimeses lõigus osutatud piiranguid, millel on märkimisväärne mõju reisimisvõimalusele või selle järele esinevale nõudlusele, ning mis põhjustavad esimese lõigu punktides a–c osutatud olukorra, võib iga koordinaator, tuginedes kõigi ühenduse koordineeritavate lennujaamade koordinaatorite ühehäälsel otsusel pärast komisjoni ja liikmesriikide teavitamist, et kasutamata jätmine üldiselt on põhjendatud, kohaldada käesolevat lõiget kõigi teenindusaegade suhtes, mida ettevõtja vastavas lennujaamas omab, kehtivate piirangute ajal ja veel kuue järgneva nädala jooksul, kui asjaomane piirang mõjutab suurt hulka lennuliine, mille lähte- või sihtkoht on ühenduse lennujaam, ja mille tulemusena ei ole liidus lennuliiklus suures ulatuses võimalik või mis looks ebavõrdsed konkurentsitingimused.

- 4b. Kui teenindusaja kasutamata jätmine on põhjendatud lõikes 4 või 4a osutatud piiranguga, käsitavad koordinaatorid teenindusaega nii, et seda on vastava teenindusaegade sarja puhul kasutatud.

- 4c. Lennuettevõtjatel, kelle tegevust takistavad Euroopa Liidu lepingu (ELi leping) artikli 29 või Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artikli 215 kohaselt vastu võetud piiravad meetmed, sealhulgas need, mis kehtivad ... [käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäev], ning lennuettevõtjatel, kellel on liidus tegevuskeeld ja kes on kantud komisjoni määruse (EÜ) nr 474/2006* A või B lisasse, ei ole õigust põhjendada teenindusaegade kasutamata jätmist käesoleva artikli lõigete 4 ja 4a alusel.

Erandina esimesest lõigust võivad kõnealused lennuettevõtjad, kui neil on lubatud käitada selliselt lennuettevõtjalt märgrendilepingu alusel renditavaid õhusõidukeid, kelle tegevust sellised piiravad meetmed ei takista ja kelle suhtes sellist tegevuskeeldu ei kohaldata, põhjendada teenindusaegade kasutamata jätmist lõigete 4 ja 4a alusel, tingimusel et järgitakse liidus kohaldatavaid ohutusnorme.

- 4d. Koordinaatorid jagavad parimaid tavaid lõigete 4 ja 4a rakendamise kohta, et tagada kogu liidus ühtne ja järjepidev kohaldamine.

Koordinaatorid avaldavad ja ajakohastavad korrapäraselt nende sihtkohtade loetelu, mille suhtes lõikeid 4 ja 4a kohaldatakse.

* Komisjoni 22. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 474/2006, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2111/2005 II peatükis nimetatud ühenduse nimekiri lennuettevõtjatest, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu (ELT L 84, 23.3.2006, lk 14).“;

- d) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Komisjon kontrollib liikmesriigi taotluse korral või omal algatusel, kas käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluva lennujaama koordinaator kohaldab lõikeid 4 ja 4a.“

4) Artiklit 10a muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10a

Teenindusaegade jaotamine vastusena teatavatele kriisiolukordadele“;

b) lõiked 1, 2 ja 4 jäetakse välja;

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Kui lennuettevõtja tõendab 30. oktoobrist 2022 kuni 25. märtsini 2023 kestva ajavahemiku puhul ning artikli 8 lõike 2, artikli 10 lõigete 2 ja 4 ning artikli 14 lõike 6 esimese lõigu kohaldamisel koordinaatorile rahuldaval viisil, et asjaomane lennuettevõtja on kasutanud talle jaotatud teenindusaegade sarja koordinaatori loale vastavalt vähemalt 75 % sõiduplaani perioodi jooksul, millele ta on määratud, on asjaomasel lennuettevõtjal õigus kasutada sama teenindusaegade sarja järgmisel samaväärsel sõiduplaani perioodil.“;

d) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Kui Eurocontrol avaldatud andmetest nähtub selgelt, et nädalane lennuliiklus kahe järjestikuse nädala jooksul on langenud kas COVID-19 kriisi või muu epidemioloogilise olukorra tõttu või Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja otsese mõju tõttu alla 80 % vastavate 2019. aasta nädalate mahtudest ning et Eurocontrol liiklusproгноoside kohaselt jääb lennuliikluse mahtude vähenemine 2019. aasta vastava perioodiga võrreldes tõenäoliselt püsima, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 12a vastu delegeeritud õigusakte, et muuta ajavahemikku 30. oktoobrist 2022 kuni 28. oktoobrini 2023 jääval mis tahes sõiduplaani perioodil käesoleva artikli lõikes 3 ja artikli 8 lõikes 2, artikli 10 lõigetes 2 ja 4 ning artikli 14 lõike 6 esimeses lõigus sätestatud protsendimäärasid vahemikus 0 % kuni 70 %. Kohaldatav protsendimäär on proportsionaalne Eurocontrol lennuliikluse prognoosidega.

Kõnealuste delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel võtab komisjon arvesse kõiki järgmisi elemente:

- a) Eurocontrol avaldatud andmed lennuliikluse mahtude ja prognooside kohta;
- b) näitajad, mis on seotud nõudlusega reisijate ja kauba lennutranspordi järele, sealhulgas eelbroneeringutega, lennuettevõtjate kavandatud sõiduplaanide ning lennukipargi suuruse, kasutamise ja täituvusega seotud suundumused;

- c) ametiasutuste kehtestatud meetmed, mis on seotud COVID-19 kriisi või mõne muu epidemioloogilise olukorraga, millel on märkimisväärne mõju liidu lennujaamadesse suunduva või liidu lennujaamadest lähtuva lennuliikluse mahtudele, marsruudi sunnitud muutmised õhuruumide sulgemise tõttu või liidu lennuettevõtjatele kehtestatud keeld siseneda kolmanda riigi õhuruumi, võttes arvesse Euroopa Liidu Lennundusohutusameti konfliktipiirkondade teabebülletäänis antud nõuandeid;
- d) Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskuse ning Maailma Terviseorganisatsiooni andmed COVID-19 või muu epidemioloogilise olukorra kohta, mida iseloomustab suur nakkavus ja mis tõenäoliselt võib tuua kaasa lennuliikluse olulise vähenemise.

Võttes arvesse seda, et lennuettevõtjad koostavad sõiduplaani enne sõiduplaani perioodi, peab komisjon püüdma võtta kõnealused delegeeritud õigusaktid vastu enne sõiduplaani perioodi algust, et lennuettevõtjad saaksid planeerida oma lennugraafikuid. Ettenägematute asjaolude korral võib komisjon võtta kõnealused õigusaktid vastu sõiduplaani perioodil.“;

e) lisatakse järgmine lõige:

„5a. Kui komisjon leiab, et Venemaa Ukraina-vastasest agressioonisõjast põhjustatud taristu hävitamise ja mõju tõttu elutingimustele nõuab Ukraina ja liidu vahelise lennuliikluse järkjärguline taastamine Ukrainat teenindavatel marsruutidel väiksemat kasutusmäära, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 12a vastu delegeeritud õigusakte, et muuta Ukrainasse suunduvatel või Ukrainast lähtuvatel marsruutidel kasutatavate teenindusaegade puhul ajavahemikku 30. oktoobrist 2022 kuni 28. oktoobrini 2023 jääval mis tahes sõiduplaani perioodil käesoleva artikli lõikes 3 ja artikli 8 lõikes 2, artikli 10 lõigetes 2 ja 4 ning artikli 14 lõike 6 esimeses lõigus sätestatud protsendimäärasid vahemikus 0 % kuni 70 %.

Kõnealuste delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel võtab komisjon arvesse järgmisi elemente:

- a) Eurocontroli avaldatud andmed liidu ja Ukraina vaheliste marsruutide lennuliikluse mahtude ja prognooside kohta;
- b) näitajad, mis on seotud nõudlusega reisijate ja kauba lennutranspordi järele, sealhulgas eelbroneeringutega ja kavandatud lennuliinide sõiduplaanidega seotud suundumused;
- c) marsruudi sunnitud muutmised õhuruumide sulgemise tõttu või liidu lennuettevõtjatele kehtestatud keeld siseneda kolmanda riigi õhuruumi, võttes arvesse Euroopa Liidu Lennundusohutusameti konfliktipiirkondade teabebülletäänis antud nõuandeid.“;

f) lõiked 6 ja 7 asendatakse järgmistega:

- „6. Kui COVID-19 kriisi või muu epidemioloogilise olukorra pikaajalise mõju või Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja otsese mõju tulemusena on see tungiva kiireloomulisuse tõttu vajalik, kohaldatakse käesoleva artikli alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide suhtes artiklis 12b sätestatud menetlust.
7. Käesoleva artikli lõike 3, 5 või 5a kohase teenindusaegade kasutamisest vabastamise ajavahemikul teevad lennuettevõtjad muudele lennuettevõtjatele ümberjaotamiseks koordinaatorile kättesaadavaks kõik teenindusajad, mida nad ei kavatse kasutada, vähemalt kolm nädalat enne kavandatud lennutegevuse algust. Ilma, et see piiraks artikli 10 lõigete 4 ja 4a kohaldamist, kui lennuettevõtja ei tee vastavalt käesolevale lõikele koordinaatorile kättesaadavaks sarja enam kui kolme teenindusaega, on sellel lennuettevõtjal õigus kasutada sama teenindusaegade sarja järgmisel samaväärsel sõiduplaani perioodil üksnes juhul, kui see lennuettevõtja on kasutanud kogu seda teenindusaegade sarja, või kui kogu seda teenindusaegade sarja loetakse kasutatuks kooskõlas artikli 10 lõikega 4b vähemalt 80 % ajast, olenemata sellest, kas artikli 8 lõiget 2 ja artikli 10 lõiget 2 on muudetud käesolevas artiklis osutatud delegeeritud õigusaktiga.“

5) Artikli 11 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Ilma et see piiraks kaebuse esitamise õigust riigisisese õiguse alusel, esitatakse artikli 7 lõike 2, artiklite 8, 8a ja 10, artikli 10a lõike 7, artikli 14 lõigete 1–4 ning artikli 14 lõike 6 kohaldamist käsitlevad kaebused koordinaatsioonikomiteele. Komitee vaatab kaebuse läbi ühe kuu jooksul pärast selle esitamist ning teeb koordinaatorile võimaluse korral ettepaneku probleemi lahendamiseks. Kui kaebust ei ole võimalik lahendada, võib vastutav liikmesriik täiendava kahekuulise ajavahemiku jooksul näha ette lennuettevõtjate või lennujaamu esindava organisatsiooni või muu kolmanda isiku vahendusmenetluse.“

6) Artikli 12a lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Artiklis 10a osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile kuni 28. oktoobrini 2023.“

7) Artikli 14 lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Ilma et see piiraks artikli 10 lõigete 4 ja 4a kohaldamist ja juhul, kui lennuettevõtja ei suuda saavutada artikli 8 lõikes 2 kindlaks määratud 80 % kasutuse määra, võib koordinaator otsustada võtta lennuettevõtjalt ära kõnealuse teenindusaegade sarja ülejäänud sõiduplaani perioodi ajaks ning paigutada selle pärast asjaomase lennuettevõtja ärakuulamist teenindusaegade ühisvarusse.

Ilma et see piiraks artikli 10 lõigete 4 ja 4a kohaldamist ja juhul, kui pärast jagatud aega, mis vastab 20 %le sarja kehtivusajast, ei ole ühtegi sarja teenindusaega kasutatud, paigutab koordinaator kõnealuse teenindusaegade sarja pärast asjaomase lennuettevõtja ärakuulamist sõiduplaani perioodi lõpuni teenindusaegade ühisvarusse.

Kui koordinaator teeb ajavahemikul 30. oktoobrist 2022 kuni 28. oktoobrini 2023 tema käsutuses oleva teabe põhjal kindlaks, et lennuettevõtja on lõpetanud oma tegevuse lennujaamas ja tal ei ole enam võimalik kasutada talle antud teenindusaegu, võtab koordinaator ülejäänud sõiduplaani perioodiks ära selle lennuettevõtja asjaomased teenindusaegade sarjad ja lisab need teenindusaegade ühisvarusse, olles asjaomase lennuettevõtja enne ära kuulanud.

Kui koordinaator teeb ajavahemikul 30. oktoobrist 2022 kuni 28. oktoobrini 2023 tema käsutuses oleva teabe põhjal kindlaks, et lennuettevõtjal, kelle kohta kehtivad ELi lepingu artikli 29 või ELi toimimise lepingu artikli 215 kohaselt vastu võetud piiravad meetmed, sealhulgas need, mis kehtivad ... [käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäev], või lennuettevõtjal, kellel on liidus tegevuskeeld ja kes on kantud komisjoni määruse (EÜ) nr 474/2006 A või B lisasse, ei ole olulisel osal sõiduplaani perioodist võimalik kasutada oma teenindusaegu, võtab koordinaator, olles asjaomase lennuettevõtja enne ära kuulanud, ülejäänud sõiduplaani perioodiks ära selle lennuettevõtja asjaomased teenindusaegade sarjad ja lisab need teenindusaegade ühisvarusse.

Kui aga lennuettevõtja suhtes kohaldatakse liidus tegevuskeeldu ja ta on kantud määruse (EÜ) nr 474/2006 A või B lisasse ning tal on lubatud käitada selliselt lennuettevõtjalt märgrendilepingu alusel renditavaid õhusõidukeid, kelle tegevust sellised piiravad meetmed ei takista ja kelle suhtes sellist tegevuskeeldu ei kohaldata, ei kohaldata kõnealuse lennuettevõtja teenindusaegade suhtes käesoleva lõike neljandat lõiku, tingimusel et järgitakse liidus kohaldatavaid ohutusnorme.“

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

....,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja
