

Brüssel, 5.5.2020
COM(2020) 178 final/2

2020/0069 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects COM(2020) 178 final of 29.04.2020.

Concerns all language versions except the original version (English).

Withdrawal of the marking.

The text shall read as follows :

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

**millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1008/2008
ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta seoses COVID-19
pandeemiaga**

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANERU TAUST

COVID-19 pandeemia on nõudluse järsu vähenemise ja avaliku sektori poolt viiruse leviku piiramiseks kehtestatud meetmete tõttu kaasa toonud suure majanduslanguse. Pandeemia negatiivset mõju on tunda nii Euroopa Liidus kui ka kogu maailmas. See, kui rasked on COVID-19 pandeemia tagajärjed, sõltub nii pandeemia kestusest kui ka Euroopa ja riikide tasandil võetavatest meetmetest. Eelkõige avaldab see enneolematut mõju lennundussektorile. Kui lennundussektori likviidsuskriisi suhtes meetmeid ei võeta, võib see paari kuu möödudes kaasa tuua ettevõtjate maksujõuetuse.

Lennundussektor on Euroopa Liidu jaoks strateegilise tähtsusega ning annab olulise panuse ELi üldsesse majandusse ja tööhõivesse. Näiteks 2016. aastal toetas lennundussektor ELis 9,4 miljonit töökohta ja panustas ELi SKPsse üle 624 miljardi euro. Samas on lennundus oluline ka VKEdes ja turismi jaoks¹. Iga lennundussektoris kulutatud üks euro annab kogu majandusele kolm eurot ning iga lennundussektoris loodud uue töökoha puhul luuakse mujal veel kolm töökohta².

Võttes arvesse lennundussektori olulist panust majanduskasvu ja tööhõivesse, võib COVID-19 pandeemia olulisel määral mõjutada ELi majandust, samuti ühenduvust, kaubandust, reise hindu ja sihtkohavalikut, ning selle tagajärjed annavad end veel pikka aega tunda.

Nõudluse vähenemine, piiride sulgemine ja lennuühenduste ajutine piiramine nii ELi piires kui ka ELi ning suurte rahvusvaheliste turgude vahel osutavad sellele, et tõenäoliselt väheneb reisijatevedu oluliselt ka edaspidi. Aprilli alguses toimus Euroopas 90 % vähem lende võrreldes sama ajavahemikuga 2019. aastal³. Märtsis tühistati ainuüksi ELi-siseste lendude puhul ligikaudu 4,5 miljonit broneeringut rohkem, kui tehti uusi broneeringuid⁴. Prognoosid näitavad, et reisijate nõudlus on kogu 2020. aastal 35–46 % väiksem kui 2019. aastal⁵.

Pandeemia mõju leevendamiseks on vaja kaugeleulatuvat ja kooskõlastatud poliitilist reageerimist. Kuna lennundusel on nii tähtis roll ELi majanduse üldise arengu edendamisel ja üleilmse kohalolu tagamisel, on ülimalt oluline, et EL astuks samme oma lennundussektori toetamiseks. Käesoleva määruse eesmärk on ajutiselt muuta kehtivate lennundusalaste õigusaktide sätteid, et võimaldada komisjonil ja riiklikel ametiasutustel hõlpsamini vähendada COVID-19 pandeemia negatiivseid tagajärgi ning leevendada kriisi ajal selle mõju lennundussektorile. Need ajutised meetmed hõlmavad järgmist: 1) lennuettevõtjate tegevuslubade väljaandmist käsitlevate eeskirjade muutmine COVID-19 pandeemiast põhjustatud finantsprobleemide korral; 2) liiklusõiguse piirangute kehtestamise suhtes kohaldatavate menetluste lihtsustamine; 3) maaapealse käitluse lepingute sõlmimise korra tõhustamine ja 4) maaapealse käitluse lepingute kehtivuse pikendamine kuni 31. detsembrini 2021.

¹ Allikas: ATAG – „Aviation benefits beyond borders 2018“.

² Allikas: ACI.

³ Allikas: Eurocontrol.

⁴ Allikas: „Global Distribution Systems“.

⁵ Allikas: ACI/IATA.

1.1. Määruse (EÜ) nr 1008/2008⁶ muutmise seoses lennuettevõtja tegevuslubade väljaandmist käsitlevate eeskirjadega

Vastavalt määrusele (EÜ) nr 1008/2008 peavad liikmesriigid peatama või tühistama lennuettevõtja tegevusloa, kui ta ei suuda järgmise kaheteistkümne kuu jooksul täita oma tegelikke või võimalikke rahalisi kohustusi. Teise võimalusena võivad ametiasutused anda sellistele lennuettevõtjatele välja ajutise lennutegevusloa. Ajutise lennutegevusloa eesmärk on anda lennuettevõtjale võimalus oma tegevus ümber korraldada ja tegutsemist jätkata, tingimusel et ohutus on tagatud. Kogemused on siiski näidanud, et see saadab turule väga negatiivse signaali lennuettevõtja ellujäämisvõime kohta, mis omakorda suurendab tema finantsprobleeme, eelkõige seoses rahavoogudega. On tõenäoline, et paljud lennuettevõtjad, kes olid enne kriisi majanduslikult elujõulised, satuvad olukorda, kus nende likviidsusprobleemid tingivad õigusliku vajaduse nende lennutegevusluba peatada, tühistada või asendada ajutise loaga. Praeguse kriisi tingimustes võib see tekitada tarbetut halduskoormust, andmata selget majanduslikku või ohutusalast kasu.

Seepärast tehakse ettepanek, et liikmesriikide puhul tuleks nõue täita kõnealust ametlikku kohustust ajutiselt peatada, tingimusel et ohutus on tagatud, samas peaksid liikmesriigid endiselt täitma kohustust jälgida oma lennuettevõtjate finantssuutlikkust, et kaitsta reisijaid põhjendamatute ohutusriskide eest ja olla valmis andma ohutusasutustele asjakohast teavet.

1.2. Määruse (EÜ) nr 1008/2008 muutmise seoses erakorralisi meetmeid käsitlevate eeskirjadega

Vastavalt määruse (EÜ) nr 1008/2008 artiklile 21 võib liikmesriik liiklusõiguste kasutamisest keelduda, neid piirata või kehtestada nende suhtes tingimused, et tegeleda ootamatult esile kerkinud lühiajaliste probleemidega, mis tulenevad ettenägematutest ja vältimatutest olukordadest. Selle tagamiseks, et kõnealused meetmed oleksid kooskõlas proportsionaalsuse ja läbipaistvuse põhimõtetega ning tugineksid objektiivsetele ja mittediskrimineerivatele kriteeriumidele, tuleks komisjoni ja teisi liikmesriike sellistest meetmetest viivitamata teavitada ning lisada piisav põhjendus. Kui selliste meetmete võtmise tinginud probleemid kestavad kauem kui 14 päeva, peab liikmesriik teavitama sellest komisjoni ja teisi liikmesriike ning võib kokkuleppel komisjoniga pikendada meetmete kohaldamise aega 14 päeva pikkuste ajavahemike võrra.

Komisjon annab oma otsusega nõusoleku pikendada meetmete kohaldamise aega teise 14-päevase ajavahemiku võrra ja seejärel põhimõtteliselt iga järgneva 14-päevase ajavahemiku võrra. See säte kavandati lühiajaliste olukordade tarbeks, kuid kogemused näitavad juba praegu, et eeldatavalt mitu kuud kestva COVID-19 pandeemia puhul ei ole kõnealust meetet otstarbekas kohaldada, kuna see tekitab komisjonile ja liikmesriikidele tarbetut halduskoormust. Artikkel 21, mida kohaldatakse lühiajaliste probleemide suhtes, praeguse kriisi lahendamiseks ilmselgelt ei sobi.

Seetõttu on vaja kehtestada ajutine erand artiklis 21 sätestatud menetlusnõuetest. Erandis täpsustatakse, et liikmesriik võib ajutiselt kehtestada põhjendatud ja proportsionaalsed erakorralised meetmed kauemaks kui 14 päevaks, kuid siiski ainult seniks, kuni on olemas selgelt COVID-19 pandeemiaga seotud oht rahvatervisele. Komisjon võib asjaomase liikmesriigi / asjaomaste liikmesriikide taotluse korral või omal algatusel peatada kõnealused meetmed, kui need ei vasta artikli 21 lõike 1 nõuetele või on muul viisil vastuolus liidu

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine), ELT L 293, 31.10.2008, lk 3.

õigusega. Seepärast on liikmesriigid kohustatud teavitama komisjoni oma erakorraliste meetmete kestuse ja ulatuse muutmisest.

1.3. Maapealse käitluse teenuste osutajate jaoks liidu lennujaamades direktiivi 96/67/EÜ⁷ alusel tegutsemiseks ette nähtud ajavahemiku pikendamine

Selleks et tulla toime tegevuse järsu ja enneolematu vähenemisega ja aidata maapealse käitluse ettevõtjatel saada juurdepääs ressurssidele, et katta lühiajalises perspektiivis nende püsikulud, mis 2020. aasta märtsi seisuga on oluliselt suuremad kui tulud, annavad mõned liikmesriigid tagatise laenudele, mida ettevõtjad võivad taotleda pangandusorganisatsioonidelt minimaalse likviidsusbaasi taastamiseks.

Äriühingutele antavate pangalaenu tagatiste puhul tuleb siiski vaadelda mitut kriteeriumi, mille alusel hinnatakse laenu taotleva äriühingu jätkusuutlikkust. Siiski kohaldatakse maapealse käitluse turul tegutsevate teatavate ettevõtjate või nende tegevuse teatava osa suhtes sellist käitamiskorda, mis ei võimalda tagada jätkusuutlikkust, kuna asjaomased ettevõtjad valitakse vastavalt direktiivi 96/67/EÜ artikli 11 lõike 1 punktile d maksimaalselt seitsmeks aastaks.

Pankrotid teeksid kahju kogu sektorile (lennujaamad ja lennuettevõtjad), kuna need piiraksid konkurentsi lühikeses ja keskpikas perspektiivis ning tooksid kaasa maapealse käitluse teenuste katkemise, mis võib samuti mõjutada majanduse taastumist. Selleks et võlausaldajatel oleks nõutav tagatis, et anda maapealse käitluse teenuste osutajatele võimaliku pankroti vältimiseks laenu, nähakse kavandatava määрусega ette, et erandina direktiivi 96/67/EÜ artikli 11 lõike 1 punktist d võib direktiivi 96/67/EÜ artikli 11 lõikes 1 sätestatud menetluse kohaselt valitud tarnijate lepinguid, mille kehtivus lõpeb käesoleva määрусuse jõustumise kuupäeva ja 31. detsembri 2020 vahel, pikendada kuni 31. detsembrini 2021. Lepingute pikendamine peaks andma maapealse käitluse teenuste osutajate võlausaldajatele piisava tagatise. Lisaks ei pruugi maapealse käitluse teenused kriisi tõttu enam kasumlikud olla ja mõnedel lennujaama käitajatel võib tekkida vajadus asjaomaseid teenuseid hankida. On oluline meeles pidada, et sellisel juhul kohaldatakse direktiivi 2014/25/EL⁸.

1.4. Kiirmenetluse kohaldamine maapealse käitluse teenuste osutajate valimiseks COVID-19 kriisi ajal.

Direktiivi 96/67/EÜ artikli 11 lõike 1 punktis e on sätestatud, et kui maapealse käitluse teenuste osutaja lõpetab oma tegevuse enne selle ajavahemiku lõppu, milleks ta kõnealuse artikli kohaselt välja valiti, asendatakse ta artikli 11 lõikes 1 sätestatud menetluse alusel.

COVID-19 pandeemia võib tekitada olukorra, et lennujaamas, kus maapealse käitluse teenuste osutajate arv on direktiivi 96/67/EÜ artikli 6 lõike 2 ja artikli 9 kohaldamisel piiratud, läheb üks maapealse käitluse teenuse osutajatest pankrotti, ning selline makseraskustes teenuseosutaja tuleb kiiresti asendada. Artikli 11 lõikes 2 on sätestatud, et lennujaama käitaja võib ise osutada maapealse käitluse teenuseid, läbimata valikumenetlust. Seda sätet võib siiski kohaldada vaid ajavahemikul, mida organisatsioon vajab uue hankemenetluse korraldamiseks ning on ebatõenäoline, et lennujaamad, kes maapealse käitluse teenuseid juba varem ei ole osutanud, suudaksid nii kiiresti hakata neid teenuseid

⁷ Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades (EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ, ELT L 94, 28.3.2014, lk 243.

osutama. Sama piirangut kohaldatakse seoses omakäitlusega, mida teostavad lennuettevõtjad, kelle kohalolek asjaomases lennujaamas ei ole märkimisväärne.

Seetõttu nähakse kavandatud ajutiste sätetega ette, et COVID-19 pandeemia kontekstis ja erandina direktiivist 96/67/EÜ võib lennujaama käitaja juhul, kui asjaomases lennujaamas on üks või mitu maapealse käitluse teenuste osutajat COVID-19 pandeemia ajal ja vahetult selle tõttu makseraskustesse sattunud, valida kuni kuueks kuuks maapealse käitluse teenuste osutaja otse, korraldamata artikli 11 lõike 1 kohast valikumenetlust.

Eespool kirjeldatud muudatuste kohaselt antakse komisjonile võimalus pikendada asjaomaseid ajavahemikke delegeeritud õigusaktiga, mis on lubatud vastu võtta kiirmenetluse korras.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

2.1. 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 1008/2008 ning direktiivi 96/67/EÜ vastuvõtmise aluseks.

2.2. Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmärgi täielikult saavutada järgmistel põhjustel. Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 9 lõike 1 teise lause tingimuste täitmise korral on kõnealuse määrusega ette nähtud, et liikmesriigid ei või asjaomase lennuettevõtja lennutegevusluba säilitada, vaid see tuleb peatada või kehtetuks tunnistada, või tuleb välja anda ajutine luba. See nõue kehtib kontekstist sõltumatult ka COVID-19 pandeemia puhul ja isegi siis, kui likviidsusprobleemid on oma olemuselt vaid ajutised. Seoses liikluspiirangutega on kõnealuses määruses sätestatud, et kauem kui 14 päeva kestvaid meetmeid võib igal asjaomasel ajavahemikul kohaldada ainult siis, kui komisjon seda lubab. Direktiiv 96/67/EÜ ei võimalda maapealse käitluse teenuse osutajaid, kellel on tekkinud makseraskused, kiirmenetluse korras välja vahetada, samuti ei ole võimalik pikendada ajavahemikku, mille jooksul maapealse käitluse teenuse osutajatel on lubatud tegutseda. Neid eesmärgi on võimalik saavutada üksnes siis, kui määrusele (EÜ) nr 1008/2008 lisatakse uued ajutised sätted, millega kehtestatakse erand direktiivi 96/67/EÜ artikli 11 sätetest.

2.3. Proportsionaalsus

Ettepanek ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik, et saavutada eesmärk leevendada määruse (EÜ) nr 1008/2008 ja direktiivi 96/67/EÜ kohaldamise kaudu praeguse COVID-19 pandeemia mõju. Seega on kavandatud meede proportsionaalne, pidades muu hulgas silmas ka kavandatud ajutiste meetmete piiratud kestust.

2.4. Vahendi valik

Eesmärgi saavutamiseks peab õigusakt olema vahetult ja üldiselt kohaldatav. Seepärast on määrus asjakohane õiguslik vahend.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

3.1. Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll

Tegemist on kiireloomulise meetmega, mis on tingitud COVID-19 pandeemia levikust.

3.2. Konsulteerimine sidusrühmadega

Probleemi kiireloomulisuse tõttu ei ole sidusrühmadega ametlikult konsulteeritud. Siiski on nii liikmesriikide ametiasutused kui ka sidusrühmad kutsunud komisjoni üles võtma vastu ettepanek kohaldada asjakohaseid meetmeid määruse (EÜ) nr 1008/2008 kaudu ja maapealse käitluse teenuste osutamise kaudu liidu lennujaamades direktiivi 93/67/EÜ tähenduses.

3.3. Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine

Nagu eespool selgitatud, ei olnud ekspertiarvamusi olukorra kiireloomulisuse tõttu võimalik nõuetekohaselt koguda. Komisjon on siiski arvesse võtnud kogemusi, mis on saadud suhtlemisel liikmesriikidega ja lennundusvaldkonna sidusrühmadega ning mille käigus konsulteeriti ka ekspertidega.

3.4. Mõju hindamine

Olukorra kiireloomulisuse tõttu ei ole mõjuhinnangut läbi viidud.

3.5. Põhiõigused

Ei kohaldata.

4. MÕJU EELARVELE

Ei kohaldata.

5. MUU TEAVE

5.1. Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord

Meede ei hõlma konkreetset järelevalve- ega aruandluskorda, kuid komisjoni tuleks kohustada jälgima COVID-19 pandeemia arengut ja selle mõju lennutranspordile ning anda komisjonile vajaduse korral volitused võtta vastu delegeeritud õigusakt, et pikendada ajavahemikke, mille jooksul meetmeid kohaldatakse.

5.2. Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

Ettepanek koosneb neljast osast.

- (1) Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artiklile 9 uute lõigete 1a, 1b ja 1c lisamise kaudu on liikmesriigil võimalik ajavahemikul 1. märts 2020 kuni 31. detsember 2020 tehtud hindamise puhul jätta lennuettevõtjale antud lennutegevusluba peatamata või tühistamata isegi juhul, kui liikmesriik ei ole enam veendunud, et asjaomane ühenduse lennuettevõtja suudab 12 kuu jooksul täita oma tegelikke ja võimalikke kohustusi, tingimusel et ohutus on tagatud ning et kõnealuse 12 kuu jooksul on piisav finantsiline ümberkujundamine reaalselt võimalik. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon seda tähtaega pikendada delegeeritud õigusaktiga, mille saab vastu võtta kiirmenetluse korras.
- (2) Määrusele (EÜ) nr 1008/2008 uue artikli 21a lisamise kaudu on liikmesriikidel võimalik teatavatel tingimustel keelduda liiklusõiguste kasutamisest, neid piirata või kehtestada nende suhtes tingimused, kui see on vajalik COVID-19 pandeemia leviku takistamiseks ajavahemikul 1. märts 2020 kuni 31. detsember 2020. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon seda tähtaega pikendada delegeeritud õigusaktiga, mille saab vastu võtta kiirmenetluse korras.

- (3) Uus artikkel 24a, mis kujutab endast määruse (EÜ) nr 1008/2008 uut peatükki IVa, võimaldab lennujaama käitajatel pikendada maapealse käitluse teenuste osutajate lepinguid kuni 31. detsembrini 2021, erandina direktiivist 96/67/EÜ. Samuti võimaldab see lennujaama käitajal valida maapealse käitluse teenuste osutaja otse kuni kuueks kuuks. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon seda tähtaega pikendada delegeeritud õigusaktiga, mille saab vastu võtta kiirmenetluse korras. See muudatus määruse (EÜ) nr 1008/2008 kohaldamisalas kajastub artikli 1 lõike 1 muudatuses.
- (4) Määruse (EÜ) nr 1008/2008 uues artiklis 25a ja uues artiklis 25b on sätestatud menetlus, mida kohaldatakse määruse (EÜ) nr 1008/2008 kavandatud artikli 9 lõikes 1b, artikli 21a lõikes 4 ja artikli 24a lõikes 3 osutatud delegeeritud õigusaktide vastuvõtmiseks.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta seoses COVID-19 pandeemiaga

(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 arvamust⁹,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹⁰,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) COVID-19 pandeemia on põhjustanud lennuliikluse järsu vähenemise, mis on tingitud nõudluse märkimisväärsest kahanemisest ja otsestest meetmetest, näiteks piiride sulgemine ja lennuliikluse keelustamine, mille liikmesriigid ja kolmandad riigid on võtnud pandeemia tõkestamiseks.
- (2) ELis võrgu haldaja ülesandeid täitva Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (Eurocontrol) avaldatud andmetest näeme lennuliikluse vähenemist Euroopa piirkonnas 2020. aasta märtsi lõpus ligikaudu 90 % võrreldes 2019. aasta märtsiga. Lennuettevõtjate sõnul on broneeringute arv järsult langenud ja nad on pandeemia tõttu sunnitud tühistama 2019.–2020. aasta talviseks ja 2020. aasta suviseks sõiduplaaniperioodiks kavandatud lende. Selline COVID-19 pandeemiaga otseselt seotud järsk nõudluse langus ja enneolematu tühistamismäär on lennuettevõtjatele põhjustanud tõsiseid likviidsusprobleeme.
- (3) Liidu lennuettevõtjad, kes olid enne COVID-19 pandeemiat majanduslikult elujõulised, seisavad silmitsi likviidsusprobleemidega, mis võivad tingida nende lennutegevusloa peatamise, tühistamise või asendamise ajutise loaga ilma struktuurilise majandusliku vajaduseta. Ajutise lennutegevusloa andmine vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008¹¹ artikli 9 lõikele 1 võib saata turule negatiivse signaali lennuettevõtja ellujäämisvõime kohta, mis omakorda süvendaks tema võimalikke finantsprobleeme. Ajavahemikul 2020. aasta märtsist kuni

⁹ ELT C , , lk .

¹⁰ ELT C , , lk .

¹¹ 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).

31. detsembrini 2020 läbi viidud hindamise põhjal on seetõttu asjakohane, et selliste ettevõtjate lennutegevusluba ei peatataks ega tühistataks, tingimusel et ohutus on tagatud ning et kõnealuse ajavahemiku jooksul on piisav finantsiline ümberkujundamine reaalselt võimalik. Selle 12-kuulise ajavahemiku lõpus tuleks liidu lennuettevõtja suhtes kohaldada määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 9 lõikes 1 sätestatud menetlust. Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 9 lõikes 2 sätestatud kohustust teavitada komisjoni tuleks mõista nii, et seda kohaldatakse ka lennutegevusloa peatamisest või tühistamisest keeldumise otsuste suhtes.

- (4) Lisaks erakorralistele meetmetele, mida vastavalt määruse (EÜ) nr 1008/2008 artiklile 21 võidakse kohaldada ootamatult esile kerkinud lühiajaliste probleemide korral, mis tulenevad ettenägematutest ja vältimatutest asjaoludest, peaks liikmesriikidel olema võimalik liiklusõiguste kasutamisest keelduda, neid piirata või kehtestada nende suhtes tingimusi, et lahendada COVID-19 pandeemiast tulenevaid probleeme, mis võivad olla pikema kestusega. Sellised COVID-19 pandeemia raames võetavad erakorralised meetmed peaksid olema kooskõlas proportsionaalsuse ja läbipaistvuse põhimõtetega ning põhinema objektiivsetel ja mittediskrimineerivatel kriteeriumidel, mida kohaldatakse kooskõlas määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikliga 21.
- (5) Lennujaamades, kus maapealse käitluse teenuste osutajate arv on nõukogu direktiivi 96/67/EÜ¹² artikli 6 lõike 2 ja artikli 9 kohaselt piiratud, võib teenuseosutajaid valida maksimaalselt seitsmeks aastaks. Teenuseosutajatel, kelle puhul see ajavahemik on lõppemas, võib seetõttu olla raskusi juurdepääsuga rahastamisele. Seega tuleks kõnealust ajavahemikku pikendada.
- (6) COVID-19 pandeemia tulemusena võib lennujaamades, kus maapealse käitluse teenuste osutajate arv on piiratud, üks või mitu teenuseosutajat lõpetada oma teenuste osutamise asjaomas lennujaamas enne uue teenuste osutaja valimist direktiivi 96/67/EÜ artikli 11 lõikes 1 sätestatud korras. Sel juhul on asjakohane, et lennujaama käitaja võib otsustada valida maapealse käitluse teenuse osutaja otse, teenuste osutamiseks kuni kuueks kuuks. Kui lennujaama käitajal on COVID-19 pandeemia tõttu vaja hankida maapealse teeninduse teenuseid ja ta on tellija Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL¹³ artikli 4 tähenduses, peab ta järgima kõnealuse direktiivi 2014/25/EL sätteid.
- (7) COVID-19 pandeemia edasist arengut ja selle mõju lennutranspordisektorile on keeruline prognoosida. Komisjon peaks pidevalt analüüsima COVID-19 pandeemia mõju lennutranspordisektorile ning liidul peaks olema võimalik pikendada põhjendamatut viivitust ajavahemikku, mille jooksul käesoleva määrusega ette nähtud meetmeid kohaldatakse, kui ebasoodsad tingimused püsivad.
- (8) Selleks et vajaduse korral ja kui see on põhjendatud, pikendada ajavahemikku, mille jooksul lennutegevusluba väljaandev pädev asutus võib otsustada lennutegevusluba mitte peatada või tühistada, ajavahemikku, mille jooksul liikmesriigid võivad liiklusõiguste andmisest keelduda, liiklusõigusi piirata või liiklusõiguste kasutamise tingimusi kehtestada, ning ajavahemikku, mille jooksul võib pikendada maapealse käitluse teenuste osutajate lepinguid ja mille jooksul lennujaama käitaja võib valida maapealse käitluse teenuste osutaja otse, tuleks komisjonile kooskõlas Euroopa Liidu

¹² Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades (EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36).

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ (ELT L 94, 28.3.2014, lk 243).

toimimise lepingu artikliga 290 delegeerida õigus võtta vastu õigusakte määruse (EÜ) nr 1008/2008 muutmiseks. 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 kokkuleppes 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.

- (9) Kuna kavandatud meetmeid õigustavad erandlikud asjaolud nõuavad kiiret tegutsemist, eelkõige vajalike meetmete kiiret vastuvõtmist, et lahendada sektori keerulisi ja kiireloomulisi probleeme, on asjakohane teha erand Euroopa Liidu lepingule, Euroopa Liidu toimimise lepingule ja Euroopa Aatomienergiaühenduse asutamislepingule lisatud protokolli nr 1 (riikide parlamentide rolli kohta Euroopa Liidus) artiklis 4 osutatud kaheksa nädala pikkusest tähtajast.
- (10) COVID-19 pandeemia ettenägematu ja äkiline puhang ning asjakohaste meetmete vastuvõtmiseks nõutavad seadusandlikud menetlused muutsid selliste meetmete õigeaegse vastuvõtmise võimatuks. Seetõttu peaksid käesoleva määruse sätteid hõlmama ka määruse jõustumisele eelnevat ajavahemikku. Võttes arvesse nende sätete olemust, ei tohiks selline lähenemisviis rikkuda asjaomaste isikute õiguspäraseid ootusi.
- (11) Määrust (EÜ) nr 1008/2008 tuleks seepärast vastavalt muuta.
- (12) Kuna kindlaksmääratud meetmeid õigustavad erandlikud asjaolud nõuavad kiiret tegutsemist, on asjakohane ette näha, et käesolev määrus jõustub viivitamata,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 1008/2008 muudetakse järgmiselt.

- (1) Artikli 1 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Määrusega reguleeritakse ühenduse lennuettevõtjate tegevuslubade väljaandmist, lennuettevõtjate õigust osutada ühendusesiseseid lennuteenuseid ning ühendusesiseste lennuteenuste hinnakujundust. Samuti sätestatakse selles liidu lennujaamades maapealse käitluse teenuste osutamise ajutised eeskirjad.“

- (2) Artiklile 9 lisatakse lõiked 1a, 1b ja 1c:

„1a. Lõikes 1 osutatud hindamiste põhjal, mis viiakse läbi 1. märtsist 2020 kuni 31. detsembrini 2020, võib lennutegevusluba väljaandev pädev asutus otsustada enne kõnealuse ajavahemiku lõppu jätta liidu lennuettevõtjale antud lennutegevusluba peatamata või tühistamata, tingimusel et ohutus on tagatud ning et kõnealuse 12 kuu jooksul on piisav finantsiline ümberkujundamine realselt võimalik. Pädev asutus vaatab kõnealuse liidu lennuettevõtja tegevuse läbi selle 12-kuulise ajavahemiku lõpus ja otsustab, kas lennutegevusluba peatatakse või tühistatakse ning lõike 1 alusel antakse välja ajutine lennutegevusluba.

1b. Kui komisjon leiab Eurocontrol avaldatud andmete tuginedes, et lennuliikluse maht on eelmise aasta vastava perioodiga võrreldes jätkuvalt vähenenud ja väheneb tõenäoliselt ka

edaspidi, ning parimatele kättesaadavatele teaduslikele andmetele tuginedes ka seda, et asjaomane olukord on põhjustatud COVID-19 pandeemiast, võtab komisjon kooskõlas artikliga 25a vastu delegeeritud õigusaktid, et vastavalt muuta ajavahemikku 1. märts 2020 kuni 31. detsember 2020, millele on osutatud lõikes 1a.

1c. Komisjon jälgib pidevalt olukorda, kasutades lõikes 1b sätestatud kriteeriume. Komisjon esitab talle kättesaadava teabe põhjal asjakohase kokkuvõtva aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule 15. novembriks 2020. Kui lõikes 1b nimetatud kriteeriumid on täidetud, võtab komisjon lõikes 1b sätestatud delegeeritud õigusakti vastu niipea kui võimalik.

1d. Kui see COVID-19 pandeemia pikaajalise mõju tõttu liidu lennustranspordisektorile tungivalt vajalikuks osutub, kohaldatakse käesoleva artikli alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide suhtes artiklis 25b sätestatud menetlust.“

(3) Lisatakse artikkel 21a:

„Artikkel 21a

Covid-19 pandeemiaga seotud erakorralised meetmed

1. Olenemata artiklist 21 võivad liikmesriigid ajavahemikul 1. märts 2020 kuni 31. detsember 2020 keelduda liiklusõiguste kasutamisest, neid piirata või kehtestada nende suhtes tingimused, kui see on vajalik COVID-19 pandeemiaga tegelemiseks, vajamata selleks komisjoni nõusolekut, millele on osutatud artikli 21 lõikes 1. Selliste meetmete puhul võetakse arvesse proportsionaalsuse ja läbipaistvuse põhimõtet ning nende aluseks on objektiivsed ja mittediskrimineerivad kriteeriumid.
2. Liikmesriik teavitab komisjoni ja teisi liikmesriike viivitamata sellistest meetmetest ja nende kestusest ning esitab neile asjakohase põhjenduse. Kui liikmesriik muudab selliseid meetmeid pärast käesoleva määruse jõustumist, või need peatab või tühistab, teavitab ta sellest komisjoni ja teisi liikmesriike.
3. Komisjon võib teis(t)e asjaomas(t)e liikmesriigi/liikmesriikide taotluse korral või omal algatusel lõikes 2 osutatud meetmed peatada, kui need ei vasta lõikes 1 osutatud nõuetele või on muul viisil vastuolus liidu õigusega.
4. Kui komisjon leiab parimate teadussaavutuste, tõendite ja andmete põhjal, mis kinnitavad COVID-19 pandeemia jätkumist, et liiklusõiguste kasutamise piiramine või tingimuste kehtestamine liikmesriikide poolt on tõenäoliselt vajalik ka pärast lõikes 1 osutatud ajavahemikku, võtab komisjon kooskõlas artikliga 25a vastu delegeeritud õigusaktid, et kõnealust ajavahemikku vastavalt muuta.
5. Komisjon jälgib pidevalt olukorda, kasutades lõikes 4 osutatud kriteeriume. Komisjon esitab talle kättesaadava teabe põhjal asjakohase kokkuvõtva aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule 15. novembriks 2020. Vajaduse korral võtab komisjon niipea kui võimalik vastu lõikes 4 osutatud delegeeritud õigusakti.
6. Kui see COVID-19 pandeemia pikaajalise mõju tõttu liidu lennustranspordisektorile tungivalt vajalikuks osutub, kohaldatakse käesoleva artikli alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide suhtes artiklis 25b sätestatud menetlust.“

(4) Lisatakse IVa peatükk ja artikkel 24a:

„IVa PEATÜKK

MAAPEALSE KÄITLUSE TEENUSTE AJUTISED EESKIRJAD

Artikkel 24a

7. Erandina direktiivi 96/67/EÜ artikli 11 punktist d võib lennujaama käitaja pikendada kuni 31. detsembrini 2021 kõnealuse direktiivi artikli 11 lõikes 1 sätestatud menetluse kohaselt valitud maapealse käitluse teenuste osutajate lepinguid, mis kaotavad kehtivuse ajavahemikul [lisada käesoleva määruse jõustumise kuupäev] kuni 31. detsember 2020.
8. Erandina direktiivi 96/67/EÜ artikli 11 punktist e ja ilma et see piiraks direktiivi 2014/25/EL kohaldamist, võib lennujaama käitaja ajavahemikul 1. märts 2020 kuni 31. detsember 2020 juhul, kui maapealse käitluse teenuste osutaja lõpetab oma tegevuse enne selle ajavahemiku lõppu, milleks ta välja valiti, valida maapealse käitluse teenuste osutaja teenuste osutamiseks otse kuni kuueks kuuks või kuni 31. detsembrini 2020, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on pikem.
9. Kui komisjon leiab Eurocontroli avaldatud andmetele tuginedes, et lennuliikluse maht on eelmise aasta vastava perioodiga võrreldes jätkuvalt vähenenud ja väheneb tõenäoliselt ka edaspidi, et selline olukord tuleneb COVID-19 pandeemiast ning et selle tulemusel katkeb liidu lennujaamades maapealse käitluse teenuste osutamine või nende osutajatel tekivad raskused seoses juurdepääsuga rahastamisele, võtab komisjon kooskõlas artikliga 25a vastu delegeeritud õigusaktid, et vastavalt muuta lõikes 1 ja 2 osutatud ajavahemikke.
10. Komisjon jälgib pidevalt olukorda, kasutades lõikes 3 sätestatud kriteeriume. Komisjon esitab talle kättesaadava teabe põhjal asjakohase kokkuvõtva aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule 15. novembriks 2020. Vajaduse korral võtab komisjon niipea kui võimalik vastu lõikes 3 osutatud delegeeritud õigusakti.
11. Kui see COVID-19 pandeemia pikaajalise mõju tõttu liidu lennutranspordisektorile tungivalt vajalikuks osutub, kohaldatakse käesoleva artikli alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide suhtes artiklis 25b sätestatud menetlust.
12. Komisjon jälgib pidevalt olukorda, kasutades lõikes 3 sätestatud kriteeriume. Komisjon esitab talle kättesaadava teabe põhjal asjakohase kokkuvõtva aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule 15. novembriks 2020. Vajaduse korral võtab komisjon vastu lõikes 3 osutatud delegeeritud õigusakti.
13. Kui see COVID-19 pandeemia pikaajalise mõju tõttu liidu lennutranspordisektorile tungivalt vajalikuks osutub, kohaldatakse käesoleva artikli alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide suhtes artiklis 4 sätestatud menetlust.“
- (5) Lisatakse artiklid 25a ja 25b:

„Artikkel 25a

Delegeeritud volituste rakendamine

14. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
15. Käesolevas artiklis osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile üheks aastaks alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.
16. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 9 lõikes 1b, artikli 21a lõikes 4 ja artikli 24a lõikes 3 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses

nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

17. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
18. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
19. Käesoleva artikli alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 25b **Kiirmenetlus**

20. Käesoleva artikli kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub viivitamata ja seda kohaldatakse seni, kuni selle suhtes ei esitata vastuväidet kooskõlas lõikega 2. Delegeeritud õigusakti teatavakstegemisel Euroopa Parlamendile ja nõukogule põhjendatakse kiirmenetluse kasutamist.
21. Nii Euroopa Parlament kui ka nõukogu võivad delegeeritud õigusakti suhtes esitada vastuväiteid artiklis 25a osutatud korras. Sellisel juhul tunnistab komisjon pärast seda, kui Euroopa Parlament või nõukogu teatab oma otsusest esitada vastuväide, õigusakti viivitamata kehtetuks.“

Artikkel 2

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub järgmisel 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