EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, XXX
[…](2020) XXX draft

SENSITIVE*

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

ühiseeskirjade kohta, millega tagatakse põhiline lennuühendus pärast Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingus nimetatud üleminekuperioodi lõppu

(EMPs kohaldatav tekst)

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions https://europa.eu/!db43PX

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

1. veebruaril 2020 astus Ühendkuningriik Euroopa Liidu lepingu artikli 50 kohaselt liidust välja. Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingu[1] (edaspidi „väljaastumisleping“) sõlmis liit nõukogu otsusega (EL) 2020/135[2] ning see jõustus 1. veebruaril 2020. Väljaastumislepingu artiklis 126 osutatud üleminekuperiood, mille jooksul kohaldatakse vastavalt väljaastumislepingu artiklile 127 Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis jätkuvalt liidu õigust, lõpeb 31. detsembril 2020.

Nõukogu võttis 25. veebruaril 2020 vastu otsuse (EL, Euratom) 2020/266, millega antakse luba alustada Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigiga läbirääkimisi uue partnerluslepingu üle[3]. Nagu on ette nähtud läbirääkimisjuhistes, hõlmab luba muu hulgas elemente, mis on vajalikud selleks, et põhjalikult käsitleda lennutranspordialaseid suhteid Ühendkuningriigiga pärast üleminekuperioodi lõppu.

Siiski ei ole kindel, kas liidu ja Ühendkuningriigi vaheline leping, millega reguleeritakse nende tulevasi suhteid selles valdkonnas, on selle perioodi lõpuks jõustunud.

Rahvusvaheline lennutransport ei saa toimuda ilma asjaomaste riikide selgesõnalise nõusolekuta, sest riikidel on täielik ja eranditu suveräänsus õhuruumi üle oma territooriumi kohal. Riikidel on tavaks korraldada omavahelist lennutransporti kahepoolsete lennunduslepingute alusel, milles on sätestatud vastastikku antavad eriõigused ja nende kasutamise tingimused. Liiklemisõigus ja sellega otseselt seotud teenused on teenustekaubanduse üldlepingu[4] kohaldamisalast selgesõnaliselt välja jäetud.

Liidu piires on liikmesriikide lennuettevõtjate (edaspidi „ELi lennuettevõtjad“) vabadus pakkuda ELi siseseid lennuteenuseid reguleeritud eranditult Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 1008/2008, milles käsitletakse ühenduses lennuteenuste osutamise ühiseeskirju ning milles on sätestatud ka kõnealustele lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise eeskirjad.

Pärast üleminekuperioodi lõppu ei kuulu Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahelised lennuteenused enam nimetatud määruse kohaldamisalasse.

Sellest järeldub, et kuna liidu ja Ühendkuningriigi vahel puudub kõnealust küsimust reguleeriv leping, puudub õiguslik alus, millele tuginedes saaksid asjaomased lennuettevõtjad pärast väljaastumislepingu kohase üleminekuperioodi lõppu osutada Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahelisi lennuteenuseid.

---

[1] ELT L 29, 31.1.2020, lk 7.

[2] Nõukogu 30. jaanuari 2020. aasta otsus (EL) 2020/135 Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingu sõlmimise kohta (ELT L 29, 31.1.2020, lk 1).

[3] ELT L 58, 27.2.2020, lk 53.

[4] Marrakechis 15. aprillil 1994. aastal sõlmitud Maailma Kaubandusorganisatsiooni asutamislepingu 1B lisa.

Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahelisi otselende hõlmavaid lennutransporditeenuseid osutavad peaaegu täies mahus Ühendkuningriigi ja liidu lennuettevõtjad. Kui need lennuettevõtjad kaotaksid õiguse osutada lennuteenuseid Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahel, kaasneksid sellega tõsised häired. Lõppeks enamiku või isegi kõigi liidu ja Ühendkuningriigi vaheliste lennuliinide teenindamine. Samas jääksid liidusisesed marsruudid, mida Ühendkuningriigi lennuettevõtjad pärast üleminekuperioodi lõppu enam ei teeninda, liidu lennuettevõtjatele täielikult juurdepääsetavaks.

Lepinguta stsenaariumi korral võivad tagajärjed olla kummagi majanduse jaoks tõsised, näiteks pikeneks alternatiivsete marsruutide tõttu märkimisväärselt reisimisele kuluv aeg ja suureneksid reisikulud, kasvaks surve nende alternatiivsete marsruutidega seotud lennutransporditaristule ning samal ajal väheneks nõudlus lennutranspordi järele. Selle tulemusena ei satuks löögi alla mitte ainult lennutranspordisektor, vaid ka muud majandussektorid, mis sõltuvad suurel määral lennutranspordist. Kaasnevad kaubandustõkked mõjutavad nii kaugetel kui ka lähiturgudel tegutsevaid ettevõtjaid ja ettevõtete ümberpaigutamist. Lennutranspordiühenduse häired tähendaks liidu ja liikmesriikide jaoks strateegilise vara kaotamist.

Käesoleva ettepaneku eesmärk on seega kehtestada liidu ja Ühendkuningriigi vahelise lennutranspordi suhtes ajutised meetmed, mida kohaldatakse pärast üleminekuperioodi lõppu, juhul kui kõnealust küsimust reguleerivat lepingut ei sõlmita.

Käesolev õigusakt on osa komisjoni võetavast meetmete paketist.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Kavandatav määrus on *lex specialis*, mis käsitleks mõningaid tagajärgi, mis tulenevad asjaolust, et määrust (EÜ) nr 1008/2008 ei kohaldata enam Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahelise lennutranspordi suhtes pärast üleminekuperioodi lõppu liidu ja Ühendkuningriigi tulevasi suhteid reguleeriva lepingu puudumise korral. Kavandatud sätted piirduvad sellega, mis on vajalik, et vältida ebaproportsionaalseid häireid. Seepärast on käesolev ettepanek täielikult kooskõlas kehtivate õigusaktidega ja eelkõige määrusega (EÜ) nr 1008/2008.

Sellega seoses on määrus kavandatud ajutise meetmena ühendatuse säilitamiseks ja liidu huvide kaitsmiseks piiratud ajavahemiku jooksul ning seni, kuni liidu ja Ühendkuningriigi vahel on võimalik sõlmida ja jõustada kõnealust küsimust käsitlev leping.

Kavandatav määrus ei piira tulevase lennunduslepingu kavandamist Ühendkuningriigiga.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesoleva ettepanekuga täiendatakse liidu määrust (EÜ) nr 1008/2008. Kuigi mõne valdkonna (nt lennutegevusload) puhul järgitakse lähenemisviisi, mis on omane liidu lennutranspordilepingutele kolmandate riikidega, tuleb käesoleva määruse konkreetset eesmärki, konteksti ja selle ühepoolset laadi arvesse võttes kohaldada õiguste andmisel tingimata piiravamat lähenemisviisi ja konkreetseid sätteid, mille eesmärk on säilitada võrdsed õigused ja võimalused.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Kavandatava õigusaktiga täiendataks liidu määrust (EÜ) nr 1008/2008, et tagada põhiühenduste säilimine ka siis, kui kõnealust määrust ei kohaldata enam kõnealuste veoteenuste suhtes. Sellised ühendused oleksid tagatud võrdsetel alustel kõikide liitu sisenevate ja sealt väljuvate vedude puhul ning sellega välditakse moonutusi siseturul. Seega tuleb meetmed kindlasti võtta liidu tasandil, sest tulemusi ei ole võimalik saavutada liikmesriikide tasandil võetavate meetmetega.

- **Proportsionaalsus**

Kavandatud määrust peetakse proportsionaalseks, sest see võimaldab vältida ebaproportsionaalseid häireid viisil, millega tagatakse ka võrdsed konkurentsitingimused liidu lennuettevõtjate jaoks. Määrus ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik kõnealuse eesmärgi saavutamiseks. Eelkõige kehtib see asjaomaste õiguste andmise tingimuste puhul, mis tulenevad muu hulgas vajadusest, et Ühendkuningriik annaks samaväärsed õigused ja tagaks ausa konkurentsi, ning korra kohaldamise ajalise piirangu puhul kuni ELi ja Ühendkuningriigi vahelise lennunduslepingu sõlmimiseni.

- **Vahendi valik**

Kuna õigusaktiga reguleeritakse küsimusi, mis on tihedalt seotud määrusega (EÜ) nr 1008/2008 ja see on sarnaselt nimetatud määrusega ette nähtud selleks, et tagada täielikult ühtlustatud konkurentsitingimused, peaks see olema määruse vormis. See vorm vastab kõige paremini ka olukorra pakilisusele ja kontekstile, sest aeg, mis on jäänud üleminekuperioodi lõpuni (liidu ja Ühendkuningriigi tulevasi suhteid reguleeriva lepingu puudumise korral), on liiga lühike, et direktiivi sätteid üle võtta.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Ei ole kohaldatav käesoleva ettepaneku põhjuseks oleva sündmuse erakorralise ja ühekordse iseloomu tõttu. Ettepanek ei ole seotud kehtivate õigusaktide eesmärkidega.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Liidu ja Ühendkuningriigi vahelise lepingu sõlmimiseks peetavatest läbirääkimistest tulenevaid probleeme ja nende võimalikke lahendusi on tõstatanud mitu lennundusvaldkonna sidusrühma ja liikmesriikide esindajad enne ja pärast väljaastumislepingu sõlmimist.

Liikmesriikide esindajate ja mitme lennundusvaldkonna sidusrühmaga on Brüsselis ja liikmesriikides peetud valdkondadevaheliste ja erikohtumiste raames arutatud asjaolu, et väljaastumislepingus sätestatud üleminekuperiood lõpeb 31. detsembril 2020, vajadust valmistuda vältimatuteks muutusteks 1. jaanuaril 2021 ning võimalikke lisameetmeid juhuks, kui lepingut ei sõlmita.

Esitatud seisukohtade ühine teema oli vajadus regulatiivse sekkumise järele, et säilitada teatav lennuühenduse tase pärast seda, kui liidu õiguse kohaldamine Ühendkuningriigi suhtes lõpeb. Liiklemisõiguste suhtes ei ole sidusrühmadel võimalik võtta ise eriolukorra meetmeid, et leevendada asjaomast küsimust reguleeriva lepingu võimalikust puudumisest tulenevat kahjulikku mõju. Vähemalt kuus lennuettevõtjat ning lennuettevõtjate ja lennujaamade esindajad on esitanud arvamuse, et Ühendkuningriigi lennuettevõtjatega tuleks säilitada tihe

lennuühendus, tagades kõrge turulepääsu taseme. Samas olid muud sidusrühmad (enamasti ELi lennuettevõtjate esindajad) arvamusel, et turul võrdsete tingimuste tagamiseks ei tohiks ilma õigusakte täielikku vastavusse viimata praegust olukorda säilitada. Enamik enne väljaastumist laekunud kommentaare, sealhulgas liikmesriikide poolt 2018. aastal komisjoni korraldatud seminaride raames esitatud kommentaarid, on kinnitatud ja neid on hiljem täiendatud, sealhulgas tulevaste suhete seisukohast.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Asjaomased sidusrühmad esitasid komisjonile mitmesuguseid hinnanguid selle kohta, kuidas mõjutab Ühendkuningriigi lahkumine lennutranspordisektorit. Nende hinnangute põhjal võib väita, et ELi ja Ühendkuningriigi vahelise lennuliikluse puudumine põhjustaks ELis tõsiseid häireid. Lennuühendusel on majanduses oluline roll. Liikuvuse hõlbustamisest olulisem on lennunduse roll kaubanduse, majanduskasvu ja töökohtade loomise edendamisel. Lennundussektori otsene panus ELi SKPsse on 168 miljardit eurot, samas kui sektori üldine mitmekordistav mõju koos turismiga ulatub 672 miljardi euroni[5]. Kokku moodustasid 2019. aastal ELi ja Ühendkuningriigi vahel liikunud reisijad 24 % kogu ELi sisesest liiklusest; ELi liikmesriikide lõikes oli see näitaja väga erinev. Peale selle pakkusid 2019. aastal 19,5 % ELi-sisestel regulaarlendudel saadaolevatest istekohtadest Ühendkuningriigi lennutegevusloaga lennuettevõtjad, samas kui 50,4 % ELi ja Ühendkuningriigi vahelisest tarneliiklusest osutasid ELi lennutegevusloaga lennuettevõtjad. Alternatiivsed transpordivõimalused on kättesaadavad eelkõige rongi- ja mereühenduste kaudu, kuid seda ainult väheste riikide puhul, nagu Belgia, Prantsusmaa ja Iirimaa. Liidu ida- ja lõunaosas asuvate riikide puhul ei saa maantee- ja raudteevedu suure ajakulu tõttu lennusõitu asendada. Sellest tulenevalt tuleb vähendada lennuühenduse täieliku katkemisega kaasnevat märkimisväärset kahjulikku mõju ELi majandusele ja kodanikele.

On selge, et Ühendkuningriigi ja liidu vaheliste lennuühenduste tõsiste häirete negatiivne mõju üksnes võimendub praeguse pandeemiakriisi ajal ja selle järel, kuna kriis on põhjustanud liidu lennundustööstusele ja majandusele tervikuna ettearvamatut kahju.

- **Mõju hindamine**

Mõju hindamine ei ole vajalik, sest olukord on erakorraline ja Ühendkuningriigi staatuse muutumise aja vajadused on piiratud. Puuduvad sisuliselt ja õiguslikult erinevad poliitikavariandid peale esildatud variandi.

- **Põhiõigused**

Käesolev ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Ei kohaldata.

5. MUUD ELEMENDID

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Ei kohaldata.

[5] Air Transport Action Group (Lennutranspordi töörühm, ATAG), „Aviation: Benefits Beyond Borders report for 2020“.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Ei kohaldata.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Nagu eespool märgitud, on käesoleva ettepaneku eesmärk kehtestada ajutised meetmed liidu ja Ühendkuningriigi vahelise lennutranspordi reguleerimiseks pärast üleminekuperioodi lõppu, juhul kui kõnealust küsimust reguleerivat lepingut ei sõlmita (artikkel 1). Nende meetmete eesmärk on säilitada üleminekuperioodil põhiühendus kuni sellise lepingu sõlmimiseni (artikkel 14).

Esiteks nähakse kavandatava määrusega (artikkel 3) ette, et Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele antakse ühepoolselt esimese, teise, kolmanda ja neljanda vabaduse liiklemisõigused, et nad saaksid jätkata lendamist üle Euroopa Liidu territooriumi, teha seal tehnilistel põhjustel vahepeatusi ning teenindada vastavate piirkondade vahelisi otsemarsruute. Reisijate- ja kaubavedusid ning regulaar- ja mitteregulaarlende ei eristata. Samuti on Ühendkuningriigi lennuettevõtjatel (artikkel 4) võimalik osutada kõnealuseid teenuseid koodijagamise või plokk-broneeringute kokkulepete alusel ning sõlmida rendilepinguid rangetel tingimustel (artikkel 5), kuid muid tavapäraseid tegevuse paindlikkuse vahendeid (nt lennuki vahetamine või kaasterminaliteenus) ei ole ette nähtud.

Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele antud õiguste suhtes kohaldatakse vastastikkuse põhimõtet, seepärast nähakse kavandatava määrusega (artikkel 6) ette mehhanism, millega tagatakse, et liidu lennuettevõtjatele antaks Ühendkuningriigis õigused, mis on samaväärsed Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele kavandatava määruse alusel antavate õigustega. Kui see nii ei ole, on komisjonil õigus võtta rakendusaktidega vastu vajalikud meetmed olukorra parandamiseks, sealhulgas Ühendkuningriigi lennuettevõtjate lennutegevuslubade piiramiseks või tühistamiseks. Samaväärsust hinnates ja parandusmeetmeid võttes ei lähtu komisjon üksnes kahe õiguskorra rangest ja vormilisest vastavusest, selle põhjus on märkimisväärsed erinevused kahe turu vahel ning soov vältida üksnes parallelismil põhinevat lähenemisviisi, mis võib lõpuks liidu huvide vastaseks osutuda.

Sarnaselt liidu kõigi muude lennunduslepingutega on kavandatava määrusega (ehkki selle eesmärk on tagada ajutiselt põhiühenduste toimimine) ette nähtud paindlik mehhanism, millega tagatakse, et liidu lennuettevõtjatel on õiglased ja võrdsed võimalused konkureerimiseks Ühendkuningriigi lennuettevõtjatega, kui Ühendkuningriik ei ole enam seotud liidu õigusega. Võrdsete tingimuste tagamiseks peab Ühendkuningriik ka pärast üleminekuperioodi lõppu jätkama lennutranspordi valdkonnas piisavalt kõrgete standardite kohaldamist seoses selliste küsimustega, nagu aus konkurents, sealhulgas kartellide, turgu valitseva seisundi kuritarvitamise ja ühinemiste reguleerimine; põhjendamatute valitsuse subsiidiumide keeld; töötajate kaitse, keskkonnakaitse; ohutus ja turvalisus. Lisaks tuleb tagada, et liidu lennuettevõtjaid ei diskrimineeritaks Ühendkuningriigis ei *de jure* ega *de facto*. Kavandatud määrusega tehakse komisjonile (artikkel 7) ülesandeks jälgida liidu ja Ühendkuningriigi lennuettevõtjate vahelise konkurentsi tingimusi ning antakse komisjonile õigus võtta rakendusaktidega vastu vajalikud meetmed, et tagada nende tingimuste pidev täitmine.

Kehtestatakse ka vajalikud menetlused, et liikmesriigid saaksid kontrollida, kas kavandatud määruse alusel nende territooriumile lendavate lennuettevõtjate, õhusõidukite ja meeskondade lennutegevuslubade ja sertifikaatide puhul on Ühendkuningriik lähtunud rahvusvaheliselt

tunnustatud ohutusstandarditest, kas kõiki asjaomaseid siseriiklikke ja liidu õigusakte on järgitud ning ega õigusi ei ole ületatud (artiklid 8–11).

Määruses tuletatakse eraldi sättega meelde, et liikmesriigid ei tohi pidada läbirääkimisi ega sõlmida kahepoolseid lennunduslepinguid küsimustes, mis kuuluvad kavandatud määruse kohaldamisalasse. Samuti ei tohi muul viisil anda Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele lennutranspordi valdkonnas muid õigusi kui need, mis on sätestatud kavandatud määruses (artikkel 3). Asjaomased pädevad asutused võivad muidugi teha koostööd määruse nõuetekohaseks rakendamiseks (artikkel 12), et nende pädevusse kuuluvate ja ka pärast üleminekuperioodi lõppu osutatavate lennuteenuste haldamine oleks võimalik vähe häiritud.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

ühiseeskirjade kohta, millega tagatakse põhiline lennuühendus pärast Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingus nimetatud üleminekuperioodi lõppu

(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[1],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[2],

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt[3]

ning arvestades järgmist:

(1) Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingu[4] (edaspidi „väljaastumisleping“) sõlmis liit nõukogu otsusega (EL) 2020/135[5] ning see jõustus 1. veebruaril 2020. Väljaastumislepingu artiklis 126 osutatud üleminekuperiood, mille jooksul kohaldatakse vastavalt väljaastumislepingu artiklile 127 Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis jätkuvalt liidu õigust, lõpeb 31. detsembril 2020. Nõukogu võttis 25. veebruaril 2020 vastu otsuse (EL, Euratom) 2020/266, millega antakse luba alustada Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigiga läbirääkimisi uue partnerluslepingu üle[6]. Nagu on ette nähtud läbirääkimisjuhistes, hõlmab luba muu hulgas elemente, mis on vajalikud selleks, et põhjalikult käsitleda lennutranspordialaseid suhteid Ühendkuningriigiga pärast üleminekuperioodi lõppu. Siiski ei ole kindel, kas liidu ja Ühendkuningriigi vaheline leping, millega reguleeritakse nende tulevasi suhteid selles valdkonnas, on selle perioodi lõpuks jõustunud.

---

1 … arvamus

2 … arvamus

3 Euroopa Parlamendi … seisukoht

4 ELT L 29, 31.1.2020, lk 7.

5 Nõukogu 30. jaanuari 2020. aasta otsus (EL) 2020/135 Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingu sõlmimise kohta (ELT L 29, 31.1.2020, lk 1).

6 ELT L 58, 27.2.2020, lk 53.

(2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1008/2008[7] on sätestatud liidu lennuettevõtjatele lennutegevusloa andmise tingimused ja kehtestatud ELi siseste lennuteenuste osutamise vabadus.

(3) Mis puudutab Ühendkuningriigi ja liikmesriikide suhteid, siis erisätete puudumise korral lõpeksid üleminekuperioodi lõppedes kõik õigused ja kohustused, mis tulenevad määruse (EÜ) nr 1008/2008 kohast turulepääsu käsitlevatest liidu õigusaktidest.

(4) Seepärast on vaja kehtestada ajutised meetmed, mis võimaldavad Ühendkuningriigis litsentseeritud lennuettevõtjatel osutada lennutransporditeenuseid Ühendkuningriigi territooriumi ja liikmesriikide vahel. Selleks et tagada nõuetekohane tasakaal Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahel, peaksid sel viisil antud õigused sõltuma sellest, kas Ühendkuningriik on andnud samaväärsed õigused liidus litsentseeritud lennuettevõtjatele, ning kas on täidetud teatavad tingimused, mis tagavad ausa konkurentsi.

(5) Käesoleva määruse ajutise iseloomu kajastamiseks peaks seda kohaldama kuni 30. juunini 2021 või seni, kuni jõustub lennuteenuste osutamist käsitlev tulevane leping, mille üle komisjon peab Ühendkuningriigiga läbirääkimisi vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 218 ja milles liit on osaline, või asjakohasel juhul selle lepingu ajutise kohaldamiseni, olenevalt sellest, milline neist on varaseim.

(6) Selleks et säilitada vastastikku kasulikud ühendustasemed, peaks nii Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele kui ka liidu lennuettevõtjatele olema ette nähtud teatavad vastastikkuse põhimõtte kohased turustuskoostöölepped.

(7) Käesolev määrus ei tohiks takistada liikmesriike andmast liidu lennuettevõtjatele luba osutada regulaarlennuteenuseid neile Ühendkuningriigi poolt antud õiguste alusel, nagu see on rahvusvaheliste lepingutega seotud olukordades. Liikmesriigid ei tohiks lubade andmisel ühtegi liidu lennuettevõtjat diskrimineerida.

(8) Selleks et tagada ühetaolised tingimused käesoleva määruse rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused meetmete vastuvõtmiseks, et tagada õiglane vastastikkuse määr liidu ja Ühendkuningriigi poolt teineteise lennuettevõtjatele ühepoolselt antud õiguste vahel ning tagada, et lennuteenuste osutamisel saaksid liidu lennuettevõtjad konkureerida Ühendkuningriigi lennuettevõtjatega õiglastel tingimustel. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011[8]. Arvestades nende võimalikku mõju liikmesriikide lennuühendustele, tuleks kõnealuste meetmete vastuvõtmiseks kasutada kontrollimenetlust. Komisjon peaks nõuetekohaselt põhjendatud kiireloomulistel juhtudel vastu võtma viivitamata kohaldatavad rakendusaktid. Sellised nõuetekohaselt põhjendatud juhud võivad tekkida olukorras, kus Ühendkuningriik ei anna liidu lennuettevõtjatele samaväärseid õigusi ja põhjustab seega ilmset tasakaalustamatust või kui liidu lennuettevõtjate majanduslikku elujõulisust ohustavad käesoleva määrusega hõlmatud lennutransporditeenuste osutamisel konkurentsitingimused, mis on ebasoodsamad kui need, mis on Ühendkuningriigi lennuettevõtjatel.

---

[7] 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).

[8] 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).

(9) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt kehtestada liidu ja Ühendkuningriigi vahelist lennutransporti käsitlevad ajutised meetmed juhul, kui üleminekuperioodi lõppedes puudub leping, mis reguleerib nende tulevasi suhteid lennunduse valdkonnas, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda meetmete 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.

(10) Eespool osutatud üleminekuperioodi lõpuga seotud olukorra kiireloomulisuse tõttu on asjakohane teha erand kaheksa nädala pikkusest tähtajast, millele on osutatud Euroopa Liidu lepingule, Euroopa Liidu toimimise lepingule ja Euroopa Aatomienergiaühenduse asutamislepingule lisatud protokolli nr 1 (riikide parlamentide rolli kohta liidus) artiklis 4.

(11) Käesoleva määruse territoriaalse kohaldamise ala ning selles esitatud viited Ühendkuningriigile ei hõlma Gibraltarit.

(12) Käesolev määrus ei piira Hispaania Kuningriigi õiguslikku seisukohta selle territooriumi suveräänsuse suhtes, kus paikneb Gibraltari lennujaam.

(13) Käesoleva määruse sätted peaksid jõustuma võimalikult kiiresti ja neid tuleks põhimõtteliselt kohaldada alates väljaastumislepingus osutatud üleminekuperioodi lõpule järgnevast päevast, välja arvatud juhul, kui liidu ja Ühendkuningriigi vaheline leping, mis reguleerib nende tulevasi suhteid lennunduse valdkonnas, on selleks kuupäevaks jõustunud. Selleks et vajalikke haldusmenetlusi saaks läbi viia võimalikult varakult, tuleks teatavaid sätteid kohaldada alates määruse jõustumisest,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1
Kohaldamisala

Käesoleva määrusega kehtestatakse ajutised meetmed, millega reguleeritakse liidu ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi (edaspidi „Ühendkuningriik“) vahelist lennutransporti pärast väljaastumislepingu artiklis 126 osutatud üleminekuperioodi lõppu.

Artikkel 2
Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „lennutransport“ – üldsusele tasu või rendi eest kättesaadav reisijate, pagasi, lasti ja posti (kas eraldi või koos) vedamine õhusõidukiga, sealhulgas regulaar- ja mitteregulaarlennud;

2) „rahvusvaheline lennutransport“ – lennutransport, mis läbib rohkem kui ühe riigi territooriumi kohal asuvat õhuruumi;

3) „liidu lennuettevõtja“ – lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on välja andnud lennutegevuslube väljaandev pädev asutus vastavalt määruse (EÜ) nr 1008/2008 II peatükile;

4) „Ühendkuningriigi lennuettevõtja“ – lennuettevõtja,

a) kelle põhitegevuskoht on Ühendkuningriigis ja

b) kes vastab ühele järgmisest kahest tingimusest:

i) üle 50 % ettevõtjast kuulub Ühendkuningriigile ja/või Ühendkuningriigi kodanikele, kes kontrollivad seda tegelikult otseselt või kaudselt ühe või mitme vaheettevõtja kaudu;

ii) üle 50 % ettevõtjast kuulub liidu liikmesriikidele ja/või liidu liikmesriikide kodanikele ja/või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriikidele ja/või nende liikmesriikide kodanikele mis tahes kombinatsioonis, kas üksi või koos Ühendkuningriigiga ja/või Ühendkuningriigi kodanikega, kes kontrollivad seda tegelikult otseselt või kaudselt ühe või mitme vaheettevõtja kaudu;

c) punkti b alapunktis ii osutatud juhul omas päev enne artikli 14 lõike 2 esimeses lõigus sätestatud käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäeva määruse (EÜ) nr 1008/2008 kohast kehtivat lennutegevusluba;

5) „tegelik kontroll“ – suhe, mis põhineb õigustel, lepingutel või muudel vahenditel, mis kas üksikult või koos ning arvestades asjaomast asjaolu või õigusakti, annavad võimaluse otseselt või kaudselt avaldada ettevõtjale otsustavat mõju, eelkõige

a) ettevõtja kogu või osa vara kasutamise õiguse kaudu;

b) õiguste või lepingute kaudu, mis avaldavad otsustavat mõju ettevõtja üksuste ülesehitusele, hääletamisele või otsustele või avaldavad muul viisil otsustavat mõju ettevõtja äritegevusele;

6) „konkurentsiõigus“ – õigus, mis käsitleb järgmist tegevust, kui see võib mõjutada lennutransporditeenuseid:

a) tegevus, mis seisneb järgmises:

i) lennuettevõtjate vahelised kokkulepped, lennuettevõtjate ühenduste otsused ja kooskõlastatud tegevus, mille eesmärk või tagajärg on konkurentsi takistamine, piiramine või moonutamine;

ii) turgu valitseva seisundi kuritarvitamine ühe või enama lennuettevõtja poolt;

iii) meetmed, mille Ühendkuningriik on jõustanud või jätnud kehtima riigi osalusega äriühingute ja nende ettevõtjate puhul, kellele Ühendkuningriik annab eri- või ainuõigused, ja mis on vastuolus alapunktiga i või ii, ning

b) lennuettevõtjate koondumised, mis oluliselt takistavad toimivat konkurentsi, eelkõige turgu valitseva seisundi tekke või tugevnemise tõttu;

7) „subsiidium“ – rahaline toetus, mida valitsus või muu avalik-õiguslik asutus annab mis tahes tasandil lennuettevõtjale või lennujaamale ning mis annab eelise ja hõlmab järgmist:

a) raha otsene ülekandmine (näiteks toetused, laenud või paigutused omakapitali), võimalik raha otsene ülekandmine või ettevõtja kohustuste ülevõtmine (näiteks laenutagatised, kapitalisüstid, ettevõtja omandamine, pankrotikaitse või kindlustus;

b) loobumine laekuma pidavast tulust või selle kogumata jätmine;

c) selliste kaupade või teenustega varustamine, mis ei ole osa üldisest taristust, või kaupade või teenuste ostmine;

d) maksete tegemine rahastamismehhanismi või ühe või mitme punktides a, b ja c nimetatud ja tavaliselt valitsuse või muu avalik-õigusliku asutuse pädevusse kuuluva ülesande andmine eraõiguslikule asutusele, nii et selle täitmine ei erine sisuliselt valitsuste tavapärasest tegevusest;

valitsuse või muu avalik-õigusliku asutuse rahalist panust ei loeta kasutoovaks, kui üksnes kasumlikkuse väljavaadetest lähtuv eraõiguslik turuosaline oleks samasuguses olukorras nagu asjaomane avalik-õiguslik asutus andnud samasuguse rahalise panuse;

8) „sõltumatu konkurentsiasutus“ – asutus, kes vastutab konkurentsiõiguse kohaldamise ja jõustamise ning subsiidiumide järelevalve eest ja vastab järgmistele tingimustele:

a) asutus on oma tegevuses sõltumatu ning tal on oma ülesannete täitmiseks piisavalt vajalikke vahendeid;

b) asutusele on oma ülesannete täitmisel ja volituste kasutamisel vajalikul moel tagatud sõltumatus poliitilisest ja muust välismõjust ja ta tegutseb erapooletult ning

c) asutuse otsused alluvad kohtulikule kontrollile;

9) „diskrimineerimine“ – objektiivse põhjenduseta vahetegemine kaupade või teenuste, sealhulgas lennutransporditeenuste pakkumiseks kasutatavate avalike teenuste pakkumisel või nende teenuste käsitlemisel asjaomaste teenustega seotud avalik-õiguslike asutuste poolt;

10) „regulaarne lennutransporditeenus“ – lendude sari, millel on järgmised tunnused:

a) igaühel on võimalik osta igale lennule üksikkohti ja/või kauba ja/või posti veoteenust (kas otse lennuettevõtjalt või tema volitatud esindajalt);

b) lennud toimuvad kahe või enama lennujaama vahel kas

i) avaldatud sõiduplaani kohaselt või

ii) nii regulaarselt või nii sageli, et need moodustavad ilmse süstemaatilise sarja;

11) „ebaregulaarne lennutransporditeenus“ – äriline lennutransporditeenus, mida ei osutata regulaarteenusena;

12) „liidu territoorium“ – liikmesriikide maismaaosa, siseveed, territoriaalveed ja nende kohal olev õhuruum, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Liidu lepingut ja Euroopa Liidu toimimise lepingut nendes lepingutes sätestatud tingimustel;

13) „Ühendkuningriigi territoorium“ – Ühendkuningriigi maismaaosa, siseveed ja territoriaalveed ning nende kohal olev õhuruum;

14) „Chicago konventsioon“ – rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon, mis avati allkirjastamiseks 7. detsembril 1944 Chicagos.

Artikkel 3
Liiklemisõigus

1. Ühendkuningriigi lennuettevõtjad võivad käesolevas määruses sätestatud tingimustel:

a) lennata ilma maandumiseta üle liidu territooriumi;

b) teha liidu territooriumil Chicago konventsiooni tähenduses mittekaubanduslikke vahemaandumisi;

c) osutada rahvusvahelisi regulaarseid ja mitteregulaarseid lennutransporditeenuseid, mis hõlmavad nii reisijatevedu, reisijateveo ja kaubalennu kombinatsioone ning kõiki kaubalende mis tahes kahe punkti vahel, millest üks asub Ühendkuningriigi territooriumil ja teine liidu territooriumil.

3. Liikmesriigid ei räägi Ühendkuningriigiga läbi ega sõlmi temaga kahepoolseid lepinguid ega kokkuleppeid käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvates küsimustes, mis puudutavad määruse kohaldamise aega. Nad ei anna kohaldamisaja kohta Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele lennutranspordiga seoses muid õigusi kui need, mis on antud käesoleva määrusega.

4. Erandina lõikest 3 võivad liikmesriigid kooskõlas siseriikliku õigusega anda loa oma territooriumil kiirabilennuteenuste osutamiseks Ühendkuningriigis registreeritud õhusõidukiga.

Artikkel 4
Turustuskoostöölepped

1. Käesoleva määruse artikli 3 kohaseid lennutransporditeenuseid võib osutada plokk-broneeringute või koodijagamise korra alusel järgmiselt:

a) Ühendkuningriigi lennuettevõtja võib tegutseda turustava lennuettevõtjana koos lendu teostava lennuettevõtjaga, kes on liidu või Ühendkuningriigi lennuettevõtja, või vajaduse korral koos lendu teostava kolmanda riigi lennuettevõtjaga, kellel on liidu või asjaomase liikmesriigi / asjaomaste liikmesriikide õiguse kohane liiklemisõigus ja kelle vedajatel on õigus kõnealuseid õigusi asjaomase korra alusel kasutada;

b) Ühendkuningriigi lennuettevõtja võib tegutseda lendu teostava lennuettevõtjana koos mis tahes turustava lennuettevõtjaga, kes on liidu või Ühendkuningriigi lennuettevõtja, või vajaduse korral koos kolmanda riigi turustava lennuettevõtjaga, kellel on liidu või asjaomase liikmesriigi / asjaomaste liikmesriikide õiguse kohane lennuliini kasutamise õigus ja kelle vedajatel on õigus kõnealuseid õigusi asjaomase korra alusel kasutada.

2. Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele antud lõike 1 kohased õigused ei anna kolmanda riigi lennuettevõtjatele mingeid muid õigusi peale nende, mida nad kasutavad liidu või asjaomase liikmesriigi / asjaomaste liikmesriikide õiguse kohaselt.

3. plokk-broneeringute või koodijagamise korra kasutamine lendu teostava lennuettevõtjana või turustava lennuettevõtjana ei anna Ühendkuningriigi lennuettevõtjale õigust kasutada muid õigusi peale nende, millele osutatakse artikli 3 lõikes 1.

See ei takista Ühendkuningriigi lennuettevõtjatel osutada lennutransporditeenuseid mis tahes kahe punkti vahel, millest üks asub Ühendkuningriigi territooriumil ja teine liidu territooriumil, kui on täidetud järgmised tingimused:

a) Ühendkuningriigi lennuettevõtja tegutseb vastavalt plokk-broneeringute või koodijagamise korrale turustava lennuettevõtjana koos lendu teostava lennuettevõtjaga, kellel on liidu või asjaomase liikmesriigi / asjaomaste liikmesriikide õiguse kohane liiklemisõigus ja kellel on õigus kõnealuseid õigusi asjaomase korra alusel kasutada;

b) kõnealune transporditeenus on osa Ühendkuningriigi lennuettevõtja teostatavast veost Ühendkuningriigi territooriumil asuva punkti ja asjaomases kolmandas riigis asuva asjakohase punkti vahel.

4. Asjaomaste liikmesriikide pädevad asutused peavad käesolevas artiklis osutatud korra heaks kiitma, et kontrollida, kas käesolevas artiklis sätestatud tingimused on täidetud ning kas järgitakse liidu ja liikmesriikide õiguse kohaldatavaid sätteid, eelkõige ohutuse ja julgestuse osas.

Artikkel 5
Lennukite rentimine

1. Artikli 3 lõikes 1 osutatud õigusi kasutav Ühendkuningriigi lennuettevõtja võib osutada lennutransporditeenust kas oma lennukitega või järgmiselt:

a) kasutades mis tahes rendileandjalt ilma meeskonnata renditud lennukit;

b) kasutades teiselt Ühendkuningriigi lennuettevõtjalt koos meeskonnaga renditud lennukit;

c) kasutades muu riigi kui Ühendkuningriigi lennuettevõtjalt koos meeskonnaga renditud lennukit, tingimusel et rentimine on vajalik erakorraliste vajaduste, veomahu hooajalise suurenemise või rentniku tegevusraskuste tõttu ja lennuk renditakse üksnes vajaduste katmise või raskuste ületamise ajaks.

2. Asjaomaste liikmesriikide pädevad asutused peavad lõikes 1 osutatud korra heaks kiitma, et kontrollida, kas nimetatud lõikes sätestatud tingimused on täidetud ning kas järgitakse liidu ja liikmesriikide õiguse kohaldatavaid sätteid, eelkõige ohutuse ja julgestuse osas.

Artikkel 6
Õiguste samaväärsus

1. Komisjon jälgib Ühendkuningriigi poolt liidu lennuettevõtjatele antud õigusi ja nende kasutamise tingimusi.

2. Kui komisjon teeb kindlaks, et Ühendkuningriigi poolt liidu lennuettevõtjatele antud õigused ei ole *de jure* või *de facto* samaväärsed käesoleva määruse kohaselt Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele antud õigustega või et need õigused ei ole kõikidele liidu lennuettevõtjatele võrdselt kättesaadavad, võtab komisjon viivitamata ja selleks, et taastada samaväärsus, vastu rakendusaktid, et:

a) kehtestada Ühendkuningriigi lennuettevõtjate osutatavatele regulaarsetele lennutransporditeenustele lubatud mahu piirmäärad ning nõuda, et liikmesriigid kohandaksid vastavalt Ühendkuningriigi lennuettevõtjate olemasolevaid või neile lennutegevuseks väljastatavaid lube;

b) nõuda liikmesriikidelt kõnealuste lennutegevuslubade andmisest keeldumist, nende peatamist või kehtetuks tunnistamist või

c) kehtestada finantskohustused või tegevuspiirangud.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. Need võetakse vastu artikli 13 lõikes 3 osutatud kiirmenetluse kohaselt, kui see on lõikes 2 osutatud samaväärsuse olulise puudumise korral, mida on nõuetekohaselt põhjendatud, juhtumi kiireloomulisuse tõttu tungivalt vajalik.

Artikkel 7
Aus konkurents

1. Komisjon jälgib tingimusi, mille alusel liidu lennuettevõtjad ja lennujaamad konkureerivad käesoleva määrusega hõlmatud lennutransporditeenuste osutamisel Ühendkuningriigi lennuettevõtjate ja lennujaamadega.

2. Kui komisjon teeb kindlaks, et nimetatud tingimused on mõne lõikes 3 osutatud olukorra tulemusena märgatavalt ebasoodsamad kui Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele kehtivad tingimused, võtab komisjon viivitamata ja selleks, et olukorra parandada, vastu rakendusaktid, et teha järgmist:

a) kehtestada Ühendkuningriigi lennuettevõtjate osutatavatele regulaarsetele lennutransporditeenustele lubatud mahu piirmäärad ning nõuda, et liikmesriigid kohandaksid vastavalt Ühendkuningriigi lennuettevõtjate olemasolevaid või neile lennutegevuseks väljastatavaid lube;

b) nõuda liikmesriikidelt Ühendkuningriigi mõnele lennuettevõtjale või kõikidele lennuettevõtjatele kõnealuste lennutegevuseks väljastatavate lubade andmisest keeldumist, nende peatamist või kehtetuks tunnistamist või

c) kehtestada finantskohustused või tegevuspiirangud.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. Need võetakse vastu artikli 13 lõikes 3 osutatud kiirmenetluse kohaselt, kui see on tungivalt vajalik kiireloomulisuse tõttu, mille põhjuseks on oht liidu lennuettevõtjate ühe või mitme tegevuse majanduslikule elujõulisusele ja see oht on nõuetekohaselt põhjendatud.

3. Lõikes 2 osutatud rakendusaktid võetakse nimetatud lõikes osutatud tingimustel vastu järgmiste olukordade parandamiseks:

a) Ühendkuningriik annab subsiidiume;

b) Ühendkuningriigi suutmatus kehtestada või tulemuslikult kohaldada konkurentsialaseid õigusakte;

c) Ühendkuningriigi suutmatus luua või hoida töös sõltumatut konkurentsiasutust;

d) Ühendkuningriik kohaldab töötajate kaitse, ohutuse, julgestuse, keskkonna või reisijate õiguste suhtes standardeid, mis on madalamad kui liidu õiguses sätestatud standardid, või liidu õiguse asjakohaste sätete puudumise korral madalamad kui kõigi liikmesriikide poolt kehtestatud standardid või igal juhul madalamad kui asjaomased rahvusvahelised standardid;

e) liidu lennuettevõtjaid diskrimineeritakse mis tahes vormis.

4. Lõike 1 kohaldamiseks võib komisjon nõuda teavet Ühendkuningriigi pädevatelt asutustelt, Ühendkuningriigi lennuettevõtjatelt või Ühendkuningriigi lennujaamadelt. Kui Ühendkuningriigi pädev asutus, Ühendkuningriigi lennuettevõtja või Ühendkuningriigi

lennujaam ei esita nõutud teavet komisjoni poolt ette nähtud mõistliku tähtaja jooksul või esitab mittetäieliku teabe, võib komisjon toimida vastavalt lõikele 2.

5. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/712[9] käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate küsimuste suhtes ei kohaldata.

Artikkel 8
Lennutegevuseks väljastatav luba

1. Ilma et see piiraks liidu ja liikmesriikide lennundusohutuse alase õiguse kohaldamist, peavad Ühendkuningriigi lennuettevõtjad neile artikli 3 kohaselt antud õiguste kasutamiseks taotlema lennutegevuseks väljastatavat luba igalt liikmesriigilt, kus nad soovivad tegutseda.

2. Pärast Ühendkuningriigi lennuettevõtjalt lennutegevuseks väljastatava loa taotluse saamist annab asjaomane liikmesriik asjakohase lennutegevuseks väljastatava loa põhjendamatu viivituseta, tingimusel et

a) taotluse esitanud Ühendkuningriigi lennuettevõtjal on kehtiv lennutegevusluba kooskõlas Ühendkuningriigi õigusaktidega ning

b) Ühendkuningriigi lennuettevõtja on Ühendkuningriigi tegeliku ja jätkuva õiguskontrolli all, pädev asutus on selgelt kindlaks määratud ja Ühendkuningriigi lennuettevõtjal on nimetatud asutuse väljastatud lennuettevõtja sertifikaat.

3. Ilma et see piiraks vajadust anda piisavalt aega vajalike hindamiste tegemiseks, on Ühendkuningriigi lennuettevõtjatel õigus esitada lennutegevuseks väljastatavate lubade taotlusi alates käesoleva määruse jõustumise päevast. Liikmesriikidel on õigus need taotlused alates sellest päevast heaks kiita, tingimusel et heakskiitmise tingimused on täidetud. Siiski ei jõustu selliselt väljastatud load enne käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäeva, nagu on sätestatud artikli 14 lõike 2 esimeses lõigus.

Artikkel 9
Tegevus- ja lennukavad ning sõiduplaanid

1. Ühendkuningriigi lennuettevõtjad esitavad lennuteenuste tegevus- ja lennukavad ning sõiduplaanid iga asjaomase liikmesriigi pädevale asutusele heakskiitmiseks. Need tuleb esitada vähemalt 30 päeva enne lennutegevuse alustamist.

2. Kui artiklis 8 ei ole sätestatud teisiti, võib tegevus- ja lennukavad ning sõiduplaanid artikli 14 lõike 2 esimeses lõigus sätestatud käesoleva määruse kohaldamise esimesel päeval kestva IATA hooaja ja sellele järgneva hooaja kohta esitada ning heaks kiita enne nimetatud kuupäeva.

3. Käesolev määrus ei takista liikmesriike andmast liidu lennuettevõtjatele regulaarsete lennutransporditeenuste osutamise luba selleks, et nad saaksid kasutada neile Ühendkuningriigi poolt antud õigusi. Liikmesriigid ei diskrimineeri nimetatud lubade andmisel ühtegi liidu lennuettevõtjat.

[9] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/712, mis käsitleb konkurentsi kaitsmist lennutranspordisektoris ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 868/2004 (ELT L 123, 10.5.2019, lk 4).

Artikkel 10

Loa andmisest keeldumine, selle kehtetuks tunnistamine, peatamine ja piiramine

1. Liikmesriigid keelduvad Ühendkuningriigi lennuettevõtjale lennutegevuseks väljastatava loa andmisest või vajaduse korral tühistavad või peatavad selle, kui

a) lennuettevõtja ei kvalifitseeru käesoleva määruse kohaselt Ühendkuningriigi lennuettevõtjaks või

b) artikli 8 lõikes 2 sätestatud tingimused ei ole täidetud.

2. Liikmesriigid keelduvad Ühendkuningriigi lennuettevõtjale lennutegevuseks väljastatava loa andmisest, tunnistavad selle kehtetuks või peatavad selle, piiravad seda või kehtestavad sellele tingimused või piiravad tema tegevust või kehtestavad tema tegevusele tingimused mis tahes järgmisel juhul:

a) kohaldatavaid ohutus- ja julgestusnõudeid ei järgita;

b) kohaldatavaid nõudeid, mis on seotud lennuliikluses osaleva õhusõiduki asjaomase liikmesriigi territooriumile lubamise, seal viibimise või sealt lahkumisega, ei järgita;

c) kohaldatavaid nõudeid, mis on seotud õhusõiduki reisijate, meeskonna, pagasi, kauba ja/või posti asjaomase liikmesriigi territooriumile lubamise, seal viibimise või sealt lahkumisega (sh riiki sisenemise, vormistuse, sisserände, passide, tolli ja karantiini reeglid või postiveo korral postinormid), ei järgita.

3. Liikmesriigid keelduvad Ühendkuningriigi lennuettevõtjale lennutegevuseks väljastatava loa andmisest, tunnistavad selle kehtetuks või peatavad selle, piiravad seda või kehtestavad sellele tingimused või piiravad tema tegevust või kehtestavad tema tegevusele piirangud, kui komisjon seda artikli 6 või 7 kohaselt nõuab.

4. Liikmesriigid teatavad komisjonile ja teistele liikmesriikidele põhjendamatu viivituseta kõikidest otsustest Ühendkuningriigi lennuettevõtjale lõigete 1 ja 2 kohaselt lennutegevuseks väljastatava loa andmisest keeldumise või loa tühistamise kohta.

Artikkel 11

Sertifikaadid ja litsentsid

Käesoleva määruse kohaselt tunnistavad liikmesriigid lennutransporditeenuste osutamiseks kehtivaks Ühendkuningriigi lennuettevõtjate lennukõlblikkussertifikaadid, pädevustunnistused ja litsentsid, mille Ühendkuningriik on välja andnud või kehtivaks tunnistanud ja mis on endiselt kehtivad, tingimusel et sellised sertifikaadid või litsentsid on välja antud või kehtivaks tunnistatud vähemalt vastavalt Chicago konventsioonis sätestatud asjakohastele rahvusvahelistele standarditele ja nendega kooskõlas.

Artikkel 12

Konsulteerimine ja koostöö

1. Käesoleva määruse rakendamise tagamiseks konsulteerivad liikmesriikide pädevad asutused vajaduse korral Ühendkuningriigi pädevate asutustega ja teevad nendega koostööd.

2. Taotluse korral esitavad liikmesriigid komisjonile põhjendamatu viivituseta kogu käesoleva artikli lõike 1 kohaselt kogutud teabe või muu teabe, mis on asjakohane artiklite 6 ja 7 rakendamiseks.

Artikkel 13
Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab määruse (EÜ) nr 1008/2008 alusel loodud komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 8 koostoimes selle määruse artikliga 5.

Artikkel 14
Jõustumine ja kohaldamine

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

2. Seda kohaldatakse alates järgmisest päevast pärast seda, mil vastavalt väljaastumislepingu artiklitele 126 ja 127 lõpeb liidu õiguse kohaldamise Ühendkuningriigi suhtes.

Artikli 8 lõiget 3 ja artikli 9 lõiget 2 kohaldatakse alates käesoleva määruse jõustumisest.

3. Käesolevat määrust ei kohaldata, kui Ühendkuningriigiga sõlmitud lennutransporditeenuste osutamist käsitlev laiaulatuslik leping, milles liit on osaline, on lõike 2 esimeses lõigus osutatud kuupäevaks jõustunud.

4. Käesoleva määruse kohaldamine lõpeb kuupäeval, mis on järgmistest kuupäevadest varaseim:

a) 30. juuni 2021;

b) kuupäev, mil jõustub lõikes 3 osutatud leping või alustatakse selle lepingu ajutist kohaldamist.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*