



Brüssel, 19.12.2018
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

põhilise lennuühenduse tagamise ühiseeskirjade kohta, võttes arvesse Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi väljaastumist Euroopa Liidust

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Ühendkuningriik esitas 29. märtsil 2017 Euroopa Liidu lepingu artikli 50 kohase teate oma kavatsuse kohta ELi list välja astuda. See tähendab, et kui väljaastumislepingut¹ ei ratifitseerita, lõpetatakse liidu esmase ja teisese õiguse kohaldamine Ühendkuningriigi suhtes alates 30. märtsist 2019 (edaspidi „väljaastumise kuupäev“). Sel hetkel saab Ühendkuningriigist kolmas riik.

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 üldlepingu² 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 kõnealuste lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise eeskirjad.

Kui väljaastumislepingus ei ole teisiti sätestatud, ei kuulu Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahelised lennuteenused väljaastumise korral enam nimetatud määruse kohaldamisalasse. Lisaks sellele ei vasta teatavad lennuettevõtjad enam nimetatud määruuses sätestatud tingimustele ega kvalifitseeru liidu lennuettevõtjatena, sest neil on Ühendkuningriigi välja antud lennutegevusluba või asub nende peamine tegevuskoht Ühendkuningriigis või kuulub nendes ettevõtjates enamusosalus või tegelik kontroll Ühendkuningriigile või Ühendkuningriigi kodanikele.

Sellest järeldub, et kui väljaastumislepingus ei ole vastupidiselt sätestatud, puuduks alates 30. märtsist 2019 õiguslik alus lennuteenuste osutamiseks Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahel asjaomaste lennuettevõtjate poolt. Eespool kirjeldatud olukorras olevad lennuettevõtjad kaotaksid liidu lennutegevusloa ja neil ei oleks seetõttu enam õigust osutada liidusiseseid lennuteenuseid.

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, kui mitte kõikide, liidu ja Ühendkuningriigi vaheliste lennuliinide teenindamine. Samas jääksid liidusisesed marsruudid, mida Ühendkuningriigi lennuettevõtjad pärast väljaastumist enam ei teeninda, liidu lennuettevõtjatele täielikult juurdepääsetavaks.

Juhul kui väljaastumislepingut ei sõlmita võivad tagajärjed olla mõlema majanduse jaoks tõsised, näiteks pikeneks alternatiivsete marsruutide tõttu märkimisväärselt reisimisele kuluv

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² Marrakechis 15. aprillil 1994. aastal sõlmitud Maailma Kaubandusorganisatsiooni asutamislepingu 1B lisa.

aeg ja suureneksid reisikulud, kasvaks surve nende alternatiivsete marsruutidega seotud lennutransporditaristule ning samal ajal väheneks nõudlus lennutranspordi järele. Selle tulemusena satuks löögi alla mitte ainult lennutranspordisektor, vaid ka muud majandussektorid, mis sõltuvad suurel määral lennutranspordist. Kaasnevad kaubandustökked mõjutavad nii kaugetel kui ka lähiturgudel tegutsevaid ettevõtjaid ja ettevõtete ümberpaigutamist. Lennutranspordiühenduse häired tähendaks liidu ja liikmesriikide jaoks strateegilise vara kaotamist.

Oma 13. novembri 2018. aasta teatises „Valmistumine Ühendkuningriigi väljaastumiseks Euroopa Liidust 30. märtsil 2019: erandolukorra tegevuskava“³ andis komisjon teada oma kavatsusest võtta meetmeid, millega tagatakse Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele luba lennata üle Euroopa Liidu territooriumi, teha tehnilistel põhjustel vahepeatusi (näiteks tankida ilma reisijate peale- või mahaminemiseta) ning maanduda Euroopa Liidus ja lennata tagasi Ühendkuningriiki. Need meetmed võetakse tingimusel, et Ühendkuningriik kohaldab samaväärseid meetmeid Euroopa Liidu lennuettevõtjate suhtes.

Käesoleva ettepaneku eesmärk on kehtestada liidu ja Ühendkuningriigi vahelise lennutranspordi suhtes ajutised meetmed, mida kohaldatakse Ühendkuningriigi liidust väljaastumise järel (artikkel 1). Nende meetmete eesmärk on säilitada lühikese üleminekuperioodi jooksul põhiühendused (artikkel 12).

Esiteks nähakse kavandatava määrusega (artikkel 3) ette, et Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele antakse ühepoolset 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 mitteregulaarlenne ei eristata. Koosõlas kavandatud määruse eesmärgiga tagada põhiühendused, on Ühendkuningriigi lennuettevõtjate veomaht, mida neil lubatakse pakkuda, külmutatud Brexiti eelsel tasemel, mis on väljendatud lendude arvuna (edaspidi „lendude sagedus“). Määruse kohaselt ei ole Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele lennuteenuste osutamiseks ette nähtud tavapäraseid tegevuse paindlikkuse vahendeid (näiteks turustuskoostöölepped, õhusõiduki rentimine, lennuki vahetamine või kaasterminaliteenus).

Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele antud õiguste suhtes kohaldatakse vastastikkuse põhimõtet, seepärast nähakse kavandatava määrusega (artikkel 4) 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. Samaväärsuse taseme hindamisel ja parandusmeetmete võtmisel ei lähtu komisjon üksnes kahe õiguskorralduse rangest ja vormilisest vastavusest, sest asjaomastel turgudel on märkimisväärseid erinevusi, ja soovitakse vältida pelgalt peegeldavat lähenemisviisi, mis kokkuvõttes ei pruugi vastata liidu huvidele.

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

³ COM (2018) 880 final.

väljaastumist jätkama lennutranspordi valdkonnas piisavalt kõrgete standardite kohaldamist seoses selliste küsimustega, nagu aus konkurents (sh kartelle, turgu valitseva seisundi kuritarvitamist ja ühinemisi käsitlevad sätted), põhjendamatute riigitoetuste keeld, töötajate kaitse, keskkonnakaitse ning ohutus ja turvalisus. Lisaks tuleb tagada, et liidu lennuettevõtjaid ei diskrimineeritaks Ühendkuningriigis ei *de jure* ega *de facto*. Kavandatud määrusega tehakse komisjonile (artikkel 5) 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 6–9).

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 10), et nende pädevusse kuuluvate ja ka pärast Ühendkuningriigi väljaastumist osutatavate lennuteenuste haldamine oleks võimalik vähe häiritud.

Euroopa Ülemkogu (artikkel 50) kordas 13. detsembril 2018 oma üleskutset töötada kõigil tasanditel pingsamalt, et saavutada valmisolek Ühendkuningriigi väljaastumise tagajärgede likvideerimiseks, võttes arvesse kõiki võimalikke tulemusi. Käesolev õigusakt on osa meetmete paketist, mille komisjon kõnealusele üleskutsesele vastamiseks vastu võtab.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Kavandatav määrus on *lex specialis*, milles käsitleks mõningaid tagajärgi, mis tulenevad asjaolust, et kui Ühendkuningriik Euroopa Liidust välja astub, siis väljaastumislepingu puudumise korral ei kohaldata Ühendkuningriigi ja muude liikmesriikide vahelise lennutranspordi suhtes enam määrust (EÜ) nr 1008/2008. Kavandatud sätted piirduvad sellega, mis on vajalik, et vältida ebaproportsionaalseid häireid. Neid on kavas kohaldada vaid piiratud aja jooksul. Seepärast on käesolev ettepanek täielikult kooskõlas kehtivate õigusaktidega ja eelkõige määrusega (EÜ) nr 1008/2008.

- **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 piiravat 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 täiendatakse liidu määrust (EÜ) nr 1008/2008, et tagada põhiühenduste säilimine ka siis, kui kõnealust määrust ei kohaldata enam kõnealuste veeteenuste 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 režiimi kohaldamise ajalise piirangu puhul.

- **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 väljaastumiseni (ilma väljaastumislepingu sõlmimiseta) jäänud aeg 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.

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Ühendkuningriigi EList väljaastumisega kaasnevaid probleeme ja võimalikke lahendusi on tõstatanud mitmed lennundusvaldkonna sidusrühmad ja liikmesriikide esindajad.

Esitatud seisukohtade ühine teema oli vajadus regulatiivse sekkumise järele, et säilitada teatav lennuühenduse tase. Liiklemisõiguste suhtes ei ole sidusrühmadel võimalik võtta ise eriolukorra meetmeid, et leevendada väljaastumislepingu võimalikust puudumisest tulenevat kahjulikku mõju. Vähemalt kuus lennuettevõtjat ning lennuettevõtjate ja lennujaamade esindajad (peamiselt Rahvusvahelise Lennujaamade Nõukogu Euroopa osakonna kaudu) on esitanud arvamuse, et Ühendkuningriigi lennuettevõtjate puhul tuleks säilitada praegune olukord ja hoida turulepääs samal tasemel nagu enne väljaastumist. Samas olid muud sidusrühmad (enamasti ELi 27 liikmesriigi lennuettevõtjate esindajad) arvamusel, et turul võrdsete tingimuste tagamiseks ei tohiks ilma õigusakte täielikku vastavusse viimata praegust olukorda säilitada. Komisjon korraldas 12. juunil 2018 ELi 27 liikmesriigi jaoks valmisolekut käsitleva seminari, mille käigus osutasid liikmesriikide tsiviillennunduseksperdid eelkõige vajadusele võtta ELi tasandil vastu eriolukorra meetmed, et tagada ELi 27 liikmesriigi ja Ühendkuningriigi vahelised põhiühendused juhul, kui väljaastumisleping jääb sõlmimata.

Neid märkusi on ettepaneku koostamisel nõuetekohaselt arvesse võetud.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Asjaomased sidusrühmad esitasid komisjonile mitmesuguseid hinnanguid selle kohta, kuidas mõjutab Ühendkuningriigi lahkumine lennutranspordisektorit. Nende hinnangute põhjal võib väita, et ELi 27 liikmesriigi ja Ühendkuningriigi vahelise lennuliikluse puudumine põhjustaks ELi 27 liikmesriigis 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 110 miljardit eurot, samas kui sektori üldine mitmekordistav mõju koos turismiga ulatub 510 miljardi euroni⁴. Kokku moodustasid 2016. aastal ELi 27 liikmesriigi ja Ühendkuningriigi vahel liikunud reisijad 16 % kogu ELi sisesest liiklusest. ELi liikmesriikide lõikes oli see näitaja väga erinev ja võis ulatuda ka üle 25 %. Lisaks sellele teostasid 2017. aastal 19,3 % ELi-sisesest lennutranspordist Ühendkuningriigi lennutegevusloaga lennuettevõtjad, samas kui 44,7 % ELi 27 liikmesriigi ja Ühendkuningriigi vahelisest lennuliiklusest tagasid ELi 27 liikmesriigis lennutegevusloa saanud 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 27 liikmesriigi majandusele ja kodanikele.

- **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.

⁴ Steer Davies Gleave „Study on employment and working conditions in air transport and airports“, lõpparuanne, 2015.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

põhilise lennuühenduse tagamise ühiseeskirjade kohta, võttes arvesse Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi väljaastumist Euroopa Liidust

(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,
pärast seadusandliku akti eelnõu edastamist liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁵,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁶,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Ühendkuningriik esitas 29. märtsil 2017 Euroopa Liidu lepingu artikli 50 kohase teate oma kavatsuse kohta EList välja astuda. Aluslepingute kohaldamine Ühendkuningriigi suhtes lõpeb alates väljaastumislepingu jõustumise kuupäevast või lepingu puudumise korral kahe aasta möödumisel kõnealusest teatest, st alates 30. märtsist 2019, kui Euroopa Ülemkogu kokkuleppel Ühendkuningriigiga ei otsusta ühehäälselt kõnealust tähtaega pikendada.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1008/2008⁷ on sätestatud tingimused liidu lennuettevõtjatele lennutegevusloa andmiseks ja kehtestatud vabades ELi siseste lennuteenuste osutamiseks.
- (3) Mis puudutab Ühendkuningriigi ja ülejäänud 27 liikmesriigi vahelisi suhteid, siis erisätete puudumisel lõpeksid Ühendkuningriigi liidust väljaastumise korral 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 Ühendkuningriigi lennutegevusluba omavatel lennuettevõtjatel osutada lennutransporditeenuseid Ühendkuningriigi ja allesjäänud 27 liikmesriigi vahel. Selleks et tagada vajalik tasakaal Ühendkuningriigi ja allesjäänud liikmesriikide vahel, peaksid sel viisil antud õigused sõltuma sellest, kas Ühendkuningriik on andnud samaväärsed õigused

⁵ ELT C , , lk .

⁶ ELT C , [...], lk .

⁷ 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).

Euroopa Liidus lennutegevusloa saanud lennuettevõtjatele, ning kas on täidetud teatavad tingimused, mis tagavad ausa konkurentsi.

- (5) Ajutise iseloomu kajastamiseks peaks käesolevat määrust kohaldama lühiajaliselt, ilma et see piiraks võimalikke läbirääkimisi Euroopa Liidu ja Ühendkuningriigi vahelisi lennuteenuseid käsitleva tulevase lepingu üle ja sellise lepingu jõustumist.
- (6) Selleks et tagada ühetaolised tingimused käesoleva määruse rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused meetmete vastuvõtmiseks, et tagada õiglane vastastikkuse määr liidu ja Ühendkuningriigi poolt teineteise lennuettevõtjatele ühepoolset 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 182/2011⁸.
- (7) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt liidu ja Ühendkuningriigi vahelist lennutransporti käsitlevate ajutiste meetmete kehtestamist väljaastumislepingu puudumise korral, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid meetmete ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (8) Käesoleva määruse sätted peaks jõustuma kiiremas korras ja neid tuleks põhimõtteliselt kohaldada alates järgmisest päevast, kui lõpetatakse aluslepingute kohaldamine Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis, välja arvatud juhul, kui Ühendkuningriigiga sõlmitud väljaastumisleping on selleks kuupäevaks jõustunud. Selleks et vajalikke haldusmenetlusi oleks võimalik läbi viia võimalikult varakult, tuleks teatavaid sätteid kohaldada alates käesoleva määruse jõustumisest,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Kohaldamisala

Käesoleva määrusega kehtestatakse ajutised meetmed, millega reguleeritakse Euroopa Liidu ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi (edaspidi „Ühendkuningriik“) vahelist lennutransporti pärast Ühendkuningriigi lahkumist Euroopa Liidust.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

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

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 rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

2. „rahvusvaheline lennutransport“ – lennutransport, mis läbib rohkem kui ühe riigi territooriumi kohal asuvat õhuruumi;
3. „ühenduse lennuettevõtja“ – lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on andnud lennutegevuslube andev 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 otseselt või kaudselt ühe või mitme vaheettevõtja kaudu või
 - ii) üle 50 % ettevõtjast kuulub ELi liikmesriikidele ja/või ELi 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 otseselt või kaudselt ühe või mitme vaheettevõtja kaudu;
 - (c) punkti b alapunktis ii osutatud juhul omavad päev enne artikli 12 lõikes 2 osutatud käesoleva määruse esimest kohaldamispäeva määruse (EÜ) nr 1008/2008 kohast kehtivat lennutegevusluba;
5. „tegelik kontroll“ – suhe, mis põhineb õigustel, lepingutel või mis tahes muudel vahenditel, mis kas üksikult või koos ja vastavat fakti või seadust arvestavalt annavad võimaluse otseselt või kaudselt avaldada ettevõtjale otsustavat mõju, eelõige
 - (a) ettevõtja kõigi või osa varade 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. „konkurentsioigus“ – seadus, 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 eesmärgiks või tagajärjeks on takistada, piirata või kahjustada konkurentsi;
 - ii) turgu valitseva seisundi kuritarvitamine ühe või enama lennuettevõtja poolt;
 - iii) Ühendkuningriigi võetud või jõus hoitud meetmed, mis hõlmavad avalik-õiguslikke ettevõtjaid ja selliseid ettevõtjaid, kellele Ühendkuningriik on andnud eri- või ainuõigusi, ning mis on vastuolus alapunktiga i või ii ning
 - (b) lennuettevõtjate koondumised, mis märkimisväärselt takistavad toimivat konkurentsi, eelkõige turgu valitseva seisundi tekke või tugevnemise tõttu;

7. „subsiidium“ – mis tahes rahaline toetus, mida valitsus või mis tahes muu avalik-õiguslik asutus annab mis tahes tasandil lennuetevõtjale või lennujaamale, mis annab eelise, ning mis hõlmab järgmist:
- (a) otsene raha ülekandmine, nt toetused, laenud või paigutused omakapitali, võimalikud raha otseülekanded või ettevõtja kohustuste ülevõtmine nt laenu tagatisena kujul, kapitalisüstid, ettevõtja omandamine, pankrotikaitse või kindlustus;
 - (b) loobumine tavaliselt laekuvatest tuludest või nende kogumata jätmine;
 - (c) selliste kaupade või teenuste pakkumine, mis ei ole seotud üldise taristuga, või kaupade või teenuste ostmine või
 - (d) maksed rahastamismehhanismi, eraõigusliku asutuse suunamine või sellele ülesande andmine täita üht või mitut punktides a, b ja c kirjeldatud funktsiooni, mis tavaliselt kuulub valitsuse või muu avaliku sektori astutuse pädevusse ja mille menetlus ei erine sisuliselt tavapäraselt valitsuse järgitavast menetlusest.
- Valitsus või muu avaliku sektori asutus võib anda rahalist toetust ainult juhul, kui samasugust rahalist toetust annaks ka turumajanduse tingimustes tegutsev ja kõnealuse avalik-õigusliku asutusega samas olukorras olev eraettevõtja, kes juhindub kasumlikkusest;
8. „sõltumatu konkurentsiasutus“ – asutus, kes vastutab konkurentsioiguse kohaldamise ja jõustamise ning subsiidiumide kontrollimise eest ning vastab kõikidele järgmistele tingimustele:
- (a) asutus on oma tegevuses sõltumatu ja tal on oma ülesannete täitmiseks vajalikud vahendid;
 - (b) oma ülesannete täitmisel ja volituste kasutamisel on asutusele tagatud sõltumatus poliitilisest või muust välisest mõjutamisest ja ta tegutseb erapooletult ning
 - (c) asutuse otsused vaadatakse läbi kohtus;
9. „diskrimineerimine“ – objektiivse põhjenduseeta eristuste tegemine kaupade või teenuste, sh lennutransporditeenuste käitamisega seotud avalike teenuste tarnimise suhtes või nende kaupade või teenuste käsitlemise suhtes asjaomaste teenustega seotud avaliku sektori asutuste poolt;
10. „regulaarne lennutransporditeenus“ – lendude sari, millel on kõik järgmised tunnused:
- (a) igale lennule võib igaüks osta üksikkohti ja/või kauba ja/või posti veoteenust (kas otse lennuetevõtjalt või tema volitatud esindajalt);
 - (b) lennud toimuvad kahe või enama lennujaama vahel kas:
 - i) avaldatud sõiduplaani kohaselt või
 - ii) nii regulaarselt või sageli, et need moodustavad ilmse süstemaatilise sarja;
11. „ebaregulaarne lennutransporditeenus“ – äriplaneeritud lennutransporditeenus, mida ei osutata regulaarsete teenusena;

12. „liidu territoorium“ – liikmesriikide maismaaosa, siseveekogud ja territoriaalveed, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Liidu lepingut ja Euroopa Liidu toimimise lepingut nendes lepingutes sätestatud tingimustel, ja nende kohal olev õhuruum;
13. „Ühendkuningriigi territoorium“ – Ühendkuningriigi maismaaosa, siseveekogud ja territoriaalveed ning nende kohal olev õhuruum;
14. „konventsioon“ – rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon, mis avati allkirjastamiseks Chicagos 7. detsembril 1944.

Artikkel 3

Liiklemisõigus

1. Ühendkuningriigi lennuettevõtjad võivad käesolevas määruses sätestatud tingimustel:
 - (a) lennata ilma maandumiseta üle liidu territooriumi;
 - (b) teha liidu territooriumil konventsiooni tähenduses mittekaubanduslikke vahemaandumisi;
 - (c) osutada rahvusvahelisi regulaarseid ja mitteregulaarseid lennutransporditeenused, mis hõlmavad nii reisijatevedu, reisijateveo ja kaubalennu kombinatsioone ning kõiki kaubalende, mis tahes kahe punkti vahel, millest üks asub Ühendkuningriigi territooriumil ja teine asub liidu territooriumil.
2. Võttes arvesse artikleid 4 ja 5, ei tohi Ühendkuningriigi lennuettevõtjate poolt Ühendkuningriigi ja iga liikmesriigi vahelisel marsruudil osutatavate regulaarsete lennutransporditeenuste hooajaline kogumaht käesoleva määruse kohaselt ületada kõnealuste lennuettevõtjate poolt kõnealustel liinidel 2018. aastal vastaval IATA talve- ja suvehooajal käitatud lendude koguarvu.
3. Liikmesriigid ei pea läbirääkimisi ega sõlmi kahepoolseid lepinguid ega kokkuleppeid Ühendkuningriigiga küsimustes, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse. Nad ei anna Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele lennutranspordiga seoses muid õigusi kui need, mis on antud käesoleva määrusega.

Artikkel 4

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, võib ta määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 25 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt vastu võetud rakendusaktidega teha samaväärsuse taastamiseks järgmist:
 - (a) kohandada Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele kättesaadavat mahtu artikli 3 lõikes 2 sätestatud piires ning nõuda, et liikmesriigid kohandaksid vastavalt

Ühendkuningriigi lennuettevõtjate olemasolevaid või neile antavaid lennutegevuslube;

- (b) nõuda liikmesriikidelt kõnealuste lennutegevuslubade andmisest keeldumist, nende peatamist või tühistamist või
- (c) võtta vastu muid asjakohaseid meetmeid.

Artikkel 5

Aus konkurents

1. Komisjon jälgib tingimusi, mille alusel liidu lennuettevõtjad ja lennujaamad konkureerivad Ühendkuningriigi lennuettevõtjate ja lennujaamadega, et osutada käesoleva määrusega hõlmatud lennutransporditeenuseid.
2. Kui komisjon otsustab, et nimetatud tingimused on käesoleva artikli lõikes 3 osutatud mis tahes olukorra tõttu oluliselt ebasoodsamad kui Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele seatud tingimused, võib komisjon olukorra parandamiseks võtta määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 25 lõikes 2 osutatud korras vastu rakendusakti, et
 - (a) kohandada Ühendkuningriigi lennuettevõtjatele kättesaadavat mahtu artikli 3 lõikes 2 sätestatud piires ning nõuda, et liikmesriigid kohandaksid vastavalt Ühendkuningriigi lennuettevõtjate olemasolevaid või neile antavaid lennutegevuslube;
 - (b) nõuda liikmesriikidelt Ühendkuningriigi mõnele lennuettevõtjale või kõikidele lennuettevõtjatele kõnealuste lennutegevuslubade andmisest keeldumist, nende peatamist või tühistamist või
 - (c) võtta vastu muid asjakohaseid meetmeid.
3. Lõike 2 kohaseid rakendusakte võib võtta vastu järgmiste olukordade puhul:
 - (a) toetuste andmine Ühendkuningriigi poolt;
 - (b) Ühendkuningriigi suutmatus kehtestada või tõhusalt kohaldada konkurentsialaseid õigusakte;
 - (c) Ühendkuningriigi suutmatus luua või hoida töös sõltumatut konkurentsiasutust;
 - (d) Ühendkuningriik kohaldab töötajate kaitse, ohutuse, turvalisuse ja keskkonna suhtes standardeid, mis on madalamaid 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 lennuettevõtjate mis tahes vormis diskrimineerimine.
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.

Artikkel 6

Lennutegevusluba

1. Ilma et see piiraks liidu ja siseriiklike lennundusohutuse alaste õigusaktide kohaldamist, peavad Ühendkuningriigi lennuettevõtjad neile artikli 3 kohaselt antud õiguste kasutamiseks taotlema lennutegevusluba igalt liikmesriigilt, kus nad soovivad tegutseda.
2. Pärast Ühendkuningriigi lennuettevõtjalt lennutegevusloa taotluse saamist annab asjaomane liikmesriik asjakohase lennutegevusloa põhjendamatu viivitusega, tingimusel et:
 - (a) taotluse esitanud Ühendkuningriigi lennuettevõtjal on kehtiv lennutegevusluba kooskõlas Ühendkuningriigi õigusaktidega ning
 - (b) Ühendkuningriigi lennuettevõtja on Ühendkuningriigi tõhusa 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 lennutegevuslubade taotlused alates käesoleva määruse jõustumise päevast. Liikmesriikidel on õigus need taotlused alates sellest päevast heaks kiita, tingimusel et heakskiitmise tingimused on täidetud. Sel viisil antud load jõustuvad kõige varem artikli 12 lõikes 2 osutatud käesoleva määruse kohaldamise esimesel päeval.

Artikkel 7

Tegevus- ja lennukavad ning sõiduplaanid

1. Ühendkuningriigi lennuettevõtjad esitavad tegevus- ja lennukavad ning sõiduplaanid iga asjaomase liikmesriigi pädevale asutusele heakskiitmiseks. Need tuleb esitada vähemalt 30 päeva enne lennutegevuse alustamist.
2. Kui artiklis 6 ei ole sätestatud teisiti, võib tegevus- ja lennukavad ning sõiduplaanid artikli 12 lõikes 2 osutatud käesoleva määruse kohaldamise esimesel päeval kestva IATA hooaja ja sellele järgneva hooaja kohta esitada ja heaks kiita enne nimetatud kuupäeva.

Artikkel 8

Lennutegevusloa andmisest keeldumine, selle tühistamine, peatamine ja piiramine

1. Liikmesriigid keelduvad lennutegevusloa andmisest või vajaduse korral tühistavad või peatavad Ühendkuningriigi lennuettevõtja lennutegevusloa, kui
 - (a) lennuettevõtja ei kvalifitseeru käesoleva määruse kohaselt Ühendkuningriigi lennuettevõtjaks või
 - (b) artikli 6 lõikes 2 sätestatud tingimused ei ole täidetud.
2. Liikmesriigid keelduvad Ühendkuningriigi lennuettevõtjale lennutegevusloa andmisest, tühistavad või peatavad selle, piiravad seda või kehtestavad sellele

tingimused või piiravad tema tegevust või kehtestavad tema tegevusele tingimused mis tahes järgmisel juhul:

- (a) ei täideta kohaldatavaid ohutus- ja turvanõudeid;
 - (b) ei järgita kohaldatavaid nõudeid, mis on seotud lennuliikluses osaleva õhusõiduki asjaomase liikmesriigi territooriumile lubamise, seal viibimise või sealt lahkumisega;
 - (c) ei järgita 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, puhkuse, sisserände, passide, tolli ja karantiini eeskirjad või postiveo korral postieeskirjad).
3. Liikmesriigid keelduvad Ühendkuningriigi lennuettevõtjale lennutegevusloa andmisest, tühistavad või peatavad selle, piiravad seda või kehtestavad sellele tingimused või piiravad tema tegevust või kehtestavad tema tegevusele piirangud, kui komisjon seda artikli 4 või 5 kohaselt nõuab:
4. Liikmesriigid teatavad komisjonile ja teistele liikmesriikidele kõikidest otsustest Ühendkuningriigi lennuettevõtjale lõigete 1 ja 2 kohaselt lennutegevusloa andmisest keeldumise või kehtetuks tunnistamise kohta.

Artikkel 9

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 ning on endiselt kehtivad, tingimusel et sellised sertifikaadid või litsentsid on välja antud või kehtivaks tunnistatud vähemalt vastavalt asjakohastele rahvusvahelistele standarditele ja nendega kooskõlas.

Artikkel 10

Konsulteerimine ja koostöö

1. Käesoleva määruse rakendamise tagamiseks konsulteerivad liikmesriikide pädevad asutused Ühendkuningriigi pädevate asutustega ja teevad nendega koostööd.
2. Taotluse korral esitavad liikmesriigid komisjonile põhjendamatu viivitusega kogu lõike 1 kohaselt kogutud teabe või muu teabe, mis on asjakohane käesoleva määruse artiklite 4 ja 5 rakendamiseks.

Artikkel 11

Komitee

Komisjoni abistab määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 25 alusel loodud komitee.

Artikkel 12

Jõustumine ja kohaldamine

1. Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Seda kohaldatakse alates järgmisest päevast pärast liidu õiguse kohaldamise lõpetamist Ühendkuningriigi suhtes vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 50 lõikele 3.
Artikli 6 lõiget 3 ja artikli 7 lõiget 2 kohaldatakse alates käesoleva määruse jõustumisest.
3. Käesolevat määrust ei kohaldata, kui Euroopa Liidu lepingu artikli 50 lõike 2 kohaselt Ühendkuningriigiga sõlmitud väljaastumisleping on lõike 2 esimeses lõigus osutatud kuupäevaks jõustunud.
4. Käesoleva määruse kohaldamine lõpeb kuupäeval, mis on järgmisest kahest kuupäevast varasem:
 - (a) kuupäev, mil jõustub liidu ja Ühendkuningriigi vaheline leping, milles käsitletakse nende vahel lennutransporditeenuste osutamist, või asjakohasel juhul alustatakse selle lepingu ajutist kohaldamist või
 - (b) 30. märts 2020.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
President

Nõukogu nimel
Eesistuja