

**KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2020/1477,****14. oktoober 2020,****millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 seoses erakorraliste meetmete ajutise pikendamise COVID-19 pandeemia tagajärgede likvideerimiseks****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

Võttes arvesse nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrust (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta, (<sup>1</sup>) eriti selle artikli 10a lõiget 4,

ning arvestades järgmist:

- (1) COVID-19 pandeemia tõttu on tekkinud olukord, kus lennuliiklus on nõudluse järsu languse ning liikmesriikide ja kolmandate riikide poolt pandeemia piiramiseks võetud otsemeetmete tõttu märkimisväärselt vähenenud.
- (2) Kuna lennuettevõtja olukorda kontrollida ei saa, on sellest tingitud lennuteenuste vabatahtlik või kohustuslik tühistamine lennuettevõtja poolt vajalik või õiguspärane reaktsioon tekkinud olukorrale.
- (3) Selleks et kaitsta lennuettevõtjate finantsolukorda ja vältida negatiivset mõju, mida keskkonnale avaldavad tühjad või peaaegu tühjad lennud, mida käitatakse vaid selleks, et lennuettevõtja säilitaks asjaomased teenindusajad, muudeti Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2020/459 (<sup>2</sup>) määrust (EMÜ) nr 95/93. Selle muudatusega nähti ette, et teenindusaegade koordinaatorid peavad ajavahemikuks 1. märtsist 2020 kuni 24. oktoobrini 2020 antud teenindusaegu käsitleda selle lennuettevõtja poolt kasutatud teenindusaegadena, kellele need algelt anti.
- (4) Määrusega (EL) 2020/459 anti komisjonile delegeeritud volitus muuta määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 10a kohast ajavahemikku, kui ta leiab Eurocontrol'i avaldatud andmetele tuginedes, et lennuliikluse maht on eelneva aasta vastava perioodiga võrreldes vähenemas ja väheneb tõenäoliselt ka edaspidi, ning leiab parimatele kättesaadavatele teaduslikele andmetele tuginedes samuti, et selline olukord tuleneb COVID-19 puhangu mõjust.
- (5) Vastavalt määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 10a lõikele 5 esitas komisjon 15. septembriks 2020 Euroopa Parlamendile ja nõukogule sellekohase kokkuvõtva aruande, milles leiti, et artikli 10a lõikes 4 loetletud tingimused sama artikli lõikes 1 täpsustatud ajavahemiku muutmiseks on täidetud.
- (6) Kuigi lennuliikluse maht on järk-järgult suurenenud, on see Eurocontrol'i andmetel 2019. aasta sama perioodiga võrreldes endiselt väike, 2020. aasta augustis vähenes lennuliikluse maht 2019. aasta augustiga võrreldes veel 47 %. Vaatamata sellele, et lennuliikluse mahu edasist taastumist on keeruline täpselt prognoosida, on alust eeldada, et lähitulevikus see olukord ei muutu. Eurocontrol'i koordineeritud lähenemisviisi stsenaarium (eeldades ühist lähenemisviisi käitamisprotseduuride kehtestamisele ja riiklike piirangute kaotamisele) eeldab, et 2021. aasta veebruaris on lennuliikluse maht 2020. aasta veebruariga võrreldes 15 % väiksem. Kooskõlastamata lähenemisviisi stsenaariumi (puudub ühine lähenemisviis käitamisprotseduuride kehtestamiseks ja riiklike piirangute tühistamiseks) kohaselt peaks lennuliiklus sama ajavahemiku jooksul vähenema 25 %.

(<sup>1</sup>) EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1.

(<sup>2</sup>) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. märtsi 2020. aasta määrus (EL) 2020/459, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (ELT L 99, 31.3.2020, lk 1).

- (7) Lennuliikluse mahu pidev vähenemine tuleneb COVID-19 pandeemia mõjust. Kättesaadavad andmed tarbijate usalduse kohta COVID-19 pandeemia ajal näitavad, et kui 2020. aasta aprillis märkis ligikaudu 60 % vastanutest, et nad hakkava tõenäoliselt uuesti lennureise tegema mõne kuu jooksul pärast pandeemia vaibumist, siis 2020. aasta juunis langes see protsent 45 %-le. Olemasolevad andmed näitavad seost COVID-19 pandeemia ja selle vahel, milline on tarbijate nõudlus lennuliikluse järele.
- (8) Maailma Terviseorganisatsiooni andmed näitavad, et päevas registreeritud juhtumite arv jõudis Euroopas haripunkti 1. aprillil 2020, mil avastati 43 326 uut juhtumit. 2020. aasta maist kuni juuli keskpaigani see määr langes, kusjuures enamik päevi registreeriti vähem kui 20 000 uut juhtumit. Kuid 2020. aasta augusti lõpust alates on see arv taas kasvanud ja märkimisväärsel arvul päevadel avastatakse rohkem kui 30 000 uut juhtumit.
- (9) Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskuse (ECDC) iganädalasest seirearuandest nähtub, et 26. augusti 2020. aasta seisuga oli ELi/EMP ja Ühendkuningriigi 14-päevane juhtumitest teatamise määr 100 000 elaniku kohta 46 (juhtude arv nendes riikides: 2–176). See määr on tõusnud 38 päeva järjest. Bulgaarias, Tšehhis, Kreekas, Poolas, Rumeenias ja Slovakkias on viimasel ajal suurenenud COVID-19 tõttu haigla- ja/või intensiivravi vajavate inimeste ja/või uute hospitaliseerimiste arv.
- (10) 2020. aasta septembris hindas Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskus, et COVID-19 edasise eskaleerumise oht kõigis ELi või EMP riikides ja Ühendkuningriigis on mõõdukas (riikide puhul, kes jätkavad mitme meetme rakendamist ja jõustamist, sealhulgas füüsiline distantseerumine ja piisav kontaktide jälgimise ja testimise suutlikkus) ja väga suur (riikide puhul, kes ei rakenda ega jõusta mitut meetet, sealhulgas füüsiline distantseerumine ja ebapiisav kontaktide jälgimise ja testimise suutlikkus).
- (11) Mõnes liikmesriigis COVID-19ga seotud sanitaar- ja tervishoiumeetmete tulemusena kehtestatud lennupiirangud mõjutavad ka tarbijate usaldust ja sellest tulenevat nõudlust lennuliikluse järele. Kuigi selliste lennupiirangute arv vähenes 2020. aasta suve alguses, kehtestasid mõned liikmesriigid alates 2020. aasta septembrist uued lennupiirangud, mis langesid kokku COVID-19 juhtumite taaspuhkemisega mitmes liikmesriigis.
- (12) Võttes arvesse olemasolevaid lennubroneeringuid ja epidemioloogilisi prognoose, võib põhjendatult eeldada, et märkimisväärne arv COVID-19 pandeemiaga seotud tühistamisi peaks toimuma eelseisval talvisel lennuhooajal, mis kestab 25. oktoobrist 2020 kuni 27. märtsini 2021. Kõnealuseks ajavahemikuks jaotatud teenindusaegade kasutamata jätmine ei tohiks viia selleni, et lennuettevõtjad kaotavad võimalused, mis neil muidu oleksid määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 8 lõike 2 ja artikli 10 lõike 2 alusel.
- (13) Seetõttu on vaja kõnealustes sätetes sisalduvat erandit, mille kohaselt tuleb kõnealust teenindusaegade sarja kasutada teataval määral ka pärast 2020. aasta suvist sõiduplaaniperioodi, pikendada kogu 2020/2021. aasta talvise lennuhooaja jaoks, st ajavahemikust 25. oktoobrist 2020 kuni 27. märtsini 2021.
- (14) Käesolev delegeeritud määrus peaks jõustuma pärast praegu määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 10a lõikes 1 ettenähtud ajavahemiku lõppu. Selleks et vältida õiguskindlusetust, eelkõige teenindusaegade koordinaatorite ja lennuettevõtjate jaoks, tuleks käesolev määrus vastu võtta teenindusaegade määruse artiklis 12b sätestatud kiirmenetluse kohaselt ning see peaks jõustuma viivitamata järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

#### Artikkel 1

Määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 10a lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Artikli 8 lõike 2 ja artikli 10 lõike 2 kohaldamisel käsitavad koordinaatorid ajavahemikuks 1. märtsist 2020 kuni 27. märtsini 2021 antud teenindusaegu selle lennuettevõtja poolt kasutatud teenindusaegadena, kellele need algselt anti.“

*Artikkel 2*

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 14. oktoober 2020

*Komisjoni nimel*  
*eesistuja*  
Ursula VON DER LEYEN

---