

I

(Seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2021/250,

16. veebruar 2021,

millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 seoses COVID-19 kriisist tingitud ajutise vabastusega teenindusaegade kasutamise nõuete kohaldamisest liidu lennujaamades

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust, ⁽¹⁾

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) COVID-19 kriis on tekitanud olukorra, kus lennuliikluse maht on nõudluse järsu languse ning liikmesriikide ja kolmandate riikide poolt COVID-19 leviku piiramiseks võetud otsemeetmete tõttu märkimisväärselt kahanenud. Lennuettevõtjatele on see avaldanud kahjulikku mõju alates 1. märtsist 2020 ja see jätkub tõenäoliselt ka järgmistel aastatel.
- (2) Need asjaolud ei ole lennuettevõtjate kontrolli all ja on viinud lennuteenuste vabatahtliku või kohustusliku tühistamiseni. Vabatahtlikud tühistamised aitavad eelkõige kaitsta lennuettevõtjate finantsolukorda ja vältida kahjulikku keskkonnamõju, mida põhjustab tühjade või peaaegu tühjade lendude korraldamine vaid selleks, et säilitada teenindusajad.
- (3) Ühtse Euroopa taeva lennuliiklusvõrgu haldusalusena tegutseva Eurocontrol'i avaldatud andmete kohaselt on lennuliiklus 2020. aasta juuni keskpaiga seisuga eelmise aastaga võrreldes jätkuvalt ligikaudu 74 % suuruses languses.
- (4) Teadaolevate broneeringute arvu, Eurocontrol'i prognoose ja epidemioloogilisi prognoose silmas pidades ei ole võimalik ette näha, millal COVID-19 kriisist tingitud oluliselt vähenenud nõudlusega periood tõenäoliselt lõpeb. Eurocontrol'i viimaste prognooside kohaselt on lennuliikluse maht 2021. aasta veebruaris ligikaudu pool 2020. aasta veebruari tasemest. Sellest kuupäevast kaugemale ulatuvad prognoosid sõltuvad mitmest ebamäärasest tegurist, nagu COVID-19 vaktsiinide kättesaadavus. Sellises olukorras ei tohiks lennuettevõtjad, kel ei õnnestu

⁽¹⁾ 27. jaanuari 2021. aasta arvamus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 11. veebruari 2021. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja nõukogu 15. veebruari 2021. aasta otsus.

kasutada oma teenindusaegu vastavalt nõukogu määruses (EMÜ) nr 95/93⁽³⁾ sätestatud teenindusaegade kasutusmääradele, kaotada automaatselt eesõigust nimetatud määruse artikli 8 lõikes 2 ja artikli 10 lõikes 2 sätestatud teenindusaegade sarjadele, mida nad saaksid muidu kasutada. Käesolevas määruses tuleks selleks kehtestada erinormid.

- (5) Nende erinormidega tuleks samal ajal käsitleda võimalikku kahjulikku mõju lennuettevõtjate konkurentsile. Eelkõige tuleb tagada, et lennuettevõtjatel, kes on valmis teenuseid osutama, lubatakse kasutada vaba läbilaskevõimet ja et neil on väljavaade säilitada sellised teenindusajad pikemas perspektiivis. See peaks säilitama lennuettevõtjate stiimuli lennujaamade läbilaskevõime kasutamiseks, mis omakorda tooks kasu tarbijatele.
- (6) Seepärast on vaja kehtestada kooskõlas nende põhimõtete ja piiratud ajavahemikuks tingimused, mille kohaselt lennuettevõtjatel on jätkuvalt õigus teenindusaegade sarjale vastavalt määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 8 lõikele 2 ja artikli 10 lõikele 2, ning kehtestada asjaomastele lennuettevõtjatele nõuded kasutamata läbilaskevõime vabastamiseks.
- (7) Ajavahemikuks, mil lennutransport on COVID-19 kriisist negatiivselt mõjutatud, tuleks mõiste „uustulnuk“ määratlust laiendada, et suurendada sellega hõlmatud lennuettevõtjate arvu, andes seeläbi rohkematele lennuettevõtjatele võimaluse tegevust alustada ja laiendada, kui nad seda soovivad. Kuid selle mõistega hõlmatud lennuettevõtjate privileegid peaksid piirduma tõeliste uustulnukatega, jättes välja lennuettevõtjad, kel koos emaaettevõtjaga või oma tütarettevõtjatega või emaaettevõtja tütarettevõtjatega on rohkem kui 10 % mis tahes lennujaamas asjaomasel päeval jaotatud kõigist teenindusaegadest.
- (8) Ajavahemikul, mil kohaldatakse vabastust teenindusaegade kasutamise nõuetest, tuleks teenindusaegade jaotamise süsteemis võtta arvesse nende lennuettevõtjate jõupingutusi, kes on käitanud lende, kasutades teenindusaegu, mis kuuluvad teenindusaegade sarja, millele teisel lennuettevõtjal on õigus vastavalt määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 8 lõikele 2 ja artikli 10 lõikele 2, kuid mis on tehtud teenindusaegade koordinaatorile ajutiseks ümberjaotamiseks kättesaadavaks. Seepärast peaksid lennuettevõtjad, kes on kasutanud vähemalt viit teenindusaega teenindusaegade sarjast, saama järgmisel samaväärsel sõiduplaani perioodil nende teenindusaegade sarjade jaotamisel eesõiguse, tingimusel et lennuettevõtja, kellel on kõnealuste artiklite kohaselt neile õigus, neid ei taotle.
- (9) COVID-19 erisanitaarmetmete kehtestamine lennujaamades võib vähendada olemasolevat läbilaskevõimet, mistõttu võib olla vajalik ette näha spetsiifilised COVID-19 koordineerimisparameetrid. Sellistes olukordades ja selliste parameetrite nõuetekohase kohaldamise võimaldamiseks peaks koordinaatoritel olema lubatud kohandada määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 8 kohaselt lennuettevõtjatele jaotatud teenindusaegade ajastust või tühistada sellised teenindusajad sõiduplaani perioodil, mil kohaldatakse COVID-19 erisanitaarmetmeid.
- (10) Lennujaamade läbilaskevõime hõlpsamaks kasutamiseks 2021. aasta suvisel sõiduplaani perioodil peaks lennuettevõtjatel olema lubatud tagastada varasemad teenindusajad enne sõiduplaani perioodi algust koordinaatorile, et neid saaks vastavalt vajadusele ümber jaotada. Lennuettevõtjad, kes tagastavad täielikud teenindusaegade sarjad enne käesolevas määruses sätestatud tähtpäeva, peaksid säilitama õiguse samadele teenindusaegade sarjadele nendes lennujaamades 2022. aasta suvisel sõiduplaani perioodil. Võttes arvesse muid käesolevas määruses sisalduvaid teenindusaegade säilitamise nõudest vabastamise meetmeid, tuleks lennuettevõtjatel, kellel on lennujaamas märkimisväärne arv teenindusaegu, lubada sel viisil tagasi anda maksimaalselt pool oma teenindusaegadest.
- (11) Ilma et see piiraks liikmesriikide kohustust järgida liidu õigust, eelkõige aluslepingutes ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1008/2008⁽⁴⁾ sätestatud norme, ei ole selliste võimalike meetmete kahjulikud tagajärjed, mida liikmesriikide või kolmandate riikide ametiasutused võtavad COVID-19 leviku tõkestamiseks ja millega väga lühikese etteatamisajaga piiratakse reisimisvõimalusi, lennuettevõtjate süü ning neid tuleks seega leevendada, kui need meetmed mõjutavad märkimisväärselt ettevõtjate elujõulisust või reisimisvõimalusi või nõudlust asjaomastel liinidel. See peaks hõlmama meetmeid, mis viivad piiri või õhuruumi osalise või täieliku sulgemiseni või teatavate lennujaamade osalise või täieliku sulgemise või läbilaskevõime vähendamiseni, lennumeeskonna liikumise piiranguteni, mis oluliselt takistavad lennuteenuste osutamist, või takistavad tõsiselt

⁽³⁾ Nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1).

⁽⁴⁾ 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).

reisijate võimalust mis tahes lennuettevõtja vahendusel teataval liinil reisida, sealhulgas reisipiirangud, liikumispiirangud või karantiinimeetmed sihtriigis või -piirkonnas või lennuteenuse osutamise vahetuks toetamiseks vajalike teenuste kättesaadavuse piirangud. Leevendamine peaks tagama, et lennuettevõtjaid ei karistata teenindusaegade kasutamata jätmise eest, kui see tuleneb piiravatest meetmetest, mida ei olnud teenindusaegade jaotamise ajal veel avalikuks tehtud. Konkreetne leevendus selliste meetmete kehtestamise mõjule peaks olema piiratud kestusega ega tohiks mingil juhul ületada kaht järjestikust sõiduplaani perioodi.

- (12) Ajavahemikel, mil COVID-19 kriis avaldab nõudlusele olulist mõju, tuleks lennuettevõtjad vajalikul määral vabastada nõudest kasutada teenindusaegu, et säilitada õigus neile teenindusaegadele järgmisel samaväärsel sõiduplaani perioodil. See peaks võimaldama lennuettevõtjatel suurendada lennuteenuste mahtu, kui asjaolud seda võimaldavad. Sel eesmärgil kindlaks määratud madalama minimaalse kasutusmäära juures tuleks võtta arvesse lennuliikluse 2021. aasta prognoosi alates 2021. aasta algusest, mil see oli 50 % 2019. aasta liikluse mahust, COVID-19 kriisiga seotud ebakindlust ning tarbijate usalduse ja liiklusmahtude taastumist.
- (13) Võttes arvesse COVID-19 kriisi muutuvat mõju ja sellest tulenevat liiklusmahtude arengu ebaselgust keskpikas perspektiivis ning selleks, et reageerida paindlikult, kui see on tingimata vajalik ja põhjendatud, probleemidele, millega lennutranspordi sektor selle tõttu toime peab tulema, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses teenindusaegade kasutamise nõuetest antava vabastuse kohaldamisaja muutmise ja seoses minimaalse kasutusmäära protsendi muutmisega kindlas vahemikus. 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⁽⁹⁾ 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, mille arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (14) Selleks et teha aegsasti vajalikud ettevalmistused, peavad lennuettevõtjad ja koordinaatorid võtma arvesse asjaomasel sõiduplaani perioodil teenindusaegade kasutamise suhtes kohaldatavaid tingimusi. Seepärast peaks komisjon püüdma võtta delegeeritud õigusaktid vastu võimalikult varakult ja võtma need igal juhul vastu enne määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 10 lõikes 3 ette nähtud teenindusaegade tagastamise tähtaega.
- (15) Lennujaamadel, lennujaama teenuseosutajatel ja lennuettevõtjatel on vaja asjakohaseks planeerimiseks teada, milline on olemasolev läbilaskevõime. Lennuettevõtjad peaksid andma kõik teenindusajad, mida ei kavatseda kasutada, koordinaatorile võimalikuks teistele lennuettevõtjatele ümberjagamiseks võimalikult vara ja hiljemalt kolm nädalat enne kavandatavat kasutamiskuupäeva. Kui lennuettevõtjad seda nõuet või mõnda muud määruse (EMÜ) nr 95/93 kohast nõuet korduvalt ja tahtlikult ei täida, tuleks nende suhtes kohaldada asjakohaseid karistusi või samaväärseid meetmeid.
- (16) Kui koordinaator on veendunud, et lennuettevõtja on lõpetanud lennujaamas oma tegevuse, peaks koordinaator võtma viivitamata asjaomaselt lennuettevõtjalt tagasi teenindusajad ja lisama need ühisvarusse ümberjaotamiseks teistele lennuettevõtjatele.
- (17) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt erinormide kehtestamist ja piiratud ajavahemikuks ette nähtud vabastust üldistest teenindusaegade kasutamise nõuetest, et leevendada COVID-19 kriisi tagajärgi lennuliiklusele, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda kavandatava meetme 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 eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

⁽⁹⁾ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (18) Pidades silmas COVID-19 kriisi põhjustatud erandlikest asjaoludest tulenevat kiireloomulisust, peetakse asjakohaseks teha erand Euroopa Liidu lepingule, Euroopa Liidu toimimise lepingule ja Euroopa Aatomienergiaühenduse asutamislepingule lisatud protokoll nr 1 (riikide parlamentide rolli kohta Euroopa Liidus) artiklis 4 osutatud kaheksa nädala pikkusest tähtjast.
- (19) Et käesolevas määruses sätestatud meetmeid oleks võimalik viivitamata kohaldada, peaks see jõustuma kiireloomulisena järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EMÜ) nr 95/93 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine punkt:

„ba) artikli 10a lõikes 3 osutatud ajavahemikul on uustulnuk

- i) lennuettevõtja, kes taotleb teenindusaegade sarja osana teenindusaega lennujaamas ükskõik millisel päeval, teades, et kui kõnealuse lennuettevõtja taotlus heaks kiidetakse, oleks lennuettevõtjal sellel päeval kõnealuses lennujaamas kokku vähem kui seitse teenindusaega, või
- ii) lennuettevõtja, kes taotleb teenindusaegade sarja regulaarse vahemaandumiseta reisilennu jaoks kahe liidus asuva lennujaama vahel, kui sel päeval pakub nende lennujaamade vahelist regulaarlendu kuni kaks muud lennuettevõtjat, teades, et kui kõnealuse lennuettevõtja taotlus heaks kiidetakse, oleks lennuettevõtjal sellel päeval kõnealuses lennujaamas selle vahemaandumiseta lennu puhul kokku vähem kui üheksa teenindusaega.

Lennuettevõtjat, kellel koos emaettevõtja, omaenda tüdarettevõtjate või emaettevõtja tüdarettevõtjatega on üle 10 % kõigist konkreetsetes lennujaamas kõnealuseks päevaks jaotatud teenindusaegadest, ei käsitata selle lennujaama puhul uustulnukana;“;

b) lisatakse järgmine punkt:

„n) COVID-19 koordineerimisparameetrid – muudetud koordineerimisparameetrid, mille tulemuseks on lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama läbilaskevõime vähenemine liikmesriikide COVID-19 kriisile reageerimiseks kehtestanud erisanitaarmedetete tõttu.“

2) Artikli 7 lõike 1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„1. Sõiduplaane reguleerivas või lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas tegutsevad või tegutseda kavatses lennuettevõtjad esitavad vastavalt kas sõiduplaanide nõustajale või koordinaatorile kogu nende nõutud vastavasisulise teabe. Kogu vastavasisuline teave esitatakse sõiduplaanide nõustaja või koordinaatori kindlaks määratud vormis ning nende määratud tähtaja jooksul. Lennuettevõtja teatab teenindusaja jaotamise taotlust esitades koordinaatorile eelkõige seda, kas ta saaks taotletud teenindusaegade osas kasu artikli 2 punktile b või ba vastavast uustulnuka staatusest.“

3) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 esimese lõigu sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

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

b) lisatakse järgmine lõige:

„2a. Artikli 10a lõikes 3 osutatud ajavahemikul jaotatakse teenindusaegade sari, mis tagastati vastavalt käesoleva artikli lõikele 1 sõiduplaani perioodi lõpus (edaspidi „sõiduplaani võrdlusperiood“) teenindusaegade ühisvarusse, taotluse korral järgmiseks samaväärseks sõiduplaani perioodiks lennuettevõtjale, kes on pärast artikli 10a lõike 7 kohaldamist kasutanud sõiduplaani võrdlusperioodi jooksul vähemalt viit asjaomase teenindusaegade sarja teenindusaega, tingimusel et teenindusaegade sarja ei ole kooskõlas käesoleva artikli lõikega 2 järgmiseks samaväärseks sõiduplaani perioodiks juba jaotatud lennuettevõtjale, kellele selle kasutamise õigus algselt kuulus.

Kui esimese lõigu nõuetele vastab rohkem kui üks taotleja, antakse eesõigus lennuettevõtjale, kes on kasutanud rohkem asjaomase sarja teenindusaegu.“;

c) lisatakse järgmine lõige:

„6a. Ajavahemikul, mil kohaldatakse COVID-19 koordineerimisparameetreid, võib koordinaator selliste koordineerimisparameetrite nõuetekohase kohaldamise võimaldamiseks muuta selliste taotletud või jaotatud teenindusaegade ajastust, mis jäävad artikli 10a lõikes 3 nimetatud ajavahemikku, või need tühistada, olles enne ära kuulunud asjaomase lennuettevõtja. Sellega seoses võtab koordinaator arvesse käesoleva artikli lõikes 5 osutatud täiendavaid nõudeid ja suuniseid selles sätestatud tingimustel.“

4) Artikli 8a lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3.

- a) Artikli 2 punktis b või ba määratletud uustulnukale jaotatud teenindusaegu ei või käesoleva artikli lõike 1 punkti b kohaselt üle kanda kahe samaväärse sõiduplaani perioodi jooksul, välja arvatud pankrotis ettevõtja tegevuse seaduslikult lubatud ülevõtmise korral.
- b) Artikli 2 punkti b alapunktides ii ja iii või artikli 2 punkti ba alapunktis ii määratletud uustulnukale jaotatud teenindusaegu ei või käesoleva artikli lõike 1 punkti a kohaselt üle kanda kahe samaväärse sõiduplaani perioodi jooksul, välja arvatud juhul, kui uustulnuk oleks uuel lennuliinil saanud sama eesõiguse kui algsel lennuliinil.
- c) Artikli 2 punktis b või ba määratletud uustulnukale jaotatud teenindusaegu ei või käesoleva artikli lõike 1 punkti c kohaselt vahetada kahe samaväärse sõiduplaani perioodi jooksul, välja arvatud juhul, kui see parandab teenindusaegade ajastust võrreldes algselt taotletud ajastusega.“

5) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine lõige:

„2a. Olenemata lõikest 2 annab sõiduplaani perioodiks 28. märtsist 2021 kuni 30. oktoobrini 2021 jaotatud teenindusaegade sari lennuettevõtjale õiguse samale teenindusaegade sarjale sõiduplaani perioodiks 27. märtsist 2022 kuni 29. oktoobrini 2022, kui lennuettevõtja on andnud kogu teenindusaegade sarja ümberjaotamiseks koordinaatori käsutusse enne 28. veebruari 2021. Käesolevat lõiget kohaldatakse üksnes teenindusaegade sarja suhtes, mis oli jaotatud samale lennuettevõtjale sõiduplaani perioodiks 29. märtsist 2020 kuni 24. oktoobrini 2020. Teenindusaegade arv, mille kõnealune lennuettevõtja võib käesoleva lõike alusel saada, piirdub arvuga, mis vastab 50 %-le teenindusaegadest, mis eraldati samale lennuettevõtjale sõiduplaani perioodiks 29. märtsist 2020 kuni 24. oktoobrini 2020, välja arvatud lennuettevõtja puhul, kellele on eelmise samaväärse sõiduplaani perioodi jooksul asjaomases lennujaamas eraldatud keskmiselt vähem kui 29 teenindusaega nädalas.“;

b) lõiget 4 muudetakse järgmiselt:

i) lisatakse järgmine punkt:

„e) artikli 10a lõikes 3 osutatud ajavahemikul ametiasutuste poolt selliste meetmete kehtestamine, mille eesmärk on võidelda COVID-19 leviku vastu lennuliini ühes otsas, kus asjaomaseid teenindusaegu kasutati või kavatseti kasutada, tingimusel et meetmeid ei olnud teenindusaegade sarja jaotamise ajal avaldatud, et need meetmed mõjutavad oluliselt asjaomaste liinide elujõulisust, võimalust neil reisida või nõudlust nende järele ja et need toovad kaasa mõne järgmistest olukordadest:

- i) piiri või õhuruumi osaline või täielik sulgemine või lennujaama osaline või täielik sulgemine või selle läbilaskevõime vähendamine asjaomase sõiduplaani perioodi olulise osa jooksul;

- ii) tõsine takistus reisijate võimalusele reisida mis tahes lennuettevõtjaga sellel otseliinil asjaomase sõiduplaani perioodi olulise osa jooksul, sealhulgas
 - kodakondsusel või elukohal põhinevad reisipiirangud, kõigi reiside keelamine, välja arvatud hädavajalikud reisid, või teatavatest riikidest või geograafilistest piirkondadest lähtuvate või sinna suunduvate lendude keelamine;
 - liikumispiirangud või karantiini- või isolatsioonimeetmed riigis või piirkonnas, kus sihtlennujaam asub (sealhulgas vahepealsed punktid);
 - selliste teenuste kättesaadavuse piiramine, mis on vajalikud lennuteenuse osutamise otseseks toetamiseks;
- iii) lennumeeskonna liikumise piirangud, mis oluliselt takistavad lennuteenuste osutamist teenindatavatest lennujaamadest väljuvatel või sinna suunduvatel lendudel, sealhulgas ootamatud riiki sisenemise keelud või meeskonna jäämine ootamatutesse kohtadesse karantiinimeetmete tõttu.;

ii) lisatakse järgmised lõigud:

„Punkti e kohaldatakse selles osutatud meetmete kohaldamisajal ning kolmandas, neljandas ja viiendas lõigus osutatud ulatuses kuni kuuenädalase täiendava ajavahemiku jooksul. Kui aga punktis e osutatud meetmete kohaldamine lõpeb vähem kui kuus nädalat enne sõiduplaani perioodi lõppu, kohaldatakse punkti e ülejäänud kuuenädalasel ajavahemikul ainult juhul, kui järgneva sõiduplaani perioodi teenindusaegu kasutatakse samal lennuliinil.

Punkti e kohaldatakse üksnes teenindusaegade suhtes, mida kasutatakse lennuliinidel, mille jaoks lennuettevõtja neid kasutas juba enne nimetatud punktis osutatud meetmete avalikuks tegemist.

Punkti e kohaldamine lõpetatakse, kui lennuettevõtja kasutab asjaomaseid teenindusaegu, et üle minna lennuliinile, mida ametiasutuste meetmed ei mõjuta.

Lennuettevõtjad võivad teenindusaja kasutamata jätmist põhjendada punktiga e maksimaalselt kahe järjestikuse sõiduplaani perioodi puhul.“;

c) lõike 6 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Uustulnukate taotluste seas eelistatakse neid lennuettevõtjaid, kes vastavad uustulnuka staatusele artikli 2 punkti b alapunktide i ja ii, artikli 2 punkti b alapunktide i ja iii või artikli 2 punkti ba alapunktide i ja ii alusel.“

6) Artikkel 10a asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10a

Teenindusaegade jaotamine COVID-19 kriisi tingimustes

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.
2. Artikli 8 lõike 2 ja artikli 10 lõike 2 kohaldamisel käsitavad koordinaatorid ajavahemikuks 23. jaanuarist 2020 kuni 29. veebruarini 2020 antud teenindusaegu selle lennuettevõtja poolt kasutatud teenindusaegadena, kellele need algselt anti, kui tegemist on lennuteenuste osutamisega liidu lennujaamade ja Hiina Rahvavabariigi või Hiina Rahvavabariigi Hongkongi erihalduspiirkonna lennujaamade vahel.
3. Kui seoses teenindusaegadega, mida ei ole artikli 10 lõike 2a kohaselt koordinaatorile ümberjaotamiseks antud, tõendab lennuettevõtja 28. märtsist 2021 kuni 30. oktoobrini 2021 kestva ajavahemiku puhul ning artikli 8 lõike 2 ja artikli 10 lõike 2 kohaldamisel koordinaatorile rahuldaval viisil, et asjaomane lennuettevõtja on kasutanud kõnealust teenindusaegade sarja koordinaatori loale vastavalt vähemalt 50 % sõiduplaani perioodi jooksul, milleks see on määratud, on lennuettevõtjal õigus kasutada sama teenindusaegade sarja järgmisel samaväärsel sõiduplaani perioodil.

Käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud ajavahemiku puhul on artikli 10 lõikes 4 ja artikli 14 lõike 6 punktis a osutatud protsendimäär 50 %.

4. Teenindusaegade suhtes alates 9. aprillist 2020 kuni 27. märtsini 2021 kohaldatakse lõiget 1 üksnes juhul, kui lennuettevõtja tagastas asjaomased kasutamata teenindusajad koordinaatorile ümberjaotamiseks muudele lennuettevõtjatele.

5. Kui komisjon leiab ühtse Euroopa taeva lennuliiklusvõrgu haldusasutusena tegutseva Eurocontrol'i avaldatud andmetele tuginedes, et lennuliikluse maht on 2019. aasta vastava perioodiga võrreldes vähenemas ja väheneb Eurocontrol'i liikluprognoside alusel tõenäoliselt ka edaspidi, ning leiab parimatele kättesaadavatele teaduslikele andmetele tuginedes ka, et selline olukord tuleneb COVID-19 kriisi mõjust, võtab komisjon kooskõlas artikliga 12a vastu delegeeritud õigusaktid, et muuta sellele vastavalt käesoleva artikli lõikes 3 sätestatud ajavahemikku.

Kui see on rangelt vajalik, et arvestada COVID-19 kriisi jätkuva mõjuga lennuliikluse mahule, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 12a vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva artikli lõikes 3 osutatud protsendimäärasid vahemikus 30–70 %. Selleks võtab komisjon arvesse muudatusi, mis on toimunud pärast 20. veebruari 2021, lähtudes järgmistest elementidest:

- a) Eurocontrol'i avaldatud andmed lennuliikluse mahtude ja prognooside kohta;
- b) lennuliikluse suundumuste areng sõiduplaani perioodidel, võttes arvesse COVID-19 kriisi algusest alates täheldatud arengut, ning
- c) näitajad, mis on seotud nõudlusega reisijate ja kauba lennutranspordi järele, sealhulgas lennukipargi suuruse, kasutamise ja täituvusega seotud suundumused.

Käesoleva lõike kohased delegeeritud õigusaktid võetakse vastu hiljemalt 31. detsembril järgmise suvise sõiduplaani perioodi kohta ja hiljemalt 31. juulil järgmise talvise sõiduplaani perioodi kohta.

6. Kui COVID-19 kriisi pikaajalise mõju puhul liidu lennutranspordisektorile on see tungiva kiireloomulisuse tõttu vajalik, kohaldatakse käesoleva artikli alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele artiklis 12b sätestatud menetlust.

7. Lõikes 3 osutatud ajavahemikul teevad lennuettevõtjad muudele lennuettevõtjatele ümberjaotamiseks koordinaatorile kättesaadavaks kõik teenindusajad, mida nad ei kavatse kasutada, tehes seda vähemalt kolm nädalat enne kasutamiskuupäeva.“

7) Artikli 12a lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Artiklis 10a osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile kuni 21. veebruarini 2022.“

8) Artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Liikmesriigid kehtestavad lennuettevõtjate suhtes, kes käesolevat määrust korduvalt ja tahtlikult rikuvad, tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused või samaväärsed meetmed ja kohaldavad neid.“;

b) lõikesse 6 lisatakse järgmine punkt:

„c) Kui koordinaator teeb artikli 10a lõikes 3 osutatud ajavahemikul tema käsutuses oleva teabe põhjal kindlaks, et lennuettevõtja on lõpetanud oma tegevuse lennujaamas ja tal ei ole enam võimalik kasutada talle antud teenindusaegu, võtab koordinaator ülejäänud sõiduplaani perioodiks ära selle lennuettevõtja asjaomased teenindusaegade sarjad ja lisab need teenindusaegade ühisvarusse, olles asjaomase lennuettevõtja enne ära kuulanud.“

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. veebruar 2021

Euroopa Parlamendi nimel

President

D. M. SASSOLI

Nõukogu nimel

Eesistuja

A. P. ZACARIAS
