

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2022/255,

15. detsember 2021,

millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 seoses teenindusaegade kasutamise eeskirjade kohaldamisest ajutist vabastust käsitlevate meetmete pikendamisega COVID-19 kriisi tõttu

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, (¹) eriti selle artikli 10a lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Majanduspiirkonnas on lennuliikluse maht olnud 2021. aastal järjepidevalt suurem kui 2020. aasta samadel nädalatel pärast COVID-19 kriisi algust, mis näitab, et taastumine jätkub. Eurocontroli prognoosis eeldatakse, et kõige realistlikuma stsenaariumi kohaselt jõuab aasta keskmine lennuliikluse maht 2022. aastal 89 %ni.
- (2) Lennuliiklus ei taastu maailma kõikides piirkondades samas tempos ning paljudes riikides kehtivad endiselt piiravad sanitaarmedetmed, mille ametiasutused COVID-19 leviku ohjeldamiseks vastu võtsid ja mis tarbijate nõudlust jätkuvalt vähendavad. Peale selle valitseb jätkuvalt ebakindlus seoses COVID-19 arengu ja võimalike uute viirusetüvedega.
- (3) Kuna lennuettevõtjad ei saa seda olukorda kontrollida, on lennuteenuste vabatahtlik või kohustuslik tühistamine lennuettevõtja poolt vastavalt nõudluse muutumisele vajalik või õiguspärane reaktsioon tekkinud olukorrale.
- (4) Määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 8 lõike 2 kohaselt, tõlgendatuna koostoimes artikli 10 lõikega 2, peavad lennuettevõtjad kasutama vähemalt 80 % neile jaotatud teenindusaegade sarjast, vastasel korral kaotavad nad varem omandatud õiguse nendele teenindusaegadele (seda nimetatakse kasutuskohustuseks). COVID-19 kriisi arvesse võttes ning selleks, et kaitsta lennuettevõtjate finantsolukorda ja vältida selliste tühjade või valdavalt tühjade lendude kahjulikku keskkonnamõju, mida korraldatakse ainult vastavate lennujaama teenindusaegade säilitamise eesmärgil, peatati kasutamiskohustuse kohaldamine 1. märtsist 2020 kuni 27. märtsini 2021 ning vähendati seda 50 %-le ajavahemikuks 28. märtsist 2021 kuni 26. märtsini 2022.
- (5) Kuigi lennuliikluse maht EMPs 2021. aastal pidevalt suurenes, on see 2019. aasta lennuliiklusmahust siiski väiksem. Eurocontrol'i andmed näitavad, et 2021. aasta oktoobris oli lennuliiklus 2019. aasta mahust kokkuvõttes 27 % väiksem.
- (6) Vastavalt lennuliikluse seitsme aasta prognoosi kõige tõenäolisemale stsenaariumile, mille Eurocontrol esitas 15. oktoobril 2021, jõuab aasta keskmine lennuliikluse maht 2022. aastal 89 %-ni 2019. aasta vastavast mahust. Kätesaadavate Eurocontrol'i 2021. aasta igakuiste prognooside ja kätesaadavate Eurocontrol'i 2022. aasta keskmiste näitajate põhjal jääb lennuliiklus 2022. aasta suvisel sõiduplaani perioodil eelduste kohaselt vahemikku 85 % kuni üle 89 % 2019. aasta mahust. 2019. aasta maht saavutatakse aga alles 2023. aasta lõpuks. Seepärast on põhjendatud eeldada, et võrreldes 2019. aastaga on lennuliikluse maht väiksem ka 2022. aasta suvisel sõiduplaani perioodil.

(¹) EÜTL 14, 22.1.1993, lk 1.

- (7) Maailma Terviseorganisatsiooni (WHO) ning Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskuse (ECDC) koostatud andmed näitavad, et jätkuvalt väiksem lennuliiklus on tingitud COVID-19 kriisi mõjust. Kätesaadavatest andmetest nähtub, et liikmesriikide ja kolmandate riikide reageering sõltub haigusjuhtude muutuvast arvust, võttes vastu lennuliiklust mõjutavaid meetmeid, mistõttu lennuliiklus väheneb. Sellised meetmed, mille saab kehtestada või tühistada väga lühikese etteteatamisajaga, soodustavad ebakindluse õhkkonda ning mõjuvad negatiivselt tarbijate kindlustundele ja broneerimisharjumustele. See näitab, et jätkuvalt väiksem lennuliiklus on tingitud COVID-19 kriisi mõjust.
- (8) Kui ECDC 30. septembri 2021. aasta andmete kohaselt on täielikult vaktsineeritud 61,1 % EMP kogu rahvastikust, siis WHO veebisaidil esitatud andmete põhjal on vaktsineerituse määr paljudes riikides jätkuvalt madal. Peale selle valitseb jätkuvalt ebakindlus seoses uute muret tekitavate viirusetüvede tekkimise võimalusega eri piirkondades. Seega ei taastu lennuliikluse maht ülemaailmsel tasandil samas tempos.
- (9) Liikmesriigid ja kolmandad riigid võivad ka edaspidi reageerida uutele viirusetüvedele selliste meetmete kehtestamisega, mis võivad lennuliiklust oluliselt mõjutada. Seepärast on põhjendatud eeldada, et ka eespeal suvisel sõiduplaani perioodil tühistatakse COVID-19 kriisi tagajärjel oluline arv lende, eelkõige marsruutidel nendesse riikidesse, kus kehtivad väga ranged sanitaarmeetmed või kus vaktsineerituse määr on jätkuvalt madal. Seetõttu ei saa oodata, et lennuettevõtjad peavad kõikidel marsruutidel kinni tavapärasest 80 % teenindusaegade kasutamise määrast.
- (10) Seepärast on vajalik pikendada määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 10a lõikes 3 sätestatud ajavahemikku 2022. aasta suvisele sõiduplaani perioodile, mis kestab 27. märtsist 2022 kuni 29. oktoobrini 2022.
- (11) Lendude tühistamist, täituvust ning lennukipargi suurust ja kasutamist käsitlevad andmed on individuaalsete lennuettevõtjate lõikes väga erinevad, sõltuvalt nende ärimudelist ja teenindatavast turust. Üldiselt võis 16 liidu ja 16 liiduvälise lennuettevõtja kohta esitatud andmete põhjal täheldada 2021. aasta märtsist kuni juulini olukorra paranemist. Lennuettevõtjate puhul, kes tegutsesid pikemaamarsruutidel, mida mõjutavad reisijatevedu tõsiselt takistavad sanitaarmeetmed, oli jälgitavate näitajate suundumus vähem positiivne, mis täiendavalt õigustab artikli 10a lõikes 3 sätestatud teenindusaegade kasutamise kohustusest vabastuse perioodi pikendamist.
- (12) Üldised lootustandvad märgid lennuliikluse taastumise kohta EMP turul, oluliste rahvusvaheliste turgude avamine (näiteks Ameerika Ühendriikide turu avamine alates 2021. aasta novembrist) ja üha lihtsam reisimine riikidesse, kes tunnistavad COVID-tõendit, õigustavad teenindusaegade kasutamise määra tõstmist 64 %ni.
- (13) Eelbroneeringuandmed osutavad, et reisijad broneerivad 2021. aastal jätkuvalt pileteid väljasõidukuupäevale palju lähemal ajal kui nad seda tegid 2019. aastal. See suundumus paraneb aga järk-järgult.
- (14) Teenindusaegade kasutamise määr tuleks kehtestada tasemel, mis toetab nii eesmärki anda lennuettevõtjatele praeguses olukorras vabastus kui ka eesmärki tagada lennujaama läbilaskevõime tõhus kasutamine. Teenindusaegade kasutamise määra puhul tuleks arvesse võtta ka pikemaajalisi struktuurseid muutusi turul ja tarbijate käitumises, et võimaldada turul järk-järgult kohaneda muutuva nõudlusega ja vabastada läbilaskevõimet 2023. aasta suviseks sõiduplaani perioodiks. Peale selle ei tekita lennujaama teatava läbilaskevõime võimalik vabastamine kõnealuse uue kasutusmäära tõttu lennuettevõtjate tegevuses ja võrgustikes tõenäoliselt olulisi häireid, mida tekitaks kõrgem määr.
- (15) Eurocontroli lennuliiklusprognoosi kõige tõenäolisema stsenaariumi kohaselt on lennuliikluse maht 2022. aasta suvisel sõiduplaani perioodil üle 85 % ja see võib ületada 89 %. 64 % kasutusmäär annab lennuettevõtjatele seega jätkuvalt mõistliku varu ettenägematuteks olukordadeks, kui kavandatud lennud tuleb lühikese etteteatamisajaga tühistada.
- (16) Kasutusmäära puhul ei ole vaja arvesse võtta muudesse maailma piirkondadesse suunduva lennuliikluse väiksemat mahtu, sest selliste mõjutatud marsruutide puhul saab anda kasutuskohustusest piisava vabastuse määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 10 lõike 4 punkti e alusel.
- (17) Kuigi üldiselt eeldatakse, et lennuettevõtjad hakkavad tegutsema niipea, kui nõudlus taastub, kaasneb madalama kasutuskünnisega oht, et mõned lennuettevõtjad võivad piirata oma tegevust teatavates lennujaamades üksnes sellega, mis on minimaalselt vajalik selleks, et säilitada oma varasemad õigused kõnealustele teenindusaegadele, kahjustades seeläbi konkurente, lennujaamade käitajaid ja tarbijaid. 64 % kasutusmäär aitab neid ohte leevendada.

- (18) Eelkõige teenindusaegade koordineerijate ja lennuettevõtjate jaoks õiguskindluse tagamiseks peaks käesolev määrus 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 3 asendatakse järgmisega:

„3. Kui seoses teenindusaegadega, mida ei ole artikli 10 lõike 2a kohaselt koordineerijale ümberjaotamiseks antud, tõendab lennuettevõtja 28. märtsist 2021 kuni 29. oktoobrini 2022 kestva ajavahemiku puhul ning artikli 8 lõike 2 ja artikli 10 lõike 2 kohaldamisel koordineerijale rahuldaval viisil, et asjaomane lennuettevõtja on kasutanud kõnealust teenindusaegade sarja koordineerija loale vastavalt vähemalt 50 % sõiduplaani perioodi jooksul, mis kestab 28. märtsist 2021 kuni 30. oktoobrini 2021, 50 % sõiduplaani perioodi jooksul, mis kestab 31. oktoobrist 2021 kuni 26. märtsini 2022, ja 64 % sõiduplaani perioodi jooksul, mis kestab 27. märtsist 2022 kuni 29. oktoobrini 2022, on lennuettevõtjal õigus kasutada sama teenindusaegade sarja järgmisel samaväärsel sõiduplaani perioodil.

Käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud ajavahemiku jooksul on artikli 10 lõikes 4 ja artikli 14 lõike 6 punktis a osutatud protsendimäär 50 % sõiduplaani perioodil 28. märtsist 2021 kuni 30. oktoobrini 2021, 50 % sõiduplaani perioodil 31. oktoobrist 2021 kuni 26. märtsini 2022 ja 64 % sõiduplaani perioodil 27. märtsist 2022 kuni 29. oktoobrini 2022.“

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 15. detsember 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN