

Teatis nr

## Sisukord

## Lehekül

III *Ettevalmistavad aktid*

## NÕUKOGU

2008/C 129 E/01

Nõukogu ühine seisukoht (EÜ) nr 14/2008, 18. aprill 2008, vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 251, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine) <sup>(1)</sup> ..... 1

## III

(Ettevalmistavad aktid)

## NÕUKOGU

## NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) nr 14/2008,

18. aprill 2008,

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EÜ) nr .../2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/C 129 E/01)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust <sup>(1)</sup>,võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust <sup>(2)</sup>,toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras <sup>(3)</sup>

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusesse (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta <sup>(4)</sup>, nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusesse (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele <sup>(5)</sup> ning nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusesse (EMÜ) nr 2409/92 piletihindade ja lastitariifide kohta <sup>(6)</sup> tehakse

mitmed olulised muudatused. Selguse huvides tuleks kõnealused määrused uuesti sõnastada ja koondada ühte määrusesse.

(2) Selleks, et tagada lennunduse siseturgu käsitlevate ühenduse õigusaktide tõhusam ja ühtlasem kohaldamine, on praegusesse õiguslikku raamistikku vaja teha mitmed muudatused.

(3) Tunnustades lennuettevõtja finantsseisukorra ja ohutuse vahelist võimalikku seost, tuleks lennuettevõtjate finantsolukorda rangemalt kontrollida.

(4) Võttes arvesse selliste lennuettevõtjate kasvavat tähtsust, kes tegutsevad mitmes liikmesriigis, ja vajadust tagada tõhus järelevalve kõnealuste lennuettevõtjate üle, peaks üks ja sama liikmesriik vastutama lennuettevõtja sertifikaadi ja lennutegevusloa järelevalve eest.

(5) Ühtlase järelevalve tagamiseks selle üle, et kõik ühenduse lennuettevõtjad järgivad lennutegevuslubade nõudeid, peaksid lennutegevusluba väljaandvad asutused hakkama korrapäraselt läbi viima lennuettevõtjate finantsolukorra hindamist. Seepärast peaksid lennuettevõtjad esitama piisava teabe oma finantsolukorra kohta eelkõige kahel esimesel tegutsemisaastal, kuna need on eriti kriitilised seoses lennuettevõtja püsijäämisega turul. Eeskirjade erinevast kohaldamisest siseriiklikul tasandil tuleneva konkurentsi moonutamise vältimiseks tuleb liikmesriikidel tugevdada kõigi ühenduse lennuettevõtjate finantsjärelevalvet.

<sup>(1)</sup> ELT C 175, 27.7.2007, lk 85.

<sup>(2)</sup> ELT C 305, 15.12.2007, lk 11.

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi 11. juuli 2007. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), nõukogu 18. aprilli 2008. aasta ühine seisukoht ja Euroopa Parlamendi ... seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

<sup>(4)</sup> EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1.

<sup>(5)</sup> EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1791/2006 (ELT L 363, 20.12.2006, lk 1).

<sup>(6)</sup> EÜT L 240, 24.8.1992, lk 15.

- (6) Selleks, et vähendada reisijaid ähvardavaid ohte, ei tohiks lennutegevust jätkata need ühenduse lennuettevõtjad, kes ei täida kehtiva lennutegevusloa säilitamiseks vajalikke tingimusi. Sel juhul peaks lennutegevusloa väljaandev pädev asutus lennutegevusloa tühistama või peatama.
- (7) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta määrusele (EÜ) nr 785/2004 kindlustusnõuete kohta lennuettevõtjatele ja õhusõiduki käitajatele<sup>(1)</sup> peab lennuettevõtjal olema kindlustus, mis hõlmaks õnnetuste puhul vastutust, mis on seotud reisijate ja nende pagasi, lasti ning kolmandate isikutega. Samuti tuleks sätestada lennuettevõtja kohustus omada kindlustust, mis hõlmaks õnnetuste puhul vastutust, mis on seotud postisaadetistega.
- (8) Selleks, et vältida ülemäärast toetumist kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite rentimisele, eelkõige määrgendile võtmisele, tuleks seda võimaldada üksnes erakorralises olukorras, näiteks vastava õhusõiduki puudumise korral ühenduse turul, ning need tuleks rangelt ajaliselt piiritleda ja nende ohutusstandardid peaksid vastama ühenduse ja siseriiklike õigusaktide vastavatele ohutuseeskirjadele.
- (9) Liikmesriigid peaksid tagama ühenduse ja siseriiklike sotsiaalõigusaktide nõuetekohase kohaldamise sellise lennuettevõtja töötajate suhtes, kes osutab lennuteenuseid, kasutades lennutegevuse tugibaasi väljaspool seda liikmesriiki, kus asub selle ühenduse lennuettevõtja põhitegevuskoht.
- (10) Lennunduse tervikliku siseturu saavutamiseks tuleks tühistada kehtivad liikmesriikide vahel kohaldatavad piirangud, näiteks kolmandatesse riikidesse viivate marsruutide puhul kehtivad koodijagamise piirangud või hinnakujundusalased piirangud kolmandatesse riikidesse viivate ja muus liikmesriigis vahepeatus tegevate (nn kuuenda vabaduse lennud) marsruutide puhul.
- (11) Selleks, et võtta arvesse äärepoolseimate piirkondade erilisi iseärasusi ja piiranguid, eelkõige nende kaugust, eraldatust ja väiksust ning vajadust korraliku ühenduse järele nende piirkondade ja ühenduse keskpriirkondade vahel, võib seoses avaliku teenuse osutamise kohustuse kohta sõlmitud lepingute, mis hõlmavad liine sellistes piirkondadesse, kehtivusaega käsitlevate eeskirjadega olla õigustatud erikorraldus.
- (12) Tingimused, mille alusel võib kehtestada avaliku teenindamise kohustused, tuleks määratleda selgelt ja ühemõtteliselt, samas kui sellega seotud pakkumismenetlus peaks võimaldama piisaval arvul osalejatel pakkumises osaleda. Komisjonil peaks olema õigus saada nii palju teavet kui on vajalik, et olla igal üksikjuhul võimeline hindama avaliku teenindamise kohustustega seotud majanduslikke põhjendusi.
- (13) Sama linna või linnastut teenindavate lennujaamade vahelist liiklusjaotust käsitlevaid kehtivaid eeskirju tuleks täpsustada ja lihtsustada.
- (14) On asjakohane tagada, et liikmesriikidel on võimalus reageerida ettenägematutest ja vältimatutest olukordadest tulenevatele ootamatutele probleemidele, mille tõttu on tehniliselt või praktiliselt väga keeruline lennuteenust osutada.
- (15) Tarbijatel peaks olema juurdepääs kõikidele piletihindadele ja lastitariifidele, olenemata nende elukohast ühenduses, kodakondsusest ning reisibüroo asukohast ühenduses.
- (16) Tarbijatel peaks olema võimalik tõhusalt võrrelda erinevate lennuettevõtjate lennuteenuste hindu. Seepärast peaksid ühenduses algavate lennuteenuste eest tarbija poolt lõplikud makstavad hinnad olema igal ajahetkel avalikustatud ning sisaldama kõiki makse, tasusid ja lõive. Ühenduse lennuettevõtjaid õhutatatakse samuti näitama lõplikku hinda kolmandatest riikidest ühendusse suunduvate lennuteenuste puhul.
- (17) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused<sup>(2)</sup>.
- (18) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt ühenduse õigusaktide ühtlasemat kohaldamist seoses lennunduse siseturuga, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning lennutranspordi rahvusvahelise olemuse tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (19) Cordobas 18. septembril 2006. aastal Gibraltarit käsitleva dialoogi foorumi esimesel ministrite kohtumisel kokku lepitud Gibraltaril lennujaama käsitlev ministrite avaldus asendab Londonis 2. detsembril 1987. aastal esitatud ühisdeklaratsiooni lennujaama kohta ning selle täiel määral järgimist loetakse 1987. aasta deklaratsiooni täiel määral järgimiseks.
- (20) Seepärast on vaja määrused (EMÜ) nr 2407/92, 2408/92 ja 2409/92 kehtetuks tunnistada,

<sup>(1)</sup> ELT L 138, 30.4.2004, lk 1.

<sup>(2)</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

## I PEATÜKK

## ÜLDSÄTTED

### Artikkel 1

#### Sisu

1. Käesolev määrus reguleerib ühenduse lennuettevõtjate tegevuslubade väljaandmist, lennuettevõtjate õigust osutada ühendusesiseseid lennuteenusid ning ühendusesiseste lennuteenuste hinnakujundust.

2. Käesoleva määruse III peatüki kohaldamisest Gibraltarilennujaama suhtes ei järeldu, et see piiraks Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi õiguslikku seisundit nende vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb.

### Artikkel 2

#### Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „lennutegevusluba” — luba, mille on andnud lennutegevusluba väljaandev pädev asutus ettevõtjale, lubades tal osutada lennutegevusloas nimetatud lennuteenusid;
- 2) „lennutegevusluba väljaandev pädev asutus” — liikmesriigi asutus, kes on vastavalt II peatükis sätestatud volitatud lennutegevusluba välja andma, selle väljaandmisest keelduma, selle tühistama või peatama;
- 3) „ettevõtja” — iga füüsiline või juriidiline isik (tulundusühendus või mittetulundusühendus) või mis tahes muu ametlik organ, sõltumata sellest, kas tal on iseseisev õigusvõime või mitte;
- 4) „lennuteenus” — reisijaid, lasti ja/või posti vedav lend või lendude sari, tasu ja/või rendi eest;
- 5) „lend” — väljumine kindlaksmääratud lennujaamast kindlaksmääratud sihtlennujaama suunas;
- 6) „kohalik lend” — lend, mis ei sisalda reisijate, posti ja/või lasti vedu erinevate lennujaamade või lubatud maandumis-kohtade vahel;
- 7) „lennujaam” — mis tahes ala liikmesriigis, mis on spetsiaalselt kohandatud lennuteenuste jaoks;
- 8) „lennuettevõtja sertifikaat (AOC)” — tunnistus, mis on välja antud ettevõtjale ja mis tõendab, et ettevõtjal on professionaalsed võimed ja organisatsioon, et tagada selles sertifikaadis nimetatud tegevuses ohutus, nagu on sätestatud kohaldatava ühenduse või siseriikliku õiguse vastavates sätetes;

9) „tõhus 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, eriti:

a) ettevõtja kõigi või osa varade kasutamise õiguse kaudu;

b) õiguste või lepingute kaudu, mis avaldavad otsustavat mõju ettevõtte organite ülesehitusele, hääletamisele või otsustele või muul viisil avaldavad otsustavat mõju ettevõtja äritegevuse juhtimisele;

10) „lennuettevõtja” — kehtiva lennutegevusloaga või samaväärse loaga ettevõtja;

11) „ühenduse lennuettevõtja” — lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on andnud lennutegevusluba väljaandev pädev asutus vastavalt II peatükile;

12) „äriplaan” — lennuettevõtja kõnealusel perioodil kavatsetava äritegevuse üksikasjalik kirjeldus, eriti turu eeldatava arengu ja tehtavate investeeringute suhtes, sealhulgas tegevuse finants- ja majanduslikud mõjud;

13) „ühendusesisene lennuteenus” — lennuteenus, mida osutatakse ühenduses;

14) „liiklusõigus” — õigus osutada lennuteenust ühenduse kahe lennujaama vahel;

15) „kohtade müük” — ainult kohtade otsemüük ilma lisateenusteta (nagu majutamine) avalikkusele lennuettevõtja või tema volitatud esindajate või tellimuslennu korraldaja kaudu;

16) „regulaarlennud” — lendude sari, millel on kõik järgmised tunnused:

a) igale lennule võib igapäevselt osta üksikkohti ja/või lasti ja/või posti veoteenust kas otse lennuettevõtjalt või tema volitatud esindajatelt;

b) lennud toimuvad kahe või enama sama punkti vahel kas:

— avaldatud sõiduplaani kohaselt; või

— nii regulaarselt või sageli, et moodustavad ilmse süstemaatilise sarja;

17) „veomaht” — kohtade arv või kasulik last, mida regulaarlennul kindlal perioodil avalikkusele pakutakse;

18) „piletihinnad” — hinnad eurodes või kohalikus vääringus, mida makstakse lennuettevõtjatele või nende agentidele või teistele piletimüüjatele reisijate veo eest lennuteenuse osutamisel, ning mis tahes tingimused, mille alusel neid hindasid kohaldatakse, sealhulgas agendile makstav tasu ja tema suhtes kohaldatavad muud tingimused ning muud abiteenused;

- 19) „lastitariifid” — hinnad eurodes või kohalikus vääringus, mida makstakse lasti veo eest ning tingimused, mille alusel neid hindasid kohaldatakse, sealhulgas agendile ja makstav tasu ja tema suhtes kohaldatavad muud tingimused ning muud abiteenused;
- 20) „asjaomane liikmesriik/asjaomased liikmesriigid” — liikmesriik/liikmesriigid, kus või kelle vahel on lennuühendus;
- 21) „osaline liikmesriik/osalised liikmesriigid” — asjaomane liikmesriik/asjaomased liikmesriigid ja liikmesriik/liikmesriigid, kus lennuteenust osutava(te)le lennuettevõtja(te)le on antud tegevusluba;
- 22) „linnastu” — linnaala, mis koosneb mitmest suuremast ja väiksemast linnast, mis rahvaarvu kasvu ning laienemise tõttu on füüsiliselt ühinenud ühtseks täiehitatud alaks;
- 23) „tulukalkulatsioon” — üksikasjalik lennuettevõtja tulude ja kulude aruanne kõnealuse perioodi kohta, sealhulgas eraldi lennutranspordiga seotud tegevus ja muu tegevus, samuti eraldi rahanduslikud ja mitterahanduslikud elemendid;
- 24) „kuivrendi leping (*dry lease agreement*)” — ettevõtjatevaheline leping, mille kohaselt lennukit käitatakse rendilevõtjale väljastatud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel;
- 25) „märgrendi leping (*wet lease agreement*)” — lennuettevõtjate vaheline leping, mille kohaselt lennukit käitatakse rendileandjale väljastatud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel;
- 26) „põhitegevuskoht” — ühenduse lennuettevõtja peakontor või registreeritud asukoht, mis asub liikmesriigis, kus toimub ühenduse lennuettevõtja põhiline finantstegevus ja tegevuse juhtimine, sealhulgas jätkuva lennukõlblikkuse korraldamine.

## II PEATÜKK

### LENNUTEGEVUSLUBA

#### Artikkel 3

#### Lennutegevusluba

1. Ühelgi ühenduses asukohta omaval ettevõtjal ei ole lubatud vedada õhu kaudu reisijaid, posti ja/või lasti tasu ja/või rendi eest, kui ettevõtjale ei ole antud asjakohast lennutegevusluba.

Käesoleva peatüki nõudeid täitval ettevõtjal on õigus saada lennutegevusluba.

2. Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus ei anna lennutegevuslube ega jätka nende kehtivust, kui mõnda käesoleva peatüki nõuet ei täideta.

3. Ilma et see piiraks ühenduse, siseriikliku või rahvusvahelise õiguse mis tahes muude kehtivate sätete kohaldamist, ei kehti nõue omada kehtivat lennutegevusluba järgmiste lennuteenuste kategooriate puhul:

- a) lennuteenused, mida osutatakse mootorita õhusõidukiga ja/või ülilikerge mootorõhusõidukiga, ning
- b) kohalikud lennud.

#### Artikkel 4

#### Lennutegevusloa andmise tingimused

Liikmesriigi lennutegevusluba väljaandev pädev asutus annab ettevõttele lennutegevusloa tingimusel, et:

- a) tema peamine tegevuskoht on selles liikmesriigis;
- b) tal on kehtiv lennuettevõtja sertifikaat, mille on välja andnud sama liikmesriigi asutus, kelle lennutegevusluba väljaandev pädev asutus vastutab ühenduse lennuettevõtja lennutegevusloa väljaandmise, väljaandmisest keeldumise, tühistamise või peatamise eest;
- c) tema käsutuses on üks või mitu õhusõidukit omandiõiguse või kuivrendilepingu alusel;
- d) tema peamine tegevusala on lennuteenuste osutamine eraldi või seotuna õhusõiduki mis tahes muu äritegevusega või õhusõiduki remontimise ja hooldusega;
- e) tema struktuur võimaldab lennutegevusluba väljaandval pädeval asutusel rakendada käesoleva peatüki sätteid;
- f) liikmesriikidele ja/või liikmesriikide kodanikele kuulub rohkem kui 50 % ettevõttest ja nad omavad selle üle tõhusat otsest või kaudset kontrolli kas ühe või mitme vaheettevõtte kaudu, välja arvatud kolmanda riigiga sõlmitud lepingus, mille lepinguosaline ühendus on, sätestatud juhtudel;
- g) ta vastab artiklis 5 sätestatud finantstingimustele;
- h) ta järgib artiklis 11 ja määruses (EÜ) 785/2004 täpsustatud kindlustusnõudeid; ja
- i) ta järgib artiklis 7 ettenähtud nõudeid hea maine kohta.

#### Artikkel 5

#### Lennutegevusloa andmise finantstingimused

1. Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus hindab tähelepanelikult seda, kas esmakordselt lennutegevusluba taotleval ettevõtte suudab tõendada, et:

- a) ta võib alati täita oma tegelikke ja realistlike eelduste kohaselt tekkida võivaid võimalikke kohustusi 24 kuu jooksul pärast tegevuse alustamist ning

b) ta suudab kanda realistlike eelduste alusel koostatud äriplaanis kirjeldatud tegevusega seotud püsi- ja tegevuskulusid kolme kuu jooksul pärast tegevuse alustamist, võtmata arvesse oma tegevusest saadavaid sissetulekuid.

2. Lõikes 1 osutatud hindamiseks esitab iga taotleja vähemalt esimese kolme tegevusaasta äriplaani. Äriplaanis näidatakse ka üksikasjalikult taotleja finantsidemeid iga muu äritegevusega, milles taotleja osaleb kas vahetult või sidusettevõtete kaudu. Taotleja esitab ka kogu asjakohase teabe, eriti I lisa punktis 1 osutatud andmed.

3. Lõikeid 1 ja 2 ei kohaldata ettevõtja suhtes, kes taotleb lennutegevusluba üksnes vähem kui 10tonnise maksimaalse stardimassiga (MTOM) ja/või vähem kui 20kohaliste õhusõidukite käitamiseks. Sellised ettevõtjad peavad tõendama, et nende netokapital on vähemalt 100 000 eurot, või esitama lennutegevusluba väljaandva pädeva asutuse nõudmise korral kogu vajaliku teabe, mis on vajalik lõikes 1 osutatud hindamiseks, eelkõige I lisa punktis 1 osutatud teabe.

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus võib sellest olenevalt kohaldada lõikeid 1 ja 2 eelmise lõigu sätete alusel lennutegevusluba taotleva ettevõtja suhtes, kes katvab teenindada regulaarlennuliine või kelle aastakäive on üle 3 miljoni euro.

#### Artikkel 6

##### Lennuettevõtja sertifikaat

1. Lennutegevusloa andmine ja selle kehtivus sõltub igal ajal kehtiva lennuettevõtja sertifikaadi omamisest, mis piiritleb lennutegevusloaga hõlmatud tegevusi.

2. Ühenduse lennuettevõtjale kuuluvasse lennuettevõtja sertifikaati tehtav mis tahes muudatus kajastub vajadusel ka tema lennutegevusloas.

#### Artikkel 7

##### Hea maine tõendamine

1. Kui seoses lennutegevusloa väljaandmisega nõutakse tõestust selle kohta, et ettevõtja tegevust jätkuvalt ja tõhusalt juhtivad isikud on hea mainega ega ole pankrotivõlgnikud, aktsepteerib lennutegevusluba väljaandev pädev asutus liikmesriikide kodanike puhul küllaldase tõendina dokumente, millest järeldub, et need nõuded on täidetud, ja mille on välja andnud päritoluliikmesriigi pädevad asutused või selle liikmesriigi pädevad asutused, kus asub kõnealuse isiku alaline elukoht.

2. Kui päritoluliikmesriik või see liikmesriik, kus asub kõnealuse isiku alaline elukoht, ei anna välja lõikes 1 osutatud dokumente, asendatakse need dokumendid vandetöötusega — või kui liikmesriigis ei ole vandetöötus sätestatud, siis vande

vastava töötusega, mille asjaomane isik annab päritoluliikmesriigis või selle liikmesriigi, kus asub kõnealuse isiku alaline elukoht, pädeva justiits- või haldusasutuse ees või vajaduse korral notari või kvalifitseeritud kutseorgani ees. Selline asutus, notar või kvalifitseeritud kutseorgan annab välja tunnistuse, mis tõendab vandetöötuse või vande vastava töötuse autentsust.

3. Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus võib nõuda, et lõigetes 1 ja 2 osutatud dokumendid ja tunnistused esitataks kolme kuu jooksul pärast nende väljaandmist.

#### Artikkel 8

##### Lennutegevusloa kehtivus

1. Lennutegevusluba kehtib seni, kuni ühenduse lennuettevõtja täidab käesolevas peatükis esitatud nõudeid..

Ühenduse lennuettevõtja on alati võimeline taotluse korral tõendada lennutegevusluba väljaandvale pädevale asutusele, et ta vastab kõigile käesoleva peatüki nõuetele.

2. Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus jälgib tähelepanelikult käesolevas peatükis esitatud nõuete täitmist. Ta vaatab igal juhul läbi vastavuse kõnealustele nõuetele järgmistel juhtudel:

a) kaks aastat pärast uue lennutegevusloa väljaandmist;

b) kui kahtlustatakse võimalikku probleemi;

c) komisjoni taotlusel.

Kui lennutegevusluba väljaandev pädev asutus kahtlustab, et ühenduse lennuettevõtja finantsprobleemid võivad mõjutada tema tegevuse ohutust, teavitab ta sellest viivitamata lennuettevõtja sertifikaadi eest vastutavat asutust.

3. Lennutegevusluba esitatakse uuesti kinnitamiseks, kui ühenduse lennuettevõtja:

a) ei ole alustanud tegevust kuue kuu jooksul pärast seda, kui talle on antud lennutegevusluba;

b) on katkestanud tegevuse rohkem kui kuueks kuuks;

c) kes on saanud artikli 5 lõike 3 esimese lõigu alusel lennutegevusloa, katvab kasutada suuremaid õhusõidukeid, kui artikli 5 lõikes 3 täpsustatud ülempiir, või ei vasta enam selles sätestatud finantstingimustele.

4. Ühenduse lennuettevõtja esitab lennutegevusluba väljaandvale pädevale asutusele raamatupidamise auditeeritud aruande hiljemalt 6 kuud pärast vastava majandusaasta viimast päeva, kui siseriiklikus õiguses ei ole sätestatud teisiti. Ühenduse lennuettevõtja kahe esimese tegevusaasta jooksul tehakse I lisa punktis 3 osutatud andmed lennutegevusluba väljaandvale pädevale asutusele kättesaadavaks taotluse alusel.

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus võib mis tahes ajahetkel hinnata ühenduse lennuettevõtja finantstulemusi, kellele ta on andnud lennutegevusloa, ning taotleda asjakohast teavet. Sellise hindamise osana täiendab asjaomane ühenduse lennuettevõtja I lisa punktis 3 osutatud andmeid ja esitab need lennutegevusluba väljaandvale pädevale asutusele taotluse alusel.

5. Ühenduse lennuettevõtja teatab lennutegevusluba väljaandvale asutusele:

- a) ette plaanidest käitada uut lennuteenust, mis suundub kontinentidele või maailma piirkonda, kuhu varem ei lennatud, või muust tema tegevuse ulatuse olulisest muutusest, sealhulgas (kuid sellega piirdumata) kasutatavate õhusõidukite tüübi või arvu muutustest;
- b) ette igast kavatsetavast ühinemisest või ülevõtmisest;
- c) 14 päeva jooksul omandiõiguse igast muutusest iga üksiku osaluse puhul, mis moodustab 10 % või enam ühenduse lennuettevõtja või tema emettevõtja või põhivaldusettevõtja kogu osalusest.

6. Kui lennutegevusluba väljaandev pädev asutus peab lõike 5 alusel teatatud muudatusi oluliseks ühenduse lennuettevõtja finantsseisukorrale, nõuab ta sellise muudetud äriplaani esitamist, mis sisaldab kõnealuseid muudatusi ja hõlmab vähemalt 12kuulist perioodi selle rakendamise kuupäevast alates ning lisaks lõikes 4 esitatud teabele ka I lisa punktis 2 osutatud andmeid.

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus teeb muudetud äriplaani kohta otsuse, kas ühenduse lennuettevõtja suudab täita oma olemasolevaid ja võimalikke kohustusi selle kaheteistkümnepäevase perioodi jooksul. Selline otsus tehakse hiljemalt kolme kuu jooksul pärast seda, kui talle on esitatud kogu vajalik teave.

7. Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus otsustab tema väljaantud tegevuslubasid omavate ühenduse lennuettevõtjate puhul, kas lennutegevusluba tuleb heakskiitmiseks uuesti esitada juhul, kui muutub üks või mitu ühenduse lennuettevõtjate õiguslikku olukorda mõjutavat asjaolu, ja eriti juhul, kui toimub ühinemine või ülevõtmine.

8. Käesoleva artikli lõikeid 4, 5 ja 6 ei kohaldata ühenduse lennuettevõtjate suhtes, kes kasutavad üksnes vähem kui 10tonnise stardimassiga ja/või vähem kui 20kohalisi õhusõidukeid. Sellised ühenduse lennuettevõtjad peavad alati suutma tõendada, et nende netokapital on vähemalt 100 000 eurot, või esitada lennutegevusluba väljaandva pädeva asutuse nõudmise korral artikli 9 lõikes 2 osutatud hindamiseks vajaliku teabe.

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus võib sellest olenevate kohaldada lõikeid 4, 5 ja 6 tema väljaantud tegevuslubasid omavate ühenduse lennuettevõtjate suhtes, kes teenindavad regulaarlennuliine või kelle aastakäive on üle 3 miljoni euro.

## Artikkel 9

### Lennutegevusloa peatamine ja tühistamine

1. Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus võib igal ajal hinnata ühenduse lennuettevõtja, kellele ta on andnud tegevusloa, finantstulemusi. Nimetatud asutus peatab või tunnistab lennutegevusloa kehtetuks oma hinnangu alusel, kui ta ei ole enam veendunud, et see ühenduse lennuettevõtja suudab täita oma tegelikke ja võimalikke kohustusi 12 kuu jooksul. Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus võib siiski anda ajutise lennutegevusloa, mille kestus ei ületa 12 kuud, kuni ühenduse lennuettevõtja viib läbi finantsilise ümberkujundamise, tingimusel et ohutus on tagatud, et kõnealuses ajutises lennutegevusloas kajastuvad vajadusel kõik lennuettevõtja sertifikaati tehtavad muudatused ning et kõnealuse ajavahemiku jooksul on piisav finantsiline ümberkujundamine realselt võimalik.

2. Kui esinevad selged viited finantsraskustele või kui on algatatud maksejõuetusalane või sarnane menetlus ühenduse lennuettevõtja vastu, kellele on tegevusloa andnud lennutegevusluba väljaandev pädev asutus, hindab asjaomane asutus viivitamata ja põhjalikult finantsolukorda ning vaatab kõnealuste tulemuste põhjal läbi lennutegevusloa staatuse kolme kuu jooksul kooskõlas käesoleva artikliga.

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus teavitab komisjoni oma otsustest lennutegevusloa staatuse kohta.

3. Kui artikli 8 lõikes 4 osutatud auditeeritud aruannet ei esitata enne nimetatud artiklis osutatud tähtaega, nõuab lennutegevusluba väljaandev pädev asutus põhjendamatult viivitamata ühenduse lennuettevõtjalt, et ta esitaks kõnealuse auditeeritud aruande.

Lennutegevusluba võib tühistada või peatada, kui auditeeritud aruannet ei esitata ühe kuu jooksul.

4. Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus peatab või tühistab lennutegevusloa, kui ühenduse lennuettevõtja annab lennutegevusluba väljaandvale pädevale asutusele asjaomases küsimuses teadlikult või hooletult valeteavet.

5. Kui ühenduse lennuettevõtjale kuuluv lennuettevõtja sertifikaat peatatakse või tühistatakse, peatab või tühistab lennutegevusluba väljaandev pädev asutus asjaomase lennuettevõtja lennutegevusloa viivitamata.

6. Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus peatab või tühistab ühenduse lennuettevõtja lennutegevusloa, kui selline lennuettevõtja ei vasta enam artiklis 7 sätestatud nõuetele hea maine kohta.

*Artikkel 10***Lennutegevusloa väljaandmise otsused**

1. Lennutegevusloa väljaandev pädev asutus teeb otsuse taotluse kohta niipea kui võimalik ning mitte hiljem kui kolme kuu möödudes kogu vajaliku teabe esitamisest, võttes arvesse kõiki kättesaadavaid fakte. Otsusest antakse taotlejale teada. Taotluse tagasilükkamise korral põhjendatakse seda.

2. Lennutegevusloa väljaandev pädev asutus avalikustab lennutegevusloa andmise, peatamise ning tühistamise menetlused ja teavitab sellest komisjoni.

3. Lennutegevusloa väljaandva pädeva asutuse otsuste loetelu lennutegevusloa andmise, peatamise või tühistamise kohta avaldatakse igal aastal *Euroopa Liidu Teatajas*.

*Artikkel 11***Kindlustusnõuded**

Olenemata määrusest (EÜ) nr 785/2004, peab lennuettevõtjal olema kindlustus, mis hõlmab vastutust postiga seotud õnnetuste korral.

*Artikkel 12***Registreerimine**

1. Ilma et see piiraks artikli 13 lõike 4 kohaldamist, tuleb ühenduse lennuettevõtja kasutatav õhusõiduk registreerida selle liikmesriigi valikul, kelle pädev asutus annab välja lennutegevusloa, kas tema siseriiklikus registris või ühenduses.

2. Koosõlas lõikega 1 kannab pädev asutus vastavalt kohaldatavatele õigusnormidele oma siseriiklikku registrisse ilma ühegi diskrimineeriva tasu või viivitusega õhusõiduki, mida omavad teiste liikmesriikide isikud, ning ülekanded teiste liikmesriikide õhusõidukite registritest. Peale tavalise registreerimistasu ei kohaldata õhusõiduki ülekandmiseks ühtegi tasu.

*Artikkel 13***Rentimine**

1. Ilma et see piiraks artikli 4 punkti c kohaldamist, võib ühenduse lennuettevõtja käsutuses olla üks või mitu kuiv- või märgrendilepingu alusel renditavat õhusõidukit. Ühenduse lennuettevõtjad võivad märgrendilepingu alusel renditavaid ühenduse õhusõidukeid vabalt kasutada, välja arvatud juhul, kui see kahjustaks ohutust. Komisjon tagab, et nimetatud sätet rakendatakse põhjendatult ja proportsionaalselt ning ohutuse kaalutlustel.

2. Kui ühenduse lennuettevõtja on kuivrendilepingu osapool või, kui ühenduse lennuettevõtja võtab märgrendilepingu alusel märgrendile õhusõiduki, peab sellel olema eelnev heakskiit, mis vastab kohaldatavale lennundusohutust käsitlevale ühenduse või siseriiklikule õigusele.

3. Ühenduse lennuettevõtja, kes võtab teiselt ettevõtjalt märgrendile kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki, peab selleks tegevuseks saama eelneva heakskiidu lennutegevusloa väljaandvalt pädevalt asutuselt. Pädev asutus võib anda heakskiidu, kui:

a) ühenduse lennuettevõtja tõendab pädevale asutusele, et kõigist asjakohastes ühenduse või siseriiklikest õigusaktides sätestatud ohustusstandarditest on kinni peetud; ja

b) on täidetud üks järgmistest tingimustest:

i) ühenduse lennuettevõtja põhjendab sellist rentimist erakorralise vajadusega; sellisel juhul võib anda heakskiidu kuni seitsmeks kuuks ja seda võib pikendada ühe korra kuni seitsmeks kuuks;

ii) ühenduse lennuettevõtja tõendab, et rentimine on vajalik hooajalise veomahuvajaduse rahuldamiseks, mida ei ole võimalik piisavalt rahuldada ühenduses registreeritud õhusõiduki rentimisega; sellisel juhul võib heakskiitu pikendada; või

iii) ühenduse lennuettevõtja tõendab, et rentimine on vajalik tegevusraskustega toimetulemiseks ja et ühenduses registreeritud õhusõiduki rentimine ei ole võimalik või mõistlik; sellisel juhul on heakskiidu kestus piiratud raskustega toimetulemiseks hädavajaliku ajaga.

4. Pädev asutus võib heakskiitmise siduda tingimustega. Sellised tingimused moodustavad märgrendilepingu osa.

Pädev asutus võib keelduda heakskiidu andmisest, kui asjaomase liikmesriigi või ühenduse ja sellise kolmanda riigi vahel, kus märgrendile võetud õhusõiduk on registreeritud, ei ole sõlmitud märgrenti käsitlevat kahepoolset kokkulepet.

Pädev asutus teavitab asjaomast liikmesriiki kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki märgrendile võtmise kohta antud heakskiidust.

*Artikkel 14***Õigus anda selgitusi**

Lennutegevusloa väljaandev pädev asutus tagab, et ühenduse lennuettevõtja lennutegevusloa peatamist või kehtetuks tunnistamist käsitleva otsuse vastuvõtmisel antakse ühenduse lennuettevõtjale võimalus anda selgitusi, võttes arvesse vajadust rakendada mõnedel juhtudel kiirmenetlust.



## III PEATÜKK

## LIGIPÄÄS LENNULIINIDELE

## Artikkel 15

**Ühendusesiseste lennuteenuste osutamine**

1. Ühenduse lennuettevõtjatel on õigus osutada ühendusesiseid lennuteenuseid.
2. Liikmesriigid ei piira ühendusesiseste lennuteenuste osutamist ühenduse lennuettevõtja puhul loa ega volitusega. Liikmesriigid ei nõua ühenduse lennuettevõtjalt selliste dokumentide või teabe esitamist, mille kõnealused lennuettevõtjad on juba esitanud lennutegevusluba väljaandvale pädevale asutusele, tingimusel, et lennutegevusluba väljaandvalt pädevalt asutuselt on õigeaegselt võimalik saada vastavat teavet.
3. Kui komisjon leiab artikli 26 lõike 2 kohaselt saadud teabe alusel, et ühenduse lennuettevõtjale antud lennutegevusluba ei vasta käesolevas määruses sätestatud nõuetele, saadab ta oma tähelepanekud lennutegevusluba väljaandvale pädevale asutusel, kes saadab oma märkused komisjonile 15 tööpäeva jooksul.

Kui komisjon on lennutegevusluba väljaandva pädeva asutuse märkuste läbivaatamise järel ikka seisukohal, et lennutegevusluba ei vasta nõuetele, või kui lennutegevusluba väljaandva pädeva asutuse märkusi pole saadud, teeb ta kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud menetlusega otsuse, millega taotletakse, et lennutegevusluba väljaandev pädev asutus võtaks asjakohased parandusmeetmed, või peataks või tühistaks lennutegevusloa.

Otsuses määratakse kindlaks kuupäev, milleks tuleb rakendada lennutegevusluba väljaandva pädeva asutuse poolt määratud parandusmeetmed või muud meetmed. Kui selleks kuupäevaks pole parandusmeetmeid või muid meetmeid rakendatud, ei tohi ühenduse lennuettevõtja kasutada oma lõikes 1 osutatud õigust.

Ühenduse lennuettevõtja võib jätkata oma lõikes 1 osutatud õiguse kasutamist, kui lennutegevusluba väljaandev pädev asutus teavitab komisjoni, et parandusmeetmed on rakendatud ning lennutegevusluba väljaandev pädev asutus on rakendamist kontrollinud.

4. Ühenduse lennuettevõtjal lubatakse ühendusesisest lennuteenust osutades lennuteenuseid ühendada ja sõlmida koodijagamise kokkuleppeid, ilma et see piiraks ettevõtete suhtes kohaldatavate ühenduse konkurentsieeskirjade kohaldamist.

Käesolevaga asendatakse liikmesriikidevahelistest kahepoolsetest lepingutest tulenevad piirangud, mis kehtivad ühenduse lennuettevõtjate ühendusesiseste lennuteenuste osutamise vabaduse suhtes.

5. Olenemata liikmesriikidevaheliste kahepoolsete lepingute sätetest ning vastavalt ettevõtete suhtes kehtivatele ühenduse konkurentsieeskirjadele lubavad asjaomased liikmesriigid ühen-

duse lennuettevõtjatel lennuteenuseid ühendada ja sõlmida koodijagamise kokkuleppeid kõikide lennuettevõtjatega nendel lennuliinidel, mille puhul kõnealuste liikmesriikide territooriumil asuvat lennujaama kasutatakse lennuteenuse osutamiseks kolmandates riikides asuva(te)st punkti(de)st või seal asuva(te)sse punkti(desse) sinna, sealt või selle kaudu lennates.

Liikmesriik võib asjaomase kolmanda riigiga sõlmitud kahepoolse lennuteenuse lepingu raames kehtestada koodijagamise kokkulepete piiranguid ühenduse ja kolmandate riikide lennuettevõtjate vahel, eelkõige siis, kui asjaomane kolmas riik ei võimalda ühenduse lennuettevõtjatele samasuguseid ärivõimalusi, kui neil on asjaomases liikmesriigis tegutsemisel. Sellisel juhul tagavad liikmesriigid, et kõnealuste lepingute alusel kehtestatud piirangud ei ole moonuta konkurentsi ega ole diskrimineerivad ühenduse lennuettevõtjate vahel ning et need ei ole piiravad, kui vajalik.

## Artikkel 16

**Avaliku teenindamise kohustuste üldpõhimõtted**

1. Liikmesriik võib pärast konsultatsioone teiste asjaomaste liikmesriikidega ning pärast komisjoni, asjaomaste lennujaamade ja lennuliini teenindavate lennuettevõtjate teavitamist kehtestada avaliku teenindamise kohustuse ühenduse lennujaama ja oma territooriumi äärepoolset või arengupiirkonda teenindava lennujaama vahelistel regulaarlendudel, või oma territooriumi mis tahes lennujaama saabuval väheste lendudega lennuliinil, mida peetakse oluliseks selle lennujaama poolt teenindatava piirkonna sotsiaalsele ja majanduslikule arengule. Kõnealune kohustus kehtestatakse üksnes määral, mis on vajalik, et tagada sellel lennuliinil regulaarlendude minimaalne teenindamine, mis vastab jätkuvuse, regulaarsuse, hinnakujunduse või minimaalse veomahu kindlaksmääratud standarditele, millest lennuettevõtja üksnes kaubandushuvidest lähtudes kinni ei peaks.

Kindlaksmääratud standardid kehtestatakse kõnealusele avaliku teenindamise kohustusele vastava lennuliini suhtes läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.

2. Juhul kui teised transpordiliigid ei saa tagada katkematut teenindust vähemalt kahe igapäevase ühendusega, võivad asjaomased liikmesriigid panna avaliku teenindamise kohustusse nõude, et iga lennuliini teenindada kavatsev ühenduse lennuettevõtja annab garantii, et ta teenindab lennuliini kindla perioodi jooksul, mis täpsustatakse vastavalt avaliku teenindamise kohustuse teistele tingimustele.

3. Liikmesriik hindab/liikmesriigid hindavad kavandatud avaliku teenindamise kohustuse vajalikkust ja piisavust, võttes arvesse:

- a) kavandatud kohustuse ja majandusarengu alaste vajaduste vahelist proportsionaalsust asjaomases piirkonnas;

- b) võimalust hakata uuesti kasutama teisi transpordiliike ning kuivõrd need transpordiliigid suudavad vastata kaalumisel olevatele transpordivajadustele, eelkõige kui olemasolev raudteetransport teenindab kavandatavat lennuliini alla kolme tunnise reisiajaga, piisava sageduse ja ühendustega, ning sobival aegadel;
- c) kasutajatele pakutavaid lennuhindu ja -tingimusi;
- d) kõigi lennuliini teenindavate või teenindada kavatsetavate lennuettevõtjate kogumõju.
4. Kui liikmesriik soovib kehtestada avaliku teenindamise kohustust, edastab ta avaliku teenindamise kohustuse kavandatud kehtestamist käsitleva täieliku teksti komisjonile, teistele asjaomastele liikmesriikidele ja lennujaamadele ning kõnealusel lennuliinil tegutsevatele lennuettevõtjatele.

Komisjon avaldab *Euroopa Liidu Teatajas* teadaande, milles:

- a) määratakse kindlaks need kaks lennujaama, mida asjaomane lennuliin ühendab ja võimaliku(d) vahemaandumise koha(d);
- b) esitatakse asjaomase avaliku teenindamise kohustuse jõustumise kuupäev; ning
- c) märgitakse täielik aadress, kus asjaomane liikmesriik muudab viivitamata ja tasuta kättesaadavaks vastava avaliku teenindamise kohustuse teksti ja seda käsitleva asjakohase teabe ja/või dokumendid.
5. Hoolimata lõike 4 sätetest, avaldatakse nende lennuliinide puhul, kus lennuteenust kasutab eeldatavalt alla 10 000 reisija aastas, avaliku teenindamise kohustust käsitlev teadaanne kas *Euroopa Liidu Teatajas* või asjaomase liikmesriigi ametlikus väljaandes.
6. Avaliku teenindamise kohustuse jõustumiskuupäev ei tohi olla varasem lõike 4 teises lõigus osutatud teadaande avaldamise kuupäevast.
7. Kui avaliku teenindamise kohustus on kehtestatud vastavalt lõigetele 1 ja 2, saab ühenduse lennuettevõtja pakkuda kohtade müüki juhul, kui kõnealune lennuteenus vastab kõikidele avaliku teenindamise kohustuse nõuetele. Järelikult käsitatakse seda lennuteenust regulaarlennuna.
8. Kui avaliku teenindamise kohustus on kehtestatud vastavalt lõigetele 1 ja 2, võib ühenduse iga teine lennuettevõtja alustada regulaarlennde, mis vastavad kõikidele avaliku teenindamise kohustuse nõuetele, sealhulgas perioodil, mis võib olla vajalik vastavalt lõikele 2.
9. Olenemata lõikest 8, kui ükski ühenduse lennuettevõtja ei ole alustanud ega saa tõestada, et ta on alustamas püsivaid regulaarlennde vastavalt avaliku teenindamise kohustusele, mis on sellel lennuliinil kehtestatud, võib liikmesriik piirata juurdepääsu kõnealusel lennuliinil lennuliinidele ühe ühenduse lennuette-

võtjaga kuni neljaks aastaks; seejärel vaadatakse olukord uuesti läbi.

Kõnealusel ajavahemiku pikkuseks võib olla kuni viis aastat, kui avaliku teenindamise kohustus on kehtestatud lennuliinile, mis lendab äärepoolseimat piirkonda teenindavasse lennujaama, nagu on osutatud asutamislepingu artikli 299 lõikes 2.

10. Õigus teenindada lõikes 9 osutatud lennuliini antakse vastavalt artiklile 17 avaliku pakkumise teel kas ühe, või funktsionaalse tõhususe tõttu õigustatud juhul mitme sellise lennuliini jaoks ühenduse mis tahes lennuettevõtjale, kellel on selliste lennuteenuste osutamise õigus. Haldusliku tõhususe tõttu võib liikmesriik erinevate marsruutide katmiseks kuulutada välja üksikud pakkumismenetlused.

11. Avaliku teenindamise kohustus loetakse lõppenuks, kui sellise kohustusega hõlmatud lennuliinil ei ole regulaarlennde tehtud 12-kuulise ajavahemiku jooksul.

12. Kui vastavalt artiklile 17 valitud ühenduse lennuettevõtja puhul on teenindamine äkitselt häiritud, võib asjaomane liikmesriik hädaolukorras ning vastastikusel kokkuleppel valida kuni seitsmekuuliseks pikendamatuks perioodiks avaliku teenindamise kohustuse teenust osutama muu ühenduse lennuettevõtja järgmistel tingimustel:

- a) liikmesriik maksab hüvitist vastavalt artikli 17 lõikele 8;
- b) valik tehakse ühenduse lennuettevõtjate hulgast ning järgitakse läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtteid;
- c) algatatakse uus pakkumismenetlus.

Komisjoni ja asjaomast liikmesriiki/asjaomaseid liikmesriike teavitatakse viivitamata kiirmenetlusest ja selle põhjustest. Vastavalt artikli 25 lõikes 2 osutatud menetlusele võib komisjon liikmesriigi taotlusel või omal algatusel peatada kõnealusel menetluse, kui ta pärast oma hinnangut käsitleb seda käesoleva lõike nõuetele mittevastavana või muul viisil ühenduse õigusaktidega vastuolus olevana.

## Artikkel 17

### Avaliku teenindamise kohustuse avalik pakkumismenetlus

1. Artikli 16 lõikes 10 nõutav avalik pakkumine viiakse läbi vastavalt käesoleva artikli lõigetes 2 kuni 11 sätestatud menetlusele.

2. Asjaomane liikmesriik edastab komisjonile pakkumiskutse täieliku teksti, välja arvatud juhul, kui ta on kooskõlas artikli 16 lõikega 5 teavitanud avaliku teenindamise kohustusest, avaldades teadaande riiklikus ametlikus väljaandes. Sellisel juhul avaldatakse ka pakkumiskutse liikmesriigi ametlikus väljaandes.

3. Pakkumiskutse ja edasised lepingud sisaldavad muu hulgas järgmisi punkte:

- a) avaliku teenindamise kohustuse korral nõutavad standardid;
- b) lepingu muutmise ja lõpetamise eeskirjad, arvestades ettenägematuid muudatusi;
- c) lepingu kehtivuse aeg;
- d) karistused lepingu rikkumise korral;
- e) objektiivsed ja läbipaistvad parameetrid, mille alusel arvutatakse avaliku teenindamise kohustuse vajaduse korral lõpetamise puhul makstav hüvitis.

4. Komisjon avalikustab pakkumiskutse *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatavas teadaandes. Pakkumiste esitamise tähtaeg ei ole varasem kui kaks kuud pärast sellise teadaande avaldamiskuupäeva. Kui pakkumine hõlmab lennuliini, millele juurdepääs on vastavalt artikli 16 lõikele 9 juba piiratud ühe lennuettevõtjaga, avaldatakse pakkumiskutse vähemalt kuus kuud enne uue kontsessiooni algust, et hinnata piiratud juurdepääsu jätkuvat vajalikkust.

5. Teadaanne sisaldab järgmist teavet:

- a) asjaomane liikmesriik/asjaomased liikmesriigid;
- b) asjaomane lennuliin;
- c) lepingu kehtivusaeg;
- d) täielik aadress, kus asjaomane liikmesriik muudab viivitamata ja tasuta kättesaadavaks pakkumiskutse teksti ning avaliku pakkumisega ning avaliku teenindamise kohustusega seotud asjakohase teabe ja/või dokumendid;
- e) pakkumiste esitamise lõpptähtaeg.

6. Asjaomane liikmesriik/asjaomased liikmesriigid edastavad viivitamata ja tasuta asjakohase teabe ning dokumendid, mida taotleb avalikust pakkumisest huvitatud osaline.

7. Valik pakkumiste seast tehakse võimalikult kiiresti, võttes arvesse teeninduse piisavust, sealhulgas tarbijatele pakutavaid hindu ja tingimusi ning asjaomase liikmesriigi/asjaomaste liikmesriikide nõutava võimaliku hüvitise suurust.

8. Asjaomane liikmesriik võib hüvitada lõike 7 alusel valitud lennuettevõtja kulud, et ta vastaks artikli 16 alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse korral nõutavatele standarditele. Sellisel kulude hüvitamisel ei tohi ületada summat, mis on nõutav, et katta iga avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks seotud netokulud, võttes arvesse sellega kaasnevaid ja lennuettevõtjale jäävaid tulusid ning mõistlikku kasu.

9. Liikmesriik esitab komisjonile viivitamata avaliku pakkumise tulemustest ja valikust kirjaliku teabe, mis sisaldab järgmist:

- a) pakkujate numbrid, nimed ja neid käsitlev äriplane teave;
- b) pakkumistes sisalduv operatiivteave;

c) pakkumistes taotletav hüvitis;

d) valitud pakkuja nimi.

10. Liikmesriigi taotlusel või omal algatusel võib komisjon taotleda, et liikmesriigid esitaksid ühe kuu jooksul kõik asjakohased dokumendid, milles käsitletakse lennuettevõtja valimist avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks. Kui taotletud dokumente ei esitata õigel ajal, võib komisjon vastavalt artikli 25 lõikes 2 osutatud menetlusele teha otsuse asjaomase pakkumiskutse peatamise kohta.

#### Artikkel 18

### Avaliku teenindamise kohustuste kontrollimine

1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed selle tagamiseks, et iga artiklite 16 and 17 alusel vastuvõetud otsus vaadatakse läbi tõhusalt ning eelkõige võimalikult kiiresti, kui sellised otsused on vastuolus ühenduse õigusega või seda õigust rakedavate siseriiklike õigusnormidega.

Eelkõige võib komisjon liikmesriigi taotlusel või omal algatusel nõuda, et liikmesriigid esitaksid kahe kuu jooksul järgmised dokumendid:

- a) dokument, milles põhjendatakse vajadust avaliku teenindamise kohustuse järele ning selle vastavust artiklis 16 osutatud kriteeriumidele;
- b) asjaomast piirkonda hõlmav majandusanalüüs;
- c) kavandatud kohustuste ja majandusarengu alaste eesmärkide vahelise proportsionaalsuse analüüs;
- d) juba pakutavate lennuteenuste olemasolu korral nende analüüs ning analüüs ka muude kättesaadavate transpordiliikide kohta, mida võib käsitada kavandatava kohustuse asendusena.

2. Liikmesriigi taotlusel, kes leiab, et lennuliini arendamist on põhjendamatult piiratud artiklite 16 ja 17 alusel, või omal algatusel viib komisjon läbi uurimise ja teeb kuue kuu jooksul pärast taotluse saamist ning kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud menetlusega kõigi asjakohaste tegurite põhjal otsuse, kas jätkata artiklite 16 ja 17 kohaldamist asjaomase lennuliini suhtes.

#### Artikkel 19

### Lennujaamadevaheline liiklusjaotus ja liiklusõiguste kasutamine

1. Liiklusõiguste kasutamise suhtes kehtivad ühenduse, riiklikud, piirkondlikud ja kohalikud avaldatud eeskirjad, mis on seotud ohutuse, turvalisuse, keskkonnakaitse ning teenindus- ja jaotamisega.

2. Pärast konsulteerimist asjaomaste huvitatud osalistega, sealhulgas asjaomaste lennuettevõtjate ja lennujaamadega, võib liikmesriik reguleerida, diskrimineerimata ühendusesiseste sihtkohtade või lennuettevõtja päritolu või identiteedi alusel, lennuliikluse jaotust lennujaamade vahel, mis vastavad järgmistele tingimustele:

- a) lennujaamad teenindavad sama linna või linnastut;
- b) lennujaamu teenindab piisav transpordinfrastruktuur, mis tagab võimalusel otseühenduse, mis võimaldab jõuda lennujaama üheksakümne minuti jooksul, sealhulgas vajadusel piiri ületades;
- c) lennujaamad on omavahel ning teenindatavate linnade või linnastutega ühendatud tiheda, usaldusväärse ja tõhusa ühistransporditeenusega; ning
- d) lennujaamad pakuvad lennuettevõtjatele vajalikke teenuseid ja ei piira põhjendamatult nende ärivõimalusi.

Mis tahes otsuse puhul reguleerida asjakohaste lennujaamadevahelist lennuliikluse jaotust võetakse arvesse proportsionaalsuse ja läbipaistvuse põhimõtet ning selle aluseks on olema objektiivsed kriteeriumid.

3. Asjaomane liikmesriik teavitab komisjoni kavatsusest reguleerida lennuliikluse jaotust või muuta kehtivaid liikluse jaotuseeskirju.

Komisjon kontrollib käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 kohaldamist ning otsustab vastavalt artikli 25 lõikes 2 osutatud menetlusele kuue kuu jooksul pärast liikmesriigilt teabe saamist, kas asjaomane liikmesriik võib kõnesolevaid meetmeid kohaldada.

Komisjon avaldab oma otsuse *Euroopa Liidu Teatajas* ning meetmeid ei kohaldata enne komisjoni heakskiidu avaldamist.

4. Seoses käesoleva määruse jõustumise ajal kehtivate liikluse jaotuseeskirjadega, kontrollib komisjon liikmesriikide nõudel ja võib omal algatusel kontrollida lõigete 1 ja 2 kohaldamist, ning vastavalt artikli 25 lõikes 2 osutatud menetlusele otsustab, kas liikmesriik võib meetme rakendamist jätkata.

5. Komisjon avaldab nimetatud artikli alusel tehtud otsused *Euroopa Liidu Teatajas*.

#### Artikkel 20

### Keskkonnameetmed

1. Tõsiste keskkonnaprobleemide korral võib vastutav liikmesriik liiklusõiguste kasutamist piirata või keelata nende kasutamise, eriti kui teised transpordiliigid suudavad tagada vajalikul tasemel teeninduse. Meede on mittediskrimineeriv, ei moonuta lennuettevõtjate vahelist konkurentsi ning ei ole piiravam kui probleemide lahendamiseks vaja ning see kehtib piiratud ajavahemikul, mis ei ületa kolme aastat, mille järel vaadatakse see üle.

2. Kui liikmesriik on seisukohal, et lõike 1 kohane meede on vajalik, teavitab ta vähemalt kolm kuud enne meetme jõustumist teisi liikmesriike ja komisjoni, andes meetmele asjakohase põhjenduse. Nimetatud meetet võib rakendada juhul, kui asjaomane liikmesriik ühe kuu jooksul pärast teabe saamist meetet ei vaidlusta või kui komisjon ei asu seda meetet lõike 3 kohaselt täiendavalt uurima.

3. Komisjon võib teise liikmesriigi taotlusel või omal algatusel artikli 25 lõikes 2 nimetatud menetluse kohaselt meetmed peatada, kui need ei vasta lõike 1 nõuetele või on muul viisil vastuolus ühenduse õigusega.

#### Artikkel 21

### Erakorralised meetmed

1. Liikmesriik võib liiklusõiguste kasutamisest keelduda, neid piirata või kehtestada nende suhtes tingimused, et tegeleda ootamatult esilekerkinud lühiajaliste probleemidega, mis tulenevad ettenägematutest ja vältimatutest olukordadest. Selliste meetmete puhul võetakse arvesse proportsionaalsuse ja läbipaistvuse põhimõtet ning nende aluseks on objektiivsed ja mittediskrimineerivad kriteeriumid.

Komisjoni ja teisi liikmesriike teavitatakse viivitamata sellistest meetmetest koos piisava põhjendusega. Kui selliseid meetmeid põhjustanud probleemid kestavad üle 14 päeva, teavitab liikmesriik sellest komisjoni ja teisi liikmesriike ning võib kokkuleppel komisjoniga pikendada meetmete kohaldamisega 14 päeva pikkuste ajavahemike võrra.

2. Komisjon võib osalise liikmesriigi/osaliste liikmesriikide taotlusel või omal algatusel peatada kõnealuste meetmete kohaldamise, kui need ei vasta lõike 1 nõuetele või on muul viisil vastuolus ühenduse õigusega.

#### IV PEATÜKK

### HINNAKUJUNDUSSÄTTED

#### Artikkel 22

### Hinnakujundamise vabadus

1. Ilma et see piiraks artikli 16 lõike 1 kohaldamist, määravad ühenduse lennuettevõtjad ning vastastikkuse alusel, kolmandate riikide lennuettevõtjad ühendusesiseste lennuteenuste puhul vabalt kindlaks piletihinnad ja lastitariifid.

2. Olenemata liikmesriikide vaheliste kahepoolsete lepingute sätetest ei tohi liikmesriigid, kui nad lubavad ühenduse lennuettevõtjatel kehtestada hindu ning tariife oma territooriumi ja kolmanda riigi vahelistele lennuteenustele, diskrimineerida lennuettevõtjaid nende päritolu või identiteedi alusel. Käesolevaga asendatakse liikmesriikide vahelistest kahepoolsetest lepingutest tulenevad muud hinnakujunduspiirangud, sealhulgas kolmandatesse riikidesse lendavate lennuliinide suhtes kehtestatud piirangud.

## Artikkel 23

**Teave ja mittediskrimineerimine**

1. Avalikkusele mis tahes vormis pakutavate või avaldatud, sealhulgas Internetis kättesaadavad, asutamislepingut kohaldava liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast algavate lennuteenuste piletihinnad ja lastitariifid sisaldavad kohaldatavaid tingimusi. Lõplikku makstavat hinda näidatakse alati ja see sisaldab kõiki piletihindu ja lastitariife ning samuti avaldamise ajal kohaldatavaid vältimatuid ja prognoositavaid makse, tasusid, lisatasusid ja lõive. Lisaks lõplikku hinna näitamisele esitatakse vähemalt alljärgnev teave:

- a) piletihind või lastitariif;
- b) maksud;
- c) lennujaamatasud; ja
- d) muud (nt julgeoleku või kütusega seotud) tasud, lisatasud ja lõivud;

kusjuures punktides b, c ja d nimetatud maksud, tasud ja lõivud on lisatud piletihinnale või lastitariifile. Võimalikud hinnalisad tuleb näidata selgelt, läbipaistval ning üheselt mõistetaval viisil mis tahes broneerimisprotsessi alguses ja tarbijale peab jääma võimalus neid valida või mitte.

2. Ilma et see piiraks artikli 16 lõike 1 kohaldamist, on asutamislepingut kohaldava liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast algava lennuteenuste piletihinnad ja tariifid üldsusele kättesaadavad ilma tarbijat diskrimineerimata tema päritolu või elukoha alusel või lennuettevõtja esindaja või muu piletimüüja asukoha alusel ühenduses.

## Artikkel 24

**Karistused**

Liikmesriigid tagavad käesolevas peatükis sätestatud eeskirjade järgimise ning kehtestavad rikkumiste korral kohaldatavad karistused. Need karistused on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

...

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

...

## V PEATÜKK

**LÖPPSÄTTED**

## Artikkel 25

**Komitee**

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

## Artikkel 26

**Koostöö ja õigus saada teavet**

1. Liikmesriigid ja komisjon teevad käesoleva määruse kohaldamisel ja selle kohaldamise järelevalvel koostööd.
2. Et täita käesolevale määrusele vastavaid kohustusi, võib komisjon saada kogu vajaliku teabe liikmesriikidelt, kes hõlbustavad ühtlasi lennutegevusloaga väljaandva pädeva asutuse antud lennutegevusloaga lennuettevõtjalt teabe saamist.
3. Liikmesriigid võtavad vastavalt oma riiklikele õigusaktidele vajalikud meetmed, et tagada vastavalt käesolevale määrusele saadud teabe asjakohane konfidentsiaalsus.

## Artikkel 27

**Kehtetuks tunnistamine**

Määrused (EMÜ) nr 2407/92, (EMÜ) nr 2408/92 ja (EMÜ) nr 2409/92 tunnistatakse kehtetuks.

Viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele tõlgendatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt II lisas esitatud vastavustabelile.

## Artikkel 28

**Jõustumine**

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

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*

...

## I LISA

## ARTIKLITE 5 JA 8 ALUSEL ANTAV TEAVE

1. Teave, mis esmakordsel taotlejal tuleb esitada finantsnõuetele vastavust silmas pidades
    - 1.1. Viimased sisemised tulukalkulatsioonid ja olemasolu korral viimase majandusaasta auditeeritud aruanne.
    - 1.2. Eeldatav bilanss, sealhulgas kasumiaruanne, järgmise kolme aasta kohta.
    - 1.3. Kavandavate sissetulekute ja väljaminekute alused selliste punktide kohta nagu kütus, hinnad ja tariifid, töötasud, hooldus, amortisatsioon, vahetuskursi muutus, lennujaamatasud, lennuliiklustasud, maapealse teenindamise kulud, kindlustus jne. Liiklusnäitajate ja kasumi prognoosid.
    - 1.4. Üksikasjad tegevuse alustamise kulude kohta avalduse esitamisega algava ning tegevuse alustamisega lõppeva perioodi jooksul ning selgitus nende kulude finantseerimiskava kohta.
    - 1.5. Üksikasjad olemasolevate ja kavandatud finantsallikate kohta.
    - 1.6. Üksikasjad aktsionäride või osanike kohta, sealhulgas päritolu, omatavate aktsiate või osade liik ning põhikiri. Kui taotleja kuulub kontserni, esitatakse teave nendevaheliste suhete kohta.
    - 1.7. Kavandatud rahavoogude aruanded ja likviidsusplaanid esimeseks kolmeks tegevusaastaks.
    - 1.8. Üksikasjad õhusõiduki omandamise/rentimise finantseerimise kohta, sealhulgas rentimise korral lepingutingimused.
  2. Teave, mis tuleb esitada nende olemasolevate loavaldajate jätkuva finantsnõuetele vastavuse hindamiseks, kes kavandavad muuta oma struktuuri või tegevust, mis mõjutab oluliselt nende finantsseisundit
    - 2.1. Vajadusel viimane sisemine vahebilanss ja viimase majandusaasta auditeeritud aruanne.
    - 2.2. Täpsed üksikasjad kõigi kavandatud muudatuste kohta, näiteks muudatused teenuse liigis, kavandatav ülevõtmine või ühinemine, muudatused aktsia- või osakapitalis, muudatused omanike seas jne.
    - 2.3. Eeldatav bilanss koos jooksva majandusaasta kasumiaruandega, sealhulgas kõik kavandatud muudatused struktuuris või tegevuses, mis mõjutavad oluliselt finantsseisundit.
    - 2.4. Möödunud ja kavandatud väljaminekud ja sissetulekud selliste punktide kohta nagu kütus, hinnad ja tariifid, töötasud, hooldus, amortisatsioon, vahetuskursi muutus, lennujaamatasud, lennuliiklustasud, maapealse teenindamise kulud, kindlustus jne. Liiklusnäitajate ja kasumi prognoosid.
    - 2.5. Järgmise aasta rahavoogude aruanded ja likviidsusplaanid, sealhulgas kõik kavandatud muudatused struktuuris või tegevuses, mis mõjutavad oluliselt finantsseisundit.
    - 2.6. Üksikasjad õhusõiduki omandamise/rentimise finantseerimise kohta, sealhulgas rentimise korral lepingutingimused.
  3. Teave, mis tuleb esitada olemasolevate loavaldajate jätkuva finantsnõuetele vastavuse hindamiseks
    - 3.1. Majandusaasta auditeeritud aruanded mitte hiljem kui kuue kuu jooksul pärast asjakohase majandusaasta viimast päeva, kui siseriiklikus õiguses ei ole ette nähtud teisiti, ning vajaduse korral viimane sisemine vahebilanss.
    - 3.2. Järgmise aasta eeldatav bilanss, sealhulgas kasumiaruanne.
    - 3.3. Möödunud ja kavandatud väljaminekud ja sissetulekud selliste punktide kohta nagu kütus, hinnad ja tariifid, töötasud, hooldus, amortisatsioon, vahetuskursi muutus, lennujaamatasud, lennuliiklustasud, maapealse teenindamise kulud, kindlustus jne. Liiklusnäitajate ja kasumi prognoosid.
    - 3.4. Järgmise aasta rahavoogude aruanded ja likviidsusplaanid.
-

## II LISA

## VASTAVUSTABEL

(osutatud artiklis 27)

Määrus (EMÜ) nr 2407/92	Käesolev määrus
Artikli 1 lõige 1	Artikkel 1
Artikli 1 lõige 2	Artikli 3 lõige 3
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikli 3 lõige 1	Artikli 3 lõige 2
Artikli 3 lõige 2	Artikli 3 lõike 1 teine lõik
Artikli 3 lõige 3	Artikli 3 lõike 1 esimene lõik
Artikli 4 lõige 1	Artikkel 4
Artikli 4 lõige 2	Artikli 4 punkt f
Artikli 4 lõige 3	—
Artikli 4 lõige 4	Artikli 4 punkt f
Artikli 4 lõige 5	Artikli 8 lõike 1 teine lõik
Artikli 5 lõige 1	Artikli 5 lõige 1
Artikli 5 lõige 2	Artikli 5 lõige 2
Artikli 5 lõige 3	Artikli 8 lõige 5
Artikli 5 lõige 4	Artikli 8 lõige 6
Artikli 5 lõige 5	Artikli 9 lõige 1
Artikli 5 lõige 6	Artikli 8 lõige 4
Artikli 5 lõige 7	Artikli 5 lõige 3 ja artikli 8 lõige 8
Artikkel 6	Artikkel 7
Artikkel 7	Artikkel 11
Artikli 8 lõige 1	Artikli 4 punkt c
Artikli 8 lõige 2	Artikli 12 lõige 1
Artikli 8 lõige 3	Artikli 13 lõiked 2 ja 3
Artikli 8 lõige 4	Artikli 12 lõige 2
Artikkel 9	Artikkel 6
Artikli 10 lõige 1	Artikli 13 lõiked 2 ja 3
Artikli 10 lõige 2	Artikli 13 lõiked 2 ja 3
Artikli 11 lõige 1	Artikli 8 lõige 1
Artikli 11 lõige 2	Artikli 8 lõige 3
Artikli 11 lõige 3	Artikli 8 lõige 7
Artikkel 12	Artikli 9 lõiked 2 kuni 6
Artikli 13 lõige 1	Artikli 10 lõige 2
Artikli 13 lõige 2	Artikli 10 lõige 1
Artikli 13 lõige 3	—
Artikli 13 lõige 4	Artikli 10 lõige 3
Artikkel 14	—
Artikkel 15	—
Artikkel 16	—
Artikkel 17	—
Artikli 18 lõige 1	Artikli 26 lõige 1
Artikli 18 lõige 2	Artikli 26 lõige 3
Artikkel 19	—
LISA	I LISA

Määrus (EMÜ) nr 2408/92	Käesolev määrus
Artikli 1 lõige 1	Artikkel 1
Artikli 1 lõige 2	Artikli 1 lõige 2
Artikli 1 lõige 3	—
Artikli 1 lõige 4	—
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikli 3 lõige 1	Artikli 15 lõiked 1 ja 2
Artikli 3 lõige 2	—
Artikli 3 lõige 3	—
Artikli 3 lõige 4	—
Artikli 4 lõike 1 punkt a	Artikli 16 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 punkt b	Artikli 16 lõige 3
Artikli 4 lõike 1 punkt c	Artikli 16 lõige 2
Artikli 4 lõike 1 punkt d	Artikli 16 lõige 9
—	Artikli 17 lõige 1
—	Artikli 17 lõige 2
—	Artikli 17 lõige 4
—	Artikli 17 lõige 5
—	Artikli 17 lõige 6
Artikli 4 lõike 1 punkt e	Artikli 17 lõige 3
Artikli 4 lõike 1 punkt f	Artikli 17 lõige 7
Artikli 4 lõike 1 punkt g	—
Artikli 4 lõike 1 punkt h	Artikli 17 lõige 8
—	Artikli 17 lõige 9
—	Artikli 17 lõige 10
Artikli 4 lõike 1 punkt i	Artikli 18 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 punkt j	Artikli 16 lõige 7
Artikli 4 lõike 1 punkt k	—
Artikli 4 lõige 2	—
Artikli 4 lõige 3	Artikli 18 lõige 2
Artikli 4 lõige 4	—
Artikkel 5	—
Artikli 6 lõiked 1 ja 2	—
Artikkel 7	Artikli 15 lõiked 3–6
Artikli 8 lõige 1	Artikli 19 lõige 2
Artikli 8 lõige 2	Artikli 19 lõige 1
Artikli 8 lõige 3	Artikli 19 lõige 3
Artikli 8 lõige 4	—
Artikli 8 lõige 5	—
Artikli 9 lõige 1	Artikli 20 lõige 1
Artikli 9 lõige 2	Artikli 20 lõige 1
Artikli 9 lõige 3	Artikli 20 lõige 2
Artikli 9 lõige 4	Artikli 20 lõige 3
Artikli 9 lõige 5	Artikli 22 lõige 1
Artikli 9 lõige 6	Artikli 22 lõige 2
Artikli 9 lõige 7	—
Artikli 9 lõige 8	—



Määrus (EMÜ) nr 2408/92	Käesolev määrus
Artikkel 10	—
Artikkel 11	Artikkel 25
Artikli 12 lõige 1	Artikli 26 lõige 2
Artikli 12 lõige 2	—
Artikkel 13	—
Artikli 14 lõige 1	Artikli 26 lõige 1
Artikli 14 lõige 2	Artikli 26 lõige 3
Artikkel 15	—
Artikkel 16	—
I LISA	—
II LISA	—
III LISA	—
—	II LISA

  

Määrus (EMÜ) nr 2409/92	Käesolev määrus
Artikli 1 lõige 1	Artikkel 1
Artikli 1 lõige 2	Artikli 21 lõige 1
Artikli 1 lõige 3	—
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikkel 3	—
Artikkel 4	Artikkel 23
Artikli 5 lõige 1	Artikkel 22
Artikli 5 lõige 2	—
Artikli 5 lõige 3	—
Artikli 5 lõige 4	—
Artikkel 6	—
Artikkel 7	—
Artikkel 8	—
Artikkel 9	—
Artikli 10 lõige 1	Artikli 26 lõige 1
Artikli 10 lõige 2	Artikli 26 lõige 3
Artikkel 11	—
Artikkel 12	—
—	Artikkel 27
—	Artikkel 28

## NÕUKOGU PÕHJENDUSED

### I. SISSEJUHATUS

Komisjoni ettepanek võeti vastu 2006. aasta juulis. Selle eesmärk on tugevdada ja ratsionaliseerida kehtivat regulatsiooni lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta, lennuteenuste osutamise vabaduse kohta ühenduses ja selliste lennuteenuste hinnakujunduse kohta. Samas sisaldab ettepanek rangemaid nõudeid lennuettevõtjate majanduslikule tugevusele ja õhusõidukite märgrendile (lennuteenuste osutamine, kui õhusõiduk ja meeskond kuuluvad erinevatele ettevõtetele). Lisaks selgitatakse lennuliinidel avaliku teenuse osutamise kohustust käsitlevaid eeskirju, kõrvaldatakse vastuolud ühendusesisese lennundusturu ja kolmandatele riikidele suunatud teenuste vahel ning lihtsustatakse sama linna või linnastut teenindavate lennujaamade liikluse jaotuseeskirju. Lõpuks suurendab ettepanek hindade läbipaistvust reisijatele ja veoklientidele pakutavate piletihindade ja lastitariifide osas.

### II. ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

Nõukogu pidas võimalikuks nõustuda enamiku komisjoni ettepaneku põhielementidega. Teatavate oluliste punktide osas otsustas nõukogu siiski teksti muuta. Üldjoontes tehti seda selleks, et tagada täielik selgus liikmesriikide lennutegevusluba väljaandvate asutuste ülesannete osas, ühenduse ning liikmesriikide vastavate pädevuste osas suhetes kolmandate riikidega ning samuti selleks, et tagada asjakohase tasakaalu säilitamine lennuettevõtjate järelevalve ning liialt koormavate nõuete kehtestamisest hoidumise vahel. Sellega seoses võeti arvesse komisjoni poolt läbiviidud mõjuhindamist.

Nõukogus toimunud arutelude vältel jõuti kokkuleppele järgmiste peamiste komisjoni ettepanekusse tehtavate muudatuste suhtes.

Nõukogu tegi mõned olulised muudatused seoses artiklites 2 ja 3 esitatud mõistetega, et teha täiesti selgeks, et liikmesriigi ametiasutus, kes vastutab ettevõtja ohutusjärelevalve eest, vastutab ka tema tegevusloa väljaandmise eest. Olles teadlik sellest, et kõnealune ettepanek on osa ühenduse püüdlustest lihtsustada õigusakte, leidis nõukogu samuti, et on võimalik parandada tasakaalu vajaduse vahel tagada lennuettevõtjate varalise seisundi hoolikas jälgimine ning vajaduse vahel mitte üle koormata ettevõtjaid selliste haldusnõuetega, mis ei parandaks tarbijakaitset. Sellega seoses tehti samuti mõned muudatused, et võimaldada ettevõtjatel õhusõiduki märgrenti kasutada. Kuigi ühise seisukoha tekstis tunnistatakse, et ettevõtjatel on mõnel juhul õigustatud funktsionaalsed põhjused märgrenti kasutamiseks, on ühises seisukohas sätestatud ranged tingimused, mida kohaldatakse ühendusevälise õhusõiduki (õhusõiduk, mille ohutusjärelevalve suhtes ei kohaldata ühenduse standardeid) märgrenti kasutamisel.

Võttes arvesse ühenduse lennundusturu rahvusvahelist mõõdet, jättis nõukogu artiklist 15 välja teatud lõiked, mis ei olnud tema arvates kooskõlas liikmesriikide ja ühenduse vastava pädevusega. Sellega seoses selgitatakse nõukogu tekstis samuti, et liikmesriikidele jääb õigus kehtestada ühenduse lennuettevõtjate ja ühendusevälise lennuettevõtjate vahelise koodijagamise piiranguid, kui välisriigi lennuettevõtja asukoha-riik piirab ühenduse lennuettevõtjatele kättesaadavaid ärivõimalusi.

Nõukogu lihtsustas mõningaid eeskirju ja menetlusi seoses artikli 16 ja 17 kohaste avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisega ning tegi muid muudatusi, et tagada nende kooskõla avaliku teenistuse kohustuste kasutamise aluseks olevate eesmärkidega.

Ühisesse seisukohta lisatakse uus artikkel, mis lubab liikmesriikidel kehtestada liiklusõiguste piiranguid, kui tõsised keskkonnaprobleemid seda nõuavad. Sellega viiakse uus tekst vastavusse kehtivas korras sätestatud võimalustega ning sellega kaasneb kaitsemeede tagamiseks, et sellised meetmed on mittediskrimineerivad ja täielikult põhjendatud.

Seoses eeskirjadega, mis käsitlevad liikluse jaotust lennujaamasüsteemide vahel, on nõukogu inkorporeerinud teksti, mis tugevdab reisijate huvides põhimõtet, et sellistesse süsteemidesse kuuluvaid lennujaamu teenindab piisav transpordi infrastruktuur.

Lõpuks laiendas nõukogu hindade läbipaistvust käsitlevaid eeskirju, et hõlmata kõik ühenduse lennujaamadest väljuvad lennud (sihtkohast olenemata). Nõukogu teksti kohaselt peavad kõigi selliste lendude piletite hinnad olema avaldatud koos maksude, lõivude ja muude tasudega.

Euroopa Parlamendi esitatud muudatusettepanekute pidas nõukogu võimalikuks kiita täielikult heaks järgmised muudatusettepanekud: muudatusettepanek 3, 5, 7, 9, 14, 19, 21, 22, 27, 30, 34, 37, 38, 39, 42, 44, 51, 52, 53 ja 56. Tuleb märkida, et muudatusettepanekute 42 ja 56 üle, mis käsitlevad vastavalt liikluse jaotuseeskirju ja kooskõla sotsiaalvaldkonna õigusaktidega, toimusid nõukogus pikad ja keerulised läbirääkimised. Need muudatusettepanekud lepiti kokku Parlamendiga saavutatud kompromissi osana ning nõukogu loodab, et see kompromiss saab teisel lugemisel üldise kokkuleppe aluseks.

Muudatusettepanekud 1, 6, 10, 33, 41, 45, 46, 48 ja 49 võeti põhimõtteliselt vastu (kuid inkorporeeriti teksti mujal) või võeti vastu veidi ümbersõnastatult.

Nõukogu ei pidanud siiski võimalikuks kiita heaks mitmeid teisi muudatusettepanekuid. Paljud neist lükati tagasi, kuna nad laiendasid määruse reguleerimisala niivõrd, et nõukogu pidas seda põhjendamatuks (muudatusettepanekud 2, 15, 17 ja 50). Lisaks lükati osa muudatusettepanekuid tagasi, kuna nende kaudu kehtestataks ebaõiglane koormus ettevõtjatele või need kahjustaksid litsentsimisüsteemi õiglast kohaldamist (muudatusettepanekud 4, 16, 25 ja 28).

Teatavad muudatusettepanekud lükati tagasi, kuna need olid üleaarused nõukogu poolt komisjoni ettepanekusse tehtud muudatuste tõttu (muudatusettepanekud 12 ja 43). Rühm muudatusettepanekuid lükati tagasi, kuna nõukogu leidis, et need kahjustavad teksti selgust, või need sisaldasid tehnilisi vigu (muudatusettepanekud 8, 11, 13, 18, 23, 24, 26, 29, 31, 32 ja 47). Kuigi muudatusettepanek 20 lükati tagasi, võeti see arvesse mujal nõukogu tekstis. Muudatusettepanek 36 lükati tagasi, kuna see piiraks liikmesriikide pädevust seoses koodijagamise kokkulepetega kolmandate riikide lennuettevõtjatega. Lõpuks lükati tagasi muudatusettepanekud 35 ja 40, kuna need käsitlesid sama küsimust mis teised muudatusettepanekud, mis olid ühises seisukohas esitatud kompromisstekstide teemaks; ning nõukogu loodab, et parlament jõuab ühise seisukoha suhtes kokkuleppele teisel lugemisel.

### III. KOKKUVÕTE

Nõukogu on arvamusel, et ühise seisukoha tekst on asjakohane ja tasakaalustatud. Nõukogu märgib, et parlamendiga on juba peetud ulatuslikke kontakte, ning loodab, et need kannavad varsti vilja selle näol, et kõnealune õigusakt kiiresti vastu võetakse.

---