



Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

53. aastakäik

6. august 2010

Sisukord

I Seadusandlikud aktid

DIREKTIIVID

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/40/EL, 7. juuli 2010, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega ⁽¹⁾ 1
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/45/EL, 7. juuli 2010, siirdamiseks ettenähtud inimelundite kvaliteedi- ja ohutusstandardite kohta 14

IV EÜ asutamislepingu, ELi lepingu ja Euratomi asutamislepingu kohaselt enne 1. detsembrist 2009 vastu võetud õigusaktid

2010/417/EÜ:

- ★ Nõukogu ja nõukogus kokku tulnud Euroopa Liidu liikmesriikide valitsuste esindajate otsus, 30. november 2009, mis käsitleb ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Kanada vahelise lennutranspordilepingu allkirjastamist ja ajutist kohaldamist 30
- Lennutranspordileping Kanada ning Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide vahel 32

Hind: 4 EUR

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

ET

Aktid, mille pealkiri on trükitud harilikus trükikirjas, käsitlevad põllumajandusküsimuste igapäevast korraldust ning nende kehtivusaeg on üldjuhul piiratud.

Kõigi ülejäänud aktide pealkirjad on trükitud poolpaksus kirjas ja nende ette on märgitud tärn.

I

(Seadusandlikud aktid)

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2010/40/EL,

7. juuli 2010,

mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

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

olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa majanduse kasvu ja kodanike liikuvusvajadustega seotud liidu maanteetranspordi mahu kasv on nii maanteede infrastruktuuri ülekoormatuse ja energiatarbimise suurenemise kui ka keskkonna- ja sotsiaalprobleemide peamisi põhjusi.

(2) Selliste oluliste probleemide lahendamisel ei saa piirduda ainult traditsiooniliste meetmetega, sealhulgas maanteetranspordi olemasoleva infrastruktuuri laiendamisega. Liidule sobivate lahenduste leidmisel on suur osa uuendustel.

⁽¹⁾ ELT C 277, 17.11.2009, lk 85.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 23. aprilli 2009. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata), nõukogu 10. mai 2010. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja Euroopa Parlamendi 6. juuli 2010. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

(3) Intelligentsete transpordisüsteemid on tänapäevased rakendused, mille eesmärk on ilma tegelikku intelligent-sust omamata osutada uuenduslikke eri transpordiliikide ja liikluse korraldamisega seotud teenuseid ning võimaldada erinevatel kasutajatel saada paremini teavet transpordivõrkude kohta ning kasutada neid ohutumalt, koordineeritumalt ja „arukamalt“.

(4) Intelligentsete transpordisüsteemid ühendavad telekommunikatsioone, elektroonikat ja infotehnoloogiat transpordialase inseneritegevusega, et kavandada, projekteerida, eksploateerida, hooldada ja hallata transpordisüsteeme. Info- ja sidetehnoloogia rakendamine maanteetranspordisektoris ja selle liidestest teiste transpordiliikidega aitab oluliselt kaasa maanteetranspordi (sealhulgas ohtlike kaupade veo) keskkonnahoidlikkuse, tõhususe (sh energiatõhususe), ohutuse ja turvalisuse parandamisele, avalikule julgeolekule ning reisijate ja kaupade liikuvusele, tagades samal ajal siseturu toimimise ning tugevama konkurentsivõime ja tööhõive kasvu. Intelligentsete transpordisüsteemide rakendused ei tohiks siiski piirata riigi julgeoleku või kaitsehuvidena seotud küsimusi.

(5) Info- ja sidetehnoloogia teistes transpordiliikides rakendamise edusammud peaks nüüd kajastuma maanteetranspordi arengus, pidades eelkõige silmas maanteetranspordi ja teiste transpordiliikide integratsiooni parandamist.

(6) Mõne liikmesriigi maanteetranspordisektoris on juba kasutusele võetud kõnealuste tehnoloogiate riigisisesed rakendused. Ent selline kasutuselevõtmine jääb killustatuks ja kooskõlastamatuks ega suuda luua intelligentsete transpordisüsteemide teenuste osutamise geograafilist pidevust kogu liidus ja selle välispiiridel.

- (7) Intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud ja tõhusa kasutuselevõtmise tagamiseks kogu liidus tuleks kehtestada spetsifikatsioonid, hõlmates vajadusel standardeid, millega määratakse kindlaks täiendavad üksikasjalikud sätted ja menetlused. Enne spetsifikatsioonide vastuvõtmist peaks komisjon hindama nende vastavust teatud kindlaksmääratud põhimõtetele, mis on esitatud II lisas. Esmalt tuleks prioriteetsetena käsitleda nelja peamist intelligentsete transpordisüsteemide väljatöötamise ja kasutuselevõtmise valdkonda. Neis neljas valdkonnas tuleks kehtestada prioriteetsed meetmed spetsifikatsioonide ja standardite väljatöötamise ja kasutamise jaoks. Intelligentsete transpordisüsteemide edasise rakendamise käigus tuleks seoses tehnoloogia arengu ja tehtud finantskulustega võtta arvesse konkreetse liikmesriigi poolt kasutuselevõetud olemasolevaid intelligentsete transpordisüsteemide infrastruktuure.
- (8) Kui õigusakt võetakse vastu käesoleva direktiivi artikli 6 lõike 2 teises lõigus osutatul kohaselt, tuleks artikli 5 lõike 1 teist lauset vastavalt muuta.
- (9) Spetsifikatsioonides tuleks muu hulgas arvesse võtta ja ära kasutada juba saadud kogemusi ja tulemusi intelligentsete transpordisüsteemide valdkonnas, eelkõige komisjoni poolt 2002. aasta aprillis käivitatud e-ohutuse algatuse raames. Komisjon lõi kõnealuse algatuse raames e-ohutuse foorumi, et edendada e-ohutuse süsteemide väljatöötamist, kasutuselevõtmist ja kasutust toetavaid soovitusi ning jätkata nende rakendamist.
- (10) Käesolevas direktiivis sätestatud eeskirju ja menetlusi ei tuleks kohaldada selliste sõidukite suhtes, mida kasutatakse peamiselt nende ajaloolise huviväärtuse tõttu ja mille esmane registreerimine ja/või tüübikinnituse andmine ja/või kasutusselevõtmine toimus enne käesoleva direktiivi ja selle rakendusmeetmete jõustumist.
- (11) Intelligentsete transpordisüsteemid peaksid tuginema koostalitlusvõimelistele süsteemidele, mis põhinevad avatud ja avalikel standarditel ning on mittediskrimineerivatel alustel kättesaadavad kõigile rakenduste ja teenuste pakkujatele ja kasutajatele.
- (12) Intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmise ja kasutamise kaasnep isikuandmete töötlemine. Selline töötlemine peaks toimuma kooskõlas liidu õigusega, mis on sätestatud eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivis 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta) ⁽¹⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiivis 2002/58/EÜ (milles käsit-
- letakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatusse kaitset elektroonilise side sektoris) ⁽²⁾. Muu hulgas tuleks intelligentsete transpordisüsteemide rakendustele kohaldada eesmärgist tulenevate piirangute ja andmete piiritlemise põhimõtteid.
- (13) Üksikisikute eraelu puutumatusse parema kaitse ühe põhimõttena tuleks soodustada andmete anonüümseks muutmist. Intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmisega seotud andmekaitse ja eraelu puutumatusse küsimuste osas peaks komisjon vajadusel täiendavalt konsulteerima Euroopa andmekaitseinspektoriga ning taotlema arvamust töörihmalt, mis on loodud direktiivi 95/46/EÜ artikli 29 kohaselt üksikisikute kaitseks seoses isikuandmete töötlemisega.
- (14) Intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste ning eeskätt liiklus- ja reisiteabe teenuste kasutuselevõtmine ja kasutamine hõlmab liikmesriikide avaliku sektori asutuste dokumentides sisalduva maantee-, liiklus- ja reisiteabe töötlemist ja kasutamist. Kõnealusel töötlemisel ja kasutamisel tuleks järgida Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. novembri 2003. aasta direktiivi 2003/98/EÜ (avaliku sektori valduses oleva teabe taaskasutamise kohta) ⁽³⁾.
- (15) Spetsifikatsioonid peaksid asjaomastel juhtudel hõlmama üksikasjalikke sätteid, millega kehtestatakse komponentide vastavus- või kasutuskõlblikkuse hindamise menetlus. Nimetatud sätted peaksid tuginema Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta otsusele nr 768/2008/EÜ (toodete turustamise ühise raamistiku kohta), ⁽⁴⁾ eelkõige seoses vastavushindamismenetluste eri etappide moodulitega. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2007/46/EÜ ⁽⁵⁾ on juba kehtestatud raamistik mootorsõidukite ja nende osade või seadmete tüübikinnituse kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividega 2002/24/EÜ ⁽⁶⁾ ja 2003/37/EÜ ⁽⁷⁾ sätestatakse eeskirjad kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite ning põllu- või metsamajanduslike traktorite ja nende osade või seadmete tüübikinnituse kohta. Seega oleks nimetatud direktiivide reguleerimisaladesse kuuluvate seadmete ja rakenduste vastavushindamise kehtestamine topelttöö. Kuigi kõnealuseid direktiive kohaldatakse sõidukitesse paigaldatud intelligentsete transpordisüsteemidega seotud seadmetele, ei kohaldata neid samas maanteede infrastruktuuri intelligentsete transpordisüsteemide seadmete ja tarkvara suhtes. Sellistel juhtudel võiks vastavushindamismenetlused ette näha spetsifikatsioonides. Sellised menetlused peaksid piirduma iga üksikjuhtumi puhul vajalikuga.

⁽¹⁾ EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

⁽²⁾ EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37.

⁽³⁾ ELT L 345, 31.12.2003, lk 90.

⁽⁴⁾ ELT L 218, 13.8.2008, lk 82.

⁽⁵⁾ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

⁽⁶⁾ EÜT L 124, 9.5.2002, lk 1.

⁽⁷⁾ ELT L 171, 9.7.2003, lk 1.

- (16) Intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste jaoks, mis vajavad täpseid ja tagatud aja ja asukoha määramise teenuseid, tuleks kasutada satelliidipõhiseid infrastruktuure või samaväärset täpsust võimaldavat tehnoloogiat, nagu on ettenähtud nõukogu 22. detsembri 2004. aasta määruses (EÜ) nr 1/2005 (mis käsitleb loomade kaitset vedamise ja sellega seonduvate toimingute ajal)⁽¹⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määruses (EÜ) nr 683/2008 (Euroopa satelliitnavigatsiooni programmide (EGNOS ja Galileo) rakendamise jätkamise kohta)⁽²⁾.
- (17) Intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste realiseerimisel tuleks kasutada uuenduslikke tehnoloogiaid, nagu raadiosagedustuvastuse seadmed (RFID) või EGNOS/Galileo, eelkõige kaubaadetise jälgimisel selle teekonna jooksul ja transpordiliigiti.
- (18) Peamistel sidusrühmadel, nagu intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujatel, intelligentsete transpordisüsteemide kasutajate ühendustel, transpordiettevõtjatel ja rajatiste käitajatel, tootjate esindajatel, sotsiaalpartneritel, kutseliitudel ja kohalikel omavalitsustel, peaks olema võimalus anda komisjonile nõu intelligentsete transpordisüsteemide Euroopa Liidus kasutuselevõtmise äri- ja tehniliste aspektide kohta. Sel eesmärgil peaks komisjon moodustama intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma, et tagada tihe koostöö sidusrühmade ja liikmesriikidega. Nõuanderühma tegevus peaks olema läbipaistev ning tulemused tuleks teha kättesaadavaks käesoleva direktiivi alusel asutatud komiteele.
- (19) Ühetaolised rakendamistingimused tuleks tagada suuniste ja mittesiduvate meetmete vastuvõtmisega, et hõlbustada liikmesriikide koostööd seoses intelligentsete transpordisüsteemide prioriteetsete valdkondadega ning liikmesriikide aruandlust käsitlevate suuniste ja tööprogrammi vastuvõtmisega.
- (20) Vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 291 sätestatakse seadusandliku tavamenetluse kohaselt eelnevalt määruse abil eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes. Kuni kõnealuse uue määruse vastuvõtmiseni kohaldatakse jätkuvalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsust 1999/468/EÜ (millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused),⁽³⁾ välja arvatud kontrolliga regulatiivmenetlust käsitlevaid sätteid, mis ei ole kohaldatavad.
- (21) Komisjonil peaks olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte spetsifikatsioonide vastuvõtmise kohta. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil.
- (22) Tagamaks kooskõlastatud käsitust, peaks komisjon tagama käesoleva direktiiviga asutatava komitee ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/52/EÜ (ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta)⁽⁴⁾ asutatud komitee, nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrusega (EMÜ) nr 3821/85 (autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta)⁽⁵⁾ asutatud komitee, direktiiviga 2007/46/EÜ asutatud komitee ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. märtsi 2007. aasta direktiiviga 2007/2/EÜ (millega rajatakse Euroopa Ühenduse ruumiandmete infrastruktuur (INSPIRE))⁽⁶⁾ asutatud komitee tegevuste kooskõla.
- (23) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud ja ühtse kasutuselevõtmise tagamine liidus, ei suuda liikmesriigid ja/või erasektor piisavalt saavutada ning meetmete ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv selle eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (24) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsiooni-devahelise kokkuleppe punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende enda jaoks ja liidu huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja selle ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Sisu ja kohaldamisala

1. Käesoleva direktiiviga kehtestatakse raamistik, et toetada intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud ja ühtset kasutuselevõtmist ja kasutamist Euroopa Liidus, eelkõige üle liikmesriikidevaheliste piiride, ning sätestatakse nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikud üldtingimused.
2. Käesoleva direktiiviga kehtestatakse spetsifikatsioonide väljatöötamine meetmete jaoks artiklis 2 osutatud prioriteetsetes valdkondades, samuti vajadusel vajalike standardite väljatöötamine.
3. Käesolevat direktiivi kohaldatakse maanteetranspordi valdkonnas kasutatavate intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste ning nende liidest suhtes teiste transpordiliikidega, ilma et see piiraks riigi julgeoleku või kaitsehuvidega seotud küsimusi.

⁽¹⁾ ELT L 3, 5.1.2005, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 196, 24.7.2008, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

⁽⁴⁾ ELT L 166, 30.4.2004, lk 124.

⁽⁵⁾ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8.

⁽⁶⁾ ELT L 108, 25.4.2007, lk 1.

Artikkel 2

Prioriteetsed valdkonnad

1. Käesoleva direktiivi kohaldamisel on spetsifikatsioonide ja standardite väljatöötamise ja kasutamise suhtes prioriteetsed järgmised valdkonnad:

- I: maantee-, liiklus- ja reisiandmete optimaalne kasutus;
- II: liikluse ja kaubaveo korraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pidevus;
- III: liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide rakendused;
- IV: sõiduki liitmine transpordi infrastruktuuriga.

2. Prioriteetsete valdkondade kohaldamisala on esitatud I lisas.

Artikkel 3

Prioriteetsed meetmed

Prioriteetsed meetmed spetsifikatsioonide ja standardite väljatöötamise ja kasutamise suhtes prioriteetsetes valdkondades on, nagu on esitatud I lisas, järgmised:

- a) mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabeteenuste pakkumine kogu ELis;
- b) reaajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumine kogu ELis;
- c) kasutajatele minimaalse, liiklusohutusega seotud üldise liiklusteabe võimalusel tasuta edastamisega seotud andmed ja kord;
- d) koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne (eCall) ühtlustatud pakkumine kogu ELis;
- e) veoautodele ja tarbesõidukitele turvaliste parkimiskohtade teabeteenuse pakkumine;
- f) veoautodele ja tarbesõidukitele turvaliste parkimiskohtade ettetellimisteenuse pakkumine.

Artikkel 4

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „intelligentsete transpordisüsteemid” – süsteemid, milles info- ja sidetehnoloogiat rakendatakse maanteetranspordi valdkonnas (sh infrastruktuur, sõidukid ja kasutajad), liikluskorralduses ja liikuvuse juhtimises ning samuti liidesteks teiste transpordiliikidega;

- 2) „koostalitlusvõime” – süsteemide ja nende aluseks olevate äriprotsesside suutlikkus vahetada andmeid ning jagada teavet ja teadmisi;
- 3) „intelligentsete transpordisüsteemide rakendus” – toimiv intelligentsete transpordisüsteemide rakendamise vahend;
- 4) „intelligentsete transpordisüsteemide teenus” – intelligentsete transpordisüsteemide rakenduse pakkumine selgelt määratletud organisatsioonilise ja toimimisraamistiku abil, et aidata kaasa kasutusohutusele, -tõhususele, -mugavusele ja/või hõlbustada või toetada transpordi- ja reisitoiminguid;
- 5) „intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkuja” – avalik- või eraõiguslik intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkuja;
- 6) „intelligentsete transpordisüsteemide kasutaja” – intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste või teenuste kasutaja, sh reisijad, vähem kaitstud liiklejad, maanteetranspordi infrastruktuuri kasutajad ja ettevõtjad, sõidukiparkide haldajad ja hädaabiteenuste pakkujad;
- 7) „vähem kaitstud liiklejad” – kergliiklejad, nagu jalakäijad ja jalgratturid, samuti mootorratturid ja puudega või piiratud liikumis- ja orienteerumisvõimega isikud;
- 8) „teisaldatav seade” – kaasaskantav info- või sideseade, mida võib sõidukisse kaasa võtta, et toetada juhtimisülesannet ja/või transporditoiminguid;
- 9) „platvorm” – intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmist, pakkumist, kasutamist ja integreerimist võimaldav sõidukisisene või -väline seade;
- 10) „struktuur” – põhimõtteline projekt, mis määrab kindlaks konkreetse süsteemi ülesehituse, käitumise ja integreerimise seda ümbritsevasse konteksti;
- 11) „liides” – süsteemidevaheline rajatis, mis pakub vahendit, mille vahendusel süsteemid saavad ühendust ja võivad koos toimida;
- 12) „ühilduvus” – seadme või süsteemi üldine võime muutmata kujul toimida koos teise seadme või süsteemiga;
- 13) „teenuste pidevus” – suutlikkus tagada sujuvaid teenuseid transpordisüsteemides kogu liidus;
- 14) „maanteeandmed” – andmed maanteede infrastruktuuri tunnusjoonte, sealhulgas stacionaarsete liiklusmärkide või nende reguleeriva ohutusatribuutika kohta;
- 15) „liiklusandmed” – varasemad andmed ja reaajas saadavad andmed maanteeliikluse tunnusjoonte kohta;

- 16) „reisiandmed” – põhiandmed (nt ühistranspordi sõiduplaanid ja hinnakirjad), mis on vajalikud mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabe andmiseks enne reisi ja reisi ajal, et lihtsustada reisi planeerimist, reserveerimist ja kohandamist;
- 17) „spetsifikatsioon” – siduv meede, millega kehtestatakse sätteid, mis sisaldavad nõudeid, menetlusi ja muid asjaomaseid eeskirju;
- 18) „standard” – standard Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiivi 98/34/EÜ (millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest teatamise kord) ⁽¹⁾ artikli 1 lõike 6 määratluse tähenduses.

Artikkel 5

Intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtt

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmisel kohaldatakse nende suhtes komisjoni poolt artikli 6 kohaselt vastuvõetud spetsifikatsioone vastavalt II lisas esitatud põhimõtetele. See ei piira liikmesriikide õigust otsustada selliste rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmise üle oma territooriumil. Nimetatud õigus ei piira ühegi artikli 6 lõike 2 teise lõigu kohaselt vastuvõetud õigusakti kohaldamist.
2. Lisaks teevad liikmesriigid jõupingutusi koostööks prioriteetsetes valdkondades seni, kuni spetsifikatsioonid pole vastu võetud.

Artikkel 6

Spetsifikatsioonid

1. Komisjon võtab esmalt vastu spetsifikatsioonid, mis on vajalikud, et tagada ühilduvus, koostalitlusvõime ja pidevus intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks ja tööks kasutamiseks prioriteetsete meetmete puhul.
2. Komisjon püüab ühe või mitme prioriteetse meetme spetsifikatsioonid vastu võtta hiljemalt 27. veebruaril 2013.

Hiljemalt 12 kuud pärast prioriteetse meetme vajalike spetsifikatsioonide vastuvõtmist esitab komisjon vajaduse korral, pärast kulude ja tulude analüüsi hõlmava mõjuhindangu läbiviimist, Euroopa Parlamendile ja nõukogule Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 kohaselt ettepaneku kõnealuse prioriteetse meetme kasutuselevõtmiseks.

3. Kui prioriteetse meetme vajalikud spetsifikatsioonid on vastu võetud, võtab komisjon vastu spetsifikatsioonid, mis

tagavad ühilduvuse, koostalitlusvõime ja pidevuse intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks ja tööks kasutamiseks prioriteetsete valdkondade muude meetmete puhul.

4. Kui see on asjakohane ja olenevalt spetsifikatsiooni valdkonnast, sisaldab spetsifikatsioon ühte või mitut järgmist tüüpi sätet:
- a) funktsionaalsed sätteid, mis kirjeldavad erinevate sidusrühmade rolle ja nendevahelist teabevoogu;
- b) tehnilised sätteid, mis kehtestavad funktsionaalsete sätete täitmiseks vajalikud tehnilised vahendid;
- c) organisatsioonilised sätteid, mis kirjeldavad erinevate sidusrühmade menetluslikke kohustusi;
- d) teenuse sätteid, mis kirjeldavad teenuste erinevaid tasemeid ja nende sisu intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste jaoks.

5. Ilma et see piiraks direktiivi 98/34/EÜ kohaseid menetlusi, sätestatakse spetsifikatsioonidega vajadusel tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigid pärast komisjoni teavitamist kehtestada täiendavad eeskirjad intelligentsete transpordisüsteemide teenuste osutamiseks kogu oma territooriumil või mõnes selle osas, kui see ei takista koostalitlusvõimet.

6. Spetsifikatsioonid tuginevad vajadusel mis tahes artiklis 8 osutatud standardil.

Spetsifikatsioonid näevad vajadusel ette vastavushindamise kooskõlas otsusega nr 768/2008/EÜ.

Spetsifikatsioonid on kooskõlas II lisas esitatud põhimõtetega.

7. Komisjon korraldab kulude ja tulude analüüsi hõlmava mõjuhindamise enne spetsifikatsioonide vastuvõtmist.

Artikkel 7

Delegeeritud õigusaktid

1. Komisjon võib kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 võtta vastu delegeeritud õigusakte spetsifikatsioonide kohta. Selliste delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel toimib komisjon vastavalt käesoleva direktiivi asjakohastele sätetele, eelkõige vastavalt artiklile 6 ning II lisale.

2. Iga prioriteetse meetme kohta võetakse vastu eraldi delegeeritud õigusakt.

3. Käesolevas artiklis osutatud delegeeritud õigusaktide puhul kohaldatakse artiklites 12, 13 ja 14 sätestatud menetlust.

⁽¹⁾ EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37.

*Artikkel 8***Standardid**

1. Vajalikud standardid, millega kehtestatakse intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks ja tööks kasutamiseks vajalik koostalitlusvõime, ühilduvus ja pidevus töötatakse välja prioriteetsetes valdkondades ja prioriteetsete meetmete jaoks. Sel eesmärgil taotleb komisjon, pärast konsulteerimist artiklis 15 osutatud komiteega, asjaomastelt standardiasutustelt vastavalt direktiivis 98/34/EÜ kehtestatud menetlusele kõigi vajalike jõupingutuste tegemist nimetatud standardite kiireks vastuvõtmiseks.

2. Standardiasutustele volituste andmisel tuleb järgida nii II lisas sätestatud põhimõtteid kui ka artikli 6 kohaselt vastuvõetud spetsifikatsioonis sisalduvaid funktsionaalseid sätteid.

*Artikkel 9***Mittesiduvad meetmed**

Komisjon võib vastavalt artikli 15 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele võtta vastu suuniseid ja mittesiduvaid meetmeid, et hõlbustada liikmesriikide koostööd seoses prioriteetsete valdkondadega.

*Artikkel 10***Eraelu puutumatust, turvalisust ja teabe taaskasutamist käsitlevad eeskirjad**

1. Liikmesriigid tagavad, et intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste toimimiseks vajalikke isikuandmeid töödeldakse vastavalt liidu õigusele, mis kaitseb üksikisikute põhiõigusi ja -vabadusi, eelkõige vastavalt direktiividele 95/46/EÜ ja 2002/58/EÜ.

2. Liikmesriigid tagavad eelkõige, et isikuandmeid kaitstakse väärkasutuse, sh loata juurdepääsu, muutmise või kadumise eest.

3. Ilma et see piiraks lõiget 1, toetatakse eraelu puutumatuse tagamiseks intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste kasutamisel ja teenuste osutamisel anonüümsete andmete kasutamist, kui see on asjakohane.

Ilma et see piiraks direktiivi 95/46/EÜ kohaldamist, töödeldakse isikuandmeid ainult siis, kui see on vajalik intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste toimimiseks ja teenuste osutamiseks.

4. Seoses direktiivi 95/46/EÜ kohaldamisega, eriti isikuandmete eriliikide puhul, tagavad liikmesriigid ka selliste isikuandmete töötlemiseks nõusoleku saamist käsitlevate sätete järgimise.

5. Kohaldatakse direktiivi 2003/98/EÜ.

*Artikkel 11***Vastutust käsitlevad eeskirjad**

Liikmesriigid tagavad, et vastutusega seotud küsimusi, mis puudutavad artikli 6 kohaselt vastuvõetud spetsifikatsioonides sätestatud intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmist ja kasutust, käsitletakse kooskõlas kehtivate liidu õigusaktidega, sealhulgas eelkõige nõukogu 25. juuli 1985. aasta direktiiviga 85/374/EMÜ (liikmesriikide tootevastutust käsitlevate õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta),⁽¹⁾ ning kooskõlas asjakohaste siseriiklike õigusaktidega.

*Artikkel 12***Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Komisjonile antakse seitsmeks aastaks alates 27. augustist 2010 õigus võtta vastu artiklis 7 osutatud delegeeritud õigusakte. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt kuus kuud enne viieaastase ajavahemiku lõppu pärast 27. augustit 2010.

2. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

3. Komisjonile antud õiguse suhtes võtta vastu delegeeritud õigusakte kohaldatakse artiklites 13 ja 14 sätestatud tingimusi.

*Artikkel 13***Delegeerimise tagasivõtmine**

1. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 7 osutatud volituste delegeerimise tagasi võtta.

2. Institutsioon, kes on algatanud sisemenetluse, et otsustada, kas volituste delegeerimine tuleks tagasi võtta, püüab sellest teavitada teist institutsiooni ja komisjoni mõistliku aja jooksul enne lõpliku otsuse tegemist, nimetades delegeeritud volitused, mille suhtes võidakse kohaldada tagasivõtmist, ja tagasivõtmise võimalikud põhjused.

3. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub kohe või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust. Otsus avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

⁽¹⁾ EÜT L 210, 7.8.1985, lk 29.

*Artikkel 14***Delegeeritud õigusaktide suhtes vastuväidete esitamine**

1. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid esitada kahe kuu jooksul alates õigusakti teatavakstegemisest.

Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel võib seda tähtaega pikendada kahe kuu võrra.

2. Kui pärast selle tähtaja möödumist ei ole Euroopa Parlament ega nõukogu delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid esitanud, avaldatakse see *Euroopa Liidu Teatajas* ning see jõustub õigusaktis sätestatud kuupäeval.

Delegeeritud õigusakti võib avaldada *Euroopa Liidu Teatajas* ja see võib jõustuda enne nimetatud tähtaja lõppu, kui nii Euroopa Parlament kui ka nõukogu on komisjonile teatanud, et nad ei kavatse vastuväiteid esitada.

3. Kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid, õigusakt ei jõustu. Vastuväiteid esitanud institutsioon põhjendab delegeeritud õigusakti suhtes esitatud vastuväiteid.

*Artikkel 15***Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee.

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

*Artikkel 16***Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühm**

Komisjon moodustab Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma, et see annaks talle nõu intelligentsete transpordisüsteemide liidus kasutuselevõtmise ja kasutamise äriliste ja tehniliste aspektide kohta. Nõuanderühm moodustatakse asjakohaste intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujate, kasutajate ühenduste, transpordiettevõtjate ja rajatiste käitajate, tootjate, sotsiaalpartnerite, kutseliitude, kohalike omavalitsuste ja teiste asjakohaste foorumite kõrgetasemelistest esindajatest.

*Artikkel 17***Aruandlus**

1. Liikmesriigid esitavad komisjonile hiljemalt 27. augustil 2011 aruande prioriteetsete valdkondadega seotud siseriiklike meetmete ja projektide kohta.

2. Liikmesriigid esitavad komisjonile hiljemalt 27. augustil 2012 teavet järgmiseks viieks aastaks kavandatud intelligentsete transpordisüsteemidega seotud siseriiklike meetmete kohta.

Liikmesriikide aruandlust käsitlevad suunised võetakse vastu artikli 15 lõikes 2 osutatud nõuandemenetluse kohaselt.

3. Pärast esimest aruannet esitavad liikmesriigid iga kolme aasta tagant aruande lõikes 1 osutatud meetmete kasutuselevõtmise edusammude kohta.

4. Komisjon esitab iga kolme aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamisel saavutatud edusammude kohta. Aruandele lisatakse analüüs artiklite 5–11 ning artikli 16 toimimise ja rakendamise, sealhulgas kasutatud ja vajalike rahaliste vahendite kohta, ning hinnatakse vajadusel käesoleva direktiivi muutmise vajadust.

5. Komisjon võtab vastavalt artikli 15 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele hiljemalt 27. veebruaril 2011 vastu tööprogrammi. Tööprogramm sisaldab eesmärgi ja kuupäevi selle iga-aastaseks rakendamiseks ja vajadusel ettepanekuid vajalikeks kohandusteks.

*Artikkel 18***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 27. veebruaril 2012.

Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi ja sõnastuse näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 19

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 20

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 7. juuli 2010

Euroopa Parlamendi nimel
president
J. BUZEK

Nõukogu nimel
eesistuja
O. CHASTEL

I LISA

PRIORITEETSED VALDKONNAD JA MEETMED

(osutatud artiklites 2 ja 3)

— Prioriteetne valdkond I: maantee-, liiklus- ja reisiandmete optimaalne kasutus

Maantee-, liiklus- ja reisiandmete optimaalse kasutuse spetsifikatsioonid ja standardid sisaldavad järgmist.

1. Prioriteetse meetme a spetsifikatsioonid

Nõuete kindlaksmääramine, et tagada intelligentsete transpordisüsteemide kasutajatele kogu ELi mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabeteenuste täpsus ja piiriülene kättesaadavus, mille aluseks on:

- olemasolevate ja täpsete reaalajas saadavate maantee- ja liiklusandmete olemasolu ja kättesaadavus, mida kasutatakse mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabe edastamiseks intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujatele, ilma et see piiraks ohutust ja transpordikorralduse piiranguid;
- asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade ning asjaomaste intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujate vahelise elektroonilise piiriülese andmevahetuse hõlbustamine;
- asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade poolt mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabe jaoks kasutatavate olemasolevate maantee- ja liiklusandmete õigeaegne ajakohastamine;
- mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabe õigeaegne ajakohastamine intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujate poolt.

2. Prioriteetse meetme b spetsifikatsioonid

Nõuete kindlaksmääramine, et tagada intelligentsete transpordisüsteemide kasutajatele kogu ELi reaalajas saadava liiklusteabe teenuste täpsus ja piiriülene kättesaadavus, mille aluseks on:

- olemasolevate ja täpsete reaalajas saadavate maantee- ja liiklusandmete olemasolu ja kättesaadavus, mida kasutatakse reaalajas saadava liiklusteabe edastamiseks intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujatele, ilma et see piiraks ohutust ja transpordikorralduse piiranguid;
- asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade ning asjaomaste intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujate vahelise elektroonilise piiriülese andmevahetuse hõlbustamine;
- asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade poolt reaalajas saadava liiklusteabe jaoks kasutatavate olemasolevate maantee- ja liiklusandmete õigeaegne ajakohastamine;
- reaalajas saadava liiklusteabe õigeaegne ajakohastamine intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujate poolt.

3. Prioriteetsete meetmete a ja b spetsifikatsioonid

3.1. Nõuete kindlaksmääramine maantee- ja liiklusandmete kogumiseks asjaomaste ametiasutuste ja/või vajadusel erasektori poolt (nt liiklusskeemid, liikluseeskirjad ja soovitatavad marsruudid, eelkõige raskeveokite jaoks) ning nende edastamiseks intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujatele, mille aluseks on:

- asjaomaste ametiasutuste ja/või erasektori poolt kogutud olemasolevate maantee- ja liiklusandmete (nt liiklusskeemid, liikluseeskirjad ja soovitatavad marsruudid) kättesaadavus intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujatele;
- asjaomaste ametiasutuste ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujate vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine;
- maantee- ja liiklusandmete (nt liiklusskeemid, liikluseeskirjad ja soovitatavad marsruudid) õigeaegne ajakohastamine asjaomaste ametiasutuste ja/või vajadusel erasektori poolt;
- kõnealuseid maantee- ja liiklusandmeid kasutavate intelligentsete transpordisüsteemide teenuste ja rakenduste õigeaegne ajakohastamine intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujate poolt.

3.2. Nõuete kindlaksmääramine, et tagada digitaalkaartide jaoks kasutatavate maantee-, liiklus- ja transporditeenuste andmete täpsus ja kättesaadavus, võimaluse korral digitaalkaartide tootjatele ja teenusepakkujatele, mille aluseks on:

- digitaalkaartide jaoks kasutatavate olemasolevate maantee- ja liiklusandmete kättesaadavus digitaalkaartide tootjatele ja teenusepakkujatele;
- asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade ning asjaomaste digitaalkaartide tootjate ja teenusepakkujate vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine;
- digitaalkaartide jaoks kasutatavate maantee- ja liiklusandmete õigeaegne ajakohastamine asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade poolt;
- digitaalkaartide õigeaegne ajakohastamine digitaalkaartide tootjate ja teenusepakkujate poolt.

4. Prioriteetse meetme c spetsifikatsioonid

Miinimumnõuete kindlaksmääramine liiklusohutusega seotud „üldise liiklusteabe“ võimaluse korral tasuta edastamiseks kõigile kasutajatele, samuti nende minimaalse sisu kohta, mille aluseks on:

- sellise ohutusega seotud liiklussündmuste standardloetelu („üldine liiklusteabe“) koostamine ja kasutamine, mida tuleks intelligentsete transpordisüsteemide kasutajatele edastada tasuta;
- „üldise liiklusteabe“ vastavus intelligentsete transpordisüsteemide reaajas saadava liiklusteabe ja mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabe pakkumise teenustele, ja kõnealuse teabe neisse teenustesse integreerimine.

— **Prioriteetne valdkond II: liikluse ja kaubaveo korraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pidevus**

Spetsifikatsioonid ja standardid liikluse ja kaubaveo korralduse teenuste osutamise pidevuse ja koostalitlusvõime kohta, eelkõige üleeuroopalises transpordivõrgus (TEN-T), sisaldavad järgmist.

1. Muude meetmete spetsifikatsioonid

1.1. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et töötada välja ELi intelligentsete transpordisüsteemide raamstruktuur, käsitledes eelkõige intelligentsete transpordisüsteemidega seotud koostalitlusvõimet, teenuste pidevust ja mitmeliigilisuse aspekte, sealhulgas näiteks mitmeliigilist koostalitlusvõimelist piletimüüki, mille raames liikmesriigid ja nende pädevad asutused saavad koostöös erasektoriga arendada välja oma liikumiskeskonna intelligentsete transpordisüsteemide struktuuri riiklikul, piirkondlikul või kohalikul tasandil.

1.2. Minimaalsete vajalike nõuete väljatöötamine intelligentsete transpordisüsteemide teenuste, eelkõige piiriüleste teenuste pidevuseks reisijate veo korraldamisel eri transpordiliikide vahel, mille aluseks on:

- liiklusandmete ja -teabe elektroonilise piiriülese ja vajadusel piirkondadevahelise või linnasisese ja linnadevahelise vahetuse hõlbustamine asjaomaste liiklusteabe- või -korralduskeskuste ja erinevate sidusrühmade vahel;
- standarditud teabevoogude või liiklusliideste kasutamine asjaomaste liiklusteabe- või -korralduskeskuste ja erinevate sidusrühmade vahel.

1.3. Minimaalsete vajalike nõuete kindlaksmääramine intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pidevuseks kaubaveo korraldamisel transpordikoridorides ja eri transpordiliikide vahel, mille aluseks on:

- liiklusandmete ja -teabe elektroonilise piiriülese, piirkondadevahelise või linnasisese ja linnadevahelise vahetuse hõlbustamine asjaomaste liiklusteabe- või -korralduskeskuste ja erinevate sidusrühmade vahel;
- standarditud teabevoogude või liiklusliideste kasutamine asjaomaste liiklusteabe- või -korralduskeskuste ja erinevate sidusrühmade vahel.

1.4. Vajalike meetmete kindlaksmääramine kaubaveo logistikas (e-kaubaveod) kasutatavate intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste (eelkõige kaubasaadetise jälgimine selle teekonna jooksul, samuti transpordiliigiti) realiseerimisel, mille aluseks on:

- asjakohaste intelligentsete transpordisüsteemide tehnoloogiate kättesaadavus ja kasutamine intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste arendajate poolt;
- asukoha määramise integreerimine liikluse korraldamise vahenditesse ja keskustesse.

1.5. Vajalike liideste kindlaksmääramine, et tagada koostalitlusvõime ja ühilduvus intelligentsete transpordisüsteemide linnalise struktuuri ja intelligentsete transpordisüsteemide Euroopa struktuuri vahel, mille aluseks on:

- ühistranspordi, reisivandamise, transpordivajaduste, liiklusandmete ja parkimisandmete kättesaadavus linnade juhtimiskeskustele ja teenuste pakkujatele;
- linna eri ühiskondliku või eratranspordi juhtimiskeskuste ja teenuste pakkujate vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine kõigi võimalike transpordiliikide piires;
- kõigi asjakohaste andmete ja kogu asjakohase teabe integreerimine ühtsesse struktuuri.

— **Prioriteetne valdkond III: liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide rakendused**

Liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste spetsifikatsioonid ja standardid sisaldavad järgmist.

1. Prioriteetse meetme d spetsifikatsioonid

Vajalike meetmete kindlaksmääramine kogu ELi hõlmava koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne (eCall) ühtlustatud pakkumiseks, sealhulgas:

- vajalike vahetatavate sõidukisestest intelligentsete transpordisüsteemide andmete kättesaadavus;
- vajalike seadmete kättesaadavus sõidukite saadetud andmeid vastu võtvates hädaabikõnede keskustes;
- sõidukite ja hädaabikõnede keskuste vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine.

2. Prioriteetse meetme e spetsifikatsioonid

Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et pakkuda intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevaid teabeteenuseid veoautode ja tarbesõidukite turvaliste parkimiskohtade kohta, eelkõige maanteeäärsetel teenindus- ja puhkealadel, mille aluseks on:

- maanteeäärse parkimise teabe kättesaadavus kasutajatele;
- maanteeäärsete parkimiskohtade, -keskuste ja sõidukite vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine.

3. Prioriteetse meetme f spetsifikatsioonid

Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et pakkuda intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevaid etetellimisüsteeme veoautode ja tarbesõidukite turvaliste parkimiskohtade kohta, mille aluseks on:

- maanteeäärse parkimise teabe kättesaadavus kasutajatele;
- maanteeäärsete parkimiskohtade, -keskuste ja sõidukite vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine;
- asjakohaste intelligentsete transpordisüsteemide tehnoloogiate integreerimine nii sõidukitesse kui ka maanteeäärsetesse parkimisrajatistesse, et ajakohastada etetellimiseks kasutatavat teavet vabade parkimiskohtade kohta.

4. Muude meetmete spetsifikatsioonid
 - 4.1. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et toetada liiklejate ohutust seoses sõidukisiseses inimene-masin liidese ja teisaldatavate seadmete kasutamise ja/või transporditoimingu toetamiseks, samuti sõidukisiseses side turvalisus.
 - 4.2. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et suurendada kõigi asjakohaste intelligentsete transpordisüsteemide puhul vähem kaitstud liiklejate ohutust ja mugavust.
 - 4.3. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et integreerida kõrgetasemelisi juhi tugiteabesüsteeme sõidukitesse ja maanteede infrastruktuuri, mis ei kuulu direktiivide 2007/46/EÜ, 2002/24/EÜ ja 2003/37/EÜ reguleerimisalasse.

— **Prioriteetne valdkond IV: sõiduki liitmine transpordi infrastruktuuriga**

Spetsifikatsioonid ja standardid sõiduki liitmiseks transpordi infrastruktuuriga sisaldavad järgmist.

1. Muude meetmete spetsifikatsioonid
 - 1.1. Vajalike meetmete kindlaksmääramine mitmesuguste intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste integreerimiseks avatud sõidukisisesesse platvormi, mille aluseks on:
 - olemasolevate või kavandatavate intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste funktsionaalsete nõuete kindlakstegemine;
 - avatud süsteemi struktuuri määratlemine, mis määrab kindlaks funktsioonid ja liidesed, mis on vajalikud koostalitlusvõime/ühenduvuse jaoks infrastruktuurisüsteemide ja -rajatistega;
 - tulevaste uute või uuendatud intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste integreerimine avatud sõidukisisesesse platvormi isehäälestuvatena;
 - standardimisprotsessi kasutamine struktuuri ning avatud sõidukisisesete spetsifikatsioonide vastuvõtmiseks.
 - 1.2. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et arendada edasi koostöösüsteemide (sõidukitevaheliste, sõidukite ja infrastruktuuride vaheliste ning infrastruktuuridevaheliste süsteemide) väljatöötamist ja rakendamist, mille aluseks on:
 - sõidukite-, infrastruktuuride- ning infrastruktuuri ja sõiduki vahelise andme- või teabevahetuse hõlbustamine;
 - asjakohaste vahetatavate andmete või asjakohase vahetatava teabe kättesaadavus asjaomasele sõidukile või maanteede infrastruktuuri osalistele;
 - standardse sõnumivormingu kasutamine sõiduki ja infrastruktuuri vahelises andme- või teabevahetuses;
 - sideinfrastruktuuri kindlaksmääramine igat liiki sõidukite-, infrastruktuuride- ning infrastruktuuri ja sõiduki vahelise andme- või teabevahetuse jaoks;
 - standardimisprotsesside kasutamine vastavate struktuuride vastuvõtmiseks.

II LISA

SPETSIFIKATSIOONIDE JA INTELLIGENTSETE TRANSPORDISÜSTEEMIDE KASUTUSELEVÖTMISE PÕHIMÕTTED

(osutatud artiklites 5, 6 ja 8)

Spetsifikatsioonide vastuvõtmisel, volituste andmisel standardite jaoks ning intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste valimisel ja kasutuselevõtmisel tuleb lähtuda kõiki asjaomaseid sidusrühmi hõlmavast vajaduste hindamisest ning tuleb kinni pidada järgnevatest põhimõtetest. Nimetatud meetmete hulka kuuluvad:

- a) **tõhusus** – Euroopa maanteetransporti mõjutavate peamiste probleemide lahendamisel konkreetsete tulemuste andmine (nt ülekoormatuse leevendamine, heidete vähendamine, energiatõhususe suurendamine, suurema ohutuse ja turvalisuse saavutamine, hõlmates vähem kaitstud liiklejaid);
- b) **kulutõhusus** – kulude ja tulemuste suhte optimeerimine eesmärkide täidetuse seisukohast;
- c) **proportsionaalsus** – vajadusel näha ette erinevatel tasemetel saavutatavat teenuse kvaliteeti ja kasutuselevõtmist, võttes arvesse kohalikke, piirkondlikke, riiklikke ja Euroopa eripärasid;
- d) **teenuste pidevuse toetamine** – intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtmisel sujuvate teenuste tagamine kogu liidus, eelkõige üleeuroopalises võrgustikus ning võimalusel välispiiridel, tasemel, mis on kohandatud selliste transpordisüsteemide tunnusoontele, mis ühendavad riike omavahel ja, kui see on asjakohane, piirkondi omavahel ja linnu maapiirkondadega;
- e) **koostalitlusvõime võimaldamine** – selle tagamine, et süsteemid ja nende aluseks olevad äriprotsessid oleksid võimelised vahetama andmeid ja teavet ning jagama teadmisi, et tagada tõhus intelligentsete transpordisüsteemide teenuste osutamine;
- f) **tagasiühilduvuse toetamine** – vajaduse korral selle tagamine, et intelligentsed transpordisüsteemid oleksid võimalised toimima koos olemasolevate ühise eesmärgiga süsteemidega, takistamata uute tehnoloogiate arendamist;
- g) **olemasoleva riigisisese infrastruktuuri ja võrgustiku tunnusoontega arvestamine** – arvestamine transpordivõrgu tunnusoonte, eelkõige liiklusmahu suuruse ja maanteede ilmastikutingimuste loomupäraste erinevustega;
- h) **võrdse juurdepääsu tagamine** – vähem kaitstud liiklejate võrdset juurdepääsu intelligentsete transpordisüsteemide rakendustele või teenustele ei takistata ning neid ei diskrimineerita selle suhtes;
- i) **valmiduse toetamine** – pärast asjakohast riskihinnangut uuenduslike intelligentsete transpordisüsteemide töökindluse näitamine tehnilise arengu ja tööks kasutamise piisava taseme kaudu;
- j) **kvaliteetne aja ja asukoha määramine** – satelliidipõhiste infrastruktuuride või samaväärset täpsust võimaldava tehnoloogia kasutamine intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste puhul, mis vajavad globaalseid, pidevaid, täpseid ja tagatud aja ja asukoha määramise teenuseid;
- k) **intermodaalsuse lihtsustamine** – vajadusel erinevate transpordiliikide koordineerimisega arvestamine intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmisel;
- l) **sidusus** – arvestamine intelligentsete transpordisüsteemide valdkonnas asjaomaste olemasolevate liidu eeskirjade, poliitikate ja meetmetega, eelkõige standardimise valdkonnas.

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2010/45/EL,

7. juuli 2010,

siirdamiseks ettenähtud inimelundite kvaliteedi- ja ohutusstandardite kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

dite hankimise, transpordi ja kasutamise ajal võtta tarvitusele ettevaatusabinõud.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 168 lõiget 4,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

- (4) Igal aastal toimub liikmesriikide vahel elundivahetus. Elundivahetus on oluline viis suurendada kättesaadavate elundite hulka, sobitada paremini doonoreid ja retsipiente ning tõsta seeläbi siirdamise kvaliteeti. See on eriti tähtis, et pakkuda optimaalset ravi erilist sobitamist vajavatele patsientidele, nagu kiiret ravi vajavad ja ülitundlikud patsiendid ning lapsed. Kättesaadavad elundid tuleks toimetada üle piiri tarbetute probleemide ja viivitusteta.

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

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

võttes arvesse Euroopa andmekaitseinspektori arvamust⁽²⁾,toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt⁽³⁾

- (5) Siirdamisega tegelevad aga erineva jurisdiktsiooni alla kuuluvad haiglad või tervishoiutöötajad ning kvaliteedi- ja ohutusnõuded erinevad liikmesriigiti märkimisväärselt.

ning arvestades järgmist:

(1) Viimase 50 aasta jooksul on elundite siirdamine levinud üle maailma, tuues väga suurt kasu sadadele tuhandetele patsientidele. Inimelundite (edaspidi „elundite“) kasutamine siirdamisel on viimasel kahel aastakümnel püsivalt kasvanud. Elundite siirdamine on praegu kõige kulutõhusam lõppjärgus neerupuudulikkuse ravimeetod, samas kui selliste elundite nagu maksa, kopsude ja südame lõppjärgus puudulikkuse korral on see ainus kättesaadav ravimeetod.

(2) Siiski on elundite kasutamine siirdamisel seotud ohtudega. Kuna elundite kasutamine siirdamisel on laialt levinud, peavad nende kvaliteet ja ohutus olema sellised, et haiguste edasikandumise oht oleks vähendatud miinimumini. Hästi organiseeritud riiklikud ja rahvusvahelised siirdamissüsteemid ning parimate olemasolevate teadmiste, tehnoloogia ja uuendusliku ravi kasutamine võivad oluliselt vähendada riske, mis retsipientidele elundite siirdamisega kaasnevad.

(3) Lisaks sõltub raviotstarbeliseks kasutamiseks ettenähtud elundite kättesaadavus ka sellest, kas liidu kodanikud on valmis neid annetama. Et kaitsta rahvatervist ja tõkestada haiguste edasikandumist elundite kaudu, tuleks elun-

- (6) Seetõttu on vaja elundite hankimise, transpordi ja kasutamise suhtes liidu tasandil ühtseid kvaliteedi- ja ohutusstandardeid. Need standardid hõlbustaksid elundivahetust, millest tõuseks suur kasu tuhandetele Euroopa patsientidele, kes vajavad sedalaadi ravi igal aastal. Liidu õigusaktid peaksid tagama, et elundid vastavad tunnustatud kvaliteedi- ja ohutusstandarditele. Selliste standardite kehtestamine aitaks veenda üldsust, et teisest liikmesriigist hangitud elundite suhtes kehtivad samad põhilised kvaliteedi- ja ohutusgarantiid nagu nende oma riigist saadud elundite puhul.

- (7) Vastuvõetamatud tavad elundidoonorluse ja elundite siirdamise valdkonnas hõlmavad elunditega kaubitsemist, mis võib mõnikord olla seotud elundite eemaldamise eesmärgil toimepandava inimkaubandusega, mille näol on tegemist põhiõiguste ning eeskätt inimväärikuse ja füüsilise puutumatusena rikkumisega. Käesolev direktiiv, mille peaeesmärk on tagada elundite ohutus ja kvaliteet, aitab muu hulgas kaasa elundikaubandusega võitlemisele, nähes ette pädevate asutuste loomise ning siirdamiskeskuste tunnustamise, samuti elundite hankimistingimuste ja jälgitavussüsteemide kehtestamise.

⁽¹⁾ ELT C 306, 16.12.2009, lk 64.

⁽²⁾ ELT C 192, 15.8.2009, lk 6.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 19. mai 2010. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 29. juuni 2010. aasta otsus.

- (8) Kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 168 lõikega 7 ei mõjuta selle artikli 168 lõike 4 punkti a alusel vastu võetud meetmed siseriiklike sätteid, mis käsitlevad elundite meditsiinilist kasutamist ning seega ka siirdamist kui kirurgilist tegevust. Siirdatud elunditega seotud riskide vähendamise eesmärki arvestades on vaja siiski lisada käesoleva direktiivi kohaldamisalasse teatavad siirdamist käsitlevad sätted ning eelkõige sellised sätted, mis käsitlevad tahtmatuid ja ootamatuid olukordi siirdamise käigus, mis võivad mõjutada elundite kvaliteeti ja ohutust.
- (9) Selleks et vähendada riske ja muuta võimalikult suureks siirdamisest saadav kasu, on vaja, et liikmesriigid raken-daksid tõhusat kvaliteedi- ja ohutusraamistikku. Seda raamistikku tuleks rakendada ja täita kogu protsessi vältel – alates elundi annetamisest selle siirdamise või hävitamiseni – ning see peaks hõlmama tervishoiutöötajaid ja -korraldust, asjaomaseid rajatisi, seadmeid, materjale, dokumente ja andmeregistreid. Kvaliteedi- ja ohutusraamistik peaks sisaldama vajaduse korral ka auditeerimist. Liikmesriigid peaksid saama delegeerida kvaliteedi- ja ohutusraamistikuga ettenähtud tegevust siseriiklike normide alusel heakskiidetud konkreetsetele organitele, sealhulgas Euroopa elundivahetusorganisatsioonidele.
- (10) Pädevad asutused peaksid hankimisasutustele tegevusloa andmisega kontrollima hankimistingimuste täitmist. Sellistel asutustel peaks olema nõuetekohane töökorraldus, töötajad, kellel on vastav väljaõpe või kes on läbinud vastava koolituse ja kes on pädevad, ning sobivad rajatised ja vahendid.
- (11) Riski ja kasu optimaalne vahekord on elundisiirdamisele põhimõttelise tähtsusega. Elundite puuduse ja siirdamise vajadust põhjustavate eluohtlike haiguste tõttu on elundite siirdamisel üldiselt kõrge kasutegur ning seetõttu võib leppida suuremate riskidega kui enamike verd või kudesid ja rakke kasutavate ravimeetodite puhul. Seejuures etendab tähtsat rolli arst, kes otsustab, kas elundid sobivad siirdamiseks või mitte. Käesolevas direktiivis on sätestatud, millist teavet ta vajab sellise hinnangu andmiseks.
- (12) Potentsiaalsete doonorite siirdamiseelne hindamine on elundisiirdamise oluline osa. See hindamine peab andma siirdamiskeskusele piisavalt teavet, et viia läbi nõuetekohane riski ja kasu analüüs. Elundiga seotud riskid ja elundi omadused on vaja välja selgitada ja dokumenteerida, et elundi saaks siirdada sobivale retsiipiendile. Tuleks koguda andmeid võimaliku doonori haigusloost, füüsilise läbivaatuse tulemustest ja täiendavatest analüüsidest, et elundit ja doonorit oleks võimalik piisavalt kirjeldada. Täpse, usaldusväärse ja objektiivse haigusloo saamiseks peaks ravimeeskond viima läbi vestluse elusdoonoriga või, kui see on vajalik ja asjakohane, surnud doonori sugulastega, ning neid nõuetekohaselt teavitama doonorluse ja siirdamise võimalikest ohtudest ja tagajärgedest. Selline vestlus on oluline eelkõige seetõttu, et surnud doonori elundi annetamisega seotud ajapiirang vähendab potentsiaalselt raskete nakkushaiguste välistamise võimalust.
- (13) Siirdamiseks kättesaadavate elundite nappuse ning elundidoonorluse ja siirdamise ajapiirangute tõttu on vaja arvestada nende olukordadega, kus siirdamismeeskonnal puudub mõningane nõutav teave doonori ja elundi kirjelduse kohta, nagu on sätestatud lisa A osas, milles esitatakse kohustuslikud miinimumandmed. Sellistel erijuh-tudel peaks ravimeeskond hindama, millist konkreetset ohtu põhjustab võimalikule retsiipiendile puuduv teave ja asjaomase elundi siirdamata jätmise. Seetõttu tuleks niisuguse elundi siirdamist kaaluda juhul, kui ajapiirangu või teatava olukorra tõttu puudub lisa A osa kohane elundi täielik kirjeldus ning kui siirdamata jätmise põhjustab võimalikule retsiipiendile suuremat ohtu. Lisa B osa, milles osutatakse täiendavatele andmetele, võimaldab elundi ja doonori üksikasjalikumalt kirjeldamist.
- (14) Sätestada tuleks tõhusad eeskirjad elundite transpordiks, et optimeerida elundi vereta oleku aega ja vähendada elundi kahjustamist. Elundi konteiner peaks olema selgesti märgistatud ja sellele peaksid olema lisatud vajalikud dokumendid, tagades samas meditsiinilise konfi-dentsiaalsuse.
- (15) Siirdamissüsteem peaks tagama elundi jälgitavuse doonorist retsiipiendini ning see peaks võimaldama teatada ka ootamatust komplikatsioonist. Seetõttu tuleks asjaomaste isikute eluliste huvide kaitseks luua süsteem, mis aitaks avastada ja uurida tõsiseid kõrvalekaldeid ning raskeid kõrvaltoimeid.
- (16) Elundidoonor on enamasti ka koedonor. Elundite kvaliteedi- ja ohutusnõuded peaksid seostuma liidu olemasoleva kudede ja rakkude süsteemiga, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivis 2004/23/EÜ (inimkudede ja -rakkude anneta-mise, hankimise, uurimise, töötlemise, säilitamise, ladus-tamise ja jaotamise kvaliteedi- ja ohutusstandardite kehtestamise kohta),⁽¹⁾ ning seda täiendama. See ei tähenda, et elundite ning kudede ja rakkude süsteemid peaksid tingimata olema elektrooniliselt ühendatud. Elundidoonoril või -retsiipiendil avalduva ootamatu kõrvaltoime puhul peaks pädev asutus selgitama välja reaktsiooni põhjuse ning teatama sellest kudede ja rakkude tõsistest kõrvalekalletest ja raskest kõrvaltoimest teata-mise süsteemi kaudu, nagu on kõnealuse direktiiviga ette nähtud.

⁽¹⁾ ELT L 102, 7.4.2004, lk 48.

- (17) Elundite annetamise, uurimise, kirjeldamise, hankimise, säilitamise, transportimise ja siirdamisega otseselt tegelevad tervishoiutöötajad peaksid omama vastavat väljaõpet või koolitust ja olema pädevad. Haigla tasandil ametisse nimetatud siirdamiskoordinaatorite tähtsust on tunnistanud Euroopa Nõukogu. Siirdamiskoordinaatori või koordineerimisrühma roll tuleks tunnistada väga oluliseks mitte ainult doonorluse ja siirdamise tõhususe, vaid ka siirdatavate elundite kvaliteedi ja ohutuse parandamisel.
- (18) Üldiselt peaks pädev asutus teostama järelevalvet kolmandate riikidega toimuva elundivahetuse üle. Kolmandate riikidega toimuv elundivahetus tohiks olla lubatud ainult siis, kui on täidetud käesolevas direktiivis sätestatud standarditega samaväärsed nõuded. Siinjuures tuleks arvestada ka olemasolevate Euroopa elundivahetusorganisatsioonide olulist rolli elundite vahetamisel nende kolmandatest riikidest liikmete ja liikmesriikide vahel.
- (19) Altruism on elundidoonorluses oluline tegur. Et tagada elundite kvaliteet ja ohutus, peaksid elundite siirdamiskavad põhinema vabatahtlikul ja tasuta annetusel. See on oluline, sest nende põhimõtete rikkumine võib olla seotud vastuvõetamatu riskiga. Kui annetus ei ole vabatahtlik ja/või toob rahalist kasu, võib see ohustada annetusprotsessi kvaliteeti, sest siis ei ole peamine ja/või ainus eesmärk inimese elukvaliteedi parandamine või elu päästmine. Isegi kui see protsess töötatakse välja asjakohaste kvaliteedistandardite alusel, ei pruugi võimalikult elusdoonorilt või võimaliku surnud doonori sugulastelt saadud haiguslugu olla piisavalt täpne nimetatud tingimuste ja/või haiguste osas, mis võivad doonorilt retsiipientile edasi kanduda, kui doonori eesmärk on saada rahalist kasu või kui teda doonorluseks sunnitakse. See tähendaks võimalikele retsiipientidele ohutusprobleemi, sest ravimeeskonnal oleksid piiratud võimalused nõuetekohase riskianalüüsi tegemiseks. Meenutada tuleks Euroopa Liidu põhiõiguste hartat, eelkõige selle artikli 3 lõike 2 punktis c sätestatud põhimõtet. Kõnealune põhimõte on samuti sätestatud Euroopa Nõukogu inimõiguste ja biomeditsiini konventsioonis (artikkel 21), mille on ratifitseerinud paljud liikmesriigid. Samuti kajastub see Maailma Terviseorganisatsiooni juhtpõhimõtetes inimkudedele, rakkudele ja elundite siirdamise kohta, mille kohaselt ei tohi inimkeha ja selle osi kasutada äritehinguteks.
- (20) Teised rahvusvaheliselt tunnustatud põhimõtted, millest juhendatakse elundidoonorluses ja siirdamisel, hõlmavad muu hulgas surma tõendamist või kinnitamist vastavalt siseriiklikele sätetele enne surnutelt elundite hankimist, ning elundite jaotamist läbipaistvate, mittediskrimineerivate ja teaduslike kriteeriumide alusel. Neid tuleks meelde tuletada ja arvesse võtta komisjoni elundidoonorluse ja elundite siirdamise tegevuskava kontekstis.
- (21) Liidus toimib üheaegselt mitu elundiloovutamiseks nõusoleku andmise mudelit, sealhulgas nõusoleku (*opt-in*) süsteemid, mille raames tuleb saada elundidoonorluseks selgesõnaline nõusolek, ja keeldumise (*opt-out*) süsteemid, mille puhul toimib doonorlus juhul, kui sellest keeldumise kohta ei ole mingeid tõendeid. Et sellega seoses väljendada individuaalseid otsuseid, on mõni liikmesriik töötanud välja eriregistrid, kus kodanikud registreerivad oma soovid doonorluse kohta. Käesolev direktiiv ei piira liikmesriikides juba kehtestatud mitmekesiste nõusoleku süsteemide kohaldamist. Lisaks püüab komisjon oma elundidoonorluse ja elundite siirdamise tegevuskava abil suurendada üldsuse teadlikkust elundidoonorlusest ning eelkõige töötada välja mehhanismid, et hõlbustada elundidoonorite identifitseerimist kogu Euroopas.
- (22) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta) ⁽¹⁾ artikliga 8 keelatakse põhimõtteliselt tervislisku seisundit käsitlevate andmete töötlemine, sätestades samas üksikud erandid. Direktiiv 95/46/EÜ nõuab ühtlasi, et vastutav töötleja rakendaks asjakohaseid tehnilisi ja organisatsioonilisi meetmeid isikuandmete kaitseks nende juhusliku või ebaseadusliku hävitamise või juhusliku kaotsimineku, muutmise, lubamatu avalikustamise või juurdepääsu ja mis tahes muude ebaseaduslike töötlemisvormide eest. Tuleks tagada, et doonorite ja retsiipientide isikuandmete kaitseks on kooskõlas direktiiviga 95/46/EÜ kehtestatud ranged konfidentsiaalsuse eeskirjad ja turvanõuded. Lisaks võib pädev asutus konsulteerida riikliku andmekaitseasutusega, et töötada välja raamistik elundeid käsitlevate andmete edastamiseks kolmandatesse riikidesse ja nende vastuvõtmiseks kolmandatest riikidest. Üldiselt ei tohiks doonorile või tema perekonnale retsiipientide (retsiipientide) isikut avaldada ja vastupidi, piiramata sellega liikmesriikides kehtivate selliste õigusaktide kohaldamist, mis teatavatel tingimustel võivad lubada niisuguse teabe avalikustamist doonorile või doonori perekonnale ja elundi retsiipientile.

(¹) EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

- (23) Enamikes liikmesriikides toimib kõrvuti elusannetusega ka surnud doonori elundite annetamine. Elusannetus on aastate jooksul edasi arenenud viisil, mis võimaldab häid tulemusi ka juhul, kui doonor ja retsipient ei ole geneetiliselt seotud. Elusdoonorid peaksid saama asjakohaselt hinnatud, et teha kindlaks nende sobivus doonoriks ja minimeerida haiguste retsiptendile edasikandumise ohtu. Peale selle seisavad elusdoonorid silmitsi riskidega, mis on seotud doonoriks sobivuse hindamise analüüsides, samuti elundi saamise protseduuriga. Komplikatsioonid võivad olla meditsiinilist, kirurgilist, sotsiaalset, rahalist või psühholoogilist laadi. Riskitase sõltub paljuski annetatava elundi tüübist. Seetõttu peavad elusannetused toimuma tingimustes, mis muudavad üksikdoonorile ja -retsiptendile kaasneva füüsilise, psühholoogilise ja sotsiaalse riski minimaalseks ega sea ohtu avalikkuse usaldust tervishoiusüsteemi vastu. Potentsiaalne elusdoonor peab olema suuteline võtma asjakohase teabe põhjal vastu sõltumatu otsuse ning talle tuleks eelnevalt selgitada annetuse otstarvet ja loomust, selle tagajärgi ja riske. Sellega seoses ning doonorluse juhtpõhimõtete täitmise tagamiseks tuleks kindlustada elusdoonorite võimalikult kõrge kaitse. Samuti tuleks märkida, et mõned liikmesriigid on allkirjastanud Euroopa Nõukogu inimõiguste ja biomeditsiini konventsiooni ning selle lisaprotokolli inimpäritolu elundite ja kudede siirdamise kohta. Täielik teave, nõuetekohane hindamine ja asjakohane hilisema tervisliku seisukorra jälgimine on rahvusvaheliselt tunnustatud meetmed, mille eesmärk on kaitsta elusdoonoreid ning mis aitavad samuti kaasa elundite kvaliteedi ja ohutuse tagamisele.
- (24) Liikmesriikide pädevad asutused peaksid etendama juhtivat rolli elundite kvaliteedi ja ohutuse tagamisel kogu annetusest kuni siirdamiseni kulgeva protsessi vältel ning elundite kvaliteedi ja ohutuse hindamisel patsientide kogu tervenemise aja jooksul ning nende hilisema tervisliku seisukorra jälgimisel. Sel eesmärgil on lisaks tõsistest kõrvalekalletest ja rasketest kõrvaltoimetest teavitamise süsteemile vaja koguda asjakohaseid siirdamisjärgseid andmeid, et hinnata ülevaatlikumalt siirdamiseks ettenähtud elundite kvaliteeti ja ohutust. Kui liikmesriigid jagaksid omavahel sellist teavet, võimaldaks see parandada doonorlust ja siirdamist kogu liidus. Nagu on rõhutatud Euroopa Nõukogu ministrite komitee soovitusel Rec(2006) 15 liikmesriikidele riikliku elundidoonorluse organisatsiooni tausta, ülesannete ja vastutusala kohta, on soovitatav luua üksainus ametlikult tunnustatud mittetulunduslik asutus, kes vastutab üldiselt elundite annetamise, jaotamise, jälgitavuse ja vastutuse jagamise eest. Siiski võib sõltuvalt liikmesriigisisest pädevushierarhiast hästi toimida ka koostöö kohalike, piirkondlike, riiklike ja/või rahvusvaheliste asutuste vahel, kes koordineerivad elundite annetamist, jaotamist ja/või siirdamist, tingimusel et olemasolev raamistik tagab vastutuse jagamise, koostöö ja tõhususe.
- (25) Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi kohaselt vastuvõetud siseriiklike sätete rikkumise korral, ja tagama nende karistuste rakendamise. Karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (26) Komisjonil peaks olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte lisa kohandamise kohta. Komisjon peaks täiendama või muutma lisa A osas esitatud miinimumandmeid ainult nendel erandjuhtudel, kui see on põhjendatud tõsise ohuga inimeste tervisele, ning täiendama või muutma lisa B osas esitatud täiendavaid andmeid, et kohandada neid teaduse edusammudega ja rahvusvahelise tööga, mis on tehtud siirdamiseks ettenähtud elundite kvaliteedi ja ohutuse valdkonnas. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil.
- (27) Liikmesriikidevaheliseks elundivahetuseks on vaja, et komisjon võtaks vastu elundeid käsitleva teabe ja doonorite kirjelduse edastamise, samuti elundite jälgitavuse tagamise ning tõsistest kõrvalekalletest ja rasketest kõrvaltoimetest teavitamise korra ühtsed tingimused, et tagada vahetatavate elundite parimad kvaliteedi- ja ohutusstandardid. Vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 291 sätestatakse seadusandliku tavamenetluse kohaselt eelnevalt määruse abil eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide tehtava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes. Kuni kõnealuse uue määruse vastuvõtmiseni kohaldatakse jätkuvalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsust 1999/468/EÜ (millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused),⁽¹⁾ välja arvatud kontrolliga regulatiivmenetlust käsitlevaid sätteid, mis ei ole kohaldatavad.
- (28) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt inimkehasse siirdamiseks ettenähtud elundite kvaliteedi- ja ohutusstandardite kehtestamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning meetme ulatuse tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv selle eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I PEATÜKK

SISU, REGULEERIMISALA JA MÕISTED

Artikkel 1

Sisu

Käesoleva direktiiviga kehtestatakse inimkehasse siirdamiseks ettenähtud inimelundite (edaspidi „elundite“) kvaliteedi- ja ohutusstandardid, et tagada tervisekaitse kõrge tase.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse siirdamiseks ettenähtud elundite annetamise, uurimise, kirjeldamise, hankimise, säilitamise, transportimise ja siirdamise suhtes.

2. Kui elundeid kasutatakse teadusuuringutes, kohaldatakse käesolevat direktiivi ainult juhul, kui need elundid on ette nähtud inimkehasse siirdamiseks.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „luba“ – tegevusluba, akrediteering, määramine, litsents või registreerimine sõltuvalt konkreetse liikmesriigi kasutatavatest mõistetest ja kehtestatud tavadest;
- b) „pädev asutus“ – asutus, organ, organisatsioon ja/või institutsioon, kes vastutab käesoleva direktiivi nõuete täitmise eest;
- c) „hävitamine“ – elundi lõplik kõrvaldamine, kui seda ei kasutata siirdamiseks;
- d) „doonor“ – inimene, kes annetab ühe või mitu elundit, kas eluajal või pärast surma;
- e) „annetus“ – elundite annetamine siirdamiseks;
- f) „doonori kirjeldus“ – doonori omadusi käsitlevate asjakohaste andmete kogu, mis on vajalik tema elundidoonorluseks sobivuse hindamiseks, et viia läbi nõuetekohane riskihindamine ja vähendada retsiipientidele kaasnevaid riske ning optimeerida elundite jaotamist;

- g) „Euroopa elundivahetusorganisatsioon“ – kas avalik või eraõiguslik mittetulundusühing, kes tegeleb riigisisese või piiriülese elundivahetusega ning kelle liikmetest on suurem osa liikmesriigid;
- h) „elund“ – inimkeha diferentseeritud osa, mille moodustavad erinevad koed ja mis säilitab oma struktuuri, vaskularisatsiooni ja võime välja arendada olulisel määral iseseisvaid füsioloogilisi funktsioone. Elundiks loetakse ka elundi osa, kui selle toimimist kasutatakse inimkehas oleva terve elundiga samal eesmärgil ning ta säilitab oma struktuuri ja vaskularisatsiooni;
- i) „elundi kirjeldus“ – elundi omadusi käsitlevate asjakohaste andmete kogu, mis on vajalik selle sobivuse hindamiseks, et viia läbi nõuetekohane riskihindamine ja vähendada retsiipientidele kaasnevaid riske ning optimeerida elundite jaotamist;
- j) „hankimine“ – protsess, mille abil tehakse annetatud elundid kättesaadavaks;
- k) „hankimisasutus“ – tervishoiuasutus või haigla üksus, isik või muu üksus, kes tegeleb elundite hankimisega või koordineerib seda ning on selleks asjaomase liikmesriigi reguleeriva raamistiku alusel pädeva asutuse poolt volitatud;
- l) „säilitamine“ – keemiliste ainete, keskkonnatingimuste muutmise või muude vahendite kasutamine alates hankimisest kuni siirdamiseni elundite bioloogilise või füüsilise riknemise vältimiseks või aeglustamiseks;
- m) „retsiipient“ – isik, kellele elund siirdatakse;
- n) „tõsine kõrvalekalle“ – annetamisest kuni siirdamiseni kulgeva protsessi mis tahes etapiga seotud ebasoovitav ja ootamatu juhtum, mis võib põhjustada nakkushaiguse edasikandumist, surma või olla patsiendile eluohtlik, kutsuda esile puuet või tegutsemisvõimetust, vajada või pikendada haiglaravi või tekitada haigestumist;
- o) „raske kõrvaltoime“ – soovimatu vastureaktsioon, sealhulgas nakkushaigus, elusdoonoril või retsiipientil, mis võib olla seotud annetamisest kuni siirdamiseni kulgeva protsessi mis tahes etapiga ning mis on surmav, eluohtlik, puuet või tegutsemisvõimetust esilekutsuv või vajab või pikendab haiglaravi või tekitab haigestumist;

- p) „tegevusjuhend” – kirjalikud juhised, milles kirjeldatakse teatava protsessi etappe, sealhulgas kasutatavaid materjale ja meetodeid ning eeldatavat lõpptulemust;
- q) „siirdamine” – inimkeha teatavate funktsioonide taastamine retsiptandile doonorilt pärineva elundi ülekandmise kaudu;
- r) „siirdamiskeskus” – tervishoiuasutus või haigla või muu asutuse üksus, kes tegeleb elundite siirdamisega ning on selleks asjaomase liikmesriigi reguleeriva raamistiku alusel pädeva asutuse poolt volitatud;
- s) „jälgitavus” – võimalus teha kindlaks elund ja selle asukoht protsessi igal etapil (annetamisest siirdamise või hävitamiseni), sealhulgas võimalus:

— teha kindlaks doonor ja hankimisasutus;

— teha kindlaks retsiptant (retsiptandid) siirdamiskeskus(t)es;

— teha kindlaks kogu asjakohane teave selle elundiga kokkupuutunud toodete ja materjalide kohta ning selgitada välja sellise teabe asukoht.

II PEATÜKK

ELUNDITE KVALITEET JA OHUTUS

Artikkel 4

Kvaliteedi- ja ohutusraamistik

1. Liikmesriigid tagavad kvaliteedi- ja ohutusraamistiku kehtestamise, mis hõlmab elundi annetamisest kuni selle siirdamise või hävitamiseni kulgeva protsessi kõiki etappe ning mis on kooskõlas käesolevas direktiivis sätestatud eeskirjadega.

2. Kvaliteedi- ja ohutusraamistikus sätestatakse tegevusjuhendite vastuvõtmine ja rakendamine:

- a) doonori isiku kontrollimiseks;
- b) doonori või doonori perekonna nõusoleku, loa või doonorlusest keeldumise puudumise üksikasjade kontrollimiseks asjaomases liikmesriigis elundidoonorluse ja hankimise suhtes kohaldatavate riiklike eeskirjade kohaselt;
- c) elundi ja doonori kirjelduse kontrollimiseks vastavalt artiklile 7 ja lisale;

d) elundite hankimiseks, säilitamiseks, pakkimiseks ja märgistamiseks vastavalt artiklitele 5, 6 ja 8;

e) elundite transpordiks vastavalt artiklile 8;

f) jälgitavuse tagamiseks kooskõlas artikliga 10, millega tagatakse isikuandmete kaitset ja konfidentsiaalsust käsitlevate liidu ja siseriiklike sätete täitmine;

g) täpseks, kiireks ja kontrollitavaks tõsistest kõrvalekalletest ja rasketest kõrvaltoimetest teatamiseks vastavalt artikli 11 lõikele 1;

h) tõsistele kõrvalekalletele ja rasketele kõrvaltoimetele reageerimiseks kooskõlas artikli 11 lõikega 2.

Punktides f, g ja h osutatud tegevusjuhendites täpsustatakse muu hulgas hankimisasutuste, Euroopa elundivahetusorganisatsioonide ja siirdamiskeskuste ülesanded.

3. Lisaks tagatakse kvaliteedi- ja ohutusraamistikuga, et tervishoiutöötajad, kes osalevad elundi annetamisest kuni selle siirdamise või hävitamiseni kulgeva protsessi kõigil etappidel, on piisava kvalifikatsiooniga või koolitatud ja pädevad, ning töötatakse välja sellise personali koolituse eriprogrammid.

Artikkel 5

Hankimisasutused

1. Liikmesriigid tagavad, et hankimine toimub hankimisasutustes, mis vastavad käesolevas direktiivis sätestatud eeskirjadele, või see viiakse läbi selliste hankimisasutuste poolt.

2. Liikmesriigid esitavad komisjoni või mõne muu liikmesriigi taotlusel teavet hankimisasutuste tegevuslubasid reguleerivate riiklike nõuete kohta.

Artikkel 6

Elundite hankimine

1. Liikmesriigid tagavad, et hankimisasutustes tehtavad meditsiinitoimingud, nagu doonorite valik ja hindamine, toimuvad vastavalt nõuannetele ja juhendamisele, mida annab arst Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiivi 2005/36/EÜ (kutsekvalifikatsioonide tunnustamise kohta) ⁽¹⁾ tähenduses.

⁽¹⁾ ELT L 255, 30.9.2005, lk 22.

2. Liikmesriigid tagavad, et hankimine toimub operatsioonisäalides, mille projekteerimisel, ehitamisel, hooldusel ja haldamisel on täidetud asjakohaseid norme ja parimaid meditsiinitavasid, et tagada hangitud elundite kvaliteet ja ohutus.

3. Liikmesriigid tagavad, et hankimisel kasutatavaid materjale ja seadmeid käsitletakse kooskõlas asjaomaste liidu, rahvusvaheliste ja riiklike eeskirjade, standardite ja suunistega meditsiini-seadmete steriliseerimise kohta.

Artikkel 7

Elundi ja doonori kirjeldus

1. Liikmesriigid tagavad, et kõigi hangitud elundite ja nende doonorite kohta esitatakse enne siirdamist kirjeldus, mis saadakse lisa esitatud teabe kogumise tagajärjel.

Lisa A osas esitatud teave sisaldab miinimumandmeid, mis tuleb koguda iga annetuse kohta. Lisa B osas esitatud teave sisaldab täiendavaid andmeid, mis tuleb eelnevale lisaks koguda ravimeeskonna otsuse alusel, võttes arvesse kõnealuse teabe kättesaadavust ja iga juhtumi üksikasju.

2. Olenemata lõikest 1 võib elundi siirdamist kaaluda, kui konkreetse juhtumi (sh eluohtlikud hädaolukorrad) riski ja kasu analüüsi põhjal on eeldatav kasu retsiptendi jaoks suurem kui puuduvatest andmetest tingitud risk, ka sel juhul, kui lisa A osas esitatud miinimumandmed on puudulikud.

3. Selleks et täita käesolevas direktiivis sätestatud kvaliteedi- ja ohutusnõudeid, püüab ravimeeskond saada elusdoonorilt kõik vajalikud andmed ning annab talle sel eesmärgil teavet, mida tal on vaja annetuse tagajärgede mõistmiseks. Surnud doonori elundi annetamise puhul püüab ravimeeskond saada kõnealused andmed surnud doonori sugulaste või teiste isikute käest, kui see on võimalik ja asjakohane. Ravimeeskond püüab samuti teavitada kõiki isikuid, kellelt andmeid küsitakse, sellest, kui tähtis on sellise teabe kiire edastamine.

4. Elundi ja doonori kirjeldamiseks vajalikud uuringud tehakse laboris, millel on kvalifitseeritud või koolitatud ja pädevad töötajad ning sobivad rajatised ja seadmed.

5. Liikmesriigid tagavad, et elundi ja doonori kirjelduste koostamises osalevatel organisatsioonidel, asutustel ja laboritel on olemas asjakohane tegevusjuhend, mis kindlustab selle, et elundit ja doonorit kirjeldavad andmed jõuavad siirdamiskeskusse õigeaegselt.

6. Kui elundivahetus toimub liikmesriikide vahel, tagavad need liikmesriigid, et lisa täpsustatud andmed elundi kohta ja doonori kirjeldus edastatakse liikmesriigile, kellele elundit vahe-tatakse, komisjoni kehtestatud menetluse korras vastavalt artiklile 29.

Artikkel 8

Elundite transport

1. Liikmesriigid tagavad, et täidetud on järgmised nõuded:

a) elundite transportimises osalevatel organisatsioonidel, asutustel või ettevõtjatel on olemas asjakohane tegevusjuhend, mis tagab, et elund ei saaks transpordi ajal kahjustada ja et transportimise aeg on nõuetekohane;

b) elundite transpordiks kasutatavate konteinerite märgistusel on esitatud järgmine teave:

i) hankimisasutuse ja selle asutuse nimi, aadress ja telefoninumber, kus hankimine toimus;

ii) sihtkohaks oleva siirdamiskeskuse nimi, aadress ja telefoninumber;

iii) teave selle kohta, et pakend sisaldab elundit, ja milles täpsustatakse elundi tüüpi ning vajaduse korral selle paremat või vasakut asukohta, ja märgi „ETTEVAATUST KÄSITSEMISEL”;

iv) soovitatavad transporditingimused, k.a juhised konteineri hoidmiseks asjakohasel temperatuuril ja asendis;

c) transporditavatel elunditel on kaasas aruanne elundi ja doonori kirjelduse kohta.

2. Lõike 1 punktis b sätestatud nõudeid ei ole vaja kohaldada, kui transportimine toimub sama asutuse piires.

*Artikkel 9***Siirdamiskeskused**

1. Liikmesriigid tagavad, et siirdamine toimub siirdamiskeskustes, mis vastavad käesolevas direktiivis sätestatud eeskirjadele, või see viiakse läbi selliste siirdamiskeskuste poolt.
2. Pädev asutus täpsustab tegevusloas, milliseid toiminguid asjaomane siirdamiskeskus võib läbi viia.
3. Siirdamiskeskus kontrollib enne siirdamist, et:
 - a) on koostatud ja dokumenteeritud elundi ja doonori kirjeldused vastavalt artiklile 7 ja lisale;
 - b) elundi transpordil täideti säilitus- ja transporditingimusi.
4. Liikmesriigid esitavad komisjoni või mõne muu liikmesriigi taotlusel teavet siirdamiskeskuste tegevuslubasid reguleerivate riiklike nõuete kohta.

*Artikkel 10***Jälgitavus**

1. Doonorite ja retsipientide tervise kaitse huvides tagavad liikmesriigid, et kõigi nende territooriumil hangitud, jaotatud ja siirdatud elundite teekonda oleks võimalik jälgida doonorist retsiptendini ja vastupidi.
2. Liikmesriigid tagavad doonorite ja retsipientide identifitseerimissüsteemi rakendamise, mis võimaldab identifitseerida iga annetust ja sellega seotud elundit ja retsiptienti. Seoses kõnealuse süsteemiga tagavad liikmesriigid, et on kehtestatud konfidentsiaalsus- ja andmekaitse-eeskirjad vastavalt liidu ja siseriiklikele sätetele, nagu on osutatud artiklis 16.
3. Liikmesriigid tagavad, et:
 - a) pädev asutus või muud asutused, kes osalevad elundi annetamisest kuni selle siirdamise või hävitamiseni kulgevas protsessis, säilitaksid andmed, mis on vajalikud jälgitavuse tagamiseks protsessi kõigil etappidel (annetamisest siirdamise või hävitamiseni) ning lisas esitatud andmed elundi kohta ja doonori kirjelduse, kooskõlas kvaliteedi- ja ohutusraamistikuga;
 - b) täieliku jälgitavuse tagamiseks vajalikkude teavet säilitatakse annetuse järel vähemalt 30 aastat. Sellised andmed võib talletada elektroonilisel kujul.

4. Kui elundivahetus toimub liikmesriikide vahel, edastavad need liikmesriigid elundite jälgitavuse tagamiseks vajaliku teabe komisjoni kehtestatud menetluse korras vastavalt artiklile 29.

*Artikkel 11***Tõsistest kõrvalekalletest ja rasketest kõrvaltoimetest teavitamise süsteemid ja nende haldamine**

1. Liikmesriigid tagavad, et luuakse teavitussüsteem, mis võimaldab esitada, uurida, registreerida ja edastada asjakohast ning vajalikkude teavet tõsistest kõrvalekalletest, mis võivad mõjutada elundite kvaliteeti ja ohutust ning millel võib olla seos elundite uurimise, kirjeldamise, hankimise, säilitamise ja transpordiga, samuti siirdamise ajal või selle järel täheldatud mis tahes raskest kõrvaltoimetest, mis võib olla nende tegevustega seotud.
2. Liikmesriigid tagavad kvaliteedi ja ohutusraamistikus ettenähtud tegevusjuhendi olemasolu tõsiste kõrvalekallete ja raskete kõrvaltoimete haldamiseks.
3. Liikmesriigid tagavad, võttes arvesse lõikeid 1 ja 2, et tegevusjuhend on kehtestatud eelkõige järgmiseks:
 - a) pädeva asutuse ning asjaomase hankimisasutuse või siirdeskuse õigeaegne teavitamine mis tahes tõsisest kõrvalekaldest või raskest kõrvaltoimetest;
 - b) pädeva asutuse õigeaegne teavitamine tõsiste kõrvalekallete ja raskete kõrvaltoimete seotud haldusmeetmetest.
4. Kui elundivahetus toimub liikmesriikide vahel, tagavad need liikmesriigid tõsistest kõrvalekalletest ja rasketest kõrvaltoimetest teavitamise komisjoni kehtestatud menetluse korras vastavalt artiklile 29.

5. Liikmesriigid tagavad käesoleva artikli lõikes 1 osutatud teavitussüsteemi ja direktiivi 2004/23/EÜ artikli 11 lõike 1 kohaselt loodud teavitussüsteemi omavahelise seotuse.

*Artikkel 12***Tervishoiutöötajad**

Liikmesriigid tagavad, et tervishoiutöötajad, kes osalevad otseselt elundi annetamisest kuni selle siirdamise või hävitamiseni kulgevas protsessis, omavad tööülesannete täitmiseks nõuetekohast kvalifikatsiooni või on koolitatud ja pädevad ning saavad vastavat koolitust, nagu on osutatud artikli 4 lõikes 3.

III PEATÜKK

DOONORITE JA RETSIPIENTIDE KAITSE NING DOONORITE VALIK JA HINDAMINE

Artikkel 13

Elundidoonorlust reguleerivad põhimõtted

1. Liikmesriigid tagavad, et surnud ja elusdoonorite elundiannetused on vabatahtlikud ja tasuta.

2. Mittetasustamise põhimõte ei takista elusdoonoritel saamast hüvitust, mis on rangelt piiratud annetusega seotud kulude ja saamata jäänud tulu hüvitamisega. Liikmesriigid määravad kindlaks tingimused, mille alusel on lubatud sellist hüvitist anda, vältides samas võimalikule doonorile rahalise stiimuli või kasu pakkumist.

3. Liikmesriigid keelavad reklaami, mille sisuks on nõudlus elundite järele või nende kättesaadavus, juhul kui selle reklaamiga pakutakse või taotletakse rahalist kasu või samaväärseid eeliseid.

4. Liikmesriigid tagavad, et elundite hankimine toimub mittetulunduslikul alusel.

Artikkel 14

Nõusolekunõuded

Elundite hankimine on lubatud üksnes siis, kui on täidetud kõik asjaomases liikmesriigis kehtivad nõusoleku- ja loanõuded või doonorlusest keeldumise puudumist käsitlevad nõuded.

Artikkel 15

Elusdoonorluse kvaliteedi ja ohutuse tegurid

1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks elusdoonorite parima võimaliku kaitse, et täielikult kindlustada siirdatavate elundite kvaliteeti ja ohutust.

2. Liikmesriigid tagavad, et elusdoonorid valitakse välja nende tervisliku seisundi ja haigusloo põhjal vastava kvalifikatsiooni või koolitusega ja pädevate spetsialistide poolt. Selline hindamine aitab välistada isikud, kelle elundiannetus võib olla tervisele vastuvõetamatult ohtlik.

3. Liikmesriigid tagavad, et peetakse elusdoonorite registrit või säilitatakse nende andmeid kooskõlas liidu ja siseriiklike sätetega isikuandmete kaitse ja statistiliste andmete konfidentsiaalsuse kohta.

4. Liikmesriigid püüavad jälgida elusdoonorite hilisemat seisundit ning loovad süsteemi vastavalt siseriiklikele sätetele, et teha kindlaks kõik juhtumid, mis võivad olla seotud annetatud elundi kvaliteedi ja ohutusega ja seeläbi ka retsiipiendi ohutusega, samuti elusdoonoril esinevate raskete kõrvaltoimetega, mis võivad olla tingitud annetusest, ning annavad nendest juhtumitest teada ja lahendavad need.

Artikkel 16

Isikuandmete kaitse, konfidentsiaalsus ja andmetöötluse turvalisus

Liikmesriigid tagavad, et kõigi elundi annetamise ja siirdamisega seotud toimingute puhul täidetakse täielikult ja tõhusalt põhiõigust isikuandmete kaitsele kooskõlas isikuandmete kaitset käsitlevate liidu õigusaktidega, nagu direktiiv 95/46/EÜ, eelkõige selle artikli 8 lõige 3, artiklid 16 ja 17 ning artikli 28 lõige 2. Liikmesriigid võtavad kooskõlas direktiiviga 95/46/EÜ kõik vajalikud meetmed, et tagada järgmist:

- a) töödeldud andmed on konfidentsiaalsed ja kaitstud vastavalt direktiivi 95/46/EÜ artiklitele 16 ja 17. Omavolilist juurdepääsu sellistele andmetele või süsteemile, mis võimaldavad doonori või retsiipiendi tuvastamist, karistatakse vastavalt käesoleva direktiivi artiklile 23;
- b) doonorid ja retsiipiendid, kelle andmete töötlemine jääb käesoleva direktiivi reguleerimisalasse, ei ole tuvastatavad, välja arvatud juhul, kui see on lubatud direktiivi 95/46/EÜ artikli 8 lõigetes 2 ja 3 kohaselt ning kõnealust direktiivi rakendavate siseriiklike sätetega. Süsteemide või andmete selline kasutamine, mis võimaldab doonorite või retsiipientide tuvastamist eesmärgiga muuta nad jälgitavaks muuks otstarbeks kui need, mis on lubatud direktiivi 95/46/EÜ artikli 8 lõigetes 2 ja 3, sealhulgas meditsiinilistel eesmärkidel, ning kõnealust direktiivi rakendavate siseriiklike sätetega, on karistatav vastavalt käesoleva direktiivi artiklile 23;
- c) täidetakse direktiivi 95/46/EÜ artiklis 6 kehtestatud põhimõtteid andmete kvaliteedi kohta.

IV PEATÜKK

PÄDEVATE ASUTUSTE KOHUSTUSED JA TEABEVAHETUS

Artikkel 17

Pädevate asutuste määramine ja nende ülesanded

1. Liikmesriigid nimetavad ühe või mitu pädevat asutust.

Liikmesriigid võivad delegeerida või lubada pädeval asutusel delegeerida talle käesoleva direktiiviga määratud ülesanded osaliselt või tervikuna mõnele muule siseriiklike sätete kohaselt sobivaks peetavale organile. Selline organ võib samuti abistada pädevat asutust tema ülesannete täitmisel.

2. Pädev asutus võtab eeskätt järgmised meetmed:

- a) kehtestab kvaliteedi- ja ohutusraamistiku ja ajakohastab seda, nagu on sätestatud artiklis 4;
- b) tagab, et hankimisasutusi ja siirdamiskeskuseid kontrollitakse või auditeeritakse korrapäraselt, et teha kindlaks käesoleva direktiivi nõuete järgimine;
- c) annab, peatab või tühistab (vastavalt vajadusele) hankimisasutuse või siirdamiskeskuse tegevusloa või keelab hankimisasutuse või siirdamiskeskuse tegevuse, kui kontrollimise käigus selgub, et see asutus või keskus ei täida käesoleva direktiivi nõudeid;
- d) loob teavitus- ja haldussüsteemi ning süsteemi tõsiste kõrvalkallate ja/või raskete kõrvaltoimete jaoks, nagu on sätestatud artikli 11 lõigetes 1 ja 2;
- e) annab asjakohaseid juhiseid, mis võivad hõlmata suuniseid vajalike siirdamisjärgsete andmete kogumise kohta, et hinnata siirdatud elundite kvaliteeti ja ohutust, tervishoiuasutustele, meditsiinitöötajatele ja teistele isikutele, kes osalevad elundi annetamisest kuni selle siirdamise või hävitamiseni kulgeva protsessi mis tahes etappides;
- f) osaleb võimaluse korral alati artiklis 19 osutatud pädevate asutuste võrgustikus ja kooskõlastab liikmesriigi tasandil osalemist selle võrgustiku töös;
- g) teostab järelevalvet elundivahetuse üle teiste liikmesriikide ja kolmandate riikidega, nagu on sätestatud artikli 20 lõikes 1;
- h) tagab, et kõikide siirdamistoimingute puhul kaitstakse täielikult ja tõhusalt põhiõigust isikuandmete kaitsele, nagu on ette nähtud isikuandmete kaitset käsitlevates liidu õigusaktides, eeskätt direktiivis 95/46/EÜ.

Artikkel 18

Hankimisasutuste ja siirdamiskeskustega seotud andmed ja aruanded

1. Liikmesriigid tagavad, et pädev asutus:

a) peab hankimisasutuste ja siirdamiskeskuste tegevuse üle arvestust, mis sisaldab muu hulgas koondatud arvandmeid surnud ja elusdoonorite ning hangitud ja siirdatud või kõrvaldatud elundite tüüpide ja koguste kohta, kooskõlas isikuandmete kaitset ja statistiliste andmete konfidentsiaalsust käsitlevate liidu ja siseriiklike sätetega;

b) koostab ja teeb avalikkusele kättesaadavaks aastaaruanded, mis käsitlevad nende asutuste tegevust, millele on osutatud punktis a;

c) peab hankimisasutuste ja siirdamiskeskuste kohta ajakohastatud arvestust ning haldab seda.

2. Liikmesriigid esitavad komisjoni või muu liikmesriigi taotlusel teavet hankimisasutuste ja siirdamiskeskuste andmete kohta.

Artikkel 19

Teabevahetus

1. Komisjon loob pädevate asutuste võrgustiku, et vahetada käesoleva direktiivi rakendamisel omandatud kogemusi käsitlevat teavet.

2. Vajaduse korral võib kaasata sellesse võrgustikku elundi-siirdamise spetsialiste, Euroopa elundivahetusorganisatsioonide esindajaid, samuti andmekaitse järelevalveasutusi ja teisi asjaomaseid osapooli.

V PEATÜKK

ELUNDIVAHETUS KOLMANDATE RIIKIDEGA JA EUROOPA ELUNDIVAHETUSORGANISATSIOONID

Artikkel 20

Elundivahetus kolmandate riikidega

1. Liikmesriigid tagavad, et kolmandate riikidega toimuva elundivahetuse üle teostab järelevalvet pädev asutus. Sel eesmärgil võivad pädev asutus ja Euroopa elundivahetusorganisatsioonid sõlmida lepinguid kolmandate riikide asjakohaste organitega.

2. Liikmesriigid võivad delegeerida Euroopa elundivahetusorganisatsioonidele õiguse teostada järelevalvet elundivahetuse üle kolmandate riikidega.

3. Lõikes 1 osutatud elundivahetus on lubatud ainult siis, kui elundite puhul on täidetud järgmised nõuded:

- a) nende elundite teekonda doonorist retsiipiendini ja vastupidi on võimalik jälgida;
- b) need elundid vastavad käesoleva direktiiviga kehtestatud eeskirjadega samaväärsetele kvaliteedi- ja ohutusnõuetele.

Artikkel 21

Euroopa elundivahetusorganisatsioonid

Liikmesriigid võivad sõlmida kokkuleppeid Euroopa elundivahetusorganisatsioonidega või lubada seda teha pädeval asutusel, juhul kui organisatsioonid täidavad käesoleva direktiiviga kehtestatud nõudeid, ja delegeerida neile organisatsioonidele muu hulgas järgmisi ülesandeid:

- a) kvaliteedi- ja ohutusraamistikus ettenähtud tegevuste läbiviimine;
- b) teatavad ülesanded seoses elundite vahetusega, mis on pärit liikmesriikidest ja kolmandatest riikidest ja mis on sinna suunatud.

VI PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 22

Käesoleva direktiiviga seotud aruanded

1. Liikmesriigid esitavad komisjonile enne 27. augustit 2013 ning seejärel iga kolme aasta tagant aruande, mis käsitleb käesoleva direktiivi sätetega seotud tegevust ja selle rakendamisel omandatud kogemusi.

2. Hiljemalt 27. augustil 2014 ja seejärel iga kolme aasta tagant edastab komisjon Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta.

Artikkel 23

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi alusel vastuvõetud riiklike sätete rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et

tagada nende rakendamine. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad komisjonile neist sätetest hiljemalt 27. augustil 2012 ja annavad viivitamata teada kõikidest nende hilisematest muudatustest.

Artikkel 24

Lisa kohandamine

Komisjon võib kooskõlas artikliga 25 ning arvestades artiklites 26, 27 ja 28 sätestatud tingimusi võtta vastu delegeeritud õigusakte järgmise kohta:

- a) lisa A osas esitatud miinimumandmete täiendamine või muutmine üksnes erandjuhtudel, kui see on teaduse edusammude alusel põhjendatud tõsise ohuga inimeste tervisele;
- b) lisa B osas esitatud täiendavate andmete täiendamine või muutmine, et kohendada seda teaduse edusammudega ja rahvusvahelise tööga, mis on tehtud siirdamiseks ettenähtud elundite kvaliteedi ja ohutuse valdkonnas.

Artikkel 25

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse viieks aastaks alates 27. augustist 2010 õigus võtta vastu artiklis 24 osutatud delegeeritud õigusakte. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt kuus kuud enne viieaastase ajavahemiku lõppu. Volituste delegerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu selle kooskõlas artikliga 26 tagasi võtab.

2. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

3. Komisjonile antud õiguse suhtes võtta vastu delegeeritud õigusakte kohaldatakse artiklites 26 ja 27 sätestatud tingimusi.

4. Kui uue tõsise ohu tekkimisel inimeste tervisele on see tungiva kiireloomulisuse tõttu vajalik, kohaldatakse artiklis 28 sätestatud menetlust delegeeritud õigusaktide suhtes, mis on võetud vastu lähtuvalt artikli 24 punktist a.

Artikkel 26

Delegerimise tagasivõtmine

1. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 24 osutatud volituste delegerimise igal ajal tagasi võtta.

2. Institutsioon, kes on algatanud sisemenetluse, et otsustada, kas volituste delegeerimine tuleks tagasi võtta, püüab sellest teavitada teist institutsiooni ja komisjoni mõistliku aja jooksul enne lõpliku otsuse tegemist, nimetades delegeeritud volitused, mille suhtes võidakse kohaldada tagasivõtmist, ja tagasivõtmise võimalikud põhjused.

3. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub kohe või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust. Otsus avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 27

Delegeeritud õigusaktide suhtes vastuväidete esitamine

1. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid esitada kahe kuu jooksul alates õigusakti teatavakstegemisest.

Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel võib seda tähtaega pikendada kahe kuu võrra.

2. Kui pärast selle tähtaja möödumist ei ole Euroopa Parlament ega nõukogu delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid esitanud, avaldatakse see *Euroopa Liidu Teatajas* ning see jõustub õigusaktis sätestatud kuupäeval.

Delegeeritud õigusakti võib avaldada *Euroopa Liidu Teatajas* ja see võib jõustuda enne nimetatud tähtaja lõppu, kui nii Euroopa Parlament kui ka nõukogu on komisjonile teatanud, et nad ei kavatse vastuväiteid esitada.

3. Kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid, õigusakt ei jõustu. Vastuväiteid esitanud institutsioon põhjendab delegeeritud õigusakti suhtes esitatud vastuväiteid.

Artikkel 28

Kiirmenetlus

1. Käesoleva artikli alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktid jõustuvad viivitamata ja neid kohaldatakse seni, kuni nende suhtes ei esitata lõike 2 kohaselt vastuväiteid. Kui käesoleva artikli alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatavaks tehakse, esitatakse põhjendused kiirmenetluse kasutamise kohta.

2. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad käesoleva artikli alusel vastu võetud delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid esitada artikli 27 lõikes 1 osutatud korras. Sellisel juhul õigusakti kohaldamine peatatakse. Delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid esitanud institutsioon põhjendab oma vastuväiteid.

Artikkel 29

Rakendusmeetmed

Komisjon võtab juhul, kui elundivahetus toimub liikmesriikide vahel, artikli 30 lõikes 2 osutatud korras vastu üksikasjalikud eeskirjad järgmiste meetmete rakendamiseks:

- a) elundi ja doonori kirjeldustes nõutava teabe (nagu on täpsustatud lisas) edastamise kord, kooskõlas artikli 7 lõikega 6;
- b) vajaliku teabe edastamise kord, et tagada elundite jälgitavus, kooskõlas artikli 10 lõikega 4;
- c) tõsistest kõrvalekalletest ja rasketest kõrvaltoimetest teavitamise kord kooskõlas artikli 11 lõikega 4.

Artikkel 30

Komitee

1. Komisjoni abistab elundisiirdamise komitee (edaspidi „komitee“).

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid. Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.

Artikkel 31

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 27. augustil 2012. Nad teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Liikmesriigid kehtestavad viitamise viisi.

2. Käesolev direktiiv ei takista liikmesriike säilitamast või kehtestamast rangemaid eeskirju, tingimusel et need on kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu sätetega.

3. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate siseriiklike õigusnormide teksti.

VII PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 32

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 33

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 7. juuli 2010

Euroopa Parlamendi nimel

president

J. BUZEK

Nõukogu nimel

eesistuja

O. CHASTEL

LISA

ELUNDI JA DOONORI KIRJELDUS

A OSA

Miinumandmed

Miinumandmed – andmed elundite ja doonorite kirjeldamiseks, mis tuleb koguda iga annetuse puhul kooskõlas artikli 7 lõike 1 teise lõiguga ning piiramata artikli 7 lõike 2 kohaldamist.

Miinumandmed

Asutus, kus hankimine toimub ja muu üldteave

Doonori tüüp

Veregrupp

Sugu

Surma põhjused

Surmakuupäev

Sünnikuupäev või hinnanguline vanus

Kaal

Pikkus

Andmed veenisiseselt manustatavate uimastite varasema või praeguse kuritarvitamise kohta

Andmed halvaloomulise neoplaasia varasema või praeguse olemasolu kohta

Andmed teiste nakkushaiguste olemasolu kohta

HIV, HCV, HBV testid

Alusandmed annetatud elundi toimimise hindamiseks

B OSA

Täiendavad andmed

Täiendavad andmed – andmed elundite ja doonorite kirjeldamiseks, mis tuleb koguda iga annetuse puhul lisaks A osas esitatud miinumandmetele ravimeeskonna otsuse alusel ning võttes arvesse kõnealuse teabe kättesaadavust ja juhtumi üksikasju, kooskõlas artikli 7 lõike 1 teise lõiguga.

Täiendavad andmed*Üldandmed*

Hankimisasutuse/asutuse, kus hankimine toimub, kontaktandmed, mis on vajalikud elundite koordineerimiseks, jaotamiseks ja jälgitavuseks teekonna jooksul doonorist retsiipiendini ja vastupidi.

Doonori andmed

Demograafilised ja antropomeetrilised andmed, mis on nõutavad, et tagada doonori/elundi ja retsiipiendi vaheline asjakohane sobivus.

Doonori haiguslugu

Doonori haiguslugu, eelkõige haigusseisundid, mis võivad mõjutada elundite sobivust siirdamiseks ning viidata haiguse edasikandumise ohule.

Füüsilised ja kliinilised andmed

Kliinilise läbivaatuse andmed, mis on vajalikud, et hinnata võimaliku doonori füsioloogilist seisundit ning leida haigusseisundeid, mis jäid tuvastamata doonori haigusloo uurimisel ning mis võivad mõjutada elundite sobivust siirdamiseks või viidata haiguse edasikandumise ohule.

Laboratoorsed uuringud

Andmed, mis on vajalikud elundi toimimise kirjeldamiseks ning potentsiaalsete nakkushaiguste ja elundi annetamisele võimalike vastunäidustuste tuvastamiseks.

Piltuuringud

Piltuuringud, mis on vajalikud elundite anatoomilise seisundi hindamiseks siirdamise jaoks.

Ravi

Doonori ravi, mis on oluline elundite funktsionaalse seisundi ja elundidoonorluseks sobivuse hindamise seisukohast, eelkõige antibiootikumide, inotropse toe ja vereülekande kasutamine.

Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni avaldus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohta

Euroopa Parlament, nõukogu ja komisjon teatavad, et käesoleva direktiivi sätted ei piira institutsioonide edaspidiseid seisukohti Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 rakendamise kohta või üksikuid õigusakte, mis sisaldavad selliseid sätteid.

Euroopa Komisjoni avaldus (kiirmenetus)

Euroopa Komisjon kohustub täielikult teavitama Euroopa Parlamenti ja nõukogu delegeeritud akti võimalikust vastuvõtmisest kiirmenetluse korras. Niipea kui komisjoni talitused prognoosivad delegeeritud akti vastuvõtmist kiirmenetluse korras, hoiatavad nad mitteametlikult Euroopa Parlamendi ja nõukogu sekretariaate.

IV

(EÜ asutamislepingu, ELi lepingu ja Euratomi asutamislepingu kohaselt enne 1. detsembrist 2009 vastu võetud õigusaktid)

NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD EUROOPA LIIDU LIIKMESRIIKIDE VALITSUSTE ESINDAJATE OTSUS,

30. november 2009,

mis käsitleb ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Kanada vahelise lennutranspordilepingu allkirjastamist ja ajutist kohaldamist

(2010/417/EÜ)

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD LIIKMESRIIKIDE VALITSUSTE ESINDAJAD,

allkirjastamine, tingimusel et nõukogu võtab vastu otsuse lepingu sõlmimise kohta.

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2 koostoides artikli 300 lõike 2 esimese lõigu esimese lausega,

Lepingu tekst on lisatud käesolevale otsusele.

ning arvestades järgmist:

2. Nõukogu eesistujale antakse õigus määrata isik(ud), kes on volitatud lepingule ühenduse nimel alla kirjutama, tingimusel et leping sõlmitakse.

(1) Komisjon on ühenduse ja liikmesriikide nimel pidanud läbirääkimisi lennutranspordilepingu (edaspidi „leping“) sõlmimiseks Kanadaga kooskõlas nõukogu otsusega, millega antakse komisjonile volitused läbirääkimiste alustamiseks.

Artikkel 2

Ajutine kohaldamine

Lepingu jõustumiseni kohaldavad ühendus ja selle liikmesriigid seda kooskõlas kohaldatavate riiklike õigusaktidega ajutiselt alates selle kuu esimesest päevast, mis järgneb viimase noodi kuupäevale, millega lepinguosalised teavitavad üksteist lepingu ajutiseks kohaldamiseks vajalike asjakohaste menetluste lõpuleviimisest.

(2) Leping parafeeriti 30. novembril 2008.

Artikkel 3

Ühiskomitee

(3) Leping, mille üle komisjon läbirääkimisi pidas, tuleks allkirjastada ja seda tuleks kohaldada ajutiselt ühenduses ja liikmesriikides vastavalt kohaldatavatele riiklikele õigusaktidele tingimusel, et leping sõlmitakse hilisemal kuupäeval.

1. Ühendust ja liikmesriike esindavad lepingu artikli 17 kohaselt loodud ühiskomitees komisjoni ja liikmesriikide esindajad.

(4) On vaja kehtestada menetluskord ühenduse ja liikmesriikide osalemiseks lepingu artikli 17 kohaselt loodud ühiskomitees ja lepingu artikliga 21 ettenähtud vaidluste lahendamise menetluses, samuti selliste lepingu sätete rakendamiseks, mis käsitlevad tsiviillennundusjulgestust ja -ohutust,

2. Ühenduse ja selle liikmesriikide seisukoha ühiskomitees ühenduse ainupädevusse kuuluvates küsimustes, mis ei nõua õiguslikku toimet omava otsuse vastuvõtmist, esitab komisjon ning nõukogu ja liikmesriike teavitatakse sellest eelnevalt.

ON TEINUD JÄRGMISE OTSUSE:

Artikkel 1

Allkirjastamine

1. Käesolevaga kiidetakse ühenduse nimel heaks ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Kanada vahelise lennutranspordilepingu (edaspidi „leping“)

3. Ühiskomitee muude otsuste puhul, mis käsitlevad ühenduse pädevusse kuuluvaid küsimusi, võtab ühenduse ja selle liikmesriikide seisukoha vastu nõukogu kvalifitseeritud häälteenamusega komisjoni ettepaneku põhjal, kui Euroopa Ühenduste asutamislepinguga kehtestatud järgitav hääletamiskord ei näe ette teisiti.

4. Ühiskomitee muude otsuste puhul, mis käsitlevad liikmesriikide pädevusse kuuluvaid küsimusi, võtab ühenduse ja selle liikmesriikide seisukoha vastu nõukogu ühehäälselt komisjoni või liikmesriikide ettepaneku põhjal, välja arvatud kui liikmesriik on teavitanud nõukogu peasekretariaati enne ühe kuu möödumist selle seisukoha vastuvõtmisest, et ta saab nõustuda ühiskomitee vastu võetava otsusega üksnes oma seadusandlike organite nõusolekul, nimelt parlamentaarse analüüsi reservatsiooni tõttu.

5. Ühenduse ja selle liikmesriikide seisukoha ühiskomitees esitab komisjon, välja arvatud liikmesriikide ainupädevusse kuuluvates valdkondades, mille puhul esitab seisukoha nõukogu eesistujariik või nõukogu sellekohase otsuse korral komisjon.

Artikkel 4

Vaidluste lahendamine

1. Komisjon esindab ühendust ja liikmesriike vaidluste lahendamise menetluses vastavalt lepingu artiklile 21.

2. Otsuse lepingu artikli 21 lõike 7 kohaste õigushüvede kasutamise peatamise või taas kasutuselevõtmise kohta teeb nõukogu komisjoni ettepaneku põhjal. Nõukogu teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.

3. Otsused muude vastavalt lepingu artiklile 21 võetavate ühenduse pädevusse kuuluvate asjakohaste meetmete kohta

teeb komisjon, keda abistab nõukogu ametisse nimetatud erikomitee liikmesriikide esindajatest.

Artikkel 5

Komisjoni teavitamine

1. Liikmesriigid teatavad komisjonile kohe igast otsusest keelduda Kanada lennuettevõtjale luba anda või seda tühistada, peatada või piirata, mida nad kavatsevad lepingu artikli 3 alusel vastu võtta.

2. Liikmesriigid teatavad komisjonile kohe igast lepingu artikli 6 („Tsiivilennunduse ohutus”) kohaselt nende esitatud või saadud taotlusest ja teatest.

3. Liikmesriigid teatavad komisjonile kohe igast lepingu artikli 7 („Tsiivilennundusjulgestus”) kohaselt nende esitatud või saadud taotlusest ja teatest.

Brüssel, 30. november 2009

Nõukogu nimel

eesistuja

B. ASK

LENNUTRANSPOORDILEPING
Kanada ning Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide vahel

SISUKORD

<i>Artikkel</i>	<i>Pealkiri</i>
1	Pealkirjad ja mõisted
2	Õiguste andmine
3	Määramine, lubade andmine ja tühistamine
4	Investeerimine
5	Õigusnormide kohaldamine
6	Tsiviillennunduse ohutus
7	Tsiviillennundusjulgestus
8	Tolli- ja muud maksud ning tasud
9	Statistika
10	Tarbijate huvid
11	Lennujaamade, lennundusrajatiste ja -seadmete ning lennundusteenuste kättesaadavus
12	Lennujaamade, lennundusrajatiste ja -seadmete ning lennundusteenuste tasud
13	Äriline raamistik
14	Konkurentsil põhinev keskkond
15	Lennuliikluse korraldamine
16	Määramiste ja lubade jätkuvus
17	Ühiskomitee
18	Keskkond
19	Tööhõiveküsimused
20	Rahvusvaheline koostöö
21	Vaidluste lahendamine
22	Muutmine
23	Jõustumine ja ajutine kohaldamine
24	Lõpetamine
25	Lepingu registreerimine
26	Seos teiste lepingutega

LENNUTRANSPORDILEPING

KANADA

ühelt poolt

ning

AUSTRIA VABARIIK,

BELGIA KUNINGRIIK,

BULGAARIA VABARIIK,

KÜPROSE VABARIIK,

TŠEHHI VABARIIK,

TAANI KUNINGRIIK,

EESTI VABARIIK,

SOOME VABARIIK,

PRANTSUSE VABARIIK,

SAKSAMAA LIITVABARIIK,

KREEKA VABARIIK,

UNGARI VABARIIK,

IIRIMAA,

ITAALIA VABARIIK,

LÄTI VABARIIK,

LEEDU VABARIIK,

LUKSEMBURGI SUURHERTSOGIRIIK,

MALTA,

MADALMAADE KUNINGRIIK,

POOLA VABARIIK,

PORTUGALI VABARIIK,

RUMEENIA,

SLOVAKI VABARIIK,

SLOVEENIA VABARIIK,

HISPAANIA KUNINGRIIK,

ROOTSI KUNINGRIIK,

SUURBRITANNIA JA PÕHJA-IIRI ÜHENDKUNINGRIIK,

kes on Euroopa Ühenduse asutamislepingu osalised ja Euroopa Liidu liikmesriigid (edaspidi „liikmesriigid“),

ning EUROOPA ÜHENDUS

teiselt poolt;

Kanada ning liikmesriigid, olles Chicagos 7. detsembril 1944. aastal allkirjastamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni osapooled, koos Euroopa Ühendusega,

SOOVIDES edendada lennuettevõtjate konkurentsil põhinevat lennundust turul, mille reguleerimisse valitsused minimaalselt sekkuvad,

SOOVIDES edendada oma huve seoses lennutranspordiga,

TUNNISTADES tõhusa lennutranspordi tähtsust kaubanduse, turismi ja investeringute edendamisel,

SOOVIDES edendada lennuteenuseid,

SOOVIDES tagada lennutranspordi ohutuse ja julgestuse kõrgeimat taset,

OLLES KINDLALT OTSUSTANUD saavutada õigusloomealase koostöö võimalikud eelised ning ühtlustada mõistlikus ulatuses regulatsioone ja lähenemisviise,

TUNNISTADES olulisi võimalikke eeliseid, mis võivad tuleneda konkurentsil põhinevatest lennuteenustest ja elujõulisest lennuteenuste sektorist,

SOOVIDES toetada konkurentsil põhinevat lennuteenuste keskkonda, tunnistades, et võimalikud eelised võivad jääda realiseerumata, kui lennuettevõtjatel puuduvad konkurentsil põhinevad võrdsed võimalused,

SOOVIDES tagada oma lennuettevõtjatele õiglased ja võrdsed võimalused osutada käesoleva lepingu kohaseid lennuteenuseid,

SOOVIDES võimaldada reisijatele, kaubasaatjatele, lennuettevõtjatele ja lennujaamadele ning nende töötajatele ja kaudsetele kasusaajatele maksimaalset kasu,

KINNITADES keskkonnakaitse olulisust rahvusvahelise lennunduspoliitika väljatöötamisel ja rakendamisel,

VÕTTES ARVESSE tarbijate kaitse olulisust ja soodustades sobival tasemel tarbijate kaitset seoses lennuteenustega,

VÕTTES ARVESSE kapitali olulisust lennundussektorile lennuteenuste edasiarendamiseks,

SOOVIDES sõlmida lennutranspordilepingu, mis täiendaks nimetatud konventsiooni,

ON KOKKU LEPPINUD JÄRGMISES:

Artikkel 1

Pealkirjad ja mõisted

1. Pealkirju kasutatakse käesolevas lepingus üksnes viitamise eesmärgil.

2. Kui ei ole sätestatud teisiti, kasutatakse käesolevas lepingus järgmisi mõisteid:

a) „lennuamet“ – asutus või isik, kellele lepinguosalisel on andnud volituse täita käesolevas lepingus sätestatud ülesandeid;

b) „lennuteenused“ – regulaarsed lennuteenused käesolevas lepingus sätestatud marsruutidel reisijate ja kauba, sealhulgas posti vedamiseks eraldi või koos;

c) „leping“ – käesolev leping, selle lisad ja lepingu või lisade muudatused;

d) „lennuettevõtja“ – käesoleva lepingu artikli 3 kohaselt määratud ja luba omav lennuettevõtja;

e) „lepinguosaline“ – kas Kanada või liikmesriigid ja Euroopa Ühendus koos või eraldi;

- f) „konventsioon” – Chicagos 7. detsembril 1944 allkirjastamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon, mis hõlmab vastavalt konventsiooni artiklile 90 vastu võetud lisasid ning konventsiooni artiklite 90 ja 94 kohaseid lisade või konventsiooni muudatusi niivõrd, kuivõrd Kanada ja liikmesriigid on need lisad ja muudatused vastu võtnud, ning
- g) „territoorium” – Kanada puhul tema siseriiklikus õiguses kindlaks määratud maismaa-alad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, kaasa arvatud kõnealuste alade kohal asuv õhuruum, ning Euroopa Ühenduse liikmesriikide puhul maismaaalad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Ühenduse asutamislepingut vastavalt asutamislepingus ja sellele järgnevas õigusaktis sätestatud tingimustele, kaasa arvatud kõnealuste alade kohal asuv õhuruum; käesoleva lepingu kohaldamisest Gibraltari lennujaama suhtes ei järeldata, et see mõjutaks Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi asjakohaseid õiguslikke seisukohti nende vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb, ning seoses Gibraltari lennujaama suhtes liikmesriikide vahel 18. septembri 2006. aasta seisuga kehtivate Euroopa Ühenduse lennundusmeetmete jätkuva peatamisega, kooskõlas 18. septembril 2006 Cordobas vastu võetud Gibraltari lennujaama käsitleva ministrite deklaratsiooni sätetega.

Artikkel 2

Õiguste andmine

1. Kumbki lepinguosaline annab teisele lepinguosalisele järgmised õigused lennutranspordi teostamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtjate poolt:
- a) õigus ilma maandumiseta üle tema territooriumi lennata;
- b) õigus teha tema territooriumil peatusi mittekaubanduslikel eesmärkidel;
- c) käesolevas lepingus lubatud ulatuses õigus teha tema territooriumil käesolevas lepingus sätestatud marsruutidel peatusi reisijate pardaletulekuks ja mahaminekuks ning kauba, sealhulgas posti pardalevõtmiseks ja mahalaadimiseks eraldi või koos, ning
- d) muud käesolevas lepingus sätestatud õigused.

2. Samuti annab kumbki lepinguosaline teisele lepinguosalisele käesoleva artikli lõike 1 punktides a ja b sätestatud õigused teise lepinguosalise muude lennuettevõtjate kui käesoleva lepingu artiklis 3 („Määramine, lubade andmine ja tühistamine”) osutatute jaoks.

Artikkel 3

Määramine, lubade andmine ja tühistamine

1. Lepinguosalisel tunnustavad käesoleva lepingu kohase määramisena teise lepinguosalise poolt käesoleva lepingu kohaste lennuteenuste osutamiseks antud tegevus- ja muud lube. Ühe lepinguosalise lennuameti taotlusel kontrollib tegevus- või muu loa väljastanud teise lepinguosalise lennuamet tegevus- või muu loa staatust.

2. Kui lepinguosaline saab teise lepinguosalise määratud lennuettevõtjalt ettenähtud vormis ja viisil esitatud taotluse, annab ta kooskõlas oma õigusnormidega asjaomasele lennuettevõtjale taotletud loa lennuteenuste osutamiseks minimaalse protseduurilise viivitusega, tingimusel et:

- a) asjaomane lennuettevõtja vastab õigusnormidele, mida lube väljaandva lepinguosalise lennuametid tavaliselt kohaldavad;
- b) asjaomane lennuettevõtja järgib lube väljaandva lepinguosalise õigusnorme;
- c) kui 2. lisas ei ole sätestatud teisiti, kuulub Kanada lennuettevõtja puhul tegelik kontroll lennuettevõtja üle mõlema lepinguosalise kodanikele, lennuettevõtjal on Kanadas lennutegevusluba ning lennuettevõtja peamine tegevuskoht on Kanadas; liikmesriigi lennuettevõtja puhul kuulub tegelik kontroll lennuettevõtja üle mõlema lepinguosalise, Islandi, Liechtensteini, Norra või Šveitsi kodanikele, lennuettevõtjal on ühenduse lennutegevusluba ning lennuettevõtja peamine tegevuskoht on liikmesriigis, ning
- d) lennuettevõtja tegutseb kooskõlas käesolevas lepingus sätestatud tingimustega.

3. Lepinguosaline võib käesoleva artikli lõikes 2 osutatud lubade andmisest keelduda ning tühistada, peatada või piirata tegevus- või muud lube või seada sellistele lubadele tingimusi või peatada või piirata muul viisil teise lepinguosalise lennuettevõtja või lennuettevõtjate tegevust, kui asjaomane lennuettevõtja ei järgi lõike 2 sätteid või kui lepinguosaline on teinud kindlaks, et tingimused teise lepinguosalise territooriumil ei ole kooskõlas õiglase ja konkurentsil põhineva keskkonnaga ning panevad tema lennuettevõtja või lennuettevõtjad oluliselt ebasoodsamasse olukorda või kahjustavad neid vastavalt artikli 14 („Konkurentsil põhinev keskkond”) lõikele 5.

4. Käesoleva artikli lõikes 3 loetletud õigusi võib kasutada alles pärast konsulteerimist ühiskomitees, välja arvatud juhul, kui meetmete kohene võtmine on hädavajalik lõikes 2 osutatud õigusnormide rikkumise ärahoidmiseks või kui tsiviillennunduse ohutuse või -julgestuse tõttu tuleb võtta meetmeid vastavalt artiklitele 6 („Tsiiviillennunduse ohutus”) ja 7 („Tsiiviillennundus-julgustus”).

Artikkel 4

Investeeringimine

Lepinguosalised lubavad oma lennuettevõtjate täieliku omandiõiguse kuulumist Kanada või liikmesriigi või liikmesriikide kodanikele, arvestades käesoleva lepingu 2. lisa tingimusi.

Artikkel 5

Õigusnormide kohaldamine

Kumbki lepinguosaline nõuab:

- a) lennuettevõtjatel, et nad järgiksid tema territooriumile sisenemisel, seal väljumisel või seal viibides tema õigusnorme ja menetlusi, mis reguleerivad rahvusvahelises lennuliikluses osalevate õhusõidukite sisenemist tema territooriumile, seal viibimist või seal väljumist või nende õhusõidukite käitamist ja lennuliiklust, ja
- b) lennuettevõtjatel ja asjaomastelt reisijatelt, meeskonnalt ja kaubalt, sealhulgas postilt, et need järgiksid või nende nimel järgitaks tema territooriumi läbimisel, sinna sisenemisel, seal väljumisel või seal viibides tema õigusnorme, mis reguleerivad reisijate, meeskonna ja kauba, sealhulgas posti sisenemist tema territooriumile, seal viibimist või seal väljumist (näiteks riiki sisenemise, julgeolekukontrolli, transiidi, tsiviillennundusjulgestuse, immigratsiooni, passide, tolli ja karantiini eeskirjad). Kõnealuste õigusnormide kohaldamisel tagavad lepinguosalisel samadel tingimustel, et lennuettevõtjaid ei kohelda vähem soodsalt kui nende endi või muid lennuettevõtjaid, kes osutavad sarnaseid rahvusvahelisi lennuteenuseid.

Artikkel 6

Tsiviillennunduse ohutus

1. Lepinguosalised kinnitavad uuesti tiheda koostöö tähtsust tsiviillennunduse ohutuse valdkonnas. Seoses sellega teevad lepinguosalisel edasist koostööd, sealhulgas seoses lennutegevusega, eelkõige selleks, et anda võimalus jagada teavet, mis võib mõjutada rahvusvahelise lennuliikluse ohutust, osaleda tsiviillennunduse ohutuse valdkonnas üksteise järelevalvetegevuses või viia läbi ühist järelevalvetegevust ning töötada välja ühiseid projekte ja algatusi, sealhulgas koos kolmandate riikidega. Kõnealust koostööd arendatakse Kanada ja Euroopa Ühenduse vahelise tsiviillennundusohutuse lepingu (sõlmitud Prahast 6. mail 2009) raames, võttes arvesse kõnealuse lepinguga hõlmatud küsimusi.

2. Senini kehtivaid lennukõlblikkussertifikaate, pädevustunnistusi ja lube, mille üks lepinguosaline oma lennuameti kaudu on välja andnud või kehtivaks tunnistanud vastavalt Kanada ja Euroopa Ühenduse vahelise tsiviillennundusohutuse lepingu kohaldatavatele sätetele, mis võib sisaldada asjaomaseid

sätteid, tunnustavad teine lepinguosaline ja tema lennuameti lennuteenuste osutamise eesmärgil kehtivaks, tingimusel et need sertifikaadid või load anti välja või tunnustati kehtivaks vähemalt vastavalt konventsiooni raames kehtestatud nõuetele ja nendega kooskõlas.

3. Kui eesõigused või tingimused, mis on seotud lõikes 2 osutatud lubade või sertifikaatidega, mille ühe lepinguosalisel lennuametid on isikule või lennuettevõtjale või lennuteenuste osutamisel kasutatava õhusõiduki kohta andnud, lubavad erinevust, mis on madalam konventsiooni raames kehtestatud miinimumnõuetest ja mis on esitatud rahvusvahelisele tsiviillennundusorganisatsioonile, või kui need ametid kohaldavad nõuet või nõudeid, mis on kõrgemad või teistsugused kui konventsiooni raames kehtestatud nõuded, võib teine lepinguosaline taotleda kõnealuse tava selgitamiseks lepinguosalisel vahelisi konsultatsioone ühiskomitee raames. Kuni konsensuse saavutamiseni konsultatsioonide tulemusena ning kooskõlas üksteise sertifikaatide ja lubade vastastikuse tunnustamise korraga tunnustavad lepinguosalisel edasi sertifikaate või lubasid, mille on tunnustanud kehtivaks teise lepinguosalisel lennuametid. Kui Kanada ja Euroopa Ühenduse vahelisele tsiviillennundusohutuse lepingu (sõlmitud Prahast 6. mail 2009) on sätteid sertifikaatide ja lubade vastastikuse tunnustamise kohta, siis kohaldab kumbki lepinguosaline neid sätteid.

4. Kooskõlas kohaldatavate õigusaktidega ning Kanada ja Euroopa Ühenduse vahelisele tsiviillennundusohutuse lepingu (sõlmitud Prahast 6. mail 2009) raames kohustuvad lepinguosalisel nimetatud lepinguga hõlmatud valdkondades jõudma sertifikaatide ja lubade vastastikuse tunnustamiseni.

5. Lepinguosaline või tema vastutavad lennuametid võivad igal ajal taotleda teise lepinguosalisel või tema vastutavate lepinguosalisel konsultatsioone seoses ohutusstandardite ja -nõuetega, mida need lennuametid kehtestavad ja mille täitmist nad tagavad. Kui lepinguosaline või tema vastutavad lennuametid, kes taotlesid konsultatsioone, leiavad pärast konsultatsioone, et teine lepinguosaline või tema vastutavad lennuametid ei kehtesta kõnealustes valdkondades ohutusstandardeid ega -nõudeid, mis on – kui ei ole teisiti otsustatud – vähemalt konventsiooni kohaselt kehtestatud miinimumnõuete tasemel, ega taga nende täitmist, teavitatakse teist lepinguosalisel või tema vastutavaid lennuameteid sellest ja miinimumnõuete järgimiseks vajalikuks peetavatest sammudest. Kui teine lepinguosaline või tema vastutavad lennuametid ei võta asjakohaseid parandusmeetmeid 15 päeva või muu perioodi jooksul, nagu võidakse otsustada, annab see lepinguosalisel või tema vastutavatele lennuametele, kes taotlesid konsultatsioone, aluse tühistada, peatada või piirata teise lepinguosalisel või tema vastutava lepinguosalisel järelevalve all oleva lennuettevõtja tegevuse või tehnilised load või peatada sellise lennuettevõtja tegevuse, või seda muul viisil piirata.

6. Lepinguosalised on nõus sellega, et kui ühe lepinguosalise lennuettevõtja poolt või nimel käitatavad õhusõidukid viibivad teise lepinguosalise territooriumil, võivad teise lepinguosalise lennuametid allutada neid perroonikontrollile, et kontrollida asjaomase õhusõiduki ja selle meeskonna dokumentide kehtivust ning õhusõiduki ja selle varustuse nähtavat seisukorda, tingimusel et kontrollimine ei põhjusta õhusõiduki käitamises põhjendamatu viivitust.

7. Kui ühe lepinguosalise lennuametid leiavad pärast perroonikontrolli, et õhusõiduk või selle käitamine ei vasta sel ajal konventsiooni kohaselt kehtestatud miinimumnõuetele või kui sel ajal konventsiooni kohaselt kehtestatud ohutusnõudeid ei kehtestata tulemuslikult ega tagata nende täitmist, teavitavad kõnealuse lepinguosalise lennuametid õhusõidukit käitava lennuettevõtja ohutuse järelevalvet teostavaid teise lepinguosalise lennuameteid sellest ning asjaomaste miinimumnõuete järgimiseks vajalikeks peetavatest sammudest. Kui 15 päeva jooksul asjakohaseid parandusmeetmeid ei võeta, annab see aluse õhusõidukit käitava lennuettevõtja tegevus- või tehniliste lubade tühistamiseks, peatamiseks või piiramiseks või tema tegevuse muul viisil peatamiseks või piiramiseks. Samasuguse otsuse võib teha perroonikontrolliks juurdepääsu keelamise korral.

8. Kõigil lepinguosalistel on õigus võtta oma vastutavate lennuametite kaudu viivitamatult meetmeid, sealhulgas õigus tühistada, peatada või piirata teise lepinguosalise lennuettevõtja tegevus- või tehnilisi lube või peatada tema tegevus või seda muul viisil piirata, kui nad leiavad, et see on vajalik vahetu ohu tõttu tsiviillennunduse ohutusele. Selliseid meetmeid võttev lepinguosaline püüab võimaluse korral konsulteerida eelnevalt teise lepinguosalisega.

9. Käesoleva artikli lõigete 5, 7 või 8 kohaselt lepinguosalise või tema vastutavate lennuametite võetud meetmed lõpetatakse, kui nende võtmise alus kaob.

Artikkel 7

Tsiviillennundusjulgestus

1. Kooskõlas rahvusvahelisest õigusest tulenevate õiguste ja kohustustega kinnitavad lepinguosalised, et nende vastastikune kohustus kaitsta tsiviillennundust õigusvastaste tegude eest moodustab käesoleva lepingu lahutamatu osa.

2. Piiramata oma rahvusvahelisest õigusest tulenevate õiguste ja kohustuste üldist iseloomu, tegutsevad lepinguosalised eelkõige kooskõlas Tokios 14. septembril 1963 sõlmitud konventsiooniga kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal, Haagis 16. detsembril 1970 sõlmitud õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise konvent-

siooniga, Montrealis 23. septembril 1971 sõlmitud tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsiooniga, Montrealis 24. veebruaril 1988 sõlmitud protokolliga ebaseaduslike vägivallaaktide vastu võitlemise kohta rahvusvahelist lennuliiklust teenindavates lennujaamades, Montrealis 1. märtsil 1991 sõlmitud plastiliste lõhkeainete avastamiseks nende märkimise konventsiooniga ja muude lepinguosaliste jaoks siduvate mitmepoolsete tsiviillennundusjulgestust reguleerivate lepingutega.

3. Taotluse korral annavad lepinguosalised üksteisele igakülgselt abi, mis on vajalik selleks, et ära hoida tsiviilõhusõiduki ebaseaduslikku hõivamist ja muid ebaseaduslikke tegusid õhusõidukite, nende reisijate ja meeskonna, lennujaamade ja navigatsiooniseadmete ohutuse vastu ning muid ohte tsiviillennunduse julgestusele.

4. Lepinguosalised tegutsevad kooskõlas tsiviillennundusjulgestuse nõuetega, mille on kehtestanud rahvusvaheline tsiviillennundusorganisatsioon ja mis on määratletud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni lisades, niivõrd, kuivõrd selliseid julgestusnõudeid kohaldatakse lepinguosaliste suhtes. Lepinguosalised nõuavad, et nende registrisse kantud õhusõidukite käitajad, samuti õhusõidukite käitajad, kelle peamine tegevuskoht või alaline elukoht on nende territooriumil, ja nende territooriumil asuvate lennuväljade käitajad tegutseksid vastavalt sellistele tsiviillennundusjulgestuse nõuetele. Vastavalt sellele esitab kumbki lepinguosaline taotluse korral teisele lepinguosalisele teatise erinevuste kohta tema eeskirjade ja tavade ning käesolevas lõikes osutatud lisades esitatud tsiviillennundusjulgestuse standardite vahel, kui need erinevused ületavad või täiendavad kõnealuseid standardeid ja on olulised teise lepinguosalise käitajate jaoks. Kumbki lepinguosaline võib igal ajal nõuda selliste erinevuste arutamiseks konsultatsioone teise lepinguosalisega, mida tuleb pidada põhjendamatu viivitusega.

5. Võttes täielikult arvesse ja austades vastastikku riikide suveräänsust, nõustub kumbki lepinguosaline, et käesoleva artikli lõikes 4 osutatud õhusõidukite käitajatelt võib nõuda kõnealuses lõikes osutatud ja teise lepinguosalise poolt nõutavate tsiviillennundusjulgestuse tingimuste järgimist kõnealuse teise lepinguosalise territooriumile sisenemisel, sealt väljumisel või seal viibides. Lepinguosalised tagavad, et nende territooriumidel rakendatakse piisavaid meetmeid kaitsmaks õhusõidukeid ja teostamiseks reisijate, meeskonna, pagasi, käsipagasi, kauba, posti ja õhusõiduki varude julgeolekukontrolli enne pardalenumekut või laadimist.

6. Lepinguosalised lepivad kokku töötamise üksteise julgestusstandardite vastastikuse tunnustamiseni jõudmiseks ning koostöö tegemises vastastikuse kvaliteedikontrolli meetmete valdkonnas. Samuti lepivad lepinguosalised kokku luua vajaduse korral ja lepinguosaliste poolt eraldi tehtavate otsuste alusel eeldused ühekordse julgestuse rakendamiseks lepinguosaliste territooriumide vahelistel lendudel, mis tähendab seda, et transfeerreisijad, transfeerpagas ja/või transfeerkaup ei pea läbima korduvat julgestusotstarbelist läbivaatust. Selleks kehtestavad

nad halduskorra, mis võimaldab konsulteerida seoses olemasolevate või kavandatavate tsiviilennundusjulgestuse meetmetega ning teha koostööd lepinguosaliste rakendatud kvaliteedikontrolli meetmete valdkonnas ja jagada nende kohta teavet. Lepinguosalised konsulteerivad selle halduskorra alusel üksteisega seoses kavandatavate julgestusmeetmetega, mis on olulised teise lepinguosalise territooriumil asuvate käitajate jaoks.

7. Kumbki lepinguosaline täidab teostatavas ulatuses teise lepinguosalise taotlused mõistlike erijulgestusmeetmete rakendamiseks teatavat lendu või lendude seeriat ähvardava konkreetse ohu vastu.

8. Lepinguosalised lepivad kokku teha koostööd seoses julgeolekukontrollidega, mida nad teevad oma territooriumidel, kehtestades mehhanismid, sealhulgas halduskorra, vastastikkuse teabe edastamiseks selliste julgeolekukontrollide tulemuste kohta. Lepinguosalised lepivad kokku kaaluda positiivselt taotlusi osaleda vaatlejana teise lepinguosalise julgeolekukontrollides.

9. Kui leiab aset tsiviilõhusõiduki ebaseaduslik hõivamine või sellise õhusõiduki, selle reisijate, meeskonna, lennujaama või navigatsiooniseadmete turvalisust ohustav muu ebaseaduslik tegu või esineb nende oht, osutavad lepinguosalised üksteisele abi, võimaldades sidepidamist ja võttes teisi asjakohaseid meetmeid, mis on mõeldud sellise teo või selle ohu kiireks ja ohutuks kõrvaldamiseks.

10. Kui lepinguosalisel on põhjendatud kahtlusi, et teine lepinguosaline ei ole järginud käesoleva artikli sätteid, võib esimesena nimetatud lepinguosaline oma vastutavate asutuste kaudu nõuda konsultatsioone. Konsultatsioonid peavad algama 15 päeva jooksul vastava nõude saamisest. Kui 15 päeva jooksul alates konsultatsioonide algusest ei jõuta rahuldavale kokkuleppele, annab see konsultatsioone nõudnud lepinguosalisele aluse võtta meetmeid teise lepinguosalise lennuettevõtjatele lubade andmisest keeldumiseks, nende tühistamiseks, peatamiseks või neile asjakohaste tingimuste seadmiseks. Kui erakorraline olukord seda õigustab või takistamiseks käesoleva artikli sätete edasist rikkumist, võib lepinguosaline, kes usub, et teine lepinguosaline ei järgi käesoleva artikli sätteid, igal ajal võtta asjakohaseid ajutisi meetmeid.

11. Ilma et see piiraks vajadust võtta viivitamatult meetmeid lennutranspordi turvalisuse tagamiseks, kinnitavad lepinguosalised, et julgestusmeetmete kavandamisel hindavad nad nende võimalikku ebasoodsat majanduslikku ja tegevuslikku mõju käesoleva lepingu kohaste lennuteenuste osutamisele ning et seadusega lubatud ulatuses võtavad nad seda arvesse asjaomaste

julgestusriiskide osas vajalike ja sobivate meetmete kindlaksmääramisel.

Artikkel 8

Tolli- ja muud maksud ning tasud

1. Lepinguosaline vabastab tema siseriiklikes õigusnormides sätestatud ulatuses ja vastastikkuse alusel teise lepinguosalise lennuettevõtjad nende rahvusvahelises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki, selle tavapärase varustuse, kütuse, määrdeainete, tarbitavate tehniliste varude, maapealse varustuse, tagava-raosade (kaasa arvatud mootorid), pardavarude (sealhulgas, kuid mitte ainult toiduained, alkohoolsed ja karastusjoogid, tubakas ja muud tooted, mis on ette nähtud lennu ajal piiratud kogustes reisijatele müügiks või tarbimiseks) ja teiste selliste toodete osas, mis on ette nähtud kasutamiseks ainult seoses rahvusvahelist lennutranspordi teostava õhusõiduki käitamise või nende teenindamisega, kõigest impordipiirangutest, omandi-, kapitali-, tolli- ja aktsiimaksudest ning sarnastest maksudest ja tasudest, mida lepinguosalised rakendavad ja mis ei põhine osutatavate teenuste hinnal.

2. Samuti vabastab lepinguosaline oma siseriiklikes õigusnormides sätestatud ulatuses ja vastastikkuse alusel käesoleva artikli lõikes 1 osutatud maksudest, lõivudest ja tasudest, välja arvatud osutatava teenuse hinnal põhinevatest tasudest:

- a) lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud mõistlikus koguses pardavarud, mis on mõeldud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja lahkuva õhusõiduki pardal, mida kasutatakse rahvusvahelistel lennuvedudel, isegi siis, kui need pardavarud on mõeldud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub nimetatud territooriumi kohal;
- b) lepinguosalise territooriumile toodud maapealse varustuse ja varuosad (kaasa arvatud mootorid), mis on mõeldud teise lepinguosalise lennuettevõtja poolt õhusõiduki, mida kasutatakse rahvusvahelistel lennuvedudel, teenindamiseks, hoolduseks või remondiks, samuti arvutiseadmete ja komponentide osad reisijate või kauba haldamiseks või julgeolekukontrollideks;
- c) lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud teise lepinguosalise lennuettevõtja õhusõiduki, mida kasutatakse rahvusvahelistel lennuvedudel, tarbeks mõeldud kütuse, määrdeained ja tarbitavad tehnilised tarvikud, isegi kui need on mõeldud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub nimetatud territooriumi kohal, ja

d) trükised, sealhulgas lennupiletid, piletikaaned, lennuveokirjad ja muud lennuga seotud reklaammaterjalid, mida lennuettevõtja jagab tasuta.

3. Tavapäraselt pardavarustust, samuti tavaliselt lepinguosalise lennuettevõtja kasutatava õhusõiduki pardal hoitavaid materjale ja varusid võib teise lepinguosalise territooriumil maha laadida üksnes selle territooriumi tolliasutuse loal. Sellisel juhul võidakse nõuda nende paigutamist kuni nende reeksportimiseni või muu tollieeskirjade kohase kõrvaldamiseni kõnealuse asutuse järelevalve alla.

4. Käesolevas artiklis sätestatud vabastused kehtivad ka sel juhul, kui lepinguosalise lennuettevõtjad on saanud lepingu alusel teiselt lennuettevõtjalt, kelle suhtes teine lepinguosaline kohaldab samuti selliseid vabastusi, laenuks või edastamiseks teise lepinguosalise territooriumil käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud tooted.

5. Käesoleva lepinguga ei muudeta liikmesriikide ja Kanada vaheliste kehtivate tulu ja kapitali topeltmaksustamise vältimise konventsioonide sätteid.

Artikkel 9

Statistika

1. Kumbki lepinguosaline esitab teisele lepinguosalisele siseriiklike õigusnormidega ette nähtud statistika ning taotluse korral muu kättesaadava statistilise teabe, mida võidakse lennuteenuste osutamise läbivaatamiseks põhjendatult nõuda.

2. Lepinguosalised teevad ühiskomitee raames koostööd, et hõlbustada lennuteenuste arengu jälgimiseks omavahelist statistilise teabe vahetust.

Artikkel 10

Tarbijate huvid

1. Lepinguosalised tunnistavad tarbijate huvide kaitse tähtsust ning nad võivad mittediskrimineerival viisil võtta või nõuda lennuettevõtjatelt, et nad võtaksid mõistlikke ja proportsionaalseid meetmeid seoses järgmiste küsimustega (loetelu ei ole täielik):

- a) nõuded lennuettevõtjatele ette makstud summade kaitsmiseks;
- b) pardale mittelubamise korral hüvitisest keeldumised;
- c) tagasimaksud reisijatele;
- d) õhusõidukit tegelikult käitava lennuettevõtja isiku avalikustamine;

e) oma lennuettevõtjate finantssuutlikkus;

f) vastutuskindlustus reisijate vigastuste katmiseks ning

g) juurdepääsetavuse meetmete kehtestamine.

2. Lepinguosalised püüavad ühiskomitee raames üksteisega konsulteerida tarbijate huvide küsimustes, sealhulgas kavandatavate meetmete teemal, et saavutada võimalikult ühetaolise lähenemisviisiid.

Artikkel 11

Lennujaamade, lennundusrajatiste ja -seadmete ning lennundusteenuste kättesaadavus

1. Kumbki lepinguosaline tagab, et lennujaamad, lennu-trassid, lennujuhtimis- ja aeronavigatsiooniteenused, tsiviillennundusjulgestus, maapealne teenindamine ning muud nendega seotud ja tema territooriumil olevad rajatised ja osutatavad teenused on kasutamiskorra kehtestamisel mittediskrimineerival viisil kasutamiseks kättesaadavad teise lepinguosalise lennuettevõtjatele.

2. Lepinguosalised võtavad võimaluse korral kõik mõistlikud meetmed tagamaks tegelikku juurdepääsu rajatistele ja teenustele, võttes arvesse õiguslikke, tegevuslikke ja füüsilisi piiranguid, õiglaste ja võrdsete võimaluste põhimõtet ning juurdepääsu saamise korra läbipaistvust.

3. Lepinguosalised tagavad, et nende territooriumidel asuvate lennujaamade suhtes kohaldatavaid teenindusaegade haldamise menetlusi, suuniseid ja eeskirju kohaldatakse läbipaistvalt, tõhusalt ja mittediskrimineerivalt.

4. Kui lepinguosaline usub, et teine lepinguosaline rikub käesoleva artikli sätteid, võib ta teavitada sellest teist lepinguosalist ja nõuda konsultatsioone vastavalt artikli 17 („Ühiskomitee“) lõikele 4.

Artikkel 12

Lennujaamade, lennundusrajatiste ja -seadmete ning lennundusteenuste tasud

1. Lepinguosalised tagavad, et kasutustasud, mida nende tasud kehtestavad pädevad asutused või organid võivad kehtestada teise lepinguosalise lennuettevõtja suhtes aeronavigatsioon- ja lennujuhtimisteenuste kasutamise eest, on õiglaste, põhjendatud, kuludega seotud ning mitte ebaõiglaselt diskrimineerivad. Igal juhul määratakse kõik teise lepinguosalise lennuettevõtja suhtes kehtestatavad kasutustasud tingimustel, mis on sama soodsad kui mis tahes teise lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasude kõige soodsamad tingimused.

2. Lepinguosalised tagavad, et kasutustasud, mida nende tasusid kehtestavad pädevad asutused või organid võivad kehtestada teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes lennujaama, tsiviillennundusjulgestuse ja nendega seotud rajatiste ja teenuste kasutamise eest, on õiglasel, põhjendatud, mitte ebaõiglasel diskrimineerivad ning võrdselt jaotatud eri kasutajakategooriate vahel. Kõnealused tasud võivad peegeldada lennujaamas või lennujaamade süsteemis asjakohaste lennujaama ning tsiviillennundusjulgestuse rajatiste ja teenuste täielikku maksumust tasusid kehtestavatele pädevatele asutustele või organitele, kuid ei tohi seda ületada. Need kasutustasud võivad sisaldada mõistlikku tulu koos amortisatsioonikuludega. Varustust ja teenuseid, mille eest kasutustasusid võetakse, peab saama kasutada efektiivselt ja säästlikult. Igal juhul määratakse kõnealused tasud teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes tingimustel, mis on sama soodsad kui tasude määramise ajal mis tahes teise lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasude kõige soodsamad tingimused.

3. Lepinguosalised soodustavad konsultatsioone nende territooriumil asuvate tasusid kehtestavate pädevate asutuste või organite ning teenuseid ja rajatise kasutavate lennuettevõtjate või neid esindavate organite vahel ning soodustavad sellise teabe vahetust tasusid kehtestavate pädevate asutuste või organite ja lennuettevõtjate või neid esindavate organite vahel, mis võib olla vajalik selleks, et saada täpne ülevaade tasude põhjendatusest vastavalt käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 põhimõtetele. Lepinguosalised soodustavad seda, et tasusid kehtestavad pädevad asutused teataksid kasutajatele mõistliku aja jooksul ette kõikidest kasutustasude muutmise ettepanekutest, et kõnealused asutused saaksid enne muudatuste tegemist võtta arvesse kasutajate seisukohad.

4. Lepinguosalist loetakse artikli 21 („Vaidluste lahendamine”) kohases vaidluste lahendamise menetluses käesoleva artikli nõudeid rikkunuks, kui:

- a) ta ei vaata mõistliku aja jooksul läbi kasutustasu või tava, mille kohta teine lepinguosaline on kaebuse esitanud, või
- b) ta ei võta pärast kasutustasu või tava läbivaatamist kõiki võimalikke meetmeid käesoleva artikliga vastuolus oleva tasu või tava muutmiseks.

Artikkel 13

Äriline raamistik

1. Kumbki lepinguosaline võimaldab teise lepinguosalise lennuettevõtjatel osutada käesoleva lepingu kohaseid lennuteenuseid.

Maht

2. Kumbki lepinguosaline võimaldab teise lepinguosalise lennuettevõtjatel oma äriliste kaalutluste alusel turul määrata nende poolt käesoleva lepingu raames osutatavate lennuteenuste sageduse ja mahu. Kumbki lepinguosaline ei kehtesta ühepoolset piiranguid vedude mahule, sagedusele, lendude regulaarsusele või teise lepinguosalise lennuettevõtja käitatava õhusõiduki tüübile või tüüpidele ega nõua teise lepinguosalise lennuettevõtjalt sõiduplaanide, tellimuslennukavade ega tegevuskavade esitamist, välja arvatud juhul, kui seda nõutakse tehnilistel, käitamisega või keskkonnaga (kohapealne õhu kvaliteet ja müra) seotud põhjustel ja ühtsetel tingimustel kooskõlas konventsiooni artikliga 15.

Koodi jagamine

- 3. a) Võttes arvesse regulatiivseid nõudeid, mida kumbki lepinguosaline selliste tegevuste suhtes tavaliselt rakendab, võivad teise lepinguosalise lennuettevõtjad sõlmida koostöökokkuleppeid järgmistes valdkondades:
 - i) lennuteenuste pakkumine konkreetsetel marsruutidel, müües transporditeenust enda koodi all Kanada või liikmesriikide ja/või kolmandate riikide lennuettevõtjate ja/või mis tahes riigi mere- ja maismaatranspordi teenuste pakkujate teostatavatel lendudel;
 - ii) vedude teostamine mis tahes muu lennuettevõtja koodi all, kui asjaomasel teisel lennuettevõtjal on lepinguosalise lennuameti luba müüa enda koodi all transporditeenuseid lepinguosalise lennuettevõtjate teostatavatel lendudel.
- b) Lepinguosaline võib nõuda, et kõigil koodijagamise kokkulepetes osalevatel lennuettevõtjatel oleks asjakohane liiniluba.
- c) Lepinguosaline ei tohi keelduda loa andmisest käesoleva artikli lõike 3 punkti a alapunktis i osutatud koodijagamise teenuse osutamiseks põhjendusega, et õhusõidukit käitaval lennuettevõtjal ei ole õigust teostada vedusid teiste lennuettevõtjate koodide all.
- d) Lepinguosalised nõuavad kõigilt sellistes koodijagamise kokkulepetes osalevatelt lennuettevõtjalt, et nad tagaksid reisijate täieliku teavitamise iga reisisa käitaja isikust ja transpordiliigist.

Maaapealne teenindamine

4. Kumbki lepinguosaline lubab teise lepinguosalise lennuettevõtjatel tema territooriumil teostada:

- a) teenindada vastastikkuse alusel tema territooriumil oma lende ise ning omal valikul lasta pakkuda kas täismahus või osalist lendude maapealset teenindust ettevõtjatel, kes on saanud tema pädevatelt asutustelt loa selliste teenuste osutamiseks, ja
- b) pakkuda lendude maapealset teenindust teistele samas lennujaamas tegutsevatele lennuettevõtjatele, kui see on lubatud ja kooskõlas kohaldatavate õigusnormidega.

5. Käesoleva artikli lõike 4 punktides a ja b sätestatud õigustele võib seada üksnes füüsilisi või tegevuslikke piiranguid, mis tulenevad peamiselt lennujaama ohutus- või julgestuskaalutlustest. Piiranguid kohaldatakse ühetaoliselt ning tingimustel, mis on sama soodsad kui piirangute seadmise ajal mis tahes riigi sellise lennuettevõtja suhtes kehtivad kõige soodsamad tingimused, kes pakub sarnaseid rahvusvahelisi lennuteenuseid.

Lennuettevõtja esindajad

6. Kumbki lepinguosaline lubab:

- a) teise lepinguosalise lennuettevõtjatel tuua vastastikkuse alusel tema territooriumile ja hoida seal oma esindajaid ning ärijuhte, müügi-, tehnilisi ja operatiivtöötajaid ning teisi spetsialiste, keda on vaja seoses nende osutatavate teenustega;
- b) teise lepinguosalise lennuettevõtjate valikul rahuldada vajadust töötajate järele nende oma töötajatega või kasutades selliste tema territooriumil tegutsevate organisatsioonide, äriühingute või lennuettevõtjate teenuseid, kellel on luba osutada neid teenuseid teistele lennuettevõtjatele, ja
- c) teise lepinguosalise lennuettevõtjatel asutada tema territooriumil büroosid lennutranspordi ja sellega seotud tegevuste edendamiseks ja müügiks.

7. Kumbki lepinguosaline nõuab teise lepinguosalise lennuettevõtjate esindajatelt ja töötajatelt enda õigusnormide kohaldamist. Kooskõlas selliste õigusnormidega:

- a) annab kumbki lepinguosaline minimaalse viivitusega käesoleva artikli lõikes 6 osutatud esindajatele ja töötajatele vajalikud tööload, viisad või muud samalaadsed dokumendid ja
- b) hõlbustab ja kiirendab mis tahes tingimuse heakskiitmist tööloade andmiseks teatavaid kuni 90 päeva vältavaid ajutisi ülesandeid täitvatele töötajatele.

Müük, kohalikud kulud ja rahasummade ülekandmine

8. Kumbki lepinguosaline lubab teise lepinguosalise lennuettevõtjatel:

- a) müüa tema territooriumil lennutransporditeenuseid ise või lennuettevõtja valikul esindajate kaudu ning müüa transporditeenuseid tema territooriumil kehtivas vääringus või lennuettevõtja valikul teiste riikide vabalt konverteeritaves valuutades ja kõik isikud võivad osta kõnealuseid transporditeenuseid vääringus, mida asjaomased lennuettevõtjad aktsepteerivad;

- b) maksta tema territooriumil kohalike kulude, sealhulgas kütuse eest kohalikus vääringus või lennuettevõtja valikul vabalt konverteeritavas valuutas ja

- c) nõudmise korral konverteerida ja kanda välisriiki üle nende tavalise tegevuse käigus saadud rahasummasid. Kõnealune konverteerimine ja ülekandmine on lubatud piirangute või viivitusteta ülekandetaotluse esitamise ajal kehtiva vääringu turukursi alusel ja nende suhtes ei kohaldata muid tasusid peale tavaliste teenustasude, mida pangad võtavad selliste tehingute eest.

Ühendveeteenused

9. Lepinguosalisel lubavad:

- a) kombineeritud reisijateveo teenuseid pakkuvatel lennuettevõtjatel kasutada seoses lennuteenustega mere- või maismaatranspordi. Lennuettevõtjad võivad sõlmida selleks kokkuleppeid mere- või maismaatranspordi ettevõtjatega või teha otsuse teostada ise mere- või maismaatranspordi;
- b) kaubaveo teenuseid pakkuvatel lennuettevõtjatel kasutada piiranguteta seoses lennuteenustega mere- või maismaatranspordi kauba veoks lepinguosaliste või kolmandate riikide territooriumi mis tahes punktidesse või punktidest, kaasa arvatud transpordiks tolliteenustega lennujaamadesse või lennujaamadest ja vajaduse korral tollitud kauba veoks vastavalt kohaldatavatele õigusnormidele; pääseda õhu teel või maismaad või merd mööda veetava kauba korral ligi lennujaama tollimenetlusele ja -rajatistele; ning teostada vastavalt oma valikule ise oma kauba mere- või maismaatranspordi, võttes arvesse sellist vedu reguleerivaid siseriiklikke õigusnorme, või sõlmida selleks kokkuleppeid teiste mere- või maismaatranspordi ettevõtjatega, kaasa arvatud mis tahes teise riigi mere- ja maismaatranspordi teostavate lennuettevõtjatega, ja

- c) ühendveeteenuseid pakkuvatel lennuettevõtjatel pakkuda ühtse hinnaga kombineeritud lennu- ning mere- ja maismaatranspordi teenuseid, tingimusel et reisijatele ega kaubasaatjatele ei anta sellise transpordiviisi kohta eksitavat teavet.

Hinnakujundus

10. Lepinguosalised lubavad lennuettevõtjatel vaba ja õiglase konkurentsi alusel vabalt hindu kehtestada. Kumbki lepinguosaline ei võta ühepoolseid meetmeid, mis oleks suunatud tema territooriumile või sealt välja suunduva rahvusvahelise transporditeenuse hinna kehtestamise või edasikehtimise vastu.

11. Lepinguosalised ei nõua hindade esitamist lennuametitele.

12. Lepinguosalised lubavad lennuametitel arutada selliseid küsimusi nagu näiteks hinnad (kuid mitte ainult), mis võivad olla ebaõiglased, põhjendamatud või diskrimineerivad.

Arvutipõhised broneerimissüsteemid

13. Lepinguosalised kohaldavad oma territooriumidel õiglaselt ja mittediskrimineerival viisil oma vastavaid arvutipõhiste broneerimissüsteemide toiminguid reguleerivaid õigusnorme.

Frantsiisi- ja tootemargikokkulepped

14. Lepinguosaliste lennuettevõtjad võivad lennuametite loal pakkuda käesoleva lepingu kohaseid lennuteenuseid vastavalt äriühingutega, kaasa arvatud lennuettevõtjatega sõlmitud frantsiisi- või tootemargikokkulepetele, tingimusel et lennuteenuseid pakkuval lennuettevõtjal on asjakohane liiniluba ja siseriiklike õigusnormidega ette nähtud tingimused on täidetud.

Märgrent

15. Käesoleva lepingu kohaste lennuteenuste osutamise eesmärgil, tingimusel et sellises kokkuleppes osaleval lennuteenuseid osutaval lennuettevõtjal ja õhusõiduki käitajal on asjakohased load, võivad lepinguosaliste lennuettevõtjad osutada lennuametite loal käesoleva lepingu kohaseid lennuteenuseid, kasutades teiste lennuettevõtjate pakutavaid, kaasa arvatud teistest riikidest pärinevaid õhusõidukeid ja lennukimeeskondi. Käesoleva lõike kohaldamisel ei nõuta õhusõidukit käitavalt lennuettevõtjalt liiniluba.

Tellimus- ja mitteregulaarlennud

16. Käesoleva lepingu artiklite 4 („Investeeringud“), 5 („Õigusnormide kohaldamine“), 6 („Tsiivilennunduse ohutus“), 7 („Tsiivilennundusjulgestus“), 8 („Tolli- ja muud maksud ning tasud“), 9 („Statistika“), 10 („Tarbijate huvid“), 11 („Lennujaamad, lennundusrajatiste ja -seadmete ning lennundusteenuste kättesaadavus“), 12 („Lennujaamade, lennundusrajatiste ja -seadmete ning lennundusteenuste tasud“), 13 („Äriline raamistik“), 14 („Konkurentsil põhinev keskkond“), 15 („Lennuliikluse

korraldamine“), 17 („Ühiskomitee“) ja 18 („Keskkond“) sätteid kohaldatakse ka tellimus- ja muude mitteregulaarlendude suhtes, mida ühe lepinguosalise lennuettevõtjad teostavad teise lepinguosalise territooriumile või territooriumilt.

17. Lepinguosalised tegutsevad pärast tellimus- ja muude mitteregulaarlendude teostamise taotluse saamist lennuettevõtjale taotletud luba andes minimaalse protseduurilise viivitusega.

Artikkel 14

Konkurentsil põhinev keskkond

1. Lepinguosalised kinnitavad, et lennuteenuste õiglase ja konkurentsil põhineva keskkonna loomise eesmärgiks. Lepinguosalised tunnistavad, et lennuettevõtjate tavade ja konkurentsil põhinevate kõige tõenäolisemalt siis, kui nad tegutsevad täielikult äriarvestuse alusel ega saa riigilt subsidiume. Nad tunnistavad, et õiglase ja konkurentsil põhineva keskkonna saavutamise peamised tegurid on näiteks (kuid mitte ainult) lennuettevõtete erastamise tingimused, konkurentsi kahjustavate subsidiumide kõrvaldamine, võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs lennujaamarajatistele ja -teenustele ning arvutipõhiste broneerimissüsteemidele.

2. Kui lepinguosaline leiab, et teise lepinguosalise territooriumil esineb tingimusi, mis võiks ebasoodsalt mõjutada õiglast ja konkurentsil põhinevat keskkonda ning käesoleva lepingu kohaste lennuteenuste pakkuvat tema lennuettevõtjate poolt, võib ta esitada teisele lepinguosalisele oma märkused. Lisaks võib ta taotleda ühiskomitee kokkukutsumist. Lepinguosalised kinnitavad, et see, mil määral võib subsidium või muu sekkumine kahjustada käesoleva lepingu konkurentsil põhineva keskkonnaga seotud eesmäärke, on teema, mis kuulub arutamisele ühiskomitees.

3. Käesoleva artikli 14 alusel tõstatatavad teemad võivad olla näiteks (kuid mitte ainult) kapitalisüstid, ristsubsideerimine, toetus, tagatised, omand, maksusoodustus või maksuvabastus, pankrotikaitse või kindlustus mis tahes valitsusasutuse poolt. Võttes arvesse artikli 14 lõiget 4, võib lepinguosaline, teatades sellest teisele lepinguosalisele, pöörduda käesoleva artikliga seotud küsimuste arutamiseks teise lepinguosalise territooriumil asuvate vastutavate valitsusasutuste poole, kaasa arvatud riigi-, piirkondlikud või kohalikud asutused.

4. Lepinguosalised tunnistavad oma vastavate konkurentsi-asutuste vahelist koostööd, mida tõendab 17. juunil 1999 Bonnisis sõlmitud Kanada valitsuse ja Euroopa ühenduste vaheline leping nende konkurentsiõiguse kohaldamise kohta.

5. Lepinguosaline võib võtta meetmeid, kui ta usub pärast ühiskomitees peetud konsultatsioone, et artikli 14 lõikes 2 osutatud tingimused on jäänud alles ja panevad tema lennuettevõtja või lennuettevõtjad tõenäoliselt oluliselt ebasoodsamasse olukorda või kahjustavad neid. Lepinguosaline võib võtta käesoleva lõike kohaseid meetmeid kas alates sellest, kui ühiskomitee kehtestab oma otsusega asjaomase meetme rakendamise korra ja kriteeriumid, või sellest, kui möödub üks aasta kuupäevast, mil lepinguosalisel hakkavad käesolevat lepingut ajutiselt kohaldama või see jõustub, olenevalt sellest, kumb kuupäev on varasem. Käesoleva lõike kohaselt võetud meetmed peavad olema asjakohased ja proportsionaalsed ning piirduma ulatuse ja kestuse osas rangelt vajalikuga. Meede on suunatud üksnes lõikes 2 osutatud tingimustest kasu saavale üksusele ning see ei piira lepinguosaliste õigust võtta meetmeid vastavalt artiklile 21 („Vaidluste lahendamine”).

Artikkel 15

Lennuliikluse korraldamine

Lepinguosalisel teevad koostööd lennuliikluse korraldamisega seotud ohutusalase järelevalve ja poliitika küsimuste lahendamisel, pidades silmas üldise tõhususe optimeerimist, kulude vähendamist ning olemasolevate süsteemide ohutuse ja võimsuse suurendamist. Lepinguosalisel julgustavad oma aeronavigatsiooniteenuste osutajaid jätkama koostalitlusvõime alast koostööd, et integreerida mõlema poole süsteeme võimaluse korral veelgi, vähendada lennunduse keskkonnamõju ja jagada vajaduse korral teavet.

Artikkel 16

Määramiste ja lubade jätkuvus

1. Kanada või liikmesriigi lennuettevõtja, kellel on oma valitsuselt saadud kehtiv määramine vastavalt käesoleva lepinguga asendatavale lennutranspordilepingule Kanadaga, loetakse lennuettevõtjaks, kes on määratud osutama lennuteenuseid.

2. Kanada või liikmesriigi lennuettevõtjal, kellel on käesoleva lepingu jõustumise kuupäeval kehtiv lepinguosalise lennuameti väljastatud tegevus- või muu luba lennuteenuste osutamiseks, on kuni käesoleva lepingu kohase uue või muudetud tegevus- või muu loa väljastamiseni kõik asjaomases tegevus- või muus loas ettenähtud volitused ning loetakse, et talle on seal antud volitus osutada käesolevas lepingus sätestatud lennuteenuseid.

3. Miski käesolevas artiklis ei takista lepinguosalise käesoleva artikli lõigetes 1 või 2 osutamata lennuettevõtja määramist lennuteenuste osutajaks või talle vastava loa andmist.

Artikkel 17

Ühiskomitee

1. Käesolevaga asutavad lepinguosalisel lepinguosaliste esinudajatest koosneva komitee (edaspidi „ühiskomitee”).

2. Ühiskomitee määrab kindlaks asjaomased lennuametid ja teised käesoleva lepinguga hõlmatud küsimustes pädevad asutused ja soodustab nendevahelisi kontakte.

3. Ühiskomitee tuleb kokku vastavalt vajadusele ja vähemalt üks kord aastas. Kumbki lepinguosaline võib taotleda ühiskomitee kokkukutsumist.

4. Ühtlasi võib lepinguosaline taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et konsulteerida käesoleva lepingu tõlgendamise või kohaldamisega seotud küsimustes ning lahendada teise lepinguosalise tõstatatud probleeme. Koosolek toimub esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui kaks kuud pärast taotluse saamist, kui lepinguosalisel ei otsusta teisiti.

5. Ühiskomitee võtab vastu otsuseid, kui see on lepingus selgesõnaliselt sätestatud.

6. Ühiskomitee soodustab lepinguosaliste vahelist koostööd ja võib kaaluda kõiki käesoleva lepingu toimimise või rakendamise seotud küsimusi, kaasa arvatud (kuid mitte ainult) järgmist:

a) käesoleva lepingu kohaseid lennuteenuseid mõjutavate turutingimuste läbivaatamine;

b) teabevahetus, sealhulgas nõu andmine käesolevat lepingut mõjutavate siseriiklike õigusaktide ja poliitikate muutmiseks;

c) selliste potentsiaalsete valdkondade analüüs, millele leping võiks edaspidi laieneda, kaasa arvatud soovitude esitamine lepingu muutmiseks;

d) soovitude esitamine tingimuste, menetluste ja muudatuste kohta, mis on vajalikud selleks, et uued liikmesriigid saaksid käesoleva lepingu osalisteks, ja

e) investeerimise, omandiõiguse ja kontrolliga seotud küsimuste arutamine ning käesoleva lepingu 2. lisas sätestatud liiklusõiguste järkjärgulise andmise tingimuste täitmise kinnitamine.

7. Ühiskomitee arendab koostööd ja soodustab ekspertide tasemel uute seadusandlike algatuste vahetamist.

8. Ühiskomitee võtab otsusega vastu oma töökorra.

9. Kõik ühiskomitee otsused võetakse vastu konsensuse alusel.

*Artikkel 18***Keskfond**

1. Lepinguosalised tunnustavad keskkonnakaitse tähtsust rahvusvahelise lennutranspordipoliitika väljatöötamisel ja elluviimisel.

2. Ilma et see piiraks lepinguosaliste rahvusvahelisest õigusest ja konventsioonist tulenevaid õigusi ja kohustusi, on lepinguosalistel oma suveräänse jurisdiktsiooni piires õigus võtta ja rakendada meetmeid, mis on vajalikud lennutranspordi keskkonnamõjudega tegelemiseks, tingimusel, et neid meetmeid rakendatakse olenemata riikkondsusest.

3. Lepinguosalised tunnustavad, et rahvusvahelise lennutranspordipoliitika väljatöötamisel tuleb hoolega kaaluda keskkonnakaitsemeetmete maksumust ja nendest saadavat tulu. Kui lepinguosaline kaalub kavandatavaid keskkonnameetmeid, peaks ta hindama ka nende võimalikku ebasoodsat mõju käesoleva lepingu alusel antavate õiguste kasutamisele ja kui sellised meetmed on vastu võetud, peaks ta võtma vajalikke meetmeid ebasoodsa mõju leevendamiseks.

4. Lepinguosalised tunnustavad, et on tähtis teha koostööd ja osaleda mitmepoolsetes aruteludes, et kaaluda lennunduse mõju keskkonnale ja majandusele ning tagada, et võimalikud leevendusmeetmed on täielikult kooskõlas käesoleva lepingu eesmärkidega.

5. Kui on kehtestatud keskkonnakaitsemeetmed, järgitakse rahvusvahelise tsiviillennundusorganisatsiooni poolt vastu võetud konventsiooni lisades esitatud keskkonnakaitsestandarddeid, välja arvatud juhul, kui on teatatud erinevustest nende standardite rakendamisel.

6. Lepinguosalised püüavad üksteisega konsulteerida keskkonnaküsimustes, sealhulgas seoses kavandatud meetmetega, millel on tõenäoliselt oluline mõju käesoleva lepinguga hõlmatud rahvusvahelistele lennuteenustele, et saavutada võimalikult ühetaolised lähenemisviisid. Konsultatsioonid algavad 30 päeva jooksul vastava taotluse saamisest või muu ühiselt kindlaks määratud ajavahemiku jooksul.

*Artikkel 19***Tööhõiveküsimused**

1. Lepinguosalised tunnustavad, et on oluline arvesse võtta mõju, mida käesolev leping avaldab tööturule, tööhõivele ja töötingimustele.

2. Lepinguosalised võivad taotleda artikli 17 kohase ühiskomitee kokkukutsumist, et arutada käesoleva artikli lõikes 1 osutatud tööhõiveküsimusi.

*Artikkel 20***Rahvusvaheline koostöö**

Lepinguosalised võivad esitada artikli 17 kohasele ühiskomiteele arutamiseks järgmiste valdkondadega seotud küsimusi:

- a) lennutransport ja rahvusvahelised organisatsioonid;
- b) lepinguosaliste ja teiste riikide vaheliste suhete võimalikud arengud lennutranspordi valdkonnas ja
- c) kahe- või mitmepoolsete lepingute suundumused,

lisades võimaluse korral ettepanekud kooskõlastatud seisukohatade väljatöötamiseks nimetatud valdkondades.

*Artikkel 21***Vaidluste lahendamine**

1. Kui lepinguosaliste vahel tekivad käesoleva lepingu tõlgendamise või kohaldamisega seotud vaidlused, püüavad nad need kõigepealt lahendada ühiskomitees ametlike konsultatsioonide kaudu. Ametlikke konsultatsioone alustatakse võimalikult vara ning olenemata artikli 17 lõikest 4 mitte enam kui 30 päeva möödumisel sellest, kui üks lepinguosaline saab kätte teise lepinguosalise esitatud kirjaliku taotluse, milles on viidatud käesolevale artiklile, kui lepinguosalised ei ole kokku leppinud teisiti.

2. Kui vaidlust ei lahendata 60 päeva jooksul ametlike konsultatsioonide taotluse kättesaamisest, võib selle lepinguosaliste nõusolekul edastada otsustamiseks mõnele isikule või organile. Kui lepinguosalised ei jõua selles osas kokkuleppele, esitatakse vaidlus ühe lepinguosalise taotlusel kolmest liikmest koosnevale vahekohtule lahendamiseks vastavalt allpool sätestatud korrale.

3. Kumbki lepinguosaline nimetab 30 päeva jooksul alates vahekohtu otsuse taotluse saamisest sõltumatu vahekohtuniku. Kolmas vahekohtunik määratakse järgneva 45 päeva jooksul lepinguosaliste nimetatud kahe vahekohtuniku kokkuleppel. Kui ükskõik kumb lepinguosalistest ei suuda ettenähtud aja jooksul vahekohtuniku nimetada või kui ettenähtud aja jooksul ei määrata kolmandat vahekohtuniku, võib ükskõik kumb lepinguosaline paluda rahvusvahelise tsiviillennundusorganisatsiooni nõukogu presidendil määrata vastavalt olukorrale kas vahekohtunik või vahekohtunikud. Kui president on ühe lepinguosalise riigi kodanik, määrab vahekohtuniku või vahekohtunikud kõige vanem asepresident, keda ei saa eespool nimetatud põhjusel diskvalifitseerida. Igal juhul on kolmas vahekohtunik kolmanda riigi kodanik ning ta tegutseb vahekohtu esimehena ja määrab kindlaks vahekohtu toimumise koha.

4. Vahekohus kehtestab ise oma töökorra ja menetluste ajakava.

5. Ühe lepinguosalise taotlusel võib vahekohus anda teisele vaidluses osalevale lepinguosalisele korralduse rakendada vahekohtu lõpliku otsuse vastuvõtmiseni ajutisi meetmeid.

6. Vahekohus püüab teha kirjaliku otsuse 180 päeva jooksul vahekohtu otsuse taotluse saamisest. Vahekohus teeb otsuse häälteenamusega.

7. Kui vahekohus teeb kindlaks, et käesolevat lepingut on rikutud, ja kui selle eest vastutav lepinguosaline ei hüvita rikkumisest tulenevat kahju või ei jõua teise vaidluses osaleva lepinguosalisega vastastikku rahuldavale kokkuleppele 30 päeva jooksul vahekohtu otsuse teatavaks tegemisest, võib teine lepinguosaline peatada käesoleva lepingu kohaldamisest tulenevate võrdväärsete õigushüvede realiseerimise ajani, kuni vaidlus on lahendatud.

8. Vahekohtu kulud kannavad vaidluses osalevad lepinguosalisel võrdsetes osades.

9. Käesoleva artikli kohaldamisel tegutsevad Euroopa Ühendus ja liikmesriigid koos.

Artikkel 22

Muutmine

Lepinguosalised võivad käesoleva lepingu artikli 17 („Ühiskomitee”) kohaselt peetud konsultatsioonide alusel ühiselt kindlaks määrata käesoleva lepingu muudatused. Muudatused jõustuvad vastavalt artiklis 23 („Jõustumine ja ajutine kohaldamine”) sätestatud tingimustele.

Artikkel 23

Jõustumine ja ajutine kohaldamine

1. Käesolev leping jõustub üks kuu pärast viimase diplomaatilise noodi kuupäeva, milles lepinguosalisel kinnitavad, et kõik käesoleva lepingu jõustumiseks vajalikud menetlused on lõpule viidud. Euroopa Ühendus ja selle liikmesriigid teevad nootide vahetamise ülesandeks Euroopa Liidu Nõukogu peasekretariaadile. Kanada edastab Euroopa Liidu Nõukogu Peasekretariaadile diplomaatilise(d) noodi(d) Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide jaoks ning Euroopa Liidu Nõukogu Peasekretariaat edastab Kanadale diplomaatilised noodid Euroopa Ühenduselt ja selle liikmesriikidelt. Diplomaatiline noot või diplomaatilised noodid Euroopa Ühenduselt ja tema liikmesriikidelt sisaldab/sisaldavad teatist igalt liikmesriigilt, milles kinnitatakse, et tema käesoleva lepingu jõustumiseks vajalikud menetlused on lõpule viidud.

2. Olenemata käesoleva artikli lõikest 1 lepivad lepinguosalisel kokku, et käesolevat lepingut kohaldatakse ajutiselt kooskõlas lepinguosalistel siseriikliku õiguse sätetega alates selle kuu esimesest päevast, mis järgneb kuupäevale, mil lepinguosalisel on teatanud üksteisele käesoleva lepingu ajutiseks kohaldamiseks vajalike asjakohaste siseriiklike menetluste lõpuleviimisest.

Artikkel 24

Lõpetamine

Lepinguosaline võib mis tahes ajal teisele lepinguosalisel kirjalikult läbi diplomaatiliste kanalite teatada oma otsusest käesolev

leping lõpetada. Kõnealune teade saadetakse samal ajal ka Rahvusvahelisele Tsiviillennundusorganisatsioonile ja Ühendatud Rahvaste Organisatsiooni sekretariaadile. Leping lõpeb pärast ühe aasta möödumist sellest, kui teine lepinguosaline on saanud kirjaliku teate, kui enne selle aja saabumist ei ole vastastikusel kokkuleppel lõpetamise teadet tagasi võetud. Kui teine lepinguosaline ei ole esitanud kättesaamise kinnitust, loetakse, et teade on kätte saadud 14 päeva pärast seda, kui teate on kätte saanud Rahvusvaheline Tsiviillennundusorganisatsioon ja Ühendatud Rahvaste Organisatsiooni sekretariaat.

Artikkel 25

Lepingu registreerimine

Käesolev leping ja selle muudatused registreeritakse pärast jõustumist vastavalt Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni põhikirja artiklile 102 Rahvusvahelises Tsiviillennundusorganisatsioonis ja Ühendatud Rahvaste Organisatsiooni sekretariaadis. Teist lepinguosalist teavitatakse registreerimisest niipea, kui Rahvusvahelises Tsiviillennundusorganisatsiooni ja Ühendatud Rahvaste Organisatsiooni sekretariaadid on seda kinnitanud.

Artikkel 26

Seos teiste lepingutega


1. Kui lepinguosalisel ühinevad mõne mitmepoolse lepinguga või kiidavad heaks Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni või mõne teise rahvusvahelise valitsustevaheliste organisatsiooni poolt vastu võetud otsuse, milles käsitletakse käesoleva lepinguga hõlmatud küsimusi, peavad nad ühiskomitees nõu, et teha kindlaks, mis määral nimetatud mitmepoolse lepingu või otsuse sätted mõjutavad käesolevat lepingut ja kas käesolevat lepingut tuleks selliste arengute arvessevõtmiseks muuta.

2. Käesoleva lepingu ajutise kohaldamise ajal vastavalt artikli 23 („Jõustumine ja ajutine kohaldamine”) lõikele 2 peatatakse käesoleva lepingu 3. lisas loetletud kahepoolset lepingut, välja arvatud käesoleva lepingu 2. lisas sätestatud ulatuses. Käesoleva lepingu jõustumisel vastavalt artikli 23 lõikele 1 asendab käesolev leping käesoleva lepingu 3. lisas loetletud kahepoolset lepingute asjakohased sätted, välja arvatud käesoleva lepingu 2. lisas sätestatud ulatuses.

SELLE KINNITUSEKS on täievolilised esindajad käesolevale lepingule alla kirjutanud.

KOOSTATUD Brüsselis detsembrikuu seitsmeteistkümnendal päeval 2009 kahes eksemplaris bulgaaria, eesti, hispaania, hollandi, inglise, itaalia, kreeka, leedu, läti, malta, portugali, prantsuse, rootsi, rumeenia, saksa, slovaki, sloveeni, soome, taani, tšehhi ja ungari keeles, kusjuures kõik versioonid on võrdsetel autentsed.

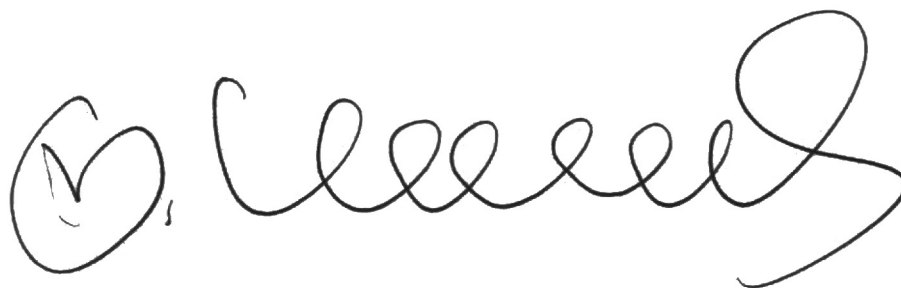
Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



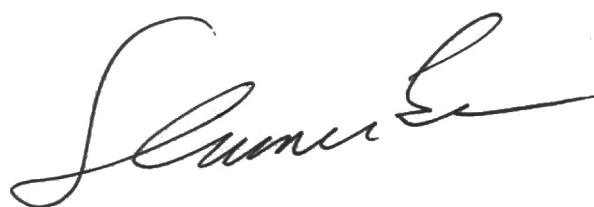
Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

За Република България



Za Českou republiku



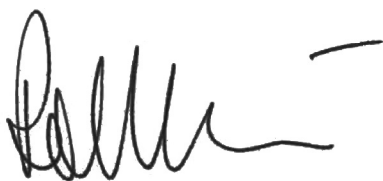
På Kongeriget Danmarks vegne



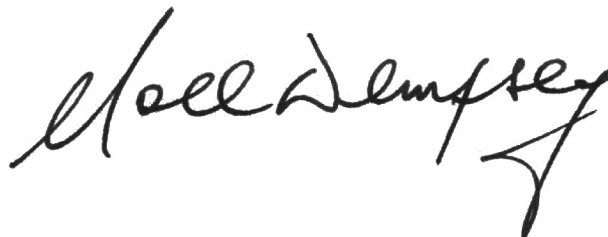
Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



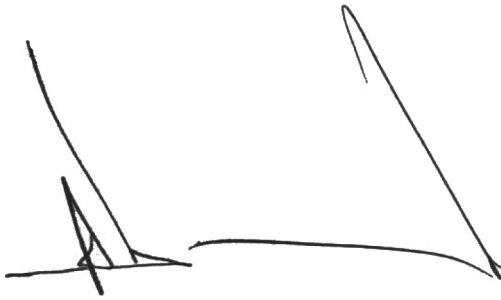
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



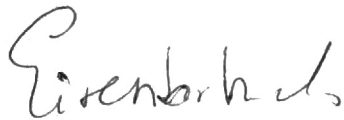
Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grande-Duché de Luxembourg



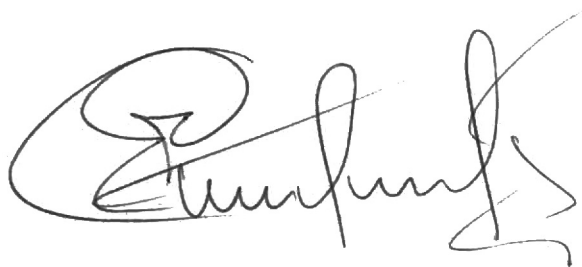
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden

A highly stylized, cursive handwritten signature in black ink, likely representing the Dutch government.

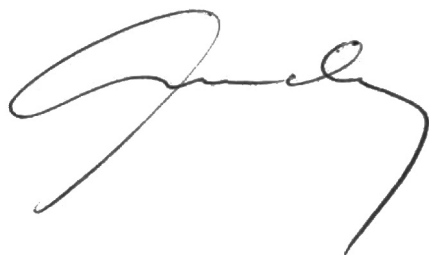
Für die Republik Österreich

A handwritten signature in black ink that reads "Donis Duet" in a cursive script.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

A highly stylized, cursive handwritten signature in black ink, likely representing the Polish government.

Pela República Portuguesa

A highly stylized, cursive handwritten signature in black ink, likely representing the Portuguese government.

Pentru România

A highly stylized, cursive handwritten signature in black ink, likely representing the Romanian government.

Za Republiko Slovenijo

A handwritten signature in black ink, consisting of several vertical, slightly curved strokes that fan out at the bottom, resembling a stylized 'S' or a series of parallel lines.

Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, starting with a small 'h' above a series of horizontal, wavy lines that end in a long, sweeping curve to the right.

Suomen tasavallan puolesta


För Republiken Finland

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style that appears to read 'Ahti Vartiainen'.

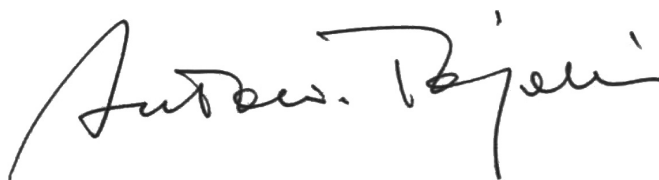
För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style that appears to read 'Olof Johansson'.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейската общност
 Por la Comunidad Europea
 Za Evropské společenství
 For Det Europæiske Fællesskab
 Für die Europäische Gemeinschaft
 Euroopa Ühenduse nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
 For the European Community
 Pour la Communauté européenne
 Per la Comunità europea
 Eiropas Kopienas vārdā
 Europos bendrijos vardu
 az Európai Közösség részéről
 Ghall-Komunità Ewropea
 Voor de Europese Gemeenschap
 W imieniu Wspólnoty Europejskiej
 Pela Comunidade Europeia
 Pentru Comunitatea Europeană
 Za Európske spoločenstvo
 Za Evropsko skupnost
 Euroopan yhteisön puolesta
 På Europeiska gemenskapens vägnar

For Canada
 Pour le Canada



—

1. LISA

MARSRUUDIPLAAN

1. Käesoleva lepingu artikli 2 lõike 1 punkti c kohaldamisel lubab kumbki lepinguosaline teise lepinguosalise lennuettevõtjatel osutada transporditeenust järgmistel marsruutidel:

a) Kanada lennuettevõtjate puhul:

Varasemad punktid – punktid Kanadas – vahepunktid – punktid liikmesriikides – edasised punktid;

b) Euroopa Ühenduse lennuettevõtjate puhul:

Varasemad punktid – punktid liikmesriikides – vahepunktid – punktid Kanadas – edasised punktid.

2. Lepinguosalise lennuettevõtjad võivad kõikidel lendudel omal valikul:

a) teostada lende ühel või mõlemal suunal;

b) kasutada ühe õhusõidukiga teostataval lennul erinevaid lennumumbreid;

c) teostada lende mis tahes kombinatsioonis või järjekorras väljaspool lepinguosaliste territooriumi asuvasse punktidesse, vahepunktidesse ja lepinguosaliste territooriumil asuvasse punktidesse;

d) jätta vahele peatusi mis tahes punktis või punktides;

e) vahetada mis tahes punktis oma õhusõiduki teise õhusõiduki vastu ilma piiranguteta õhusõidukite tüübi või arvu muutmise suhtes;

f) kasutada lennuks lepinguosalise territooriumilt väljaspool asuvasse punktidesse ühte või mitut õhusõidukit või lennu numbrit ning pakkuda ja reklaamida seda lendu üldsusele ühe lennuna;

g) teha vahemaandumisi mis tahes punktides kummagi lepinguosalise territooriumil või sellest väljaspool;

h) teha transiitvedusid vahepunktides ja teise lepinguosalise territooriumil asuvasse punktides;

i) olenemata veose päritolust kombineerida vedusid samal õhusõidukil ja

j) osutada teenust koodi jagamise teel kooskõlas käesoleva lepingu artikli 13 („Äriline raamistik”) lõikega 3,

ilma piiranguteta suuna ja geograafilise asukoha suhtes ja kaotamata käesoleva lepingu alusel lubatud mis tahes vedude õigust.

2. LISA

Õiguste kasutatavuse kord

1. JAGU

Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjate omandiõigus ja kontroll

1. Olenemata artiklist 4 („Investeerimine”) on vastastikkuse alusel lubatud ühe lepinguosalise lennuettevõtjate omandiõiguse kuulumine kõigile teistele lepinguosalistele niivõrd, kui võrd see on lennuettevõtjatesse tehtavate välisinvesteeringute puhul Kanada siseriiklike õigusnormidega lubatud.
2. Olenemata lepingu artikli 3 („Määramine, lubade andmine ja tühistamine”) lõike 2 punktist c ja artiklist 4 („Investeerimine”) kohaldatakse artikli 3 („Määramine, lubade andmine ja tühistamine”) lõike 2 punkti c asemel lennuettevõtjate omandiõiguse ja kontrolliga seoses järgmist sätet, kuni käesoleva lisa 2. jao punkti 2 alapunktides c ja d osutatud õigusnormidega ei nähta ette teisiti:

„Kanada lennuettevõtja puhul kuulub omandiõigus ja tegelik kontroll lennuettevõtja üle Kanada kodanikele, lennuettevõtjal on Kanada lennutegevusluba ning lennuettevõtja peamine tegevuskoht on Kanadas; liikmesriigi lennuettevõtja puhul kuulub omandiõigus ja tegelik kontroll lennuettevõtja üle liikmesriikide, Islandi, Liechtensteini, Norra või Šveitsi kodanikele, lennuettevõtjal on ühenduse lennutegevusluba ning lennuettevõtja peamine tegevuskoht on liikmesriigis”.

2. JAGU

Liiklusõiguste järkjärguline kasutatavus

1. Käesoleva jao punktis 2 sätestatud liiklusõiguste teostamisel saavad lepinguosaliste lennuettevõtjad kasutada oma tegevuses 1. lisa punktis 2 lubatud paindlikkust.
2. Olenemata käesoleva lepingu 1. lisa sätestatud liiklusõigustest:
 - a) kui mõlema lepinguosalise siseriiklikud õigusnormid lubavad teise lepinguosalise kodanikel omada ja kontrollida kokku kuni 25 % nende lennuettevõtjate hääleõigustest, kohaldatakse järgmisi õigusi:
 - i) kombineeritud reisijateveo ja ainult kaubavedu sisaldavate teenuste puhul on Kanada lennuettevõtjatel õigus pakkuda rahvusvahelist transporditeenust Kanadas asuvate punktide ja liikmesriikides asuvate punktide vahel; ühenduse lennuettevõtjatel on õigus pakkuda lennuteenuseid liikmesriikides asuvate punktide ja Kanadas asuvate punktide vahel. Lisaks sellele on kombineeritud reisijateveo ja ainult kaubavedu sisaldavate teenuste puhul lepinguosalise lennuettevõtjatel õigus pakkuda rahvusvahelist transporditeenust kolmandate riikide punktide ja punktidesse selle lepinguosalise territooriumil asuvate punktide kaudu, kasutades üht või mitut õhusõidukit või lennu numbrit, ning pakkuda ja reklaamida seda lendu üldsusele ühe lennuna;
 - ii) ainult kaubavedu sisaldavate teenuste puhul on mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatel õigus pakkuda rahvusvahelist transporditeenust teise lepinguosalise territooriumi ja kolmandate riikide punktide vahel koos enda territooriumil asuvate punktide ja teise lepinguosalise territooriumil asuvate punktide vaheliste teenustega;
 - iii) kombineeritud reisijateveo ja ainult kaubavedu sisaldavate teenuste puhul on mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatel 3. lisa 1. jaos loetletud lennuõigused, mis on sätestatud Kanada ja liikmesriikide vahelistes kahepoolsetes lennutranspordilepingutes, ning 3. lisa 2. jaos nimetatud lennuõigused, mis on sätestatud Kanada ja üksikute liikmesriikide vahel kohaldatavates kokkulepetes. Käesolevas alapunktis sätestatud viienda vabaduse liiklusõigustega (teise lepinguosalise ja kolmanda riigi punktide vahelisel veol) seoses ei kohaldata enam ühtki muud piirangut peale geograafiliste piirangute, punktide arvu piirangute ja ettenähtud sageduspiirangute ning
 - iv) suurema kindluse nimel saab kasutada alapunktides i ja ii sisalduvaid õigusi, kui käesoleva lepingu ajutise kohaldamise või jõustumise kuupäeval puudus kahepoolne leping või kokkulepe või kui lepingus sätestatud õigused, mida sai kasutada vahetult enne käesoleva lepingu ajutist kohaldamist või jõustumist, ei ole nii liberaalsed kui alapunktides i ja ii sisalduvad õigused;

- b) kui mõlema lepinguosalise siseriiklikud õigusnormid lubavad teise lepinguosalise kodanikel omada ja kontrollida kokku kuni 49 % nende lennuettevõtjate hääleõigustest, kohaldatakse lisaks punkti 2 alapunktile a järgmisi õigusi:
- i) kombineeritud reisijateveo teenuste puhul on mõlema lepinguosalise lennuettevõtjate jaoks viienda vabaduse liiklusõigused kasutatavad mis tahes vahepunktis ning Kanada lennuettevõtjate jaoks mis tahes liikmesriikides asuvate punktide ja mis tahes teistes liikmesriikides asuvate punktide vahel, tingimusel et Kanada lennuettevõtjate puhul hõlmab teenus Kanadas asuvat punkti ning ühenduse lennuettevõtjate puhul hõlmab teenus mis tahes liikmesriigis asuvat punkti;
 - ii) kombineeritud reisijateveo teenuste puhul on Kanada lennuettevõtjate jaoks viienda vabaduse liiklusõigused kasutatavad mis tahes liikmesriikides asuvate punktide ja mis tahes Marokos, Šveitsis, Euroopa Majanduspiirkonnas ja teistes Euroopa ühise lennunduspiirkonna liikmesriikides asuvate punktide vahel ning
 - iii) ainult kaubavedu sisaldavate lendude puhul on lepinguosalise lennuettevõtjatel õigus pakkuda rahvusvahelist transporditeenust teise lepinguosalise territooriumil asuvate punktide ja kolmandates riikides asuvate punktide vahel ilma kohustuseta teenindada selle lepinguosalise territooriumil asuvat punkti;
- c) kui mõlema lepinguosalise siseriiklikud õigusnormid lubavad teise lepinguosalise kodanikel asutada lepinguosalise territooriumil lennuettevõtja riigisiseste ja rahvusvaheliste lennuteenuste osutamiseks ning vastavalt käesoleva lepingu artikli 17 („Ühiskomitee”) lõikele 5, lõike 6 punktile e ja lõikele 9, kohaldatakse lisaks punkti 2 alapunktile a ja b järgmisi õigusi:
- i) kombineeritud reisijateveo teenuste puhul saavad mõlema lepinguosalise lennuettevõtjad kasutada viienda vabaduse liiklusõigusi kõigisse edasistesse punktidesse ilma sageduspiiranguteta;
- d) kui mõlema lepinguosalise siseriiklikud õigusnormid lubavad nende lennuettevõtjate täieliku omandiõiguse ja kontrolli kuulumist teise lepinguosalise kodanikele ja mõlemad lepinguosalised lubavad 1. lisa täielikku kohaldamist, siis vastavalt käesoleva lepingu artikli 17 („Ühiskomitee”) lõikele 5, lõike 6 punktile e ja lõikele 9 ning mõlema lepinguosalise poolt vastavate menetluste teel antud kinnitusele ei kohaldata enam 2. lisa ja jõustub 1. lisa.
-

3. LISA

KANADA JA EUROOPA ÜHENDUSE LIIKMESRIIKIDE VAHELISED KAHEPOOLSED LEPINGUD

1. JAGU

Vastavalt käesoleva lepingu artiklis 26 sätestatule peatatakse või asendatakse käesoleva lepinguga järgmised kahepoolsed lepingud Kanada ja liikmesriikide vahel:

- a) Austria Vabariik: Kanada valitsuse ja Austria föderaalvalitsuse vaheline lennutranspordileping, alla kirjutatud 22. juunil 1993;
- b) Belgia Kuningriik: Kanada valitsuse ja Belgia valitsuse vaheline lennutranspordileping, alla kirjutatud 13. mail 1986;
- c) Tšehhi Vabariik: Kanada valitsuse ja Tšehhi Vabariigi valitsuse vaheline lennutranspordileping, alla kirjutatud 13. märtsil 1996; nootide vahetus lepingu muutmiseks, alla kirjutatud 28. aprillil 2004 ja 28. juunil 2004;
- d) Taani Kuningriik: Kanada ja Taani vaheline leping kahe riigi vaheliste lennuteenuste kohta, alla kirjutatud 13. detsembril 1949; nootide vahetus Kanada ja Taani vahel seoses kahe riigi vahel 13. detsembril 1949 Ottawas alla kirjutatud lennunduslepinguga, alla kirjutatud 13. detsembril 1949; nootide vahetus Kanada ja Taani vahel, millega muudetakse 1949. aasta lepingut lennuteenuste kohta, alla kirjutatud 16. mail 1958;
- e) Soome Vabariik: Kanada valitsuse ja Soome valitsuse vaheline leping lennuteenuste kohta nende territooriumide vahel ja neist väljapoole, alla kirjutatud 28. mail 1990; nootide vahetuse teel sõlmitud leping, millega muudetakse Kanada valitsuse ja Soome valitsuse vahel 28. mail 1990 Helsingis sõlmitud lepingut lennuteenuste kohta nende territooriumide vahel ja neist väljapoole, alla kirjutatud 1. septembril 1999;
- f) Prantsuse Vabariik: Kanada valitsuse ja Prantsuse Vabariigi valitsuse vaheline lennutranspordileping, alla kirjutatud 15. juunil 1976; nootide vahetus Kanada valitsuse ja Prantsuse Vabariigi valitsuse vahel, millega muudetakse 15. juunil 1976 Pariisis alla kirjutatud lennutranspordilepingut, alla kirjutatud 21. detsembril 1982;
- g) Saksamaa Liitvabariik: Kanada valitsuse ja Saksamaa Liitvabariigi valitsuse vaheline lennutranspordileping, alla kirjutatud 26. märtsil 1973; nootide vahetus Kanada valitsuse ja Saksamaa Liitvabariigi valitsuse vahel, millega muudetakse 26. märtsil 1973 Ottawas alla kirjutatud lennutranspordilepingut, alla kirjutatud 16. detsembril 1982 ja 20. jaanuaril 1983;
- h) Kreeka Vabariik: Kanada valitsuse ja Kreeka Vabariigi valitsuse vaheline lennutranspordileping, alla kirjutatud 20. augustil 1984; nootide vahetus teel sõlmitud leping Kanada valitsuse ja Kreeka Vabariigi valitsuse vahel, millega muudetakse 20. augustil 1984 Torontos sõlmitud lennutranspordilepingut, alla kirjutatud 23. juunil 1995 ja 19. juulil 1995;
- i) Ungari Vabariik: Kanada valitsuse ja Ungari Vabariigi valitsuse vaheline lennutranspordileping, alla kirjutatud 7. detsembril 1998;
- j) Iirimaa: Kanada ja Iirimaa vaheline leping kahe riigi vaheliste lennuteenuste kohta, alla kirjutatud 8. augustil 1947; nootide vahetus (19. aprill ja 31. mai 1948) Kanada ja Iirimaa vahel, millega muudetakse kahe riigi vahelist lennuteenuste lepingut, alla kirjutatud 31. mail 1948; nootide vahetus teel sõlmitud leping Kanada ja Iirimaa vahel, millega muudetakse 8. augusti 1947. aasta lennutranspordilepingu lisa, alla kirjutatud 9. juulil 1951; nootide vahetus Kanada ja Iirimaa vahel, millega muudetakse kahe riigi vahelist 8. augusti 1947. aasta lennutranspordilepingut, alla kirjutatud 23. detsembril 1957;
- k) Itaalia Vabariik: Kanada ja Itaalia vaheline lennuteenuste leping, alla kirjutatud 2. veebruaril 1960; nootide vahetus teel sõlmitud leping Kanada valitsuse ja Itaalia Vabariigi valitsuse vahel, millega muudetakse 28. aprillil 1972. aastal kokkulepitud protokollis kirjeldatud viisil lennuteenuste lepingut, alla kirjutatud 28. augustil 1972;

- l) Madalmaade Kuningriik: Kanada valitsuse ja Madalmaade Kuningriigi valitsuse vaheline lennutranspordileping, alla kirjutatud 2. juunil 1989; nootide vahetuse teel sõlmitud leping Kanada valitsuse ja Madalmaade Kuningriigi valitsuse vahel, milles käsitletakse mitteregulaarlande (tellimuslende), alla kirjutatud 2. juunil 1989;
- m) Poola Vabariik: Kanada valitsuse ja Poola Rahvavabariigi valitsuse vaheline lennutranspordileping, alla kirjutatud 14. mail 1976; nootide vahetuse teel sõlmitud leping Kanada valitsuse ja Poola Rahvavabariigi valitsuse vahel, milles käsitletakse 14. mail 1976 alla kirjutatud lennutranspordilepingu artikleid IX, XI, XIII ja XV, alla kirjutatud samal kuupäeval;
- n) Portugali Vabariik: Kanada valitsuse ja Portugali valitsuse vaheline leping lennuteenuste kohta Kanada ja Portugali territooriumide vahel, alla kirjutatud 25. aprillil 1947; nootide vahetus Kanada valitsuse ja Portugali valitsuse vahel, millega muudetakse kahe riigi vahel 25. aprillil 1947 Lissabonis alla kirjutatud lennuteenuste lepingu lisa lõikeid 3 ja 4, alla kirjutatud 24. ja 30. aprillil 1957; nootide vahetus Kanada ja Portugali vahel, millega muudetakse kahe riigi vahelise lennuteenuste lepingu lisa lõiget 7, alla kirjutatud 5. ja 31. märtsil 1958;
- o) Rumeenia: Kanada valitsuse ja Rumeenia Sotsialistliku Vabariigi valitsuse vaheline tsiviilennutranspordi leping, alla kirjutatud 27. oktoobril 1983;
- p) Hispaania Kuningriik: Kanada valitsuse ja Hispaania valitsuse vaheline lennutranspordileping, alla kirjutatud 15. septembril 1988;
- q) Rootsi Kuningriik: Kanada ja Rootsi vaheline leping lennuteenuste kohta Kanada ja Rootsi territooriumide vahel, alla kirjutatud 27. juunil 1947; nootide vahetus Kanada ja Rootsi vahel, millega täiendatakse lepingut lennuteenuste kohta Kanada ja Rootsi territooriumide vahel, alla kirjutatud 27. ja 28. juunil 1947; nootide vahetus Kanada ja Rootsi vahel, millega muudetakse lennuteenuseid käsitlevat 1947. aasta lepingut, alla kirjutatud 16. mail 1958; ning
- r) Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik: Kanada valitsuse ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi valitsuse vaheline lennuteenuseid käsitlev leping, alla kirjutatud 22. juunil 1988.

2. JAGU

2. lisa 2. jao kohaldamisel kasutatakse kooskõlas punkti 2 alapunkti a alapunktiga iii järgmisi õigusi.

1. osa: Kanada lennuettevõtjad

Seoses kombineeritud reisijateveo teenustega Kanada ja konkreetsete liikmesriikide vahel ning seoses ainult kaubavedu sisaldavate teenustega on Kanada lennuettevõtjatel järgmised õigused:

Liikmesriik	Liiklusõigused
Bulgaaria	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada kahes punktis, mis tuleb nimetada ja mida võib kasutada vahepunktina Sofiasse ja/või sealt edasi.
Tšehhi Vabariik	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada kuni neljas Kanada valitud punktis, mis on vahepunktid Prahasse või sealt edasi, ning ühes Tšehhi Vabariigi lisapunktis.
Taani	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Kopenhaageni ning a) Amsterdami ja Helsingi või b) Amsterdami ja Moskva vahel. Amsterdami võib kasutada vahepunktina või edasise punktina. Helsingit ja Moskvat kasutatakse edasiste punktidenä.
Saksamaa	Viienda vabaduse liiklusõigusi võib kasutada Euroopas asuvate vahepunktide ja Saksamaa Liitvabariigi punktide vahel ning Saksamaa Liitvabariigi punktide ja edasiste punktide vahel.
Kreeka	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada vahepunktides Ateenasse ja/või sealt edasi ning kahes Kreeka lisapunktis, välja arvatud Türgis ja Iisraelis asuvad punktid. Viienda vabaduse liiklusõigustega vahepunkte ja edasise punkte, mida võib üheaegselt kasutada, ei tohi olla rohkem kui viis, millest kuni neli punkti võivad olla vahepunktid.
Iirimaa	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Iirimaa punktide ja vahepunktide vahel ning Iirimaa punktide ja Iirimaaast edasi asuvate punktide vahel. Ainult kaubavedu sisaldavate teenuste korral kasutatakse õigust selleks, et pakkuda rahvusvahelist transporditeenust Iirimaa punktide ja kolmandate riikide punktide vahel ilma nõudmiseta teenindada Kanadas asuvat punkti.

Liikmesriik	Liiklusõigused
Itaalia	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada kahe Euroopas asuva vahepunktiga ja Rooma ja/või Milano vahel. Viienda vabaduse liiklusõigustega vahepunkte võib kasutada ka edasiste punktidenä.
Poola	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Varssavi ja kahe Euroopas asuva vahepunktiga vahel, mille Kanada valib välja järgmiste hulgast: Brüssel, Kopenhaagen, Praha, Shannon, Stockholm, Viin, Zürich.
Portugal	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Portugali punktide ja vahepunktide vahel ning Portugali punktide ja Portugalist edasi asuvate punktide vahel.
Hispaania	Vahepunktidega ja edasiste punktidega seotud viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada: a) Madridi ja kolme Hispaania lisapunkti ning Euroopas asuvate punktide vahel (välja arvatud München, Taani, Rootsi, Norra, Itaalia ja endise NSVLi vabariigid) ning b) Madridi ja ühe teise Hispaania punkti ning Aafrikas ja Lähis-Idas asuvate punktide vahel vastavalt ICAO määratlusele dokumendis 9060-AT/723. Üheaegselt tohib kasutada kuni nelja viienda vabaduse liiklusõigust.
Rootsi	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Stockholmi ning a) Amsterdami ja Helsingi või b) Amsterdami ja Moskva vahel. Amsterdami võib kasutada vahepunktina või edasise punktina. Helsingit ja Moskvat kasutatakse edasiste punktidenä.
Ühendkuningriik	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Ühendkuningriigi punktide ja vahepunktide vahel ning Ühendkuningriigi punktide ja Ühendkuningriigist edasi asuvate punktide vahel. Ainult kaubavedu sisaldavate teenuste korral kasutatakse õigust selleks, et pakkuda rahvusvahelist transporditeenust Ühendkuningriigi punktide ja kolmandate riikide punktide vahel ilma nõudmiseta teenindada Kanadas asuvat punkti.

2. osa: Euroopa Ühenduse lennuettevõtjad

Seoses kombineeritud reisijateveo teenustega konkreetsete liikmesriikide ja Kanada vahel ning seoses ainult kaubavedu sisaldavate teenustega on ühenduse lennuettevõtjatel järgmised õigused:

Liikmesriik	Liiklusõigused
Belgia	Viienda vabaduse liiklusõigused on kasutatavad Montreali ja kahe Ameerika Ühendriikide edasise punkti vahel, mis asuvad Chicagos ja sellest ida pool ning Washington D.C-s ja sellest põhja pool.
Bulgaaria	Viienda vabaduse liiklusõigusi võib kasutada ühes Ameerika Ühendriikide edasises punktis, mis asub Chicagost ida pool (Chicago välja arvatud) ning Washington D.C-s ja sellest põhja pool. Viienda vabaduse liiklusõigusi ei saa kasutada, kui Montreali ja Ottawa jaoks kasutatakse ühte terminali. Viienda vabaduse liiklusõigusi ei saa kasutada vahepunktides.
Tšehhi Vabariik	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Montreali ja kahe Ameerika Ühendriikide edasise punkti vahel, mis asuvad Washington D.C-s ja sellest põhja pool ning Chicagos ja sellest ida pool.
Taani	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Montreali ja Chicago vahel ning Montreali ja Seattle'i vahel. Chicagot võib kasutada vahepunktina või edasise punktina. Seattle'it võib kasutada ainult edasise punktina.
Saksamaa	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada ainult Montreali ja ühe Floridas asuva edasise punkti vahel. Alternatiivina saab viienda vabaduse liiklusõigusi kasutada Montreali ja kahe Ameerika Ühendriikide mandriosas (v.a California, Colorado, Florida, Georgia, Oregoni, Texase ja Washingtoni osariigis) asuva edasise punkti vahel.
Kreeka	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Montreali ja Bostoni vahel ning Montreali ja Chicago vahel või Torontost edasi asuva ja Kreeka Vabariigi poolt nimetatava ühe Ameerika Ühendriikide punkti vahel, v.a Californias, Texas ja Floridas asuvad punktid.

Liikmesriik	Liiklusõigused
Iirimaa	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Kanada punktide ja vahepunktide vahel ning Kanada punktide ja Kanadast edasi asuvate punktide vahel. Ainult kaubavedu sisaldavate teenuste korral kasutatakse õigust selleks, et pakkuda rahvusvahelist transporditeenust Kanada punktide ja kolmandate riikide punktide vahel ilma nõudmiseta teenindada Iirimaa asuvat punkti.
Itaalia	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada kahe Ameerika Ühendriikide kirdeosas asuva vahepunkti (Washingtonis ja sellest põhja pool; Chicagos ja sellest ida pool) ning Montreali ja/või Toronto vahel. Viienda vabaduse liiklusõigustega vahepunkte võib kasutada ka edasiste punktidenä.
Poola	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Montreali ja New Yorgi vahel, kui need on kas vahepunktid või edasised punktid.
Portugal	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Kanada punktide ja vahepunktide vahel ning Kanada punktide ja Kanadast edasi asuvate punktide vahel.
Hispaania	Vahepunktidega ja edasiste punktidega seotud viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada: a) Montreali ja kolme Kanadas asuva lisapunkti ning Chicago, Bostoni, Philadelphia, Baltimore'i, Atlanta Dallas/Ft.Worthi ja Houstoni vahel ning b) Montreali ja Mexico City ahel. Üheaegselt tohib kasutada kuni nelja viienda vabaduse liiklusõigust.
Rootsi	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Montreali ja Chicago vahel ning Montreali ja Seattle'i vahel. Chicagot võib kasutada vahepunktina või edasise punktina. Seattle'it võib kasutada ainult edasise punktina.
Ühendkuningriik	Viienda vabaduse liiklusõigusi saab kasutada Kanada punktide ja vahepunktide vahel ning Kanada punktide ja Kanadast edasi asuvate punktide vahel. Ainult kaubavedu sisaldavate teenuste korral kasutatakse õigust selleks, et pakkuda rahvusvahelist transporditeenust Kanada punktide ja kolmandate riikide punktide vahel ilma nõudmiseta teenindada Ühendkuningriigis asuvat punkti.

3. JAGU

Olenemata käesoleva lisa 1. jaost jäävad nende piirkondade suhtes, mida ei hõlma käesoleva lepingu artiklis 1 esitatud „territooriumi” mõiste, kehtima alapunktides d (Taani Kuningriik), f (Prantsuse Vabariik), l (Madalmaade Kuningriik) ja r (Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik) toodud lepingud vastavalt nendes sätestatud tingimustele.

Allkirjastamisel tehtav Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide deklaratsioon ELi-Kanada lennutranspordilepingu kohta

„Euroopa Ühendus ja selle liikmesriigid kinnitavad seoses artikli 26 lõikega 2, et väljend „peatatakse 3. lisa loetletud kehtivad kahepoolsed lepingud, välja arvatud 2. lisa sätestatud ulatuses” omab samaväärset mõju väitega, et lepingu asjakohased sätted on ülimuslikud 3. lisa loetletud kehtivate kahepoolsete lepingute asjakohaste sätete suhtes.”

Allkirjastamisel tehtav Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide deklaratsioon ELi-Kanada lennutranspordilepingu kohta

„Euroopa Ühendus ja selle liikmesriigid täpsustavad, et ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Kanada vahelises lennutranspordilepingus, eelkõige selle artiklis 8, ei ole ette nähtud käibemaksuvabastust (välja arvatud impordi suhtes kohaldatav käibemaks) ning see ei takista liikmesriike maksustamast lennukikutust siseriiklikel ja ühendusesisestel lendudel kooskõlas nõukogu direktiiviga 2003/96/EÜ.”

Tellimishinnad aastal 2010 (ilma käibemaksuta, sisaldavad tavalise saatmise kulusid)

<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria väljaanne ainult paberkandjal	ELi 22 ametlikus keeles	1 100 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria paberkandjal + CD-ROMil aastane väljaanne	ELi 22 ametlikus keeles	1 200 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L-seeria väljaanne ainult paberkandjal	ELi 22 ametlikus keeles	770 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria igakuiselt ja kumulatiivselt CD-ROMil	ELi 22 ametlikus keeles	400 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> lisa (S-seeria – avalikud hanked ja pakkumismenetlused) CD-ROMil, kaks väljaannet nädalas	mitmekeelne: ELi 23 ametlikus keeles	300 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> C-seeria – värbamiskonkursid	konkursside keeled	50 eurot aastas

Euroopa Liidu Teatajat saab tellida Euroopa Liidu 22 ametlikus keeles. Teataja on jaotatud L-seeriaks (õigusaktid) ja C-seeriaks (teave ja teatised).

Iga keeleversioon tuleb tellida eraldi.

Vastavalt nõukogu määrusele (EÜ) nr 920/2005, mis avaldati ELTs L 156 18. juunil 2005 ja milles sätestatakse, et Euroopa Liidu institutsioonid ei ole ajutiselt kohustatud koostama ja avaldama kõiki õigusakte iiri keeles, müüakse ELT iirikeelseid väljaandeid eraldi.

Euroopa Liidu Teataja lisa (S-seeria – avalikud hanked ja pakkumismenetlused) tellimus sisaldab kõiki 23 keeleversiooni ühel mitmekeelsel CD-ROMil.

Soovi korral saab koos *Euroopa Liidu Teataja* tellimusega mitmesuguseid *Euroopa Liidu Teataja* kaasandeid. Kaasannete ilmumisest teavitatakse tellijaid teadaande vahendusel, mis avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

CD-ROM asendatakse 2010. aasta jooksul DVDga.

Müük ja tellimused

Erinevate tasuliste perioodikaväljaannete tellimusi, k.a *Euroopa Liidu Teataja* tellimust, saab vormistada meie edasimüüjate kaudu. Edasimüüjate nimekiri on kättesaadav järgmisel veebilehel:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_et.htm

EUR-Lexi (<http://eur-lex.europa.eu>) kaudu pakutakse otsest ja tasuta juurdepääsu Euroopa Liidu õigusaktidele. Nimetatud veebilehel saab tutvuda *Euroopa Liidu Teatajaga* ning ka lepingute, õigusaktide, kohtupraktika ja ettevalmistatavate õigusaktidega.

Lisateavet Euroopa Liidu kohta saab veebilehelt <http://europa.eu>

