

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0178/2007

11.5.2007

*****I**

RAPORT

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus ühenduses lennutransporditeenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuesti sõnastatud)

(KOM(2006)0396 – C6-0248/2006 –2006/0130 (COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Arūnas Degutis

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
antud hääle enamus
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- **II koostöömenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete häälteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- *** nõusolekumenetlus
parlamendi liikmete häälteenamus, v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ning ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete häälteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine)
antud hääle enamus ühise teksti heakskiitmiseks

(Antud menetlus põhineb komisjoni esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile **paksus kaldkirjas**. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele abiks lõpliku teksti ettevalmistamisel ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või puudused antud tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT..5	
SELETUSKIRI	28
MENETLUS	32

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus ühenduses lennutransporditeenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuesti sõnastatud) (KOM(2006)0396 – C6-0248/2006 –2006/0130 (COD))

(Kaasotsustamismenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (KOM (2006)0396)¹;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2 ja artikli 80 lõiget 2, mille alusel komisjon Euroopa Parlamendile ettepaneku esitas (C6-0248/2006);
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 51;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A6-0178/2007),
1. kiidab komisjoni ettepaneku muudetud kujul heaks;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamenti saata, kui komisjon kavatses seda oluliselt muuta või selle teise tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

Komisjoni ettepanek

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1 Põhjendus 6

(6) Ühtlase järelevalve tagamiseks selle üle, et kõik ühenduse lennuettevõtjad järgivad lennutegevuslubade nõudeid, peaksid lennutegevusluba väljaandvad asutused hakkama korrapäraselt hindama lennuettevõtjate finantsolukorda. Seepärast peaksid lennuettevõtjad esitama piisava teabe oma finantsolukorra kohta eelkõige kahel esimesel tegutsemisaastal, kuna need on eriti kriitilised seoses lennuettevõtja

(6) Ühtlase järelevalve tagamiseks selle üle, et kõik ühenduse lennuettevõtjad järgivad lennutegevuslubade nõudeid, peaksid lennutegevusluba väljaandvad asutused hakkama korrapäraselt hindama lennuettevõtjate finantsolukorda. Seepärast peaksid lennuettevõtjad esitama piisava teabe oma finantsolukorra kohta eelkõige kahel esimesel tegutsemisaastal, kuna need on eriti kriitilised seoses lennuettevõtja

¹ ELTs seni avaldamata.

püsimajäämisega turul.

püsimajäämisega turul. *Et vältida siseriiklikult erinevate eeskirjade kohaldamisest põhjustatud konkurentsi moonutamist, on vaja tagada läbipaistvus ja esitada kõikide ELi lennuettevõtjate finantsolukorda puudutav teave komisjoni ja liikmesriikide ühise kontrolli läbiviimiseks.*

Muudatusettepanek 2
Artikli 1 lõige 1

1. Käesoleva määruse abil reguleeritakse ühenduse lennuettevõtjate litsentsimist, ühenduse lennuettevõtjate õigust osutada lennuteenuseid ühenduses ning lennuteenuste hindu **ühenduses**.

1. Käesoleva määruse abil reguleeritakse ühenduse lennuettevõtjate litsentsimist, ühenduse lennuettevõtjate õigust osutada lennuteenuseid ühenduses ning **ühenduses osutatud** lennuteenuste hindu. **Sätteid, mis reguleerivad hindu puudutava teabe andmist ja mittediskrimineerimist, kohaldatakse lendudele, mis väljuvad liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, ja lendudele, mida lepingu alusel teostab ühenduse lennuettevõtja kolmandas riigis asuvast lennujaamast liikmesriigi territooriumil asuvasse lennujaama, kui lennuettevõtjal ei ole kõnealuses kolmandas riigis just samasuguseid kohustusi.**

Selgitus

Täpsustus.

Hindu puudutava teabe andmist ja mittediskrimineerimist reguleerivate sätete eesmärk on kaitsta reisijaid. Nende sätete reguleerimisala laiendamine peaks tagama tõhusama rakendamise.

Muudatusettepanek 3
Artikli 2 punkt 15

(15) piirkondlik lennujaam – lennujaam, mille puhul on täidetud vähemalt üks II lisas sätestatud kriteerium;

välja jäetud

Selgitus

Mõiste „piirkondlik lennujaam” avaliku teenindamise kohustuse mõttes hõlmab osa lennujaamu majanduslikult elujõulistes piirkondades, tõrjudes samal ajal kõrvale osa lennujaamu majanduslikult ja sotsiaalselt toetust vajavates piirkondades. Avaliku teenindamise kohustused on õigustatud ainult nende lennujaamade puhul, mis teenindavad majanduslikult ja sotsiaalselt vähem arenenud piirkondi. Seetõttu tuleb antud mõiste välja jätta.

Muudatusettepanek 4 Artikli 2 punkt 19

(19) *piletihinnad* – hinnad eurodes või kohalikus valuutas, mida reisijad maksavad lennuettevõtjatele või nende agentuuridele asjaomaste reisijate lennu ja nende pagasi veo eest, ning mis tahes tingimused, mille alusel neid hindasid kohaldatakse, sealhulgas tasu ja muud tingimused, mida pakutakse agentuurile ja teistele abiteenistustele, **ning mis sisaldavad kõiki kohaldatavaid makse, tasusid ja lõive;**

(19) *piletihinnad* – hinnad eurodes või kohalikus valuutas, mida reisijad maksavad lennuettevõtjatele või nende agentuuridele asjaomaste reisijate lennu ja nende pagasi veo eest, ning mis tahes tingimused, mille alusel neid hindasid kohaldatakse, sealhulgas tasu ja muud tingimused, mida pakutakse agentuurile ja teistele abiteenistustele;

Selgitus

On tehtud ettepanek jätta alles IATA määratletud hindade mõiste ja nõuda maksude, tasude ja lõivude lisamist artiklisse 24.

Muudatusettepanek 5 Artikli 2 punkt 20

(20) *lastitariifid* – hinnad eurodes või kohalikus valuutas, mida makstakse lasti veo eest ning mille alusel neid hindasid kohaldatakse, sealhulgas tasu ja muud tingimused, mida pakutakse agentuurile ja teistele abiteenistustele, **ning mis sisaldavad kõiki kohaldatavaid makse, tasusid ja lõive;**

(20) *lastitariifid* – hinnad eurodes või kohalikus valuutas, mida makstakse lasti veo eest ning mille alusel neid hindasid kohaldatakse, sealhulgas tasu ja muud tingimused, mida pakutakse agentuurile ja teistele abiteenistustele;

Selgitus

On tehtud ettepanek jätta alles IATA määratletud tariifide mõiste ja nõuda maksude, tasude ja lõivude lisamist artiklisse 24.

Muudatusettepanek 6
Artikli 2 punkt 24 a (uus)

(24) rendilepingu alusel meeskonnata rentimine – lennuettevõtjate vaheline rendileping, mille kohaselt kasutatakse õhusõidukit rentniku lennuettevõtja sertifikaadi alusel;

Selgitus

On soovitatud lisada mõiste, mis on kooskõlas määrusega tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamine kohta tsiviillennunduses (EU-OPS).

Muudatusettepanek 7
Artikli 2 punkt 24 b (uus)

(24 b) rendilepingu alusel koos meeskonnaga rentimine – lennuettevõtjate vaheline rendileping, mille kohaselt kasutatakse õhusõidukit rentniku lennuettevõtja sertifikaadi alusel;

Selgitus

On soovitatud lisada mõiste, mis on kooskõlas määrusega tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamine kohta tsiviillennunduses (EU-OPS).

Muudatusettepanek 8
Artikli 2 punkt 24 c (uus)

(24 c) peamine tegevuskoht – ühenduse lennuettevõtja peakontori asukoht ja olemasolu korral registrisse kantud asukoht liikmesriigis, mille piires, kuhu või kust kõnealune ühenduse lennuettevõtja teostab suurema osa oma operatiivtegevusest.

Selgitus

Käesolevat artiklit tuleb käsitleda koos artikli 4 punktiga a. Mõiste „operatiivtegevus” on laiem kui „lennuteenused” ning hõlmab ka lendamisega mitteseotud tegevusi, näiteks töögraafiku koostamine ja hooldus. „Lennuteenuste” kasutamise puhul jääksid määruse reguleerimisalast välja sellised seaduslikud ühenduse lennuettevõtjad nagu ülemaailmsed lastilennuettevõtjad, kes tegutsevad üle kogu maailma ja kes teevad olulise osa oma lendudest väljaspool ühendust.

Käesolev muudatus kehtib ka muudatusettepaneku 10 (artikkel 4) kohta.

Muudatusettepanek 9
Artikli 3 lõike 1 esimene lõik

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

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

Selgitus

Tuleks selgitada, et kolmandate riikide ettevõtjad ei ole ühendusesiseste lennuteenuste osutamise võimalusest kõrvale jäetud.

Muudatusettepanek 10
Artikli 3 lõike 3 punkt b

(b) kohalikud lennud, mis ei sisalda vedu kahe eri lennujaama vahel.

(b) kohalikud lennud, mis ei sisalda **reisijate, posti ja/või kauba** vedu erinevate lennujaamade vahel.

Muudatusettepanek 11
Artikli 4 punkt a

(a) tema **peakontor ja, kui see on olemas, registrisse kantud asukoht** on ühenduses ja suurem osa tema operatiivtegevusest toimub ühenduses;

(a) tema **peamine tegevuskoht** on ühenduses ja **ta osutab suurema** osa lennuteenustest ühenduse piires või teenuse lähte- või sihtpunkt asub ühenduses;

Selgitus

Arusaamatuste vältimiseks peaks tekst olema muudetud selgemaks ja tuleks kasutada artiklis 2 määratletud mõisteid.

Muudatusettepanek 12
Artikli 4 punkt c

(c) kui luba taotletakse liikmesriigi asutuselt, kui ettevõtte **peakontor ja, kui see on olemas, tema registrisse kantud asukoht** on asjaomasel liikmesriigis, kui

(c) kui luba taotletakse liikmesriigi asutuselt, kui ettevõtte **peamine tegevuskoht** on asjaomasel liikmesriigis;

suurem osa tema operatiivtegevusest toimub asjaomases liikmesriigis ning kui lennuettevõtja sertifikaadi on välja andnud riiklik asutus, vastutab lennuettevõtja sertifikaadi kontrollimise eest see sama liikmesriik;

Selgitus

On soovitatud muuta tekst artiklis 2 määratletud mõiste kasutamise teel selgemaks ja paigutada lennuettevõtja sertifikaati puudutav kriteerium ümber artiklisse 6.

Muudatusettepanek 13
Artikli 4 punkt c a (uus)

(c a) tema käsutuses on üks või mitu õhusõidukit kas omandiõiguse või meeskonnata rendilepingu tulemusena;

Selgitus

Kõnealune kriteerium sisaldub komisjoni ettepaneku artiklis 13, kuna tegemist on aga lennutegevusloa andmise tingimusega, siis tuleks see lisada artiklisse 4.

Muudatusettepanek 14
Artikli 4 punkt d

(d) tema peamine tegevusala on **lennutransport** eraldi või seotuna õhusõiduki mis tahes muu äritegevusega või õhusõiduki remontimise ja hooldusega;

(d) tema peamine tegevusala on **lennuteenuste osutamine** eraldi või seotuna õhusõiduki mis tahes muu äritegevusega või õhusõiduki remontimise ja hooldusega;

Selgitus

Kasutada tuleks artiklis 2 määratletud mõistet.

Muudatusettepanek 15
Artikli 4 punkt h a (uus)

(h a) ta esitab tõendid piisava kindlustuskatte olemasolu kohta, mis võimaldab tal, juhul kui ta maksejõuetuse

või lennutegevusloa tühistamise tõttu ei suuda broneeritud lende teostada, tagastada makstud summad ja katta reisijate kodumaale tagasitoimetamise kulud.

Selgitus

Tuleb tagada, et reisijad ei kannaks lennuettevõtja maksujõuetuse tõttu rahalist kahju.

Muudatusettepanek 16
Artikli 5 lõike 1 punkt b a (uus)

(b a) tema netokapital on vähemalt 100 000 eurot.

Selgitus

Netokapitali maht on ettevõtete finantsolukorra oluline näitaja. Seepärast peavad kõik lennuettevõtjad netokapitali suhtes kehtestatud miinimumkriteeriumit täitma.

Muudatusettepanek 17
Artikli 5 lõige 2

2. Lõike 1 kohaldamisel esitab iga taotleja vähemalt esimese kolme aasta tegevuse äriplaani. Äriplaanis näidatakse ka üksikasjalikult taotleja finantssidemeid iga muu äritegevusega, milles taotleja osaleb kas vahetult või sidusettevõtete kaudu. Taotleja esitab ka kogu asjakohase teabe, eriti I lisa 1. osas osutatud andmed.

2. Lõike 1 kohaldamisel esitab iga taotleja vähemalt esimese kolme aasta tegevuse äriplaani. Äriplaanis näidatakse ka üksikasjalikult taotleja finantssidemeid iga muu äritegevusega, milles taotleja osaleb kas vahetult või sidusettevõtete kaudu. Taotleja esitab ka kogu asjakohase teabe, eriti I lisa 1. osas osutatud andmed. ***Iga taotleja võtab meetmeid, et pankroti korral vältida või leevendada negatiivseid sotsiaalseid tagajärgi.***

Selgitus

Komisjoni ettepanekus ei nähta ette sätteid, mis puudutaksid lennuettevõtja pankroti negatiivseid sotsiaalseid tagajärgi.

Muudatusettepanek 18
Artikli 5 lõike 3 esimene lõik

Käesoleva artikli lõikeid 1 ja 2 ei kohaldata

Käesoleva artikli lõikeid 1 ja 2 ei kohaldata

lennuettevõtjate suhtes, mis kasutavad üksnes vähem kui 10tonnise stardikaaluga ja/või vähem kui 20kohalisi õhusõidukeid. Sellised lennuettevõtjad peavad alati suutma tõendada, et nende netokapital on vähemalt 100 000 eurot, või esitama lennutegevusluba väljaandva asutuse nõudmise korral artikli 9 lõike 2 kohaldamiseks vajaliku teabe.

lennuettevõtjate suhtes, mis kasutavad üksnes vähem kui 10tonnise stardikaaluga ja/või vähem kui 20kohalisi õhusõidukeid. Sellised lennuettevõtjad peavad alati suutma tõendada, et nende netokapital on vähemalt 100 000 eurot, või esitama lennutegevusluba väljaandva **pädeva** asutuse nõudmise korral artikli 9 lõike 2 kohaldamiseks vajaliku teabe.

Selgitus

Sõnastus peaks kattuma mõiste määratlusega.

Muudatusettepanek 19

Artikli 6 lõige 2

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

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

Selgitus

Lennuettevõtja sertifikaat on dokument, mida kohandatakse korduvalt, et kajastada muutusi lennuettevõtja lennukipargis. Pärast lennuettevõtja sertifikaadi muutmist ei ole aga lennutegevusloa kohandamine vajalik.

Muudatusettepanek 20

Artikli 6 lõige 2 a (uus)

2 a. Kui lennuettevõtja sertifikaadi on välja andnud riiklik asutus, siis vastutavad sama liikmesriigi pädevad asutused ka ühenduse lennuettevõtja lennutegevusloa ja lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise, selle väljaandmisest keeldumise, tühistamise või peatamise eest.

Selgitus

Vastutus lennuettevõtja sertifikaadi ja lennutegevusloa väljaandmise ja kontrollimise eest peaks olema selgemalt sõnastatud.

Muudatusettepanek 21
Artikli 8 lõike 2 esimene lõik

Lennutegevusuba väljaandev pädev asutus jälgib tähelepanelikult käesolevas peatükis esitatud nõuete täitmist. **Võimaliku probleemi kahtlustamise korral või komisjoni taotlusel vaatab ta kaks aastat pärast uue lennutegevusloa väljaandmist igal juhul läbi vastavuse kõnealustele nõuetele.**

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus jälgib tähelepanelikult käesolevas peatükis esitatud nõuete täitmist. **Igal juhul vaatab ta vastavuse kõnealustele nõuetele läbi järgmistel juhtudel:**

a) kaks aastat pärast uue lennutegevusloa väljaandmist,

b) võimaliku probleemi kahtlustamise korral, või

c) komisjoni taotlusel.

Selgitus

Peaks olema selge, et nõuetele vastavus tuleks ühe eelpool nimetatud juhtumi korral uuesti läbi vaadata.

Muudatusettepanek 22
Artikli 8 lõike 3 punkt b

(b) on katkestanud tegevuse rohkem kui **kolmeks** kuuks.

(b) on katkestanud tegevuse rohkem kui **kuueks** kuuks.

Selgitus

Kuuekuuline tähtaeg tegevuse lõpetamisest on väljakujunenud tava ja see tuleks säilitada.

Muudatusettepanek 23
Artikli 8 lõike 5 punkt a

(a) ette plaanidest oluliselt muuta oma tegevuse suurusjärku;

(a) ette plaanidest **käitada uut regulaarset või mitteregulaarset lennuliini, mis suundub kontinendile või maailma piirkonda, kuhu varem ei lennatud; muuta kasutatavate õhusõidukite tüüpi või arvu või** oluliselt muuta oma tegevuse suurusjärku;

Selgitus

Määruse 2407/92 kehtivas versioonis määratletakse täpsemalt need juhtumid, mille puhul lennutegevusluba väljaandvat pädevat asutust teavitatakse. Seetõttu tuleks selle tekst alles

jätta.

Muudatusettepanek 24
Artikli 8 lõike 8 esimene lõik

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

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

Selgitus

Sõnastus peaks kattuma mõiste määratlusega.

Muudatusettepanek 25
Artikli 9 lõike 1 esimene lõik

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus peatab või tunnistab lennutegevusloa kehtetuks, kui **ta ei ole enam veendunud**, et ühenduse lennuettevõtja **suudab** täita oma tegelikke ja võimalikke kohustusi 12 kuu jooksul.

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus peatab või tunnistab lennutegevusloa kehtetuks, kui **tal on põhjendatud kahtlus**, et ühenduse lennuettevõtja **ei suuda** täita oma tegelikke ja võimalikke kohustusi 12 kuu jooksul.

Selgitus

Tegevusloa kehtetuks tunnistamine või peatamine põhjusel, et asutus „ei ole enam veendunud”, et lennuettevõtja suudab oma kohustusi täita, on õiguslikult paikapidamatu. On vaja objektiivseid ja lihtsalt mõistetavaid tõendeid, mis vastaksid tavakriteeriumile „põhjendatud kahtlus”.

Muudatusettepanek 26
Artikli 9 lõike 1 teine lõik

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus võib anda ajutise lennutegevusloa, mille kestus ei ületa 12 kuud, kuni ühenduse lennuettevõtja viib läbi finantsilist ümberkujundamist, tingimusel et

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus võib anda ajutise lennutegevusloa, mille kestus ei ületa 12 kuud, kuni ühenduse lennuettevõtja viib läbi finantsilist ümberkujundamist, tingimusel et **ohutus**

kõnealuses ajutises lennutegevusloas kajastuvad lennuettevõtja kõik sertifikaati tehtavad muudatused ning et kõnealuse ajavahemiku jooksul on piisav saneerimine reaalselt võimalik.

on tagatud, et kõnealuses ajutises lennutegevusloas kajastuvad lennuettevõtja kõik sertifikaati tehtavad muudatused ning et kõnealuse ajavahemiku jooksul on piisav saneerimine reaalselt võimalik.

Selgitus

Ohutuseeskirjade järgmine peaks olema selgelt esile toodud tingimus, mille täitmist ajutise lennutegevusloa saamiseks nõutakse.

Muudatusettepanek 27
Artikli 9 lõike 2 esimene lõik

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

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

Selgitus

Täpsustus.

Muudatusettepanek 28
Artikli 9 lõike 3 kolmas lõik

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus teavitab komisjoni lennuettevõtja lepinguliste kohustuste täitmatajätmisest seoses auditeeritud aruande mitteesitamisega kuuekuulise ajavahemiku jooksul ning edasistest meetmetest, mida ta kavatses võtta.

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus teavitab komisjoni **ühenduse** lennuettevõtja lepinguliste kohustuste täitmatajätmisest seoses auditeeritud aruande mitteesitamisega kuuekuulise ajavahemiku jooksul ning edasistest meetmetest, mida ta kavatses võtta.

Selgitus

Täpsustus.

Muudatusettepanek 29
Artikli 12 lõige 1

1. Ilma et see piiraks artikli 13 lõike 2 kohaldamist, tuleb ühenduse lennuettevõtja kasutatav õhusõiduk registreerida **lennutegevusluba väljaandva liikmesriigi, siseriiklikus registris, või** ühenduses.

1. Ilma et see piiraks artikli 13 lõike 2 kohaldamist, tuleb ühenduse lennuettevõtja kasutatav õhusõiduk registreerida ühenduses. **Liikmesriik, kelle lennutegevuslubasid väljaandev pädev asutus vastutab ühenduse lennuettevõtjale lennutegevusloa väljaandmise eest, võib nõuda õhusõiduki registreerimist enda siseriiklikus registris.**

Selgitus

Komisjoni ettepanek võib tekitada ohutusega seotud probleeme. See killustaks ohutuse kontrollimist ja muudaks vastutusvaldkondade jaotuvuse ebaselgeks. On oluline, et liikmesriikidel on võimalik ka edaspidi lennutegevusluba omavate lennuettevõtjatelt nõuda õhusõidukite registreerimist enda siseriiklikus registris.

Muudatusettepanek 30
Artikli 13 lõike 1 esimene lõik

Õhusõiduki omamine ei ole lennutegevusloa andmise ega säilitamise tingimuseks.

välja jäetud

Selgitus

Kuna siin on tegemist lennutegevusloa väljaandmise tingimusega, siis tuleks see lõik paigutada ümber artiklisse 4.

Muudatusettepanek 31
Artikli 13 lõike 2 esimene lõik

2. Ühenduse lennuettevõtja ajutiste vajaduste katmiseks sõlmitavate lühiajaliste rendilepingute korral või erandliku olukorra puhul võib lennutegevusluba väljaandev pädev asutus lubada artikli 12 lõikega 1 ettenähtud registreerimisnõuetest erandite tegemist. **Igal juhul ei tehta ühenduse mis tahes lennuettevõtjale erandit ajutiste vajaduste rahuldamiseks või erandlike asjaolude puhul, mis kestavad rohkem kui**

2. Ühenduse lennuettevõtja ajutiste vajaduste katmiseks sõlmitavate lühiajaliste **meeskonnaga** rendilepingute korral või erandliku olukorra puhul võib lennutegevusluba väljaandev pädev asutus lubada artikli 12 lõikega 1 ettenähtud registreerimisnõuetest erandite tegemist, **kui:**
a) ühenduse lennuettevõtja suudab põhjendada sellist rentimist erandliku

kuus kuud, kuigi erandi kehtivust võib pikendada üks kord üksnes teiseks mittejärjestikuseks kuuekuuliseks ajavahemikuks.

vajadusega, millisel juhul võidakse kuni seitsmeks kuuks teha erand, mida erandlikel asjaoludel võib pikendada üks kord teiseks seitsmekuuliseks perioodiks; või

b) ühenduse lennuettevõtja tõendab, et rentimine on vajalik hooajast tingitud võimsuse suurendamiseks ning et seda ei ole võimalik katta artikli 12 lõike 1 kohaselt registreeritud õhusõiduki rentimisega, millisel juhul võib erandi teha kuni seitsmekuuliseks perioodiks, mida võib pikendada; või

c) ühenduse lennuettevõtja tõendab, et rentimine on vajalik ettenägematute praktiliste raskuste tõttu, näiteks tehnilised probleemid, ning artikli 12 lõike 1 kohaselt registreeritud õhusõiduki rentimine ei ole mõistlik, millisel juhul tehakse erand probleemide lahendamiseks vajalikuks rangelt piiratud ajavahemikuks.

Muudatusettepanek 32
Artikli 13 lõike 2 teine lõik

Kui õhusõiduk renditakse koos meeskonnaga (wet lease), sõltub kõnealuste erandite tegemine kehtivast lepingust, millega õhusõiduki rentimise puhul koos meeskonnaga nähakse ette koos meeskonnaga rentimist käsitlev vastastikune võrdväärne kohtlemine asjaomase liikmesriigi või ühenduse ning renditavat õhusõidukit oma registris omava kolmanda riigi vahel.

Kõnealuste erandite tegemine **sõltub** kehtivast lepingust, millega õhusõiduki rentimise puhul koos meeskonnaga nähakse ette koos meeskonnaga rentimist käsitlev vastastikune võrdväärne kohtlemine asjaomase liikmesriigi või ühenduse ning renditavat õhusõidukit oma registris omava kolmanda riigi vahel.

Selgitus

Komisjon huvitub sotsiaalsetest ja ohutusstandarditest ainult õhusõiduki meeskonnaga rentimise puhul.

Muudatusettepanek 33
Artikli 13 lõige 4

4. Lennutegevusluba väljaandev pädev

4. Lennutegevusluba väljaandev pädev

asutus kiidab heaks lepingud, mille alusel renditakse meeskonnaga õhusõidukit lennutegevusloaga lennuettevõtjale, üksnes siis, kui kõnealune asutus on teinud kindlaks ja teatanud kirjalikult kõnesolevale lennuettevõtjale, et asjakohastes ühenduse õigusaktides sätestatud *ohutusstandarditest on kinni* peetud.

asutus kiidab heaks lepingud, mille alusel renditakse meeskonnaga või **meeskonnata** õhusõidukit lennutegevusloaga lennuettevõtjale, üksnes siis, kui kõnealune asutus on teinud kindlaks ja teatanud kirjalikult kõnesolevale lennuettevõtjale, et asjakohastes ühenduse õigusaktides sätestatud **kõikidest** *ohutusstandarditest on kinni* peetud.

Selgitus

Ohutusstandardid on olulised mitte ainult õhusõiduki meeskonnaga, vaid ka meeskonnata rentimise puhul.

Muudatusettepanek 34
Artikkel 14 a (uus)

Artikkel 14 a **Kaitseõigus**

Lennutegevusluba väljaandev pädev asutus ja komisjon tagavad ühenduse lennuettevõtja lennutegevusloa peatamise või tühistamise otsuste vastuvõtmisel asjaomasele ühenduse lennuettevõtjale ärakuulamise võimaluse, võttes arvesse teatud juhtudel kiireloomulise menetluse vajadust.

Selgitus

Lennuettevõtjatel, kes on tunnistatud maksevõimetuks, peaks olema õigus ärakuulamisele enne, kui nende äritegevust on pöördumatult kahjustatud.

Muudatusettepanek 35
Artikkel 14 b (uus)

Artikkel 14 b **Sotsiaalõigusnormid**

Lükkmesrüügid tagavad ühenduse ja riiklike sotsiaalõigusnormide korrakohase kohaldamise töötajate suhtes, kes töötavad ühenduse lennuettevõtja heaks, mis osutab lennuteenuseid väljaspool selle

liikmesriigi territooriumit asuvast tegevuskohast, kus asub asjaomase ühenduse lennuettevõtja peamine tegevuskoht.

Selgitus

Väljaspool päritolumaad asuvate tegevuskohtadega on tekkinud probleeme, nagu näiteks kohaldatava õiguse kindlaksmääramisel töölevõetud meeskondade suhtes. Kõnealuse probleemi lahendamiseks tuleks lisada asjakohane selgitav säte.

Muudatusettepanek 36

Artikli 15 viies lõik

5. Olenemata liikmesriikidevaheliste kahepoolsete lepingute sätetest ning vastavalt ettevõtete suhtes kehtivatele ühenduse konkurentsieeskirjadele lubavad asjaomased liikmesriigid ühenduse lennuettevõtjatel lennuliine ühendada ja ühineda koodi jagamise korraga nendel lennuliinidel, mille puhul kõnealuste liikmesriikide territooriumil asuvat lennujaama kasutatakse lendamiseks kolmandates riikides asuva(te)st punkti(de)st või seal asuva(te)sse punkti(desse) sinna, sealt või selle kaudu lennates.

5. Olenemata liikmesriikidevaheliste kahepoolsete lepingute sätetest ning vastavalt ettevõtete suhtes kehtivatele ühenduse konkurentsieeskirjadele **ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel sõlmitud kahepoolsete lepingute sätetele** lubavad asjaomased liikmesriigid ühenduse lennuettevõtjatel lennuliine ühendada ja ühineda koodi jagamise korraga **ükskõik millise lennuettevõtjaga** nendel lennuliinidel, mille puhul kõnealuste liikmesriikide territooriumil asuvat lennujaama kasutatakse lendamiseks kolmandates riikides asuva(te)st punkti(de)st või seal asuva(te)sse punkti(desse) sinna, sealt või selle kaudu lennates.

Selgitus

Muudatusettepaneku eesmärk on täpsustada, et liberaliseerimist kohaldatakse eranditult ELis ja ühenduse lennuettevõtjatele, ilma et muudetaks kehtivaid kahepoolseid lepinguid kolmandate riikidega. Vastastikkuse põhimõttest lähtuvalt omavad kolmandate riikide lennuettevõtjad seda õigust ainult siis, kui neile on antud vastavad õigused lennuteenuste lepingutega.

Muudatusettepanek 37

Artikli 16 lõike 1 esimene lõik

Liikmesriik võib pärast konsultatsioone teiste asjaomaste liikmesriikidega ning pärast komisjoni ja lennuliini teenindavate lennuettevõtjate teavitamist kehtestada

Liikmesriik võib pärast konsultatsioone teiste asjaomaste liikmesriikidega ning pärast komisjoni, **asjaomaste lennujaamade** ja lennuliini teenindavate

avaliku teenindamise kohustuse oma territooriumi **piirkondlikku** lennujaama suunduvail regulaarlendudel, kusjuures iga sellist lennuliini käsitatakse olulisena lennujaama piirkonna majanduslikule arengule. Kõnealune kohustus kehtestatakse üksnes määral, mis on vajalik, et tagada sellel lennuliinil regulaarlendude minimaalne teenindamine, mis vastab jätkuvuse, regulaarsuse, hinnakujunduse või minimaalse veomahu kindlaksmääratud standarditele, millest lennuettevõtja üksnes kaubandushuvidest lähtudes kinni ei peaks.

lennuettevõtjate teavitamist kehtestada avaliku teenindamise kohustuse oma territooriumi lennujaama suunduvail regulaarlendudel, kusjuures iga sellist lennuliini käsitatakse olulisena lennujaama **poolt teenindatava** piirkonna majanduslikule **ja sotsiaalsele** arengule. Kõnealune kohustus kehtestatakse üksnes määral, mis on vajalik, et tagada sellel lennuliinil regulaarlendude minimaalne teenindamine, mis vastab jätkuvuse, regulaarsuse, hinnakujunduse või minimaalse veomahu kindlaksmääratud standarditele, millest lennuettevõtja üksnes kaubandushuvidest lähtudes kinni ei peaks.

Selgitus

Kuna avaliku teenindamise kohustuse kindlaks määratud eesmärk on osutada teenuseid liinil, mida "käsitatakse olulisena piirkonna majanduslikule arengule", siis peaks avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks olema sobivad kõik lennujaamad, mis teenindavad majandusliku arengu toetamist vajavaid piirkondi. Mõiste „piirkondlik lennujaam“ määratlemine avaliku teenindamise kohustuse mõttes kaasab osa lennujaamu majanduslikult elujõulistest piirkondades ja tõrjub kõrvale osa lennujaamu majanduslikku või sotsiaalset toetust vajavates piirkondades. Seepärast tuleks vältida mõiste "piirkondlik lennujaam" kasutamist. Peale selle on väga oluline lennujaamade kaasamine, mis teenindavad sotsiaalset toetust vajavaid piirkondi.

Avaliku teenindamise kohustuse kehtestamine mõjutab nii lennujaamu kui lennuettevõtjaid ning mõlematel peaks olema sama õigus saada ära kuulatud.

Muudatusettepanek 38 Artikli 16 lõike 6 esimene lõik

6. Kui liikmesriik soovib kehtestada avaliku teenindamise kohustust, edastab ta avaliku teenindamise kohustuse kavandatud kehtestamist käsitleva täieliku teksti komisjonile, muudele asjaomastele liikmesriikidele ning kõnealusel lennuliinil tegutsevatele lennuettevõtjatele.

6. Kui liikmesriik soovib kehtestada avaliku teenindamise kohustust, edastab ta avaliku teenindamise kohustuse kavandatud kehtestamist käsitleva täieliku teksti komisjonile, muudele asjaomastele liikmesriikidele, **asjaomastele lennujaamadele** ning kõnealusel lennuliinil tegutsevatele lennuettevõtjatele.

Selgitus

Avaliku teenindamise kohustuse kehtestamine mõjutab nii lennujaamu kui lennuettevõtjaid ning mõlematel peaks olema sama õigus saada ära kuulatud.

Muudatusettepanek 39
Artikli 19 lõike 2 esimene lõik

2. Pärast konsulteerimist asjaomaste **lennuettevõtjatega** võib liikmesriik reguleerida, diskrimineerimata ühendusesiseste sihtkohtade või lennuettevõtja riikkondsuse või identiteedi alusel, lennuliikluse jaotust lennujaamade vahel, mis vastavad järgmistele tingimustele:

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

Selgitus

Avaliku teenindamise kohustuse kehtestamine mõjutab nii lennujaamu kui lennuettevõtjaid ning mõlematel peaks olema sama õigus saada ära kuulatud.

Muudatusettepanek 40
Artikli 19 lõike 2 punkt a

a) lennujaamad teenindavad sama linna või linnastut;

a) lennujaamad teenindavad sama linna või **teenindavad** linnastut, **milles nad kõik asuvad**;

Selgitus

Selguse eesmärgil. Teine võimalus on tuua ära sõiduaeg ühistransporti kasutades.

Muudatusettepanek 41
Artikli 19 lõike 2 punkt b

b) lennujaamu teenindab piisav transpordiinfrastruktuur; ning

(b) lennujaamu teenindab piisav transpordiinfrastruktuur, **mis võimaldab saabuda lennujaama ühistransporti kasutades ühe tunni jooksul**; ning

Selgitus

Komisjoni tekst tuleb selgemaks ja täpsemaks muuta, et vältida liiga ulatuslikku lennuliikluse jaotust.

Muudatusettepanek 42
Artikli 19 lõike 2 punkt c

(c) lennujaamu ning linna või linnastuid, mida need teenindavad, ühendab tihe,

(c) lennujaamu **omavahel** ning **lennujaamu ja** linna või linnastuid, mida need

usaldusväärne ja tõhus ühistransporditeenus.

teenindavad, ühendab tihe, usaldusväärne ja tõhus ühistransporditeenus.

Selgitus

Selguse eesmärgil. Teine võimalus on tuua ära sõiduaeg ühistransporti kasutades.

Muudatusettepanek 43
Artikli 21 sissejuhatav osa

Ilma et see piiraks **artikli 23** kohaldamist, ei kohaldata käesolevat peatükki:

Ilma et see piiraks **artiklite 23 ja 24** kohaldamist, ei kohaldata käesolevat peatükki:

Selgitus

Hindade läbipaistvuse eeskirjad peaksid kehtima ka kolmandate riikide lennuettevõtjate ja avaliku teenindamise kohustuse raames osutatavate teenuste suhtes.

Muudatusettepanek 44
Artikkel 23

Artikkel 23

välja jäetud

Juhtroll hindade kujundamisel

Ilma et see piiraks selliste ühenduse ja kolmanda riigi vahel sõlmitud lepingute kohaldamist, milles käsitletakse lennuteenuse osutamist ühenduse lennujaamade vahel, on ainult ühenduse lennuettevõtjatel õigus pakkuda uusi tooteid või lennupilethindu, mis on madalamad kui identsete toodete puhul.

Selgitus

Hindade juhtrolli nõue on aegunud. Selleks ei ole enam mingit vajadust.

Muudatusettepanek 45
Artikli 24 lõige -1 (uus)

-1. Käesolevat artiklit kohaldatakse lendudele, mis väljuvad liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, ja

lendudele, mida lepingu alusel teostab ühenduse lennuettevõtja kolmandas riigis asuvast lennujaamast liikmesriigi territooriumil asuvasse lennujaama, kui lennuettevõtjal ei ole kõnealuses kolmandas riigis just samasuguseid kohustusi.

Selgitus

Hindu puudutava teabe ja mittediskrimineerimist reguleerivate sätete eesmärk on kaitsta reisijaid. Nende sätete reguleerimisala laiendamine peaks tagama tõhusama rakendamise.

Muudatusettepanek 46 Artikli 24 lõige 1

1. Ühenduses teenuseid osutavad lennuettevõtjad pakuvad avalikkusele põhjalikku teavet oma lennupiletihindade ja lastitariifide ning nendega kaasnevate tingimuste kohta.

1. Ühenduses teenuseid osutavad lennuettevõtjad pakuvad avalikkusele põhjalikku teavet oma lennupiletihindade ja lastitariifide kohta **vastavalt artikli 2 punktidele 19 ja 20** ning nendega kaasnevate tingimuste kohta, **sh kohustuslikud maksud, tasud, lisamaksud ja lõivud, mida neile on kehtestanud kolmandad isikud.**

Ükskõik millises vormis, sealhulgas internetis, avalikustatud piletihinnad, mis on suunatud otseselt või kaudselt reisijatele, peavad sisaldama kõiki kohaldatavaid makse, tasusid, lisamakse ja lõive, mis avaldamise hetkel on teada. Piletihinnad ei tohi sisaldada kulusid, mida lennuettevõtjad tegelikult ei kanna. Valikulistest hinnalisadest teavitatakse selgel, läbipaistval ja ühemõttelisel viisil iga broneerimisprotsessi algul ning nende aktsepteerimine reisija poolt peab toimuma vabal valikul. Vaikimisi nõusolekut selliste hinnalisade aktsepteerimise kohta ei loeta kehtivaks.

„Piletimüüjad“ (määruse 2111/2005 artikli 2 punkti d tähenduses) peavad üksikasjalikult ära näitama kõik lennupileti hinna hulka mittekuuluvaid tasud, mida ühenduses tegutsevad lennuettevõtjad ei ole

ise hinnale lisanud.

Muudatusettepanek 47
Artikli 24 lõige 2

2. Lennuettevõtjad **kehtestavad lennupiletihinnad**, ilma et nad diskrimineerivad reisijat tema kodakondsuse või elukoha alusel või reisibüroo asukoha alusel ühenduses.

2. Lennuettevõtjad **võimaldavad juurdepääsu lennupiletihindadele**, ilma et nad diskrimineerivad reisijat tema kodakondsuse või elukoha alusel või reisibüroo asukoha alusel ühenduses.

Lennuettevõtja ei tohi kehtestada reisijatele ja reisibüroodele eeskirju, mis tegelikkuses piiravad nende vaba ja võrdset juurdepääsu lennupiletihindadele.

Selgitus

Hindade segmenteerimine peaks olema võimalik, kuid samas tuleks tagada mittediskrimineeriv juurdepääs lennupiletihindadele.

Muudatusettepanek 48
Artikli 24 teine a lõik (uus)

2 a. Lõigetes 1 ja 2 sätestatud kohustuste täitmiseks avalikustavad lennuettevõtjad oma piletihinnad ja tariifid ning nendega seotud tingimused ning kõik kohaldatavad maksud, tasud ja lõivud, mida nad kolmandate isikute huvides kehtestavad, vastavalt järgmistele kategooriatele:

- maksud ja muud riiklikud tasud ja lõivud;**
- lennujuhtimistasud;**
- lennuettevõtjate huvides kehtestatud tasud, maksud, lõivud ja muud kulud;**
- lennujaamade käitajate huvides kehtestatud lõivud, maksud, tasud ja muud kulud,**

Selgitus

Tarbija makstav lõpphind võib sisaldada kulutegureid, mis ei ole lennuettevõtja kontrolli all või millest ta ei saa teavitada (näit. piletiagentuuri tasud). Seetõttu tuleks lennuettevõtjate teabe andmise kohustus piiritleda nende endi rakendatavate kuludega.

Määruses tuleks ka selgelt määratleda kategooriad, mille järgi erinevaid kulutegureid liigitatakse.

Muudatusettepanek 49
Artikli 24 teine b lõik (uus)

2 b. Tarbijatele tuleks anda teavet kõikide piletihinnale lisatavate maksude, lõivude ja tasude täpse liigituse kohta.

Selgitus

Lennureisijaid tuleb kohelda nagu teisi tarbijaid ning neil on seetõttu õigus saada õiget ja täielikku teavet hinna kohta, mida nad lõpuks peavad maksma. Eriti tuleb arvestada interneti kaudu broneerimist, sest see on sageli ainus odavlennuliinidele pileti broneerimise võimalus.

Muudatusettepanek 50
Artikkel 24 a (uus)

***Artikkel 24 a
Kulude läbipaistvus***

Kui lennupileti hind sisaldab lennujaama või parda julgestustasusid, näidatakse need kulud piletil eraldi ära või tehakse reisijale muul moel teatavaks. Liikmesriikide või lennuettevõtjate kehtestatavad julgestusmaksud ja -tasud peavad olema läbipaistvad ning neid tohib kasutada ainult julgestuskulude katmiseks lennujaamas või lennuki pardal.

Selgitus

Julgestustasud on kasvamas ning tarbijal on õigus teada, kui suured need on ja milleks neid kasutatakse.

Muudatusettepanek 51
Artikkel 24 b (uus)

***Artikkel 24 b
Sanktsioonid***

Liikmesriigid tagavad käesolevas peatükis sätestatud eeskirjade täitmise ja sätestavad nende rikkumise korral

kohaldatavad sanktsioonid. Sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Selgitus

Komisjoni dokumendis ei esitata ettepanekuid sanktsioonide kohta juhul, kui hinnakujunduse eeskirju ei täideta.

Muudatusettepanek 52
Artikli 26 lõige 1

1. Liikmesriigid ja komisjon teevad
käesoleva määruse kohaldamisel koostööd.

1. Liikmesriigid ja komisjon teevad
käesoleva määruse kohaldamisel **ja
järelevalvel** koostööd.

Selgitus

On vajalik pidev järelevalve, millesse on kaasatud kõikide sidusrühmade töötajate esindajad.

Muudatusettepanek 53
II lisa

II LISA

välja jäetud

***Piirkondlike lennujaamade mõiste
määratlemine artikli 16 kohaldamisel***

***Piirkondlike lennujaamadena käsitatakse
kõiki lennujaamu, mis vastavad vähemalt
ühele järgmistest kriteeriumidest:***

***(a) iga-aastane reisijateveo maht ei ületa
900 000;***

***(b) iga-aastane kaubaveomaht ei ületa 50
000 tonni;***

***(c) lennujaam asub liikmesriigile
kuuluval saarel.***

Selgitus

Mõiste „piirkondlik lennujaam“ määratlemine avaliku teenindamise kohustuse mõttes kaasab osa lennujaamu majanduslikult elujõulistes piirkondades ja tõrjub kõrvale osa lennujaamu majanduslikku või sotsiaalset toetust vajavates piirkondades. Avaliku teenindamise kohustus on õigustatud vaid nende lennujaamade puhul, mis teenindavad majanduslikku ja sotsiaalset toetust vajavaid piirkondi. Seepärast tuleks see mõiste välja jätta.

SELETUSKIRI

1. Taust

Lennunduse siseturu kolmas pakett, kuhu kuuluvad nõukogu määrused nr 2407/92, nr 2408/92 ja 2409/92, kujutab endast lennuliikluse liberaliseerimise viimast etappi. Meetmed võeti kasutusele 1993. aasta jaanuaris – kui määrused jõustusid – ja kehtisid kuni 1997. aasta aprillini – kui kabotaaž ühenduses vabaks muutus.

Määruses (EMÜ) nr 2407/92 sätestatakse eeskirjad, mida kohaldatakse kõikides liikmesriikides lennuettevõtjatele lennutegevusloa andmisel või nendelt selle tagasi võtmisel ja mille abil pannakse alus ühenduse piires diskrimineerimist välistavale ühenduse lennuettevõtja kontseptsioonile. Määruses tuuakse ära ka tingimused, mille alusel ühenduse lennuettevõtjad võivad rentida väljaspool ühendust registreeritud õhusõidukit.

Määruses (EMÜ) nr 2408/92 kehtestatakse ühenduse lennuettevõtjate vaba juurdepääsu peamised põhimõtted ühendusesisestele lennuliinidele ja sätestatakse eeskirjad võimalike erandite tegemiseks nende põhimõtete rakendamisel, eriti avaliku teenindamise kohustuse puhul ja olukordades, mis põhjustavad tõsiseid ummikuid ja keskkonnaprobleeme. Samas määruses tuuakse ära ka mõiste „lennujaamasüsteem” määratlemise ja liiklusjaotuse kriteeriumid samasse süsteemi kuuluvate üksikute lennujaamade vahel.

Määrusega (EMÜ) nr 2409/92 liberaliseeritakse lennupiletihinnad ja viiakse sisse menetlus, mis lubab liikmesriikidel vältida samaaegselt nii reisijaid kahjustavate üleliia kõrgete hindade kehtestamist kui ka peatada langevad hinnaspiraalid, mis võivad ohustada kõikide lennuettevõtjate finantstasakaalu.

Kolmanda paketi rakendamise tulemusena täheldati Euroopas enneolematut lennutranspordi arengu hoogustumist – kaotati vanad monopolid, viidi sisse ühendusesisene kabotaaž ja suurenes konkurentsi osakaal, eelkõige hindade osas, mis tuli kasuks tarbijatele. Euroopa lennundus muutus rangelt reguleeritud turust, mille toimimise aluseks olid kahepoolsed lepingud, kõrge konkurentsivõimega ühtseks turuks.

Pärast kolmanda paketi raames meetmete rakendamisest möödunud paljusid aastaid on siiski selgeks saanud, et osa meetmeid on aegunud, samas kui teisi ei rakendata korralikult või need tuleks selgemalt sõnastada, uuesti läbi vaadata või tühistada.

2. Ettepaneku sisu

Käesoleva ettepanekuga kavatakse ühendada kolm olemasolevat eespool nimetatud määrust ja neid muuta. Kolmanda paketi ümberkujundamise eesmärk on õigusaktide lihtsustamine ja aegunud osade kõrvaldamine, kuid samal ajal kehtestatakse mõnel juhul rangemad nõuded.

Määruse artiklis 4 lisatakse uued aspektid seoses küsimusega, milline lennutegevusloa väljaandev asutus lennutegevusloa välja annab. Enam ei ole määrav mitte lennuettevõtja peamine tegevuskoht, vaid peakontori asukoht ja koht, kus toimub suurem osa lennuettevõtja

operatiivtegevusest ja kus kontrollitakse tema lennuettevõtja sertifikaati.

Määruse artiklis 5 kehtestatakse karmimad finantstingimused lennutegevusloa andmiseks, samal ajal kui artiklis 8 karmistatakse lennutegevusloa kehtivuse tingimusi. Peale selle kohustatakse määruses lennutegevusluba väljaandvat pädevat asutust teatud juhtudel kontrollima nõuetele vastavust.

Määruses nähakse ka ette, et lennuettevõtja sertifikaati tehtavad muudatused kajastuvad lennutegevusloas (artikkel 6).

Ettepaneku artikkel 9 sätestab lennutegevusluba väljaandva pädeva asutuse kohustuse peatada või tühistada lennutegevusluba, kui ta ei ole enam veendunud, et lennuettevõtja suudab täita oma tegelikke ja võimalikke kohustusi 12 kuu jooksul.

Määruse artiklis 13 käsitletakse rentimist. Uue nõudena kehtestatakse määruses rentimise puhul, olenemata selle liigist (koos meeskonnaga või meeskonnata), ajalise kestuse piirang maksimaalselt kuus kuud. Lennuettevõtja võib saada loa rentida kolmandas riigis registreeritud õhusõidukit teiseks mittejärjestikuseks kuuekuuliseks ajavahemikuks. Koos meeskonnaga rentimise puhul on nõutav leping, mis näeb ette vastastikuse võrdväärse kohtlemise.

Ettepaneku artiklis 14 antakse komisjonile pädevus kontrollida määruse nõuete järgimist ja teha vajaduse korral otsus lennutegevusloa peatamiseks või tühistamiseks.

Määruse artikkel 15 reguleerib ühendusesiseste lennuteenuste osutamist ja ülelendu. Kõrvaldatakse kõik liikmesriikidevahelistest kahepoolsetest lepingutest tulenevad piirangud, mis kehtivad ühenduse lennuettevõtjate vabaduse suhtes osutada ühendusesiseseid lennuteenuseid. Ühenduse lennuettevõtjatel on lubatud lennuteenuseid ühendada ja ühineda koodi jagamise korraga nendel lennuliinidel, mille puhul kõnealuste liikmesriikide territooriumil asuvat lennujaama kasutatakse lendamiseks kolmandates riikides asuva(te)st punkti(de)st või seal asuva(te)sse punkti(desse) sinna, sealt või selle kaudu lennates.

Vastupidiselt nähakse määruses ette, et kolmandate riikide lennuettevõtjate ühendusesisene liiklusõigus sõltub asjaolust, kas ühenduse ja kolmanda riigi vahel on sõlmitud vastav leping, ilma et see piiraks juba olemasolevaid kahepoolseid lepinguid. Kolmandate riikide lennuettevõtjatel on võimalik teha transiitlende üle ühenduse territooriumi vaid juhul, kui asjaomane kolmas riik on rahvusvaheliste transiitliinide lepingu osaline või on sõlminud ühendusega muu sellekohase lepingu, ilma et see piiraks juba olemasolevaid kahepoolseid lepinguid.

Artiklid 16, 17 ja 18 käsitlevad avaliku teenindamise kohustust. Määruses nähakse ette, et avaliku teenindamise kohustuse võib kehtestada piirkondlikku lennujaama suunduvail regulaarlendudel ning ühtlasi määratletakse määruses selgelt piirkondliku lennujaama mõiste. Kontsessiooniperioodi pikkust pikendatakse kolmelt aastalt nelja aastani. Teavitamise ja avalikustamise kohustusi puudutavaid eeskirju muudetakse selgemaks ja lihtsustatakse. Määrusega viiakse sisse ka hädaolukorras rakendatav menetlus, mis võimaldaks tegutseda äkitselt häiritud teenindamise puhul lennuliinil, millele on kehtestatud avaliku teenindamise kohustus. Uue võimalusena võib komisjon nõuda, et liikmesriigid esitaksid avaliku

teenindamise kohustuse vajaduse põhjendamiseks erinevaid analüüse.

Mis puudutab liiklusjaotust artiklis 19, siis võetakse ettepanekus kasutusele üheastmeline menetlus olemasoleva kaheastmelise menetluse asemel. Liikmesriigid võivad lennuliikluse jaotust lennujaamade vahel reguleerida üksnes siis, kui komisjon on selleks oma heakskiidu andnud. Mõistet „lennujaamasüsteem” enam ei kasutata. Määrus määratleb täpselt linnastu mõiste.

Määruse artiklites 21–24 käsitletakse hindade läbipaistvust ja diskrimineerimist.

Et vältida osa lennuettevõtjate poolt praegu järgitavat tava, st lennupiletihindade avalikuks tegemist ilma maksude ja lõivudeta, nähakse määrukses ette, et lennupiletihinnad peavad sisaldama kõiki kohaldatavaid makse, lõive ja tasusid.

Lisaks tuleb avalikkusele anda põhjalikku teavet lennupiletihindade ja lastitariifide ning nendega kaasnevate tingimuste kohta. Määrukses kohustatakse lennuettevõtjaid kehtestama lennupiletihinnad sellisel viisil, et reisijat ei diskrimineerita tema kodakondsuse või elukoha alusel või reisibüroo asukoha alusel ühenduses.

3. Raportööri tähelepanekud

Raportöör on arvamusel, et komisjoni ettepanek on mõistlik ning ta nõustub uuesti sõnastamise vajaduse ja eesmärgiga. Kuid siiski leiab ta, et ettepanekusse tuleks teha mõned olulisi valdkondi puudutavad muudatused.

Rentimine

Praegusel hetkel on liikmesriikides rentimise valdkonnas rakendatavad tavad erinevad. See võib kaasa tuua turumoonutuse ning põhjustada sotsiaalseid ja ohutusprobleeme. Seega ei tohiks olla kahtlust, et kasutusele tuleks võtta uued ühisenõuded. Artiklis 13 toodud eeskirjad lähevad liiga kaugele ega võtta arvesse osade lennuettevõtjate tegevusele iseloomulikke tunnusjooni, eriti hooajalisust. On soovitatav leida ühelt poolt mõistlik tasakaal sotsiaalseid ja ohutusprobleeme puudutavate huvide ja teiselt poolt lennuliinide takistusteta toimimise vahel. Seepärast on tehtud ettepanek pikendada rentimise ajalist piirangut seitsme kuuni ja mitte piirata rentimise sagedust.

Hindade läbipaistvus

Raportöör toetab komisjoni eesmärki lõpetada lennuettevõtjate poolt järgitav tava teha lennupiletihinnad teatavaks ilma tasude, maksude, lõivude ja lisamaksudeta. Ta on arvamusel, et selgemalt tuleks sõnastada lennuettevõtjate kohustus avalikustada lennupiletite lõplikud hinnad. Lisaks tehti ettepanek laiendada nende sätete reguleerimisala, et tagada hindade läbipaistvuse tõhusam rakendamine.

Sotsiaalsed aspektid

Seoses väljaspool päritolumaad asuvate tegevuskohtadega on tekkinud probleeme, nagu näiteks kohaldatava õiguse kindlaksmääramisel töölevõetud meeskondade suhtes. Selle probleemi lahendamiseks tehti ettepanek lisada selge asjakohane säte.

Reisijate kaitse

Komisjoni ettepanekus ei ole esitatud tõhusat süsteemi, mis tagaks, et lennuettevõtja pankroti tagajärjel ei tabaks reisijat ebameeldivad üllatused, nagu näiteks kulude hüvitamata jätmine

osutamata lennuteenuse või välismaale jätmise korral. Raportöör on arvamusel, et määrusesse tuleks lisada sätteid, mille eesmärk on kaitsta reisijaid.

Avaliku teenindamise kohustus ja piirkondlik lennujaam

Raportöör on veendunud, et mõiste „piirkondlik lennujaam“ määratlemine avaliku teenindamise kohustuse mõttes kaasab osa lennujaamu majanduslikult elujõulistes piirkondades ja tõrjub kõrvale osa lennujaamu majanduslikku või sotsiaalset toetust vajavates piirkondades. Kuna avaliku teenindamise kohustuse kehtestamine on õigustatud ainult lennujaamade puhul, mis teenindavad majanduslikku ja sotsiaalset toetust vajavaid piirkondi, siis tuleks piirkondliku lennujaama mõiste välja jätta.

Lisaks eelpool nimetatud olulistele küsimustele tuleks selgelt määratleda mitmed mõisted ja tingimused, et vältida arusaamatusi ja erinevat kohaldamist.

Ühendusesisesed lennuteenused

Mis puudutab ühendusesiseseid lennuteenuseid, siis on raportöör vastupidiselt eespool nimetatud punktidele, mille puhul esitati soovitusi mitmete muudatuste tegemiseks, kindlalt veendunud, et komisjoni pädevuse suurendamiseks tehtud ettepanekut tuleks toetada. Nn esimese ja viienda vabaduse lendude osas on komisjonil võimalik läbirääkimisi pidada tõhusamalt kui üksikutel liikmesriikidel, mille kohta annab tunnistust ka Venemaaga sõlmitud leping, mis käsitleb Siberist üle lendamise õigusi. Raportöör ei jaga mõnede sidusrühmade subsidiaarsusega seotud kahtlusi. Seepärast soovitatakse võtta artikkel 15 vastu komisjoni poolt esitatud kujul.

MENETLUS

Pealkiri	Lennutransporditeenuste osutamist käsitlevad ühiseeskirjad (uuesti sõnastatud)		
Viited	KOM(2006)0396 - C6-0248/2006 - 2006/0130(COD)		
EP-le esitamise kuupäev	18.7.2006		
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 5.9.2006		
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	EMPL 5.9.2006	ENVI 5.9.2006	IMCO 5.9.2006
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	EMPL 12.9.2006	ENVI 14.9.2006	IMCO 4.10.2006
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Arūnas Degutis 13.9.2006		
Arutamine parlamendikomisjonis	19.12.2006	28.2.2007	10.4.2007
Vastuvõtmise kuupäev	8.5.2007		
Lõpphääletuse tulemused	+: -: 0:	32 3 0	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Bourlanges, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Ţicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Zsolt László Becsey, Pedro Guerreiro, Antonio López-Istúriz White, Salvatore Tatarella, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	Árpád Duka-Zólyomi, Den Dover, Béla Glattfelder		