

Lennundus - ELis lennuteenuste osutamist käsitlevad eeskirjad (läbivaatamine)

Tärniga (*) märgitud väljad on kohustuslikud.

Sissejuhatus

Teie andmed

* Minu vastus on järgmises keeles:

- ☐ bulgaaria
- ☐ eesti
- ☐ hispaania
- ☐ hollandi
- ☐ horvaadi
- ☐ iiri
- ☐ inglise
- ☐ itaalia
- ☐ kreeka
- ☐ läti
- ☐ leedu
- ☐ malta
- ☐ poola
- ☐ portugali
- ☐ prantsuse
- ☐ rootsi
- ☐ rumeenia
- ☐ saksa
- ☐ slovaki

- ☐ sloveeni
- ☐ soome
- ☐ taani
- ☐ tšehhi
- ☐ ungari

*** Vastan kui**

- ☐ akadeemiline asutus / teadusasutus
- ☐ ettevõtjate ühendus
- ☐ ettevõtja/äriühing
- ☐ tarbijaorganisatsioon
- ☐ ELi kodanik
- ☐ keskkonnaorganisatsioon
- ☐ ELi mittekuuluva riigi kodanik
- ☐ vabaühendus
- ☐ avaliku sektori asutus
- ☐ ametiühing
- ☐ muu

*** Eesnimi**

Viktoria

*** Perekonnanimi**

Sitnik

*** E-posti aadress (ei avalikustata)**

viktoria.sitnik@kliimaministeerium.ee

*** Päritoluriik**

Märkige enda või oma organisatsiooni päritoluriik.

Loetelu ei kajasta Euroopa institutsioonide ametlikku seisukohta nimetatud üksuste õigusliku seisundi või poliitika suhtes. Sellesse on koondatud sageli lahknevad loetelud ja tavad.

☐ Afganistan	☐ Ghana	☐ Lõuna-Georgia ja Lõuna-Sandwichi saared	☐ Saint Kitts ja Nevis
☐ Ahvenamaa	☐ Gibraltar	☐ Lõuna-Korea	☐ Saint Lucia
☐ Albaania	☐ Grenada	☐ Lõuna-Sudaan	☐ Saint-Martin
☐ Alžeeria	☐ Gröönimaa	☐ Luksemburg	☐ Saint-Pierre ja Miquelon
☐ Ameerika Samoa	☐ Gruusia	☐ Macau	☐ Saint Vincent
☐ Ameerika Ühendriigid	☐ Guadeloupe	☐ Madagaskar	☐ Saksamaa
☐ Andorra	☐ Guam	☐ Madalmaad	☐ Sambia
☐ Angola	☐ Guatemala	☐ Malaisia	☐ Samoa
☐ Anguilla	☐ Guernsey	☐ Malawi	☐ San Marino
☐ Antarktis	☐ Guinea	☐ Maldiivid	☐ São Tomé ja Príncipe
☐ Antigua ja Barbuda	☐ Guinea-Bissau	☐ Mali	☐ Saudi Araabia
☐ Araabia Ühendemiraadid	☐ Guyana	☐ Malta	☐ Seišellid
☐ Argentina	☐ Haiti	☐ Mani saar	☐ Senegal
☐ Armeenia	☐ Heard ja McDonald	☐ Maroko	☐ Serbia
☐ Aruba	☐ Hiina	☐ Marshalli Saared	☐ Sierra Leone
☐ Aserbaidžaan	☐ Hispaania	☐ Martinique	☐ Singapur
☐ Austraalia	☐ Honduras	☐ Mauritaania	☐ Sint-Maarten
☐ Austria	☐ Hongkong	☐ Mauritius	☐ Slovakkia
☐ Bahama	☐ Horvaatia	☐ Mayotte	☐ Sloveenia
☐ Bahrein	☐ Ida-Timor	☐ Mehhiko	☐ Somaalia
☐ Bangladesh	☐ Iirimaa	☐ Mikroneesia	☐ Soome
☐ Barbados	☐ Iisrael	☐ Moldova	☐ Sri Lanka
☐ Belau	☐ India	☐ Monaco	☐ Sudaan
☐ Belgia	☐ Indoneesia	☐ Mongoolia	☐ Suriname

☐ Belize	☐ Iraak	☐ Montenegro	☐ Süüria
☐ Benin	☐ Iraan	☐ Montserrat	☐ Svalbard ja Jan Mayen
☐ Bermuda	☐ Island	☐ Mosambiik	☐ Šveits
☐ Bhutan	☐ Itaalia	☐ Myanmar/Birma	☐ Taani
☐ Boliivia	☐ Jaapan	☐ Namiibia	☐ Tadžikistan
☐ Bonaire, Sint Eustatius ja Saba	☐ Jamaica	☐ Nauru	☐ Tai
☐ Bosnia ja Hertsegoviina	☐ Jeemen	☐ Nepal	☐ Taiwan
☐ Botswana	☐ Jersey	☐ Nicaragua	☐ Tansaania
☐ Bouvet' saar	☐ Jordaania	☐ Nigeeria	☐ Togo
☐ Brasiilia	☐ Jõulusaar	☐ Niger	☐ Tokelau
☐ Briti India ookeani ala	☐ Kaimanisaared	☐ Niue	☐ Tonga
☐ Briti Neitsisaared	☐ Kambodža	☐ Norfolki saar	☐ Trinidad ja Tobago
☐ Brunei	☐ Kamerun	☐ Norra	☐ Tšaad
☐ Bulgaaria	☐ Kanada	☐ Omaan	☐ Tšehhi
☐ Burkina Faso	☐ Kasahstan	☐ Paapua Uus-Guinea	☐ Tšiili
☐ Burundi	☐ Katar	☐ Pakistan	☐ Tuneesia
☐ Clipperton	☐ Keenia	☐ Palestiina	☐ Türgi
☐ Colombia	☐ Kesk-Aafrika Vabariik	☐ Panama	☐ Türkmenistan
☐ Cooki saared	☐ Kiribati	☐ Paraguay	☐ Turks ja Caicos
☐ Costa Rica	☐ Komoorid	☐ Peruu	☐ Tuvalu
☐ Côte d'Ivoire	☐ Kongo	☐ Pitcairn	☐ Uganda
☐ Curaçao	☐ Kongo Demokraatlik Vabariik	☐ Põhja-Korea	☐ Ühendkuningriik

- | | | | |
|--|-------------------------------------|---|---|
| ☐ Djibouti | ☐ Kookossaared | ☐ Põhja-Makedoonia | ☐ Ühendriikide hajasaared |
| ☐ Dominica | ☐ Kõrgõzstan | ☐ Põhja-Mariaanid | ☐ Ukraina |
| ☐ Dominikaani Vabariik | ☐ Kosovo | ☐ Poola | ☐ Ungari |
| ☐ Ecuador | ☐ Kreeka | ☐ Portugal | ☐ Uruguay |
| ☐ Eesti | ☐ Küpros | ☐ Prantsuse Antarktilised ja Lõunaalad | ☐ USA Neitsisaared |
| ☐ Egiptus | ☐ Kuuba | ☐ Prantsuse Guajaana | ☐ Usbekistan |
| ☐ Ekvatoriaal-Guinea | ☐ Kuveit | ☐ Prantsuse Polüneesia | ☐ Uus-Kaledoonia |
| ☐ El Salvador | ☐ Lääne-Sahara | ☐ Prantsusmaa | ☐ Uus-Meremaa |
| ☐ Eritrea | ☐ Laos | ☐ Puerto Rico | ☐ Valgevene |
| ☐ Eswatini | ☐ Läti | ☐ Réunion | ☐ Vanuatu |
| ☐ Etioopia | ☐ Leedu | ☐ Roheneemesaared | ☐ Vatikani Linnriik |
| ☐ Fääri saared | ☐ Lesotho | ☐ Rootsi | ☐ Venemaa |
| ☐ Falklandi saared | ☐ Libeeria | ☐ Rumeenia | ☐ Venezuela |
| ☐ Fidži | ☐ Liechtenstein | ☐ Rwanda | ☐ Vietnam |
| ☐ Filipiinid | ☐ Liibanon | ☐ Saalomoni Saared | ☐ Wallis ja Futuna |
| ☐ Gabon | ☐ Liibüa | ☐ Saint-Barthélemy | ☐ Zimbabwe |
| ☐ Gambia | ☐ Lõuna-Aafrika | ☐ Saint Helena, Ascension ja Tristan da Cunha | |

Komisjon avaldab kõik selle avaliku konsultatsiooni raames laekunud vastused. Saate valida, kas nõustute oma andmete avaldamisega või eelistate jääda vastuse avaldamisel anonüümseks. **Läbipaistvuse huvides avaldatakse alati vastaja liik (näiteks „ettevõtjate ühendus“, „tarbijaorganisatsioon“, „ELi kodanik“), päritoluriik, organisatsiooni nimi ja suurus ning sellele läbipaistvusregistris määratud tunnusnumber. Teie e-posti aadressi ei avaldata.** Valige enda jaoks kõige sobivamad privaatsussätted. Vaikimisi kasutatav privaatsussätete valik oleneb vastaja liigist.

☐ Olen nõus [isikuandmete kaitse valdkonnas kohaldatavate sätetega.](#)

B-osa. Arvamused eesmärkide kohta

Algatuse üldeesmärk on **kujundada vastupidavam, konkurentsivõimelisem ja kestlikum lennuteenuste sektor, säilitades seejuures lennuohutuse kõrgeima taseme ja jätkates ühendatuse tagamist, ning kaitsta tarbijate huve ja säilitada kvaliteetsed töökohad.**

Palun märkige, kuivõrd nõustute üldeesmärgiga.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
* Üldeesmärk	☐	☐	☐	☐	☐

Algatuse erieesmärgid seatakse selleks, et üksikasjalikumalt käsitleda C-osas kirjeldatud probleeme, ning need suunavad poliitikameetmete valikut. Kindlaks on määratud viis võimalikku erieesmärki.

Palun märkige, kuivõrd nõustute erieesmärkidega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
* Parandada lennuteenuste turu regulatiivset vastupanuvõimet ja head toimimist	☐	☐	☐	☐	☐
* Toetada ELi lennuettevõtjate ülemaailmset konkurentsivõimet	☐	☐	☐	☐	☐
* Edendada keskkonnasäästlikku ja sotsiaalselt vastutustundlikku ühendatust	☐	☐	☐	☐	☐
* Toetada tarbijaid teadlikumate valikute tegemisel	☐	☐	☐	☐	☐
* Lihtsustada eeskirju ja vähendada halduskoormust	☐	☐	☐	☐	☐

Kas eespool kirjeldatud probleemide lahendamiseks tuleks kaaluda muid erieesmärke?

kuni 3000 tähemärki

C-osa. Arvamused probleemide ja võimalike poliitikameetmete kohta

Algatuse eesmärk on käsitleda 10 eri liiki probleeme, mida kirjeldatakse allpool. Komisjon soovib hinnata kindlakstehtud probleemide lahendamiseks võetavate mitmesuguste meetmete asjakohasust.

1. probleem. ELi lennuteenuste turg ei ole häirete ja kriiside suhtes piisavalt vastupidav

Lennuteenuste määruks on sätestatud kapitali miinimumtase, mis lennuettevõtjatel peab olema eelkõige selle tagamiseks, et rahalised raskused ei kujutaks endast riski ohutusele. Määruse kohaselt võivad liikmesriigid selleks, et võimaldada paindlikkust restruktureerimiseks või likvideerimiseks, lubada rahalistes raskustes olevatel lennuettevõtjatel jätkata tegevust ajutise lennutegevusloa alusel seni, kuni puudub risk ohutusele, kuid määrus ei paku selleks alati piisavat raamistikku.

Ka COVID-19 pandeemia näitas, kui oluline on kapitali miinimumtaseme olemasolu, et vältida taolistes kriisiolukordades lühiajalisi likviidsus- või maksevõimeprobleeme. Ajutised meetmed, millega ametiasutustele rahalistes raskustes olevate lennuettevõtjate üle järelevalve teostamisel suurem paindlikkus, võimaldasid rahalistes raskustes olevate lennuettevõtjate edukat refinantseerimist või restruktureerimist, mis vastasel juhul ei oleks olnud võimalik. Sellised sündmused nagu COVID-19 pandeemia, mille tagajärjel nõudlus reisijate hulgas järsult väheneb, mõjutavad enamasti paljusid lennuettevõtjaid korraga. Mõned sidusrühmad on tõstatanud küsimuse, kas teatavatel lennuettevõtjatel oli kriisi puhkedes piisavalt kapitali, võttes arvesse, et nad kasutasid hiljem riiklikku päästeabi. Kui lühiajalised likviidsus- või maksevõimeprobleemid tekivad paljudel lennuettevõtjatel samaaegselt, võib suurened lennuühendusi mõjutavate ulatuslike tagajärgede risk, sealhulgas ka pärast kriisi leevenemist. COVID-19 pandeemia ajal ei suutnud paljud lennuettevõtjad täita ka oma kohustust hüvitada lendude massilise tühistamise korral reisijatele või asjakohasel juhul pakettreiside korraldajatele ja muudele vahendajatele viimaste poolt ettemakstud piletid seaduses sätestatud tähtaja jooksul. Lisaks puudub praegu reisijate kohustuslik kaitse lennuettevõtja maksejõuetuse eest. COVID-19 pandeemia osutas ka muudele õigusraamistiku puudustele. Pandeemia tõi esile, et ametiasutustele ei ole tagatud paindlikkus häirete ja kriisiolukordadega tegelemiseks, sealhulgas

paindlikkus, mis võimaldaks liikmesriikidel kehtestada avaliku teenindamise kohustusi ja liiklusõiguste erakorralisi piiranguid. Kahes alljärgnevas punktis käsitletakse üksikasjalikumalt neid kahte küsimust, st avaliku teenindamise kohustusi ja liiklusõiguste erakorralisi piiranguid.

- Mõned liikmesriigid pidid pandeemia ajal kiiresti kohandama või kehtestama avaliku teenindamise kohustusi, et tagada elementaarne ühendatus ja oluliste kaupade, sealhulgas toidu ja ravimite varustuskindlus. Avaliku teenindamise kohustusi käsitlevad eeskirjad võimaldavad kehtestada erakorralise avaliku teenindamise kohustuse üksnes juhul, kui juba on olemas ainuõiguslikult täidetav avaliku teenindamise kohustus (nn piiratud avaliku teenindamise kohustus). Seega oli vahe ühelt poolt piiratud avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinide ning teiselt poolt nende liinide vahel, mille puhul kehtis avaliku teenindamise kohustus ilma ainuõigusteta (nn avatud avaliku teenindamise kohustus) või mille suhtes ei kehtinud ühtegi avaliku teenindamise kohustust. Seetõttu oli ametiasutustel keeruline operatiivselt kehtestada lennuliikluse ootamatu katkemise korral elementaarse ühendatuse ja varustuskindluse tagamiseks erakorralisi avaliku teenindamise kohustusi avatud avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinidel ja nendel liinidel, mille suhtes avaliku teenindamise kohustust ei kohaldatud. Äärepoolseimad piirkonnad sõltuvad kogu majandustegevuse puhul märkimisväärselt lennutranspordist ja esmatähtsate teenuste kättesaadavusest ning neid äärepoolseimaid piirkondi mõjutas pandeemia ajal eriti tugevalt.
- Liikmesriigid võivad võtta meetmeid liiklusõiguste piiramiseks või keelustamiseks lühiajalises hädaolukorras, kuid COVID-19 pandeemia tõi esile, et i) liikmesriikide võimalused on piiratud, kui kriis kestab üle 14 päeva; ii) need piirangud või keelud toovad kaasa menetlusliku koormuse nii liikmesriikide ametiasutustele kui ka komisjonile.

Lisaks on lennuettevõtjatele alates vähemalt 2016. aastast teinud muret lennujuhtide streikidest tingitud hilinemiste ja tühistamiste mõju nende teenuste osutamise vabadusele. Need streigid mõjutavad ka lende, mis ei alga ega lõpe riigis, kus lennujuhtide streik toimub, vaid mis lihtsalt läbivad selle riigi õhuruumi. Sellel võib olla järelmõju reisijatele kogu ELi lennumarsruutide võrgus. Mõned liikmesriigid näevad lennujuhtide streigi korral ette selliste ülelendude täieliku kaitse. See on tundlik küsimus, kuna puudutab tasakaalu lennuettevõtjate teenuste osutamise vabaduse ja töötajate streigiõiguse vahel.

Palun märkige, mil määral nõustute järgmiste väidetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
1. probleem. ELi lennuteenuste turg ei ole häirete ja kriiside suhtes piisavalt vastupidav	☐	☐	☐	☐	☐
See on tingitud järgmisest:					
1a. Ametiasutused ei ole alati võimelised lennuettevõtjate finantsolukorda tõhusalt jälgima või rahaliste raskuste tuvastamise korral reageerima	☐	☐	☐	☐	☐

1b. Raskused lennuettevõtja maksejõuetuse korral hüvitise saamisel või kojusaamisel	☐	☐	☐	☐	☐
1c. Ametiasutused ei suuda kriisilukordadele piisavalt kiiresti ja õigeaegselt reageerida, näiteks liiklusõiguste piiramisega või avaliku teenindamise kohustuse kiire kehtestamise või kohandamisega	☐	☐	☐	☐	☐
1d. Ülelennud ei ole lennujuhtide streigi korral piisavalt kaitstud	☐	☐	☐	☐	☐

Palun märkige, kui tõsiseks peate probleemi ja selle allprobleeme (1 = ei ole tõsine; 5 = väga tõsine).

	1 (ei ole tõsine)	2	3	4	5 (väga tõsine)	Ei oska öelda
1. probleem. ELi lennuteenuste turg ei ole häirete ja kriiside suhtes piisavalt vastupidav See on tingitud järgmisest:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1a. Ametiasutused ei ole alati võimelised lennuettevõtjate finantsolukorda tõhusalt jälgima või rahaliste raskuste tuvastamise korral reageerima	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1b. Raskused lennuettevõtja maksejõuetuse korral hüvitise saamisel või kojusaamisel	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1c. Ametiasutused ei suuda kriisilukordadele piisavalt kiiresti ja õigeaegselt reageerida, näiteks liiklusõiguste piiramisega või avaliku teenindamise kohustuse kiire kehtestamise või kohandamisega	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1d. Ülelennud ei ole lennujuhtide streigi korral piisavalt kaitstud	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Järgmises tabelis on esitatud mitu võimalikku meetet selle probleemikogumi lahendamiseks.

Allpool kirjeldatud poliitikameetmed ei piira kasutatava vahendi kohaldamist ning võivad hõlmata nii lennuteenuste määruuse muudatusi, pehme õiguse meetmeid (sealhulgas suuniseid) kui ka paremat täitmise tagamist. Probleemide keerukust ja mitmetahulisust arvestades ei ole need lähenemisviisid tingimata üksteist välistavad.

Palun märkige, mil määral nõustute väljapakutud poliitikameetmetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Kohustada liikmesriike korrapäraselt hindama suurte reisilennuettevõtjate vastupanuvõimet kriisidele.	☐	☐	☐	☐	☐
Täpsustada, et lennuettevõtjate suhtes kehtivaid kapitalinõudeid (suutlikkus katta püsi- ja tegevuskulusid, arvestamata kolme kuu tegevustulusid) kohaldatakse pidevalt.	☐	☐	☐	☐	☐
Suurendada lennuettevõtjate suhtes kohaldatavaid kapitalinõudeid (suutlikkus katta püsi- ja tegevuskulusid, arvestamata kolme kuu tegevustulusid), pikendades kõnealust perioodi kolmelt kuult kuuele kuule.	☐	☐	☐	☐	☐
Kohustada suuri reisijateveoga tegelevaid lennuettevõtjaid sõlmima kokkulepped (kindlustus, vahetusvõlakirjad, krediidiinid vms kokkulepped), mis võimaldavad vältida sularahareservide vähenemist allapoole lennutegevusloa säilitamiseks vajalikku taset ja tagavad erandolukorras tegutsemise suutlikkuse.	☐	☐	☐	☐	☐
Kohustada liikmesriike jagama omavahel teavet, et hõlbustada järelevalvet lennutegevuslubade üle.	☐	☐	☐	☐	☐
Tunnistada ajutiste lubade süsteem kehtetuks ja asendada see süsteemiga, mis põhineb ametiasutuse ja lennuettevõtja vahelisel struktureeritud dialoogil.	☐	☐	☐	☐	☐
Anda liikmesriikidele ajutiste lennutegevuslubade süsteemi kõrval võimalus pidada lennuettevõtjate rahaliste raskuste korral struktureeritud dialoogi.	☐	☐	☐	☐	☐

Innustada lennuettevõtjaid pakkuma odavaid pileteid reisijatele, kes tuleb lennuettevõtja pankroti korral kodumaale toimetada („päästepiletid“), sealhulgas reisijatele, kes broneerisid oma pileti vahendajast piletimüüja kaudu.					
Kohustada liikmesriike määrama liikmesriigis asutuse, kes vastutab tagasisõidupiletiga ELi elanike ja ELi kodanike kodumaale (liikmesriiki) toimetamise koordineerimise eest olukorras, mis ei ole hädaolukord ja kus kommertslennud on saadaval. See hõlmaks suhtlemist kolleegide ja lennuettevõtjatega, läbirääkimisi päästepiletite üle ning asjaomaste reisijate teavitamist oma veebisaidi ja muude kanalite kaudu.					
Lua hüvitamise ja kodumaale tagasitoimetamise tagatisfondid, mida rahastatakse kõigi lennupiletite lisatasust ning mida reisijad ja pakettreiside korraldajad saavad kasutada lennu tühistamise korral, kui lennuettevõtja ei suuda maksejõuetuse või tõsiste likviidsusprobleemide tõttu hüvitismakset teha ja vajaduse korral reisijaid kodumaale tagasi toimetada.					
Lua reisijate jaoks tagatisfondid, mida rahastatakse kõigi lennupiletite lisatasust ning mida reisijad ja pakettreiside korraldajad saavad kasutada lennu tühistamise korral, kui lennuettevõtja ei suuda hüvitismakset teha tõsiste likviidsusprobleemide tõttu, kuid ta ei ole maksejõuetu ja tal säilib lennutegevusluba.					
Lubada liikmesriikidel sõlmida lepinguid erakorralise avaliku teenindamise kohustuse lühiajaliseks täitmiseks eelnevalt kindlaks määratud ajavahemikul, kui senisel avatud avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liinil teenuse osutamine äkiliselt katkeb, mis tingib vajaduse korraldada hange liini teenindamiseks.					

Lubada liikmesriikidel äkilise kriisi korral, kui on vaja tagada elementaarne ühendatus, sõlmida avaliku teenindamise kohustuse leping lühikeseks eelnevalt kindlaks määratud ajavahemikuks ilma hanketa selliste liinide teenindamiseks, mille suhtes avaliku teenindamise kohustust ei kohaldata, ning seda lepingut piiratud arvul kordadel uuendada/pikendada.	☐	☐	☐	☐	☐
Lubada liikmesriikidel pikemaajalise püsiva kriisi korral pikendada liiklusõiguste piiranguid praeguse 14 päeva asemel korraga kuni kolmeks kuuks ja kaotada kohustus, mille kohaselt komisjon peab liikmesriikide kehtestatud piirangute pikendamise ametlikult heaks kiitma.	☐	☐	☐	☐	☐
Kohustada liikmesriike tagama lennujuhtide streigist etteteatamise ühtne, vähemalt 15-päevane tähtaeg (sealhulgas individuaalsed etteatased).	☐	☐	☐	☐	☐
Kohustada liikmesriike tagama lennujuhtide streigi korral kõigi ülelendude säilimine.	☐	☐	☐	☐	☐
Kohustada liikmesriike tagama lennujuhtide streigi korral kõigi ELi-siseste ülelendude säilimine.	☐	☐	☐	☐	☐
Panna liikmesriikidele vastutus nende riigi lennujuhtide streigi tõttu ülelendude hilinemise /tühistamise korral reisijatele hüvitise maksmise eest.	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Kas tuleks kaaluda veel mingeid elemente? (vabatahtlik)

kuni 1000 tähemärki

2. probleem. Suured kulud ja ebavõrdsed tingimused ei võimalda ELi lennuettevõtjatel bilansse taastada ja rahvusvahelisel tasandil konkureerida, mis võib kahjustada süsinikuheite vähendamiseks tehtavaid jõupingutusi

Lennuteenuste määrase kohaselt peab ELi lennuettevõtjates olema enamusosalus ja tegelik kontroll ELi kodanikel ja/või ELi liikmesriikidel. Lennutegevusloa saamiseks kehtivad omandi- ja kontrollinõuded, mis põhinevad kodakondsuskriteeriumidel, on rahvusvahelises lennundussektoris levinud ning lennuteenuste lepingute alusel rahvusvaheliste liiklusõiguste saamise eelduseks on sageli nende omandi- ja kontrollieeskirjade järgimine.

Juba 2019. aastal (enne COVID-19 pandeemia puhkemist) avaldatud hinnangus nenditi, et praegused omandi- ja kontrollinõuded võivad raskendada juurdepääsu kapitalile, seeläbi tõstes kapitali hinda. Paljudel lennuettevõtjatel on nüüd suurem võlakooormus kui pandeemia alguses, mis võib lennuettevõtjate kulusid veelgi suurendada ja seega sektori konkurentsivõimet negatiivselt mõjutada. Need tegurid võivad pärssida ka sektori suutlikkust suunata edaspidi kapitali keskkonnahoidlikesse investeringutesse.

ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (ELi HKS) kohaldatakse praegu üksnes ELi-siseste lendude suhtes. ICAO rahvusvahelisest lennundusest tuleneva süsinikdioksiidi vähendamise ja kompenseerimise skeemi (CORSIA) kohaldatakse pikamaalendude (ELi-väliste lendude) suhtes, samas kui määrust „ReFuelEU Aviation“ (RFEUA) kohaldatakse üksnes lendude suhtes, mis väljuvad RFEUA kohaldamisalasse kuuluvatest (kütusetarnijatele kehtivate kestliku lennukikütuse nõuete kaudu) ELi lennujaamadest.

ELi süsinikuheite vähendamise poliitika suurem ambitsioonikus võrreldes väiksemad kliimaeesmärgid seadnud kolmandate riikide omaga võib soodustada lennuettevõtjaid, kellel on sõlmennujaamad kolmandates riikides ja kelle kulud võivad pikamaa-marsruutidel sageli olla väiksemad kui ELi lennuettevõtjatel, eelkõige reisijate puhul, kes ei reisi otse, vaid teevad enne lõppsihtkohta jõudmist vahemaandumise. Hinnatundlikud reisijad võivad seega otsustada odavamate ELi-väliste lennuettevõtjate kasuks, mis omakorda võib kahjustada ELi lennuettevõtjate suutlikkust teenida tulu ja investeerida täiendavalt süsinikuheite vähendamisse, põhjustades samal ajal ka kasvuhoonegaaside heite ülekandumist, mõjutades ELi lennuettevõtjate konkurentsivõimet ja lõppkokkuvõttes vähendades ELi süsinikuheite vähendamise raamistiku üldist tulemuslikkust.

Venemaa agressioonisõda Ukraina vastu tingis Venemaa õhuruumi sulgemise ELi lennuettevõtjatele ning Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) poolt konfliktipiirkondade ELi hoiatussüsteemi kaudu ELi lennuettevõtjatele ohutuskaalutlustel antud soovitusel vältida mõjutatud Venemaa õhuruumi.

Konfliktipiirkondade ELi hoiatussüsteemi eesmärk on kaitsta reisijaid nii Euroopas kui ka väljaspool Euroopat.

See süsteem on tehnilist laadi ja seega suunatud õhusõidukite käitajatele. Süsteemi väljastatavad hoiatusteated ei pruugi olla üldsusele kergesti arusaadavad.

Euroopa lennuettevõtjad on kooskõlas konfliktipiirkondade hoiatussüsteemiga suunanud oma lennud Aasia kaudu, et vältida EASA poolt kindlaks määratud konfliktipiirkondi. See on mõjutanud Euroopa lennuettevõtjate konkurentsivõimet, kuna marsruutide muutmine pikendab nende lende ja suurendab kütusekulusid, samas kui mõne kolmanda riigi lennuettevõtjad jätkavad üle asjaomaste piirkondade lendamist. Hoiatuste tehnilise iseloomu tõttu võib see olukord üldsusele arusaamatuks jääda.

On välja toodud, et kolmandate riikide lennuettevõtjad võivad kasutada ELi-siseseid liiklusõigusi, ilma et nad järgiksid kõiki ELi lennuettevõtjate suhtes kohaldatavaid eeskirju. Lennuteenuste määrukses on sätestatud eeskirjad ELi lennuettevõtjate lennutegevuslubade ja ühtsele turule juurdepääsu kohta. ELi-välistel lennuettevõtjatel ei ole piiramatut juurdepääsu ühtsele turule, nagu ELi lennuettevõtjatel, kuid mõnel juhul on kolmandate riikide lennuettevõtjatel liikmesriikide ja kolmandate riikide vaheliste kahepoolsete lennunduslepingute alusel lubatud osutada lennuteenuseid kahe liikmesriigi vahel. Selle tulemusena osutavad mõned ELi-välised lennuettevõtjad ELi-siseseid lennuteenuseid, järgimata kõiki ELi lennuettevõtjate suhtes kohaldatavaid eeskirju (nt lennutegevusloa nõuded, sealhulgas peamise tegevuskoha kohta koos sellega kaasnevate maksu-, konkurentsi- ja tööõiguslaste nõuetega). Kuigi selle probleemi ulatus on hinnanguliselt suhteliselt väike, tähendab see siiski, et mõnel juhul võivad ELi lennuettevõtjad ja kolmandate riikide lennuettevõtjad konkureerida liikmesriikidevahelistel liinidel, kuid neile kehtivad oluliselt erinevad regulatiivsed nõuded.

Palun märkige, mil määral nõustute järgmiste väidetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
2. probleem. Suured kulud ja ebavõrdsed tingimused ei võimalda ELi lennuettevõtjatel bilansse taastada ja rahvusvahelisel tasandil konkureerida, mis võib kahjustada süsinikuheite vähendamiseks tehtavaid jõupingutusi	☐	☐	☐	☐	☐
See on tingitud järgmisest:					
2a. Omandi- ja kontrollieeskirjadest tulenevad ELi-välise kapitali kättesaadavuse piirangud	☐	☐	☐	☐	☐
2b. Süsinikuheite vähendamise poliitika erinevast ambitsioonitasemest tulenevad moonutused	☐	☐	☐	☐	☐
2c. Õhuruumi sulgemise tõttu mõningate rahvusvaheliste konkurentidega võrreldes pikemad lennuliinid	☐	☐	☐	☐	☐

2d. Kolmandate riikide lennuettevõtjate ühepoolne võimalus kasutada teatavaid ELi-siseseid liiklusõigusi	☐	☐	☐	☐	☐
--	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Palun märkige, kui tõsiseks peate probleemi ja selle allprobleeme (1 = ei ole tõsine; 5 = väga tõsine).

	1 (ei ole tõsine)	2	3	4	5 (väga tõsine)	Ei oska öelda
2. probleem. Suured kulud ja ebavõrdsed tingimused ei võimalda ELi lennuettevõtjatel bilansse taastada ja rahvusvahelisel tasandil konkureerida, mis võib kahjustada süsinikuheite vähendamiseks tehtavaid jõupingutusi See on tingitud järgmisest:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2a. Omandi- ja kontrollieeskirjadest tulenevad ELi-välise kapitali kättesaadavuse piirangud	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2b. Süsinikuheite vähendamise poliitika erinevast ambitsioonitasemest tulenevad moonutused	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2c. Õhuruumi sulgemise tõttu mõningate rahvusvaheliste konkurentidega võrreldes pikemad lennuliinid	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2d. Kolmandate riikide lennuettevõtjate ühepoolne võimalus kasutada teatavaid ELi-siseseid liiklusõigusi	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Järgmises tabelis on esitatud mitu võimalikku meedet selle probleemikogumi lahendamiseks. Allpool kirjeldatud poliitikameetmed ei piira kasutatava vahendi kohaldamist ning võivad hõlmata nii lennuteenuste määruse muudatusi, pehme õiguse meetmeid (sealhulgas suuniseid) kui ka paremat täitmise tagamist. Probleemide keerukust ja mitmetahulisust arvestades ei ole need lähenemisviisid tingimata üksteist välistavad.

Palun märkige, mil määral nõustute väljapakutud poliitikameetmetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Täpsustada praeguseid omandi- ja kontrollieeskirju, eelkõige keerukate struktuuride puhul.	☐	☐	☐	☐	☐
Kaotada kõik omandipiirangud, kuid säilitada ELi-sisese tegeliku kontrolli nõue.	☐	☐	☐	☐	☐
Leevendada omandi- ja kontrollieeskirju üksnes kolmandate riikide institutsionaalsetele investorite osas (nt pensionifondid).	☐	☐	☐	☐	☐
Leevendada omandi- ja kontrollieeskirju teatavate kolmandate riikide investorite osas üksikjuhtumite kaupa.	☐	☐	☐	☐	☐
Leevendada omandi- ja kontrollieeskirju kõigi investorite osas ja luua lennundusspetsiifiline taustauuringumehhanism strateegiliste probleemide lahendamiseks.	☐	☐	☐	☐	☐
Nõuda, et reisijaid teavitataks broneerimisprotsessi alguses lennupiletitest, kui üks või mitu lennuetappi ei ole hõlmatud ELi õigusaktidega, mille eesmärk on vähendada lennunduse süsinikuheidet.	☐	☐	☐	☐	☐
Luua ELi tasandi raamistik, mis võimaldab liikmesriikidel kehtestada maksu EList väljuvatele reisidele, mille mõni etapp ei ole hõlmatud ELi õigusaktidega, mille eesmärk on vähendada lennunduse süsinikuheidet, või samaväärsete kolmanda riigi või rahvusvaheliste eeskirjadega. Maks kataks kogu reisi lähtekohast lõppsihtkohta ja vähendaks kasvuhoonegaaside heite ülekandumise riski.	☐	☐	☐	☐	☐

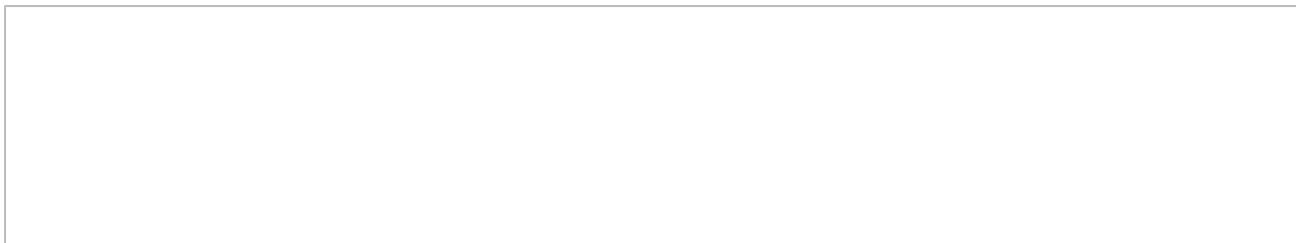
Kohustada liikmesriike kehtestama maksu EList väljuvatele reisidele, mille mõni etapp ei ole hõlmatud ELi õigusaktidega, mille eesmärk on vähendada lennunduse süsinikuheidet, või samaväärsete kolmanda riigi või rahvusvaheliste eeskirjadega. Maks kataks kogu reisi lähtekohast lõppsihtkohta ja vähendaks kasvuhoonegaaside heite ülekandumise riski.	☐	☐	☐	☐	☐
Lisada kütusemaksu klausel nende tüüpklusite hulka, mille liikmesriigid peavad sätestama kolmandate riikidega sõlmitavates kahepoolsetes lennunduslepingutes.	☐	☐	☐	☐	☐
Nõuda, et reisijaid teavitataks broneerimisprotsessi alguses lennuettevõtjatest, kes ei järgi EASA käitatava konfliktipiirkondade hoiatussüsteemi juhiseid, ja sellest, et nende lend võib läbida konfliktipiirkonda.	☐	☐	☐	☐	☐
Lubada liikmesriikidel kehtestada väljumis-/saabumismaks lendudele, mida käitavad lennuettevõtjad, kes ei järgi EASA käitatava konfliktipiirkondade hoiatussüsteemi juhiseid.	☐	☐	☐	☐	☐
Kaotada kolmandate riikide lennuettevõtjate võimalus osutada ELi-siseseid lennuteenuseid, välja arvatud juhul, kui selleks on antud luba kolmanda riigiga sõlmitud lepingu alusel, mille osaline EL on.	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Kas tuleks kaaluda veel mingeid elemente? (vabatahtlik)

kuni 1000 tähemärki



Omandit ja kontrolli käsitlevad suunised

2017. aastal avaldas komisjon omandi- ja kontrollieeskirjade tõlgendamise suunised, et suurendada õigusselgust ja toetada ühtset lähenemisviisi eeskirjade kohaldamisele eri liikmesriikides. Hindamine tõi esile, et vaatamata nende suuniste avaldamisele esineb endiselt valdkondi, kus valitseb ebakindlus, eelkõige seoses keerukate omandi- ja kontrollistruktuuride käsitlemisega. Lisaks eeskirjade võimalikele muudatustele sooviks komisjon sidusrühmadelt kuulda ka arvamusi raskuste või ebaselguse kohta omandi- ja kontrollieeskirjade praktilisel tõlgendamisel ja kohaldamisel. Esialgne analüüs ja tagasiside näitavad, et täiendavat selgitamist võivad vajada järgmised küsimused.

Palun märkige, mil määral nõustute vajadusega täpsustada omandi- ja kontrollieeskirjade kohaldamise järgmisi aspekte.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Hindamise tähtajad ja kontrollide sagedus	☐	☐	☐	☐	☐
Fondide/usaldusfondide/sihtasutuste käsitlemine	☐	☐	☐	☐	☐
Aktsionäride topeltkodakondsus	☐	☐	☐	☐	☐
Mis kvalifitseerub omakapitaliks?	☐	☐	☐	☐	☐
Omand vahendusstruktuuride kaudu	☐	☐	☐	☐	☐
Aktsionäride vahelised finantssuhted (nt laenulepingud)	☐	☐	☐	☐	☐
Mitu eri omadustega aktsiaklassi	☐	☐	☐	☐	☐
Avatud investeerimisfondid (nt pensionifondid) ja muud kollektiivsed investeerimisvahendid	☐	☐	☐	☐	☐

Palun märkige, kas omandi- ja kontrollieeskirjade tõlgendamisel esineb veel mingeid probleeme, mille puhul oleks vaja täiendavaid selgitusi.

kuni 3000 tähemärki

3. probleem. Ebaselgus seoses keskkonnakaitseliste lennukeeldudega ja selliste keeldude mõjususega kestliku ühendatuse edendamisel

Lennuteenuste määрусega antakse ELi lennuettevõtjatele õigus osutada ELi-siseseid teenuseid. Ühe erandina sellest vabadusest võivad liikmesriigid rangetel tingimustel kõnealust õigust artikli 20 kohaselt „tõsiste keskkonnaprobleemide korral“ ajutiselt piirata.

Artiklis 20 on sätestatud, et sellised meetmed i) peavad olema mittediskrimineerivad; ii) ei tohi moonutada lennuettevõtjate vahelist konkurentsi; iii) ei tohi olla piiravamad, kui probleemide lahendamiseks vajalik; ja iv) peavad kehtima piiratud ajavahemikul, mis ei ületa kolme aastat, mille järel need tuleb läbi vaadata. Piiranguid võib kohaldada eelkõige siis, kui teataval marsruudil reisida soovivatele inimestele osutatakse asjakohasel tasemel teenuseid muude transpordiliikidega.

Seni on üks liikmesriik kehtestanud artikli 20 kohase ajutise piirangu, mis on suunatud kasvuhoonegaaside heite vähendamisele ja kliimamuutustele. Ajal, mil see liikmesriik ajutise piirangu kehtestas, tekitasid kõnealuse sätte taust ja sõnastus selle tõlgendamisel ebakindlust. Seoses kõnealuse liikmesriigi kavandatud meetmega selgitas komisjon 2022. aastal liikmesriikide ametiasutuste võimalusi selliste ajutiste piirangute kehtestamiseks. Meede jõustus 2023. aastal.

Endiselt võib olla ebaselge, millistes olukordades ja milliste kriteeriumide kohaselt võib liikmesriik keskkonnakaitselistel põhjustel turulepääsu piirata. See ebaselgus paneb halduskoormuse nii liikmesriikide ametiasutustele, kes soovivad selliseid meetmeid kehtestada, kui ka komisjonile, kelle ülesandeks on teha nende meetmete üle järelevalvet. Lõppkokkuvõttes võib ebaselgus kahjustada kavandatud meetme mõjusust.

Nüüd, mil ELi paketi „Eesmärk 55“ õigusaktid on jõustunud (lennunduse puhul tähendab see peamiselt määrust „ReFuelEU Aviation“, ELi heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi ja alternatiivkütuste taristu

määrust), on lennundussektoril olemas selge raamistik süsinikuheite vähendamiseks.

Vastused selleteemalisele tagasisidekorjele olid erinevad. Seega on endiselt ebaselge, kuidas lennukeelud võivad aidata edendada kestlikku ühendatust ja kas liiklusõiguste piiramine on kõige asjakohasem, proportsionaalsem või mõjusam vahend kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks või üleilmsete kliimamuutustega seotud probleemide lahendamiseks.

Mõned tagasisidekorjele vastanud väljendasid muret ka müra pärast, kuigi selle kohta on olemas eraldi määrus, mille eesmärk on müra ohjamine lennujaamades. Niisiis võib ebaselgust esineda ka muudes kohaliku tasandi keskkonnaküsimustes, nagu õhusaaste või müra.

Palun märkige, mil määral nõustute probleemipüstitustega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Probleem 3a. On ebaselge, millal võivad liikmesriikide ametiasutused kliimamuutustega tegelemiseks rakendada keskkonnakaitselistel põhjustel lennukeelde See on tingitud järgmisest:	☐	☐	☐	☐	☐
3a.1 Lennukeelud ei ole kõige asjakohasem või mõjusam vahend kestliku ühendatuse edendamiseks	☐	☐	☐	☐	☐
3a.2 On ebaselge, kuidas lennukeelud saavad kõige paremini kaasa aidata kestliku ühendatuse edendamisele	☐	☐	☐	☐	☐
3a.3 Riiklikel ja ELi ametiasutustel on raskusi keskkonnakaitseliste lennukeeldude rakendamisel, kuna muud transpordiliigid asjakohasel tasemel teenuse osutamiseks ei ole kättesaadavad	☐	☐	☐	☐	☐
Probleem 3b. Puudub selgus lennukeeldude kasutamise osas selleks, et lahendada muid keskkonnaprobleeme Täpsemalt:	☐	☐	☐	☐	☐
3b.1 Müra	☐	☐	☐	☐	☐
3b.2 Kohalik õhusaaste	☐	☐	☐	☐	☐

Palun märkige, kui tõsiseks peate probleemi ja selle allprobleeme (1 = ei ole tõsine; 5 = väga tõsine).

	1 (ei ole tõsine)	2	3	4	5 (väga tõsine)	Ei oska öelda
Probleem 3a. On ebaselge, millal võivad liikmesriikide ametiasutused kliimamuutustega tegelemiseks rakendada keskkonnaprobleemide põhjustel lennukkeelde. See on tingitud järgmisest:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3a.1 Lennukeelud ei ole kõige asjakohasem või mõjusam vahend kestliku ühendatuse edendamiseks	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3a.2 On ebaselge, kuidas lennukkeelud saavad kõige paremini kaasa aidata kestliku ühendatuse edendamisele	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3a.3 Riiklikel ja ELi ametiasutustel on raskusi keskkonnaprobleemide lennukkeeldude rakendamisel, kuna muud transpordiliigid asjakohasel tasemel teenuse osutamiseks ei ole kättesaadavad	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Probleem 3b. Puudub selgus lennukkeeldude kasutamise osas selleks, et lahendada muid keskkonnaprobleeme Täpsemalt:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3b.1 Müra	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3b.2 Kohalik õhusaaste	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Järgmises tabelis on esitatud mitu võimalikku meetet selle probleemikogumi lahendamiseks. Allpool kirjeldatud poliitikameetmed ei piira kasutatava vahendi kohaldamist ning võivad hõlmata nii lennuteenuste määruse muudatusi, pehme õiguse meetmeid (sealhulgas suuniseid) kui ka paremat täitmise tagamist. Probleemide keerukust ja mitmetahulisust arvestades ei ole need lähenemisviisid tingimata üksteist välistavad.

Palun märkige, mil määral nõustute väljapakutud poliitikameetmetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Kohustada liikmesriike saama komisjoni eelneva heakskiidu lendude keelamisele või piiramisele tõsistel keskkonnakaitselistel põhjustel (see asendaks komisjoni praeguse õiguse peatada nõuetele mittevastavad meetmed).	☐	☐	☐	☐	☐
Lubada liikmesriikidel keelata või piirata lende tõsistel üleilmsetel keskkonnakaitselistel põhjustel (nagu kliimamuutused) ainult juhul, kui muud kättesaadavad meetmed on ammendatud, sealhulgas siis, kui on olemas säästvamad transpordiliigid, mis tagavad asjaomasel marsruudil võrreldava ühendatuse (näiteks sageduse ja sõidugraafiku seisukohast).	☐	☐	☐	☐	☐
Lubada liikmesriikidel nõuda lühikestel marsruutidel (alla 500 km) heiteta õhusõidukite kasutamist, kui turg on piisavalt arenenud, et tagada lennuettevõtjate vaheline konkurents asjaomasel marsruudil, kui sellel meetmel ei ole ebaproportsionaalselt suurt mõju ühendatusele ja kui seda saab rakendada ELi lennuettevõtjate vahelise diskrimineerimiseta.	☐	☐	☐	☐	☐
Kohustada liikmesriike konsulteerima huvitatud isikutega ja viima enne tõsistel keskkonnakaitselistel põhjustel lendude keelamist või piiramist läbi täiemahulise mõjuhindamise sarnaselt korrale, mis on müraga seotud käitamispiirangute puhul sätestatud määruses (EL) nr 598/2014 (tasakaalustatud lähenemisviisi määrus).	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Kas tuleks kaaluda veel mingeid elemente? (vabatahtlik)

kuni 1000 tähemärki

4. probleem. Ametiasutustel on raskusi õhusõidukite meeskondade suhtes kohaldatavate tööõigusnormide täieliku täitmise tagamisel

Ühtne turg võimaldab lennuettevõtjatel teha uuendusi ja kasutada lende mitmest tegevuskohast, mis soodustab ühendatust, konkurentsi ja reisijate huve. Seetõttu on aga keerulisem määrata kindlaks, millise riigi tööõigusnorme kohaldatakse õhusõidukite meeskondade suhtes. Pärast selle küsimuse esmakordset tõstatamist on olukorda märkimisväärselt parandatud. Näiteks ajakohastati 2020. aastal Euroopa õigusala koostöö võrgustiku koostatud praktilist juhendit, et pakkuda liikuvate töötajate, sealhulgas õhusõidukite meeskondade osas rohkem selgust.

Kui vastutavad riigid ei taga tulemuslikult kehtivate riigisiseste tööõigusnormide täitmist, võib see kahjustada õhusõidukite meeskondi ja konkurente. Vastutavad asutused ei ole alati teadlikud nende territooriumil asuvasse tegevuskohta määratud õhusõiduki meeskondade olemasolust või sellest, milline liikmesriik vastutab õigusnormide täitmise tagamise eest.

Töötajate esindajad on väljendanud muret ka seoses muude olukordadega, kus ametiasutustel võib olla raskusi tööõigusnormide täitmise tulemuslikul tagamisel, näiteks märgrendi ärimudelite puhul, ning seoses ebatraditsiooniliste lepingute kasutamisega õhusõidukite meeskondade puhul (füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsemine, piloodi poolt lennutundide eest maksmine).

Palun märkige, mil määral nõustute järgmiste väidetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult

4. probleem. Ametiasutustel on raskusi õhusõidukite meeskondade suhtes kohaldatavate tööõigusnormide täieliku täitmise tagamisel	☐	☐	☐	☐	☐
Järgmistes olukordades:					
4a. kui lennuettevõtjal on tegevuskoht teises liikmesriigis	☐	☐	☐	☐	☐
4b. kui eri liikmesriikide vahel on sõlmitud määrgrendilepingud	☐	☐	☐	☐	☐

Palun märkige, kui tõsiseks peate probleemi ja selle allprobleeme (1 = ei ole tõsine; 5 = väga tõsine).

	1 (ei ole tõsine)	2	3	4	5 (väga tõsine)	Ei oska öelda
4. probleem. Ametiasutustel on raskusi õhusõidukite meeskondade suhtes kohaldatavate tööõigusnormide täieliku täitmise tagamisel	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Järgmistes olukordades:						
4a. kui lennuettevõtjal on tegevuskoht teises liikmesriigis	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4b. kui eri liikmesriikide vahel on sõlmitud määrgrendilepingud	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Järgmises tabelis on esitatud mitu võimalikku meedet selle probleemikogumi lahendamiseks.

Allpool kirjeldatud poliitikameetmed ei piira kasutatava vahendi kohaldamist ning võivad hõlmata nii lennuteenuste määruse muudatusi, pehme õiguse meetmeid (sealhulgas suuniseid) kui ka paremat täitmise tagamist. Probleemide keerukust ja mitmetahulisust arvestades ei ole need lähenemisviisid tingimata üksteist välistavad.

Palun märkige, mil määral nõustute väljapakutud poliitikameetmetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Kohustada lennuettevõtjaid teavitama asjaomaseid asutusi, kui nad avavad tegevuskoha väljaspool oma peamist tegevuskohta.	☐	☐	☐	☐	☐
Kohustada lennuettevõtjaid teavitama asjaomaseid asutusi, kui nad määravad õhusõiduki meeskonna tegevuskohta, mis asub väljaspool nende peamist tegevuskohta, sh märgrendi kontekstis.	☐	☐	☐	☐	☐
Nõuda, et peamise tegevuskoha liikmesriigi asjaomased asutused teavitaksid teise liikmesriigi asjaomaseid asutusi, kui lennuettevõtja avab selles liikmesriigis tegevuskoha või kasutab märgrenti.	☐	☐	☐	☐	☐
Täpsustada, mis on tegevuskoht väljaspool lennuettevõtja peamist tegevuskohta.	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Kas tuleks kaaluda veel mingeid elemente? (vabatahtlik)

kuni 1000 tähemärki

5. probleem. Kliendid ei saa alati teha lennupiletite kohta täiesti teadlikke valikuid

Lennuteenuste määruuses nõutakse, et mis tahes vormis ning nii lennuettevõtjate kui ka vahendajate pakutavad või avaldatavad, sealhulgas internetis kättesaadavad pileti hinnad peavad sisaldama kohaldatavaid tingimusi. Alati tuleb näidata lõplikku hinda ja see peab sisaldama kohaldatavat pileti hinda ning kõiki avaldamise ajal kohaldatavaid vältimatuid ja prognoositavaid makse, lõive ja lisatasusid. Makse, lõive ja lisatasusid tuleb näidata ka eraldi, kui need on lisatud pileti hinnale. Hindamisel toodi välja puudused seoses hüvitise maksmisega juhul, kui reisija pileti vabatahtlikult tühistab, kuna maksud, lõivud ja lisatasud ei pruugi olla samad kui veotingimustes kindlaksmääratud hüvitatavad elemendid.

Valikulised hinnalisad tuleb esitada selgel, läbipaistval ja üheselt mõistetaval viisil mis tahes broneerimisprotsessi alguses ning tarbijale peab jääma võimalus neid valida või mitte. Hindamisel jõuti järeldusele, et praegused hindade läbipaistvuse eeskirjad ei näi võimaldavat reisijatel hindu tõhusalt võrrelda, arvestades valikuliste hinnalisade üha suuremat kasutamist. Lennuettevõtjad kasutavad erinevaid hinnamudeleid ja liigitavad oma valikulisi hinnalisasid erinevalt. Mõne lennuettevõtja pileti baashind hõlmab lisavõimalusi ja teenuseid (näiteks võimalust istuda kõrvuti teiste sama broneeringuga hõlmatud isikutega, istekoha valikut, käsipagasi, registreeritud pagasi, jooke ja eineid). Teised lennuettevõtjad pakuvad neid lisavõimalusi ja teenuseid täiendava tasu eest, mis võimaldab neil hoida pileti baashinda madalamana ja suurendada tarbijate valikuvõimalusi.

Samuti valitseb segadus selle osas, milline käsipagasi kogus peaks tasuta sisalduma kõigi hinnaklasside piletitel: kohtuasjas Vueling (C-487/12) otsustas Euroopa Kohus, et käsipagasi tuleb põhimõtteliselt pidada reisijateveo vältimatuks elemendiks ning selle veole ei saa järelikult kohaldada lisatasu, tingimusel et käsipagas vastab mõistlikele kaalu- ja suurusnõuetele (mõistlikkuse kriteerium) ning kohaldatavatele ohutusnõuetele (ohutuse kriteerium). Siiski ei ole selge, mida täpselt tähendavad „mõistlikud kaalu- ja suurusnõuded”.

Samal ajal on mõned sidusrühmad rõhutanud, et pakutavate teenuste järjest suuremat mitmekesisust (nt et registreeritud pagas või istekoha valimise võimalus on muutunud valikuliseks) ei tohiks vaadelda ainult negatiivse suundumusena, sest see on võimaldanud tarbijatel saada odavamaid pileteid, kui nad kasutavad vähem teenuseid, mis omakorda on andnud tarbijatele võimaluse kasutada uusi reisimisvõimalusi.

Mõned sidusrühmad on väljendanud muret ka muude valdkondade pärast, kus lennuettevõtjate veotingimused võivad olla ebaselged, sealhulgas seoses saatjata reisivate lastega ja lemmikloomade veoga salongis.

Palun märkige, kuivõrd nõustute selle probleemipüstitusega ja millised on eespool kirjeldatud konkreetsed aspektid.

	Nõustun täielikult	Nõustun	Arvamus puudub / ei tea	Ei nõustu	Ei nõustu üldse
5. probleem. Kliendid ei saa alati teha lennupiletite kohta täiesti teadlikke valikuid	☐	☐	☐	☐	☐

a. Tarbijaid ei teavitata piisavalt sellest, mida hüvitatakse (sh maksud ja tasud), kui nad otsustavad oma pileti tühistada	☐	☐	☐	☐	☐
b. Tarbijatel ei ole võimalik tõhusalt võrrelda erinevate piletipakkumiste hindu	☐	☐	☐	☐	☐
c. Tarbijaid ei teavitata selgelt ja piisavalt lennupileti raames lubatud tasuta pagasi kogusest	☐	☐	☐	☐	☐
d. Lennuettevõtjate eeskirjad käsipagasi kohta on liiga erinevad, et neid hõlpsalt võrrelda	☐	☐	☐	☐	☐
e. Lennuettevõtjate eeskirjad reserveeritavate istekohtade kohta on liiga erinevad, et neid hõlpsalt võrrelda	☐	☐	☐	☐	☐
f. Lennuettevõtjate eeskirjad saatjata reisivate laste kohta on liiga erinevad, et neid hõlpsalt võrrelda	☐	☐	☐	☐	☐
g. Lennuettevõtjate eeskirjad lemmikloomade veo kohta on liiga erinevad, et neid hõlpsalt võrrelda	☐	☐	☐	☐	☐

Palun märkige, kui tõsiseks peate probleemi ja selle allprobleeme (1 = ei ole tõsine; 5 = väga tõsine).

	1 (ei ole tõsine)	2	3	4	5 (väga tõsine)	Ei oska öelda
5. probleem. Kliendid ei saa alati teha lennupiletite kohta täiesti teadlikke valikuid	☐	☐	☐	☐	☐	☐
a. Tarbijaid ei teavitata piisavalt sellest, mida hüvitatakse (sh maksud ja tasud), kui nad otsustavad oma pileti tühistada	☐	☐	☐	☐	☐	☐
b. Tarbijatel ei ole võimalik tõhusalt võrrelda erinevate piletipakkumiste hindu	☐	☐	☐	☐	☐	☐
c. Tarbijaid ei teavitata selgelt ja piisavalt lennupileti raames lubatud tasuta pagasi kogusest	☐	☐	☐	☐	☐	☐
d. Lennuettevõtjate eeskirjad käsipagasi kohta on liiga erinevad, et neid hõlpsalt võrrelda	☐	☐	☐	☐	☐	☐

e. Lennuettevõtjate eeskirjad reserveeritavate istekohtade kohta on liiga erinevad, et neid hõlpsalt võrrelda	☐	☐	☐	☐	☐	☐
f. Lennuettevõtjate eeskirjad saatjata reisivate laste kohta on liiga erinevad, et neid hõlpsalt võrrelda	☐	☐	☐	☐	☐	☐
g. Lennuettevõtjate eeskirjad lemmikloomade veo kohta on liiga erinevad, et neid hõlpsalt võrrelda	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Järgmises tabelis on esitatud mitu võimalikku meedet selle probleemikogumi lahendamiseks.

Allpool kirjeldatud poliitikameetmed ei piira kasutatava vahendi kohaldamist ning võivad hõlmata nii lennuteenuste määruse muudatusi, pehme õiguse meetmeid (sealhulgas suuniseid) kui ka paremat täitmise tagamist. Probleemide keerukust ja mitmetahulisust arvestades ei ole need lähenemisviisid tingimata üksteist välistavad.

Palun märkige, mil määral nõustute väljapakutud poliitikameetmetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Kohustada kõiki pileteid müüvaid isikuid tegema teatavaks, millised hinnaelemendid on hüvitatavad juhul, kui reisija tühistab pileti või ei ilmu lennule.	☐	☐	☐	☐	☐
Nõuda, et valikulised hinnalisad esitataks piletihinna kõrval.	☐	☐	☐	☐	☐
Nõuda, et kõik lennupiletid sisaldaksid käsipagasina „isiklikku eset“ mõõtmetega 40 cm x 30 cm x 20 cm.	☐	☐	☐	☐	☐
Nõuda, et kõik lennupiletid sisaldaksid vähemalt ühte käsipagasi või registreeritud pagasi mõõtmetega 56 cm x 45 cm x 25 cm.	☐	☐	☐	☐	☐

Kohustada lennuettevõtjaid lubama kõigil broneeringuga hõlmatud reisijatel istuda kõrvuti ilma lisakuludeta, kui broneeringuga on hõlmatud lapsed.	☐	☐	☐	☐	☐
Kohustada lennuettevõtjaid lubama kõigil broneeringuga hõlmatud reisijatel istuda kõrvuti ilma lisakuludeta.	☐	☐	☐	☐	☐
Kohustada lennuettevõtjaid tooma broneerimisprotsessi alguses selgelt välja saatjata reisivate laste veo põhimõtted.	☐	☐	☐	☐	☐
Kohustada lennuettevõtjaid lubama saatjata reisivatel lastel nendega lennata.	☐	☐	☐	☐	☐
Kohustada lennuettevõtjaid tooma broneerimisprotsessi alguses selgelt välja lemmikloomade veo põhimõtted.	☐	☐	☐	☐	☐
Kohustada lennuettevõtjaid lubama reisijatel võtta lemmikloomad salongi kaasa, kui nad järgivad ohutuseeskirju.	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Kas tuleks kaaluda veel mingeid elemente? (vabatahtlik)

kuni 1000 tähemärki

6. probleem. Liikluse jaotamise eeskirjadel võib olla lennuettevõtjatele põhjendamatu diskrimineeriv mõju

Lennuteenuste määrus lubab liikmesriikidel rangetel tingimustel reguleerida lennuliikluse jaotamist lennujaamade vahel. Komisjoni hinnangud eeskirjadele ja vastu võetud otsused kolme ELi lennujaamade

rühma kohta, kus liikluse jaotamise eeskirjad on seni kehtestatud (Pariisi, Milano ja Amsterdami lennujaamad), on osutanud, et kuigi esialgu kavandatud eeskirjad olid koostatud objektiivsete kriteeriumide alusel, töid need kaasa faktilise diskrimineerimise turgu valitsevate lennuettevõtjate kasuks.

Palun märkige, mil määral nõustute probleemipüstitusega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
6. probleem. Ametiasutustel on raskusi liikluse jaotamise eeskirjade kehtestamise võimaluse kasutamisel	☐	☐	☐	☐	☐
6a. kuna sellised eeskirjad on faktiliselt alati diskrimineerivad	☐	☐	☐	☐	☐
6b. kuna selliseid eeskirju on võimalik kasutada piiratud arvul lennujaamades	☐	☐	☐	☐	☐
6c. muul põhjusel	☐	☐	☐	☐	☐

Palun märkige, kui tõsiseks peate probleemi ja selle allprobleeme (1 = ei ole tõsine; 5 = väga tõsine).

	1 (ei ole tõsine)	2	3	4	5 (väga tõsine)	Ei oska öelda
6. probleem. Ametiasutustel on raskusi liikluse jaotamise eeskirjade kehtestamise võimaluse kasutamisel	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6a. kuna sellised eeskirjad on faktiliselt alati diskrimineerivad	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6b. kuna selliseid eeskirju on võimalik kasutada piiratud arvul lennujaamades	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6c. muul põhjusel	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Järgmises tabelis on esitatud mitu võimalikku meedet selle probleemikogumi lahendamiseks. Allpool kirjeldatud poliitikameetmed ei piira kasutatava vahendi kohaldamist ning võivad hõlmata nii lennuteenuste määruse muudatusi, pehme õiguse meetmeid (sealhulgas suuniseid) kui ka paremat täitmise tagamist. Probleemide keerukust ja mitmetahulisust arvestades ei ole need lähenemisviisid tingimata üksteist välistavad.

Palun märkige, mil määral nõustute väljapakutud poliitikameetmetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Kaotada liikmesriikide võimalus kehtestada liikluse jaotamise eeskirju.	☐	☐	☐	☐	☐
Täpsustada olemasolevat liikluse jaotamise eeskirjade raamistikku.	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Kas tuleks kaaluda veel mingeid elemente? (vabatahtlik)

kuni 1000 tähemärki

7. probleem. Uuenduslike lennutransporditeenuste osutajate suhtes kohaldatav õigusraamistik on ebaselge ning mehitatud lennundusega võrreldes esineb kohustuste ebaproportsionaalsuse või tasakaalustamatuse risk

Turule on sisenemas uut tüüpi uuenduslike lennutransporditeenuste (nt õhutaksod ja droonipõhised kullerteenused) osutajad.

ELi lennuteenuseid käsitlevate eeskirjade viimase läbivaatamise ajal 2008. aastal neid teenuseid ei

eksisteerinud, mistõttu nende käsitlemist ei kaalutud. Hindamisel leiti, et on ebaselge, kas droonipõhised lennutransporditeenused kuuluvad lennuteenuste määratluse alla ja seega lennuteenuste määruse kohaldamisalasse. Ebaselgus selles, kuidas määratleda ja liigitada droonipõhiseid lennutransporditeenuseid, tekitab probleeme ka kohaldatavate rahvusvaheliste eeskirjade, sealhulgas rahvusvaheliste kaubanduseeskirjade kindlaksmääramisel.

Väikeste droonikäitajate puhul tuli hindamisel esile ka ebaproportsionaalsete kohustuste risk, kui neilt käitajatelt nõutaks lennutegevusloa olemasolu. Samuti on risk, et ELis asuvate uuenduslike lennutransporditeenuste osutajate turulepääsu ja tegevusloa nõuded ei ole tasakaalus kolmandate riikide teenuseosutajate suhtes kohaldatavate nõuetega (nt finantsnõuded ning omandi- ja kontrollieeskirjad), mis võib negatiivselt mõjutada ELi uuenduslike lennutransporditeenuste sektori arengut.

Palun märkige, mil määral nõustute probleemipüstitusega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Probleem 7a. Lennuteenuste turu eeskirjad on ebaselged selles osas, kas uuenduslikud lennutransporditeenused, sealhulgas droonipõhised teenused, kuuluvad lennuteenuste määruse kohaldamisalasse	☐	☐	☐	☐	☐
Probleem 7b. Lennuteenuste turu eeskirjade kohaldamine selliste teenuste suhtes nagu õhutaksod ja droonipõhised kullerteenused võib olla ebaproportsionaalne	☐	☐	☐	☐	☐
Täpsemalt:					
7b.1 Kohustus omada lennuettevõtja sertifikaati	☐	☐	☐	☐	☐
7b.2 Finantssuutlikkuse nõuded	☐	☐	☐	☐	☐
7b.3 Omandi- ja kontrollinõuded	☐	☐	☐	☐	☐
7b.4 Kindlustusnõuded	☐	☐	☐	☐	☐

Palun märkige, kui tõsiseks peate probleemi ja selle allprobleeme (1 = ei ole tõsine; 5 = väga tõsine).

	1 (ei ole tõsine)	2	3	4	5 (väga tõsine)	Ei oska öelda

Probleem 7a. Lennuteenuste turu eeskirjad on ebaselged selles osas, kas uuenduslikud lennutransporditeenused, sealhulgas droonipõhised teenused, kuuluvad lennuteenuste määrase kohaldamisalasse	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Probleem 7b. Lennuteenuste turu eeskirjade kohaldamine selliste teenuste suhtes nagu õhutaksod ja droonipõhised kullerteenused võib olla ebaproportsionaalne Täpsemalt:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7b.1 Kohustus omada lennuettevõtja sertifikaati	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7b.2 Finantssuutlikkuse nõuded	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7b.3 Omandi- ja kontrollinõuded	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7b.4 Kindlustusnõuded	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Järgmises tabelis on esitatud mitu võimalikku meedet selle probleemikogumi lahendamiseks.

Allpool kirjeldatud poliitikameetmed ei piira kasutatava vahendi kohaldamist ning võivad hõlmata nii lennuteenuste määrase muudatusi, pehme õiguse meetmeid (sealhulgas suuniseid) kui ka paremat täitmise tagamist. Probleemide keerukust ja mitmetahulisust arvestades ei ole need lähenemisviisid tingimata üksteist välistavad.

Palun märkige, mil määral nõustute väljapakutud poliitikameetmetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Täpsustada, et avatud kategooria ja erikategooria droonide käitamine ei kuulu lennuteenuste määrase kohaldamisalasse.	☐	☐	☐	☐	☐
Täpsustada, et sertifitseeritud kategooria droonide käitamine kuulub lennuteenuste määrase kohaldamisalasse.	☐	☐	☐	☐	☐

Kehtestada leebemad loanõuded (sertifitseeritud kategooria) droonide väikesemahuliseks käitamiseks ja võrreldavateks mehitatud lendudeks.	☐	☐	☐	☐	☐
--	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Kas tuleks kaaluda veel mingeid elemente? (vabatahtlik)

kuni 1000 tähemärki

8. probleem. ELi-siseste rendilepingute ohutusalase eelneva heakskiitmise nõue ei ole enam vajalik, sest kõigi ELi õhusõidukite käitajate suhtes kohaldatakse samu ohutuseeskirju

Alates muudetud määruse (EL) 2018/1139 jõustumisest ei ole õhusõidukite ELi-siseseks rentimiseks ohutusalane eelnev heakskiitmine enam vajalik, kuna kõigi ELi õhusõidukite ja nende käitajate suhtes kohaldatakse samu ohutuseeskirju. Komisjoni määruse (EL) 965/2012 teatavad sätted, millega nõutakse ELi-sisese rentimise eelnevat heakskiitu, tuleks kehtetuks tunnistada. Seetõttu on lennuteenuste määruse nõuded aegunud, kuna nende nõuete kohaselt tuleb ELi-sisesed rendilepingud kooskõlas kohaldatavate ohutuseeskirjadega eelnevalt heaks kiita. Aegunud nõuete kaotamine aitab kaasa õigusnormide lihtsustamisele ja vähendab lennuettevõtjate tarbetut halduskoormust.

Palun märkige, mil määral nõustute probleemipüstitusega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
--	-----------------------	--------------	-------------------------------	---------	-----------------------

8. probleem. ELi-siseste rendilepingute ohutusalase eelneva heakskiitmise nõue ei ole enam vajalik, sest kõigi ELi õhusõidukite käitajate suhtes kohaldatakse samu ohutuseeskirju	☐	☐	☐	☐	☐
---	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Palun märkige, kui tõsiseks peate probleemi (1 = ei ole tõsine; 5 = väga tõsine).

	1 (ei ole tõsine)	2	3	4	5 (väga tõsine)	Ei oska öelda
8. probleem. ELi-siseste rendilepingute ohutusalase eelneva heakskiitmise nõue ei ole enam vajalik, sest kõigi ELi õhusõidukite käitajate suhtes kohaldatakse samu ohutuseeskirju	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Järgmises tabelis on esitatud mitu võimalikku meetet selle probleemikogumi lahendamiseks.

Allpool kirjeldatud poliitikameetmed ei piira kasutatava vahendi kohaldamist ning võivad hõlmata nii lennuteenuste määruse muudatusi, pehme õiguse meetmeid (sealhulgas suuniseid) kui ka paremat täitmise tagamist. Probleemide keerukust ja mitmetahulisust arvestades ei ole need lähenemisviisid tingimata üksteist välistavad.

Palun märkige, mil määral nõustute väljapakutud poliitikameetmetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Kaotada ELi-siseste rendilepingute ohutusalase eelneva heakskiitmise nõue.	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Kas tuleks kaaluda veel mingeid elemente? (vabatahtlik)

kuni 1000 tähemärki

9. probleem. Rentimisel kohaldatavad nõuded vähendavad lennuettevõtjate finants- ja tegevuspaindlikkust

Rendilepinguid on kahte liiki: kuivrent (õhusõiduki rentimine), mida kasutatakse peamiselt sõidukipargi täiendamise lühiajaliste kulude vähendamiseks, ning märgrent (õhusõiduki ja meeskonna rentimine), mida kasutatakse peamiselt ajutise, prognoosimatu või ootamatu nõudluse rahuldamiseks.

Hindamisel leiti, et lennuettevõtjad ei suuda alati kohandada oma sõidukiparki, et reageerida reisijate nõudluse ootamatutele muutustele. See on osaliselt tingitud asjaolust, et lennuteenuste määrus sisaldab ranged tingimusi ELi-väliste õhusõidukite ja meeskondade märgrenti kasutamiseks. ELi-väliste õhusõidukite ja meeskondade märgrenti võib kasutada üksnes piiratud kestusega erandlike vajaduste või lühiajalise või ootamatu nõudluse korral, mida ei ole võimalik ELi turul rahuldada. Määrus (EL) 965/2012 sisaldab sarnaseid ranged majanduslikke tingimusi ka väljaspool ELi registreeritud õhusõidukite kuivrenti kohta: sellist kuivrenti võib kasutada ainult piiratud aja jooksul ja juhul, kui nõudlust ei ole võimalik ELi turul rahuldada.

Väljaspool ELi registreeritud õhusõidukite ja meeskondade üle teevad järelevalvet ELi-välised reguleerivad asutused, kes tagavad nende tegevuse ohutuse. ELi lennuettevõtja poolt ELi-välise õhusõiduki rentimine peab saama asjaomase ELi reguleeriva asutuse eelneva ohutusalase heakskiidu. Kui ELi omadega samaväärseid ohutus- ja sotsiaalseid standardeid on võimalik tagada muude vahenditega, ei pruugi sellised piirangud enam asjakohased olla.

Teine aspekt on see, et lennuteenuste määruks ei ole täpselt sätestatud, milliste tõendite abil tuleb tõendada, et eespool kirjeldatud tingimused ELi-väliste õhusõidukite rentimiseks on täidetud. See ebaselgus võib viia ka selleni, et eri liikmesriikides kasutatakse erinevaid lähenemisviise, mis kahjustab ühtse turu terviklikkust.

Kuna ranged ja ebaselged tingimused võivad heidutada lennuettevõtjaid isegi taotlemast ELi-välise õhusõiduki ja/või meeskonna rentimise heakskiitmist, on mahasurutud nõudlust ja seega probleemi ulatust keeruline mõõta.

Palun märkige, mil määral nõustute probleemipüstitustega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
9. probleem. Lennuettevõtjad ei suuda õhusõidukite nappuse korral nõudlusele täielikult vastata See on tingitud järgmisest:	☐	☐	☐	☐	☐
9a. On ebaselge, milliseid tõendeid peavad lennuettevõtjad rendilepingu sõlmimise tingimuste täitmiseks esitama	☐	☐	☐	☐	☐
9b. Lennuteenuste turu eeskirjad sisaldavad koormavaid piiranguid, mis ei võimalda lennuettevõtjatel vajaduse korral sõlmida rendilepinguid	☐	☐	☐	☐	☐

Palun märkige, kui tõsiseks peate probleemi ja selle allprobleeme (1 = ei ole tõsine; 5 = väga tõsine).

	1 (ei ole tõsine)	2	3	4	5 (väga tõsine)	Ei oska öelda
9. probleem. Lennuettevõtjad ei suuda õhusõidukite nappuse korral nõudlusele täielikult vastata See on tingitud järgmisest:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9a. On ebaselge, milliseid tõendeid peavad lennuettevõtjad rendilepingu sõlmimise tingimuste täitmiseks esitama	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9b. Lennuteenuste turu eeskirjad sisaldavad koormavaid piiranguid, mis ei võimalda lennuettevõtjatel vajaduse korral sõlmida rendilepinguid	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Järgmises tabelis on esitatud mitu võimalikku meedet selle probleemikogumi lahendamiseks. Allpool kirjeldatud poliitikameetmed ei piira kasutatava vahendi kohaldamist ning võivad hõlmata nii lennuteenuste määruuse muudatust, pehme õiguse meetmeid (sealhulgas suuniseid) kui ka paremat täitmise tagamist. Probleemide keerukust ja mitmetahulisust arvestades ei ole need lähenemisviisid tingimata üksteist välistavad.

Palun märkige, mil määral nõustute väljapakutud poliitikameetmetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Täpsustada nõudeid/tõendeid, mis tuleb täita /esitada ELi-välistelt lennuettevõtjatelt rentimisele eelneva heakskiidu saamiseks.	☐	☐	☐	☐	☐
Liberaliseerida ELi-välistelt lennuettevõtjatelt õhusõidukite rentimine (kehtestades kaitsemeetmed, millega tagatakse, et ELi-välise meeskonna suhtes kohaldatakse ELi tööõigusnorme).	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Kas tuleks kaaluda veel mingeid elemente? (vabatahtlik)

kuni 1000 tähemärki

10. probleem. Ametiasutused ei suuda avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisel piisavalt arvesse võtta põhjendatud keskkonnakaalutlusi

Praegu on lennuteenuste määruse sätted ebaselged selles osas, mil määral ja millistel tingimustel võivad ametiasutused avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisel ja avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks hangete korraldamisel kohaldada konkreetseid keskkonnatingimusi. Kuigi avaliku teenindamise kohustuse puhul on võimalik nõuda teatavat keskkonnatoime taset ja võtta pakkumuste hindamisel soodsalt arvesse keskkonnatoime elemente, on kehtivate eeskirjade tõlgendus selline, et keskkonnatoime ei saa olla hankemenetluses pakkumuse esitamisel välistav eeltingimus, kuna avaliku teenindamise kohustuste peamine eesmärk on tagada ühendatus. Juurdepääs sellele turule on aga väga oluline kestliku ja aruka liikuvuse strateegia eesmärkide saavutamisel: näiteks on kavas muuta alla 500 km pikkused graafikujärgsed ühisreisiid ELis 2030. aastaks süsinikuneutraalseks.

Palun märkige, mil määral nõustute probleemipüstitusega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Probleem 10a. Ametiasutused ei suuda avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisel piisavalt arvesse võtta põhjendatud keskkonnakaalutlusi	☐	☐	☐	☐	☐
Probleem 10b. Avaliku teenindamise kohustusi käsitlevad lennuteenuste turu eeskirjad on jäigad ja/või ebaselged selles, kuidas ametiasutused võivad võtta arvesse keskkonnakriteeriume	☐	☐	☐	☐	☐

Palun märkige, kui tõsiseks peate probleemi ja selle allprobleeme (1 = ei ole tõsine; 5 = väga tõsine).

	1 (ei ole tõsine)	2	3	4	5 (väga tõsine)	Ei oska öelda
Probleem 10a. Ametiasutused ei suuda avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisel piisavalt arvesse võtta põhjendatud keskkonnakaalutlusi	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Probleem 10b. Avaliku teenindamise kohustusi käsitlevad lennuteenuste turu eeskirjad on jäigad ja/või ebaselged selles, kuidas ametiasutused võivad võtta arvesse keskkonnakriteeriume	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Järgmises tabelis on esitatud mitu võimalikku meedet selle probleemikogumi lahendamiseks.

Allpool kirjeldatud poliitikameetmed ei piira kasutatava vahendi kohaldamist ning võivad hõlmata nii lennuteenuste määrase muudatust, pehme õiguse meetmeid (sealhulgas suuniseid) kui ka paremat täitmise tagamist. Probleemide keerukust ja mitmetahulisust arvestades ei ole need lähenemisviisid tingimata üksteist välistavad.

Palun märkige, mil määral nõustute väljapakutud poliitikameetmetega.

	Ei nõustu üldse	Ei nõustu	Arvamus puudub / ei tea	Nõustun	Nõustun täielikult
Täpsustada, et avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks esitatud pakkumuste hindamisel võib arvesse võtta keskkonnakaalutlusi (nt keskkonnatoimele antavate lisapunktide näol).	☐	☐	☐	☐	☐
Pikendada avaliku teenindamise kohustuse lepingute maksimaalset kestust üle praeguse 4-5 aasta, et hõlbustada avaliku teenindamise kohustust täitvate ettevõtjate investeeringuid sõidukipargi uuendamisse.	☐	☐	☐	☐	☐

Palun põhjendage oma vastuseid eespool esitatud küsimustele (vabatahtlik).

kuni 1000 tähemärki

Kas tuleks kaaluda veel mingeid elemente? (vabatahtlik)

kuni 1000 tähemärki

Lõppmärkused

Kui soovite midagi lisada või käesolevat küsimustikku kommenteerida, saate seda teha siin.

kuni 1000 tähemärki

Soovi korral saate siia üles laadida lühikese dokumendi, nt lisamaterjalid oma vastuste või seisukoha toetamiseks. Faili suurim võimalik maht on 1 MB.

Juhime tähelepanu sellele, et üleslaaditud dokument avaldatakse koos Teie vastustega, mis on selle avaliku konsultatsiooni jaoks peamine sisend. Dokument on valikuline lisand, mis annab taustteavet Teie seisukoha paremaks mõistmiseks.

Faili(de) üleslaadimiseks klõpsake nupul.

Lubatud on üksnes pdf,txt,doc,docx,odt,rtf tüüpi failid

Contact

MOVE-AIR-SERVICES-REGULATION@ec.europa.eu

