



Brüssel, 8.5.2026
C(2026) 3172 final

KOMISJONI TEATIS

**Suunised, milles selgitatakse teatavaid reisijate ja turismisektori ning
transpordiettevõtjate suhtes kohaldatavaid ELi õigusnorme, pidades muu hulgas silmas
Lähis-Idast pärit reatiivkütuse tarnete praegust vähenemist**

KOMISJONI TEATIS

Suunised, milles selgitatakse teatavaid reisijate ja turismisektori ning transpordiettevõtjate suhtes kohaldatavaid ELi õigusnorme, pidades muu hulgas silmas Lähis-Idast pärit reatiivkütuse tarnete praegust vähenemist

1. Sissejuhatus

Tänu Euroopa solidaarsusele, koordineeritud tegevusele ning valitsuste ja tööstussektori kiirele tegutsemisele said Pärsia lahe piirkonda lõksu jäänud reisijad koju tagasi pöörduda. See on selge märk meie transpordisüsteemi vastupanuvõimest kriisiolukorras. Kahjuks mõjutab Lähis-Ida konflikt muu hulgas energiavarustushäirete ning teatavate lennu- ja laevateede sulgemise tõttu Euroopa transpordi- ja turismisüsteemi jätkuvalt. Kuigi reisijad võivad olla kodus tagasi, on paljud meremehed endiselt piirkonnas blokeeritud laevadel lõksus.

Kuna Hormuzi väin on *de facto* suletud, on energia eksport piirkonnast mereteede kaudu kokku kuivanud. Selle tulemusena on kütusehinnad kõigi transpordiliikide lõikes järsult tõusnud ning see mõjutab nii ettevõtjate konkurentsivõimet kui ka transporditeenuste taskukohasust liidus ja mujal.

Sellest hoolimata ei mõjuta see üldiselt võimalusi **reisida** ELis ega ELi. Üldine olukord on endiselt stabiilne ja praegu ei ole konkreetseid tõendeid kütusenappuse kohta. Kui konflikt aga jätkub, võivad tekkida tarnehäired, seda eelkõige lennukikütuse puhul. Reisimisel võivad tekkida probleemid, näiteks võivad lennud hilineda, neid võidakse tühistada, reisiaeg võib pikeneda ja hinnad tõusta.

Kuigi Lähis-Ida konflikti üldine mõju **turismile** on praegu veel väike, jälgib komisjon koos liikmesriikide ja sidusrühmadega tähelepanelikult olukorra arengut.

Transpordiettevõtjate jaoks on Lähis-Ida konflikti kõige ilmsem mõju kütusekulude suurenemine, mis mõjutab nii maantee-, raudtee-, mere- kui ka lennundussektorit.

Käesolevate suuniste eesmärk on **selgitada nii reisijatele kui ka ettevõtjatele** ELi õigusnormides sätestatud kaitsevõimalusi. Samuti **teavitatakse liikmesriike ja sidusrühmi** muudest asjakohastest ELi õigusnormidest, mille abil seista vastu hinnatõusule või tulla toime olukorras, mis tuleneb võimalikust reatiivkütuse nappusest, kui see peaks tekkima. Suunistega tagatakse asjakohaste ELi õigusnormide ühtne ja koordineeritud kohaldamine kõigis liikmesriikides, et tagada siseturu nõuetekohane toimimine ja säilitada esmatähtsad ühendused.

Käesolevate suuniste 2. punktis on esitatud juhtpõhimõtted turismi ja reisijate õiguste kohta ning 3. punktis selgitatakse transpordiõigustikku, konkreetsemalt lennundusega seonduvat. Suunised tuginevad 22. aprillil 2026 vastu võetud Euroopa Komisjoni teatisele „AccelerateEU“¹.

Samal ajal jälgib komisjon koos liikmesriikide ja sidusrühmadega valvsalt olukorra arengut.

2. Turism ning reisijate õigused

Turism on tihedalt seotud transpordiühendustega ja praegune olukord mõjutab seda. Praegu kättesaadavad andmed näitavad, et üldine mõju turismile on veel väike ja nõudlus on üldiselt säilinud. Esialsed märgid viitavad ka sellele, et reisiharjumused on natuke muutunud – pikamaalendude voog teatavatel marsruutidel on vähenenud ning nõudlus Euroopa- ja riigisiseste reiside järele on suhteliselt suurem.

Komisjon teeb tihedat koostööd liikmesriikide ja sidusrühmadega, et koordineeritult tegutseda. Muu hulgas luuakse spetsiaalne **turismikriisi koordineerimise võrgustik**, et toetada piiriülest teabevahetust ja kriiside koordineerimist, pöörates erilist tähelepanu äärepoolsetele liikmesriikidele.

Erinevalt COVID-19 kriisist ei viita praegune olukord vajadusele võtta turismisektori jaoks sihtotstarbelisi meetmeid. Olukorra pidev jälgimine on jätkuvalt oluline, eelkõige selleks, et hinnata võimalikku mõju sihtkohtadele, turismiettevõtetele ning väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele (VKEd), sealhulgas neile, kes tegutsevad pikamaalendude turgudel või kelle transpordikulud on suuremad.

Reisijatel on jätkuvalt **tugev kaitse ELi õiguse alusel**. See hõlmab õigusi, mis on seotud raha tagasimaksmisega, marsruudi muutmisega ning abi ja selge teabe andmisega reisikatkestuste korral, eelkõige vastavalt õigusaktidele, milles käsitletakse ELi reisijate õigusi² ja pakettreise³. Ettevõtjatele tuletatakse meelde nende kohustust anda reisijatele täpset, läbipaistvat ja õigeaegset teavet, sealhulgas reisi tühistamise või reisikorralduse muutumise kohta. Üldiselt võib öelda, et väga tähtis on suurendada reisijate teadlikkust nende õigustest. Kõik asjaosalised peaksid tegema suuremaid jõupingutusi, et igakülgset teavitada reisijaid nende õigustest, et reisijad oskaksid oma õigusi probleemide korral tõhusalt kasutada.

a. Lennureisijate õigused

Mis puudutab **lennureisijate õigusi**, siis igat liiki tühistamise korral on reisijal määruse (EÜ) nr 261/2004⁴ kohaselt õigus valida raha tagasimakse, marsruudi muutmine või tagasipöördumine ning saada ka abi lennujaamas.

¹ COM(2026) 370 „AccelerateEU – Energialiit. Taskukohane ja turvaline energia kiirema tegutsemise abil“.

² Määrus (EÜ) nr 261/2004 – ET – Lennuhüvitise määrus – EUR-Lex

³ Direktiiv – 2015/2302 – ET – EUR-Lex

⁴ Määrus (EÜ) nr 261/2004 – ET – Lennuhüvitise määrus – EUR-Lex

Kui lend tühistatakse vähem kui 14 päeva enne kavandatud väljumist, on lendu teostav lennuettevõtja põhimõtteliselt kohustatud maksma hüvitist, välja arvatud juhul, kui reisijale pakuti aegsasti võimalust marsruuti muuta⁵. Samas võib lendu teostav lennuettevõtja olla vabastatud hüvitise maksmise kohustusest, kui ta suudab tõendada, et lend tühistati „erakorraliste asjaolude“ tõttu, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed⁶.

Komisjon on seisukohal, et kohapealset kütusenappust, mis takistab lennu toimumist, võib pidada „erakorraliseks asjaoluks“⁷. Erinevalt kohapealsest kütusenappusest ei saa „erakorraliste asjaoludena“ aga käsitada lendude tühistamist erakordselt kõrgete kütusehindade tõttu.

Kütus moodustab olulise osa lennuettevõtjate kuludest ja teadaolevalt kõigub kütusehind märkimisväärselt. Seetõttu maandavad paljud lennuettevõtjad kütusehinna kõikumise riske. Kui kütusekulud on pikema aja jooksul kõrged, kanduvad lisakulud lõpuks üle kõrgematesse piletihindadesse. Lennuteenuste määruse⁸ kohane hinnakujundamise vabadus võimaldab lennuettevõtjatel enne pileti müümist hindu kohandada, et võtta arvesse oma tegevuskulude muutumist, ja selle alusel konkureerida. Hinnavolatiilsuse ohjamine on lennuettevõtja äritegevuse tavapärane osa.

Lennuettevõtjad võivad teha reisijatele tagasimakse või pakkuda hüvitist kas rahas või vautšerina. Vautšeri vormis hüvitamine on võimalik ainult juhul, kui reisija sellega selgelt nõustub. Komisjoni soovitus (EL) 2020/648⁹ on esitatud mitu võimalust seoses vautšerite kehtivuse, paindliku kasutamise, ülekantavuse, tagasimaksmise ja selgusega, et muuta need reisijate jaoks atraktiivsemaks.

Selleks et vältida selliseid vaidlusi, mis tekkisid COVID-19 pandeemia ajal, soovitatakse lennuettevõtjatel ja reisivahendajatel tungivalt järgida neid soovitusi. Lisaks on oluline, et nad järgiksid tavasid, mida nad kohustusid rakendama ja milles nad leppisid kokku määruse (EL) 2017/2394 alusel loodud tarbijakaitsealase koostöö mehhanismi raames peetavate dialoogide käigus¹⁰. Neid kohustusi kohaldatakse jätkuvalt praeguses olukorras ja nendega tagatakse muu hulgas, et lennutõrgete korral antakse reisijatele selget teavet nende õiguste kohta, nad saavad hõlpsasti ühendust võtta lennuettevõtjate ja reisivahendajatega ning neile makstakse hüvitist õigel ajal. Nendes parimates tavades on üksikasjalikult kirjeldatud vajadust anda reisijale piisavat ja erapooletut teavet tema õiguste ja võimaluste kohta ning vajadust nõuetekohase teabevahetuse

⁵ Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõige 3.

⁶ Vastavalt kohtupraktikale ei või hüvitise maksmise kohustust kohaldada juhul, kui see oleks vastuvõetamatu ohverdus, arvestades lennuettevõtja suutlikkust asjaomasel ajal; *Transportes Aéros Portugueses*, C-74/19, 11. juuni 2020, ECLI:EU:C:2020:460, punkt 61, ja 4. aprilli 2019. aasta otsus kohtuasjas *Germanwings*, C501/17, EU:C:2019:288, punkt 19.

⁷ 7. juuli 2022. aasta otsuses kohtuasjas *SATA International – Azores Airlines*, C-308/21, ECLI:EU:C:2022:533 punkt 28, järeldatakse, et lennujaama tankimissüsteemi üldine mittetoimimine võib kujutada endast „erakorralist asjaolu“ määruse (EÜ) nr 261/2004 tähenduses, kui see on õhusõiduki käitaja kontrolli alt väljas.

⁸ Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikkel 22.

⁹ [Komisjoni 13. mai 2020. aasta soovitus \(EL\) 2020/648](#) vautšerite kohta, mida pakutakse reisijatele tühistatud pakettreiside ja transporditeenuste hüvitamise alternatiivina COVID-19 pandeemia kontekstis.

¹⁰ [Lennuettevõtjate ja reisivahendajate dialoogid](#)

järele lennuettevõtjate ja reisivahendajate vahel. Lennuettevõtjad ja reisivahendajad, kes ei osalenud eespool nimetatud dialoogides, peaksid järgima asjakohaseid norme kui parimaid tavasid.

b. Pakettreisid

Pakettreise käsitlev direktiiv (EL) 2015/2302¹¹ sisaldab konkreetseid õigusnorme nende reisijate kohta, kes on ostnud kaht või enamat liiki reisiteenuste (nt lend ja majutus) kombinatsiooni. Pakettreiside korraldajatega peab saama lihtsasti ühendust võtta ja nad peavad tagama reisisihtkohta lõksu jäänud reisijatele kogu vajaliku teabe, sealhulgas konsulaarkaitse kohta, ning olukorda arvestades peavad nad pakkuma välja alternatiivlahenduse. Kui pakettreis ei ole veel alanud, võivad nii reisikorraldaja kui ka reisijad lepingu vältimatute ja erakorraliste asjaolude tõttu lõpetada, tagades reisijatele õiguse tagasimaksele 14 päeva jooksul. Euroopa Liidu Kohus on kinnitanud, et reisikorraldajad võivad 14-päevase tagasimakse asemel pakkuda vabatahtlikkuse alusel vautšerit¹² ning et pakettreisi lepingu lõpetamisest tulenevad tagasimakseõigused peavad maksejõuetuse korral olema kaitstud¹³.

Hiljuti võeti vastu pakettreise käsitlevad läbivaadatud õigusnormid,¹⁴ mis sisaldavad üksikasjalikumaid sätteid vautšerite lihtsama kasutamise kohta, sätestades näiteks nende põhiomadused ja reisijate asjakohased õigused. Praegust kriisi silmas pidades julgustab komisjon pakettreiside korraldajaid kohaldama vautšereid käsitlevaid uusi õigusnorme vabatahtlikkuse alusel ja pakkuma reisijatele vautšereid juba enne siseriiklikku õigusesse ülevõtmise ametlikku tähtaega ja kuuekuulist kohanemisperioodi.

c. Kütuse lisatasud

Vastavalt määruses (EÜ) nr 1008/2008¹⁵ sätestatud õigusnormidele lennupiletite hinna läbipaistva kujundamise kohta tuleb üldsusele piletihindade pakkumisel või avaldamisel alati esitada lõplik piletihind, mis sisaldab kõiki vältimatuid ja prognoositavaid hinnaelemente. Kuna see kohustus kehtib sõnaselgelt lõpliku makstava piletihinna suhtes, on hinna tagasiulatav muutmine välistatud.

Sellest tulenevalt ei tohi lennuettevõtjad lisada tingimusi, mis võimaldaksid neil muuta piletihinda ostu ajal näidatust kallimaks lihtsalt seetõttu, et kütus oli arvestatust kallim. Isegi kui selliseid

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. novembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/2302, mis käsitleb pakettreise ja seotud reisikorralduste teenuseid ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/83/EL ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 90/314/EMÜ, ELT L 326, 11.12.2015, lk 1–33.

¹² 8. juuni 2023. aasta otsus kohtuasjas *Union fédérale des consommateurs*, C-407/21, ECLI:EU:C:2023:449, punkt 34, milles kinnitati, et pakettreiside korraldajad võivad pakkuda reisijatele vabatahtlikkuse alusel võimalust võtta rahas tagasimaksmise asemel vastu vautšer, tingimusel et selline võimalus ei võta reisijalt õigust saada tagasimakse rahas.

¹³ Liidetud kohtuasjad C-771/22 ja C-45/23, resolutsioon ning punktid 90 ja 91.

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2026. aasta direktiiv (EL) 2026/1024, millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/2302, et tõhustada reisijate kaitset ning lihtsustada ja täpsustada direktiivi teatavaid sätteid (ELT L 2026/1024, 8.5.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2026/1024/oj>).

¹⁵ Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikkel 23.

paindlikke klausleid käsitataks valikuliste hinnalisadena,¹⁶ tuleks need teatavaks teha selgelt, läbipaistvalt ja üheselt mõistetavalt broneerimisprotsessi alguses ning kliendile peab jääma võimalus neid valida või mitte. Sellest tulenevalt peavad lennuettevõtjad, kelle tingimused lubavad kütuse lisatasu kohaldamist ka pärast piletimüüki, neid tingimusi muutma, kuna need ei ole määrusega (EÜ) nr 1008/2008 kooskõlas.

Puhkusepakettide puhul annab pakettreiside direktiiv reisikorraldajatele võimaluse tõsta pakettreisi hinda pärast lepingu sõlmimist, kui see võimalus on lepinguga ette nähtud ja kui hinnatõus on otseselt tingitud reisijateveo hinna muutumisest, mis tuleneb kütuse või muude energiaallikate maksumusest. Kui reisijateveo hind tõuseb kütuse või muude energiaallikate maksumuse tõttu, ei ole pakettreisi hinna tõstmiseks kuni kaheksa protsenti reisija nõusolekut vaja¹⁷. Kui kavandatav hinnatõus on suurem kui kaheksa protsenti pakettreisi hinnast, võib reisija kas hinnatõusuga nõustuda või lepingu lõpetada ilma lõpetamistasu maksmata. Kui pakettreisi leping annab reisikorraldajatele võimaluse tõsta hindu, mis tulenevad kütuse või muude energiaallikate maksumusest, on reisijatel õigus hinnaalandusele, kui kütusehind langeb.

Hinda võib tõsta üksnes juhul, kui reisikorraldaja teavitab reisijat sellest selgelt ja arusaadavalt hiljemalt 20 päeva enne väljumist ning põhjendab hinnatõusu ja esitab selle arvutuse püsival andmekandjal.

3. Lennutransport

Mis puutub **lennundusse**, siis ei ole kogu ELis teatatud reaktiivkütuse nappusest. Kui konflikt Lähis-Idas jätkub, võib see põhjustada reaktiivkütuse nappust, mis omakorda võib mõjutada lennutransporti, sealhulgas tuua kaasa lendude tühistamise. Olukord võib tingida ka muudatusi ELi lennujaamadest väljuvaid lende käitavate lennuettevõtjate tankimiskorras.

Käesolevas teatises sätestatakse juhtpõhimõtted, mis käsitlevad konkreetselt lennujaama teenindusaegu, kütuse tankimise kohustusi, avaliku teenindamise kohustusi ja eri tüüpi reaktiivkütuse kasutamist.

a. Lennujaama teenindusajad

Nõukogu määruse (EMÜ) nr 95/93 (teenindusaegade määrus)¹⁸ eesmärk on tagada, et lennujaamade piiratud läbilaskevõime korral kasutatakse lennuettevõtjatele antud olemasolevaid maandumis- ja õhikutõusmisaegu tõhusalt vähemalt 80 % ajast. Teatavatel ettenägematutel ja vältimatutel asjaoludel, mis ei ole lennuettevõtja kontrolli all, võib sellest kohustusest loobuda, eelkõige järgmistel juhtudel:

- lennujaama või õhuruumi sulgemine;

¹⁶ Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 23 lõike 1 neljanda lause tähenduses.

¹⁷ Direktiivi (EL) 2015/2302 artikli 10 lõike 1 punkt a ja lõige 2.

¹⁸ Nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta. EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1.

- tõsised häired asjaomase lennujaama töös märkimisväärses ulatuses asjaomasesst sõiduplaani perioodist, sealhulgas teenindusaegade sarjad teistes ühenduse lennujaamades, mis on seotud tõsistest häiretest mõjutatud lennuliinidega¹⁹.

Seda arvestades toetab komisjon Euroopa lennujaamade koordinaatorite ühenduse (EUACA) 13. märtsi 2026. aasta soovitus (ajakohastatud 21. aprillil 2026. aastal), milles käsitletakse teenindusaegade põhjendatud kasutamatajätmist sõjalise konflikti tingimustes seoses Lähis-Ida kriisiga / Iraani sõjaga²⁰. Kõnealusel soovitusel käsitletakse olukorda, kus üks eespool nimetatud juhtum esineb sõjalisest konfliktist tuleneva kütusenappuse tõttu.

Sel juhul tuleks teenindusaegade põhjendatud kasutamatajätmist kohaldada nii lähte- kui ka sihtlennujaamade suhtes. See hõlmab olukorda, kus lennuettevõtjal on lennujaamas A juurdepääs piisavale kütusele, et lennata lennujaamast A sihtlennujaama B, kuid tal ei ole võimalik tankida lennujaamas B piisavas koguses reaktiivkütust, kuna kütusetarned selles lennujaamas on piiratud, ning seega ei ole tal võimalik teenindada järgmist lennuetappi, olgu siis tagasi lennujaama A või mõnda teise sihtlennujaama.

Komisjon kutsub EUACA-t üles oma soovitusel vajaduse korral ajakohastama, et tagada selgus ja ühtlustatud lähenemisviis teenindusaegade põhjendatud kasutamatajätmise loa andmise olukordadele, sealhulgas seoses loa kestuse ning tõenditega, mida koordinaatorid vajavad otsuse tegemiseks, näiteks teade lennunduspersonalile (NOTAM-teade), võimaldades samal ajal koordinaatoritel teha vahet kütusenappusega seotud tühistamistel ja puhtalt ärilisel otsusel tühistada kahjumlikke lende.

Komisjon leiab, et reaktiivkütuse maksumust ei saa põhimõtteliselt pidada tõsiseks häireks lennujaama töös, mis põhjustab teenindusaegade põhjendatud kasutamatajätmise vastavalt ELi teenindusaegade määrusele²¹.

Kui olukord halveneb ja olemasolevad paindlikkusmeetmed ei ole enam piisavad, kaalub komisjon ettepaneku tegemist määruse ajutiseks muutmiseks, kui see on põhjendatud, et piirata võimalikku negatiivset mõju ühtsele turule.

b. Õhusõiduki käitajate kohustus tankida kütust

Vastavalt määrusele (EL) 2023/2405 (kestliku lennutranspordi määrus)²² peab kütusekogus, mille õhusõiduki käitaja tangib aasta jooksul igas liidu lennujaamas, kust ta teostab ärilise lennutranspordi lende, moodustama vähemalt 90 % vajalikust aastasest lennukikütuse kogusest²³.

¹⁹ Teenindusaegade määruse artikli 10 lõige 4.

²⁰ [Recommendation on the application of JNUS with regard to the Middle East crisis / Iran](#) (13. märts 2026, ajakohastatud 21. aprillil 2026).

²¹ Artikli 10 lõike 4 punkti a kolmas taane.

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. oktoobri 2023. aasta määrus (EL) 2023/2405, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestliku lennutranspordi jaoks. ELT L, 2023/2405, 31.10.2023.

²³ Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõige 1.

Siiski võimaldab kõnealune määrus õhusõiduki käitajal jääda allapoole seda künnist, kui see on vajalik „kohaldatavate kütusega seotud ohutusnõuete täitmiseks“²⁴.

Kestliku lennutranspordi määruse artiklis 5 osutatud vabastuste kohaldamist käsitlevates tõlgendussuunistes²⁵ on esitatud näited sündmustest, millest tulenevalt võib väljuvas lennujaamas olla kütusega seotud ohutusnõuete täitmiseks vaja rohkem lennukikütust, mistõttu tekib oht, et kestliku lennutranspordi määruses määratletud liidu sihtlennujaamas künnist ei täideta. Nende näidete hulka kuuluvad:

„sihtlennujaamas esinev lennukikütuse nappus (...), mille kohta on esitatud asjakohane teade lennunduspersonalile (NOTAM-teade) ja/või kütusetarnija poolt teade (kui see on olemas) või muu komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa punkti ORO.GEN.200 „Juhtimissüsteem“ (..) alla kuuluv teade (pilootide teated, muud käitajate teated, ametiasutuste teated või lennuettevõtjate ühenduste esitatud teave)“²⁶.

Sellistel juhtudel peavad õhusõiduki käitajad oma iga-aastase aruandluskohustuse raames asjaomasele pädevale asutusele ja Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (EASA) nõuetekohaselt põhjendada, miks nad jäävad järgmisel aastal allapoole kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud 90 % künnist²⁷.

Euroopa Komisjon kutsub liikmesriike üles tagama, et NOTAM-teated esitataks võimalikult kiiresti kõigil konkreetsetes lennujaamas kindlaks tehtud lennukikütuse nappuse juhtudel ning aktsepteerima neid NOTAM-teateid piisava tõendina, et vabastada selle lennujaama puhul õhusõiduki käitajad kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 1 kohasest 90 % kütuse tankimise kohustusest.

Need näited kütusega seotud ohutusnõuete täitmise vabastusest ei hõlma reaktiivkütuse hinna märkimisväärse tõusu juhtumeid, mistõttu ei peeta neid kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 2 kohaste vabastuste kasutamise asjakohaseks põhjenduseks.

c. Esmatähtsate lennuühenduste tagamine

Kui avaliku teenindamise kohustuse alusel teenindatava lennuliini käitajal on konkreetsetel lennuliinil raskusi oma kohustuste täitmisel kütusepuuduse tõttu või kuna erakordselt kõrgete kütusehindade tõttu ei ole lende võimalik reguleeritud piletihinnaga käitada, julgustatakse liikmesriike kasutama lepingutes sisalduvaid klausleid nii palju kui võimalik. Paljud pärast COVID-19 pandeemiat sõlmitud lepingud sisaldavad lendude sageduse kohandamise klausleid, klausleid kütusehinna tõusu probleemi lahendamiseks kütusehinna indekseerimise kaudu või isegi

²⁴ Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõige 2.

²⁵ [Tõlgendussuunistes](#) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/2405 (milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestliku lennutranspordi jaoks) artiklis 5 osutatud vabastuste kohaldamise kohta (edaspidi „tõlgendussuunistes“).

²⁶ Tõlgendussuuniste punkt 4.2

²⁷ Kestliku lennutranspordi määruse artikkel 8.

klausleid vääramatul jõe kohta erakorralistel asjaoludel, mis on ettevõtjate ja liikmesriikide kontrolli alt väljas.

ELi õigusnormides on sõnaselgelt ette nähtud ka erikord juhuks, kui sellise lennuettevõtja puhul, kes on eelnevalt valitud täitma avaliku teenindamise kohustust konkreetsel liinil, on teenindamine äkitselt häiritud. See annab liikmesriigile õiguse valida hädaolukorras kiiresti kuni seitsmeks kuuks kõnealuse avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluva lennuliini teenindamiseks mõni teine lennuettevõtja²⁸. Sel juhul ei ole avalikku pakkumismenetlust vaja korraldada.

Nagu on märgitud 29. aprillil 2026 vastu võetud ajutises riigiabiraamistikus,²⁹ võivad liikmesriigid piletihindade tõusust tuleneva surve leevendamiseks anda sotsiaalabi ka isikutele, kelle ühendusvajadused sõltuvad lennuliinidest. Äärepoolseimate piirkondade elanike transpordiks antavast sotsiaalabist ei ole vaja komisjonile teatada, kui see vastab üldise grupierandi määruse artiklis 51 sätestatud tingimustele. Selle sätte alusel antav abi peab olema lennuettevõtjate suhtes mittediskrimineeriv, sõltumata lennuettevõtja identiteedist või osutatava teenuse liigist. Abi osatähtsus võib olla kuni 100 % äärealale ja sealt tagasi toimuva lennu edasi-tagasi pileti hinnast, sealhulgas kõik maksud ja tasud, mida lennuettevõtja tarbijalt küsib.

d. JET A tüüpi kütuse kasutamine

Tööstusharu sidusrühmad hindavad, kas kohtades, kus varem on tarnitud JET A-1 tüüpi kütust, oleks võimalik kasutada Jet A tüüpi kütust ajutise ja pragmaatilise meetmena, et tagada kütusetarnete järjepidevus kõigis ELi lennujaamades, kui peaks tekkima nappus.

Puudub regulatiivne kohustus kasutada kumbagi kütusetüüpi. Suured õhusõidukid on üldiselt sertifitseeritud lendama nii Jet A kui ka Jet A-1 tüüpi kütusega ning kütusetüüpi Jet A kasutatakse tavapäraselt Põhja-Ameerikas ja Atlandi-ülestel lendudel Euroopasse.

Samuti ei ole regulatiivseid takistusi Euroopasse imporditava lennukikütuse Jet A kasutamisele, tingimusel et selle kasutamist hallatakse nõuetekohaselt ja sellest teavitatakse kogu kütusetarnehelat, et tagada kõrgeimate ohutu käitamise standardite järgimine. Selleks et muuta kütusetüüpi logistikasüsteemis, võib olla vaja selle süsteemiga seotud kasutajate nõusolekut.

Sidusrühmi kutsutakse üles tutvuma seda teemat käsitleva EASA avaldatud ohutusteabe bulletiniga³⁰.

4. Järeldus

²⁸ Määruse 1008/2008 artikli 16 lõige 12.

²⁹ Teatis C/2026/2947 – Lähis-Ida kriisi riigiabi ajutine raamistik

³⁰ EASA - SIB nr: 2026-04 Aviation Turbine Fuel – Use of Jet A Grade Fuel in a Jet A-1 Environment
<https://ad.easa.europa.eu/ad/2026-04>

Kuigi käesolevas teatises esitatakse **turismi, reisijate õigusi ja lennundust** käsitlevad juhtpõhimõtted, tunnistab komisjon, et Lähis-Ida konflikt ja eelkõige suuremad kütusekulud mõjutavad ka muid transpordiliike.

Maanteetranspordi puhul moodustab diislikütus tavaliselt umbes kolmandiku transpordiettevõtete tegevuskuludest ja maanteetranspordiettevõtted tegutsevad väga väikese kasumimarginaaliga. Arvestades sektoris tegutsevate VKEde väga suurt arvu, võivad teatavad maanteetransporditoimingud muutuda praegusest kütusehinna tõusust tulenevalt kahjumlikuks.

Meretranspordi puhul on kütusehindade järsk tõus tekitanud erakordse, äkilise ja ootamatu koormuse teatavatele mereteedele, ohustades seeläbi nende esmatahtsate meretranspordi ühenduvuse teenuste järjepidevust ja majanduslikku elujõulisust.

Kütusehindade tõus mõjutab ka **sisevee- ja raudteetransporti**.

29. aprillil 2026 vastu võetud ajutises riigiabiraamistikus, mille eesmärk on toetada Lähis-Ida konfliktist mõjutatud sektoreid, on sätestatud liikmesriikide võimalused toetada ettevõtjaid seoses suuremate diislikütusekuludega maantee-, raudtee-, mere- ja siseveetranspordi sektoris.

Kui praegune kriis peaks laienema ka võimaliku kütusenappuse stsenaariumi suunas, võiks kaaluda täiendavaid meetmeid, et tagada talitluspidevus ja tarneahelate nõuetekohane toimimine ELis.

Kõigi transpordiliikide puhul jälgib komisjon tähelepanelikult olukorda ja Lähis-Ida konflikti võimalikku mõju ühenduvusele, sealhulgas transpordi hädaolukorra lahendamise plaani alusel loodud riiklike transpordiasutuste kontaktpunktide aktiveerimise kaudu, ning on valmis võtma vajaduse korral lisameetmeid.

TÕESTATUD KOOPIA
Peasekretäri nimel

Martine DEPREZ
Direktor
Otsustusprotsess ja kollegiaalsus
EUROOPA KOMISJON