



Bryssel 12.7.2022
COM(2022) 334 final

2022/0214 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä unionin lentoasemilla koskevista säännöistä covid-19-pandemian vuoksi myönnettävän väliaikaisen helpotuksen osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Asetuksessa (ETY) N:o 95/93¹ (lähtö- ja saapumisaikojen koskeva asetus) vahvistetaan säännöt lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta EU:n lentoasemilla. Sen 10 artiklassa vahvistetaan ”käytä tai menetä” -sääntö, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajien on käytettävä vähintään 80 prosenttia tietyllä aikataulukaudella (kesällä tai talvella) jaettuun lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan sisältyvistä lähtö- ja saapumisaajoista säilyttääkseen oikeutensa samaan lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella (”saavutetut” tai ”vakiintuneet” oikeudet).

Covid-19-pandemia aiheutti matkustajakysynnän äkillisen ja ennennäkemättömän laskun (alhaisin kysyntä saavutettiin huhtikuussa 2020, jolloin lasku oli 89 prosenttia verrattuna samoihin viikkoihin vuonna 2019). Koska lentoyhtiöt eivät enää voineet noudattaa tavanomaista ”käytä tai menetä” -sääntöä ilman riskiä merkittävistä taloudellisista tai ympäristöhaitoista, EU muutti lähtö- ja saapumisaikojen koskevaa asetusta kahdesti tämän säännön mukauttamiseksi². Muutetussa asetuksessa Euroopan komissiolle siirrettiin myös valta jatkaa lähtö- ja saapumisaikojen koskevaa helpotusta ja mukauttaa käyttökynnystä, jos covid-19-pandemiasta johtuva lentoliikenteen väheneminen jatkuu ja todennäköisesti jatkuu edelleen. Komissio käytti tätä valtaa kolme kertaa³. Nykyisten lähtö- ja saapumisaikojen koskevien poikkeussääntöjen voimassaolo päättyy 29. lokakuuta 2022. Komission siirretyn säädösvallan voimassaolo päättyi 21. helmikuuta 2022, joten komissio ei voi jatkaa EU:n lähtö- ja saapumisaikojen koskevaa helpotusta kesäaikataulukauden 2022 jälkeen.

”Käytä tai menetä” -säännön soveltaminen keskeytettiin kokonaan 1. helmikuuta 2020 ja 27. maaliskuuta 2021 väliseksi ajaksi. Koska lentoliikenteen kysyntä on sittemmin elpynyt rokotuskampanjan ja EU:n digitaalisen covid-todistuksen käyttöönoton myötä, EU omaksui lähestymistavan, jonka mukaan lähtö- ja saapumisaikojen koskeva helpotus olisi kohdistettava siihen, mikä on välttämätöntä ja tasapainoista, ottamalla käyttöön tiettyjä kilpailua edistäviä toimenpiteitä. Lähtö- ja saapumisaikojen helpottaminen antaa jo luonteensa vuoksi tietyn edun vakiintuneille lentoyhtiöille sellaisten uusien tulokkaiden vahingoksi, jotka voisivat mahdollisesti tarjota lentoliikennepalveluja mutta eivät saa käyttöönsä lentoasemakapasiteettia. Kilpailuvastaisten vaikutusten riskin pienentämiseksi lähtö- ja saapumisaikojen käyttöaste nostettiin asteittain 0 prosentista 64 prosenttiin (kesäaikataulukaudella 2022)⁴. Kun lähtö- ja saapumisaikojen käyttöaste nostettiin yli 0 prosentin, täydentävänä suojatoimenpiteenä otettiin käyttöön joukko uusia lähtö- ja

¹ Neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, annettu 18 päivänä tammikuuta 1993, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/459, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2020 (EUVL L 99, 31.3.2020, p. 1); Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/250, annettu 16 päivänä helmikuuta 2021 (EUVL L 58, 19.2.2021, s. 1).

³ Komission delegoitu asetus (EU) 2020/1477, annettu 14 päivänä lokakuuta 2020 (EUVL L 338, 15.10.2020, s. 4); komission delegoitu asetus (EU) 2021/1889, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2021 (EUVL L 384, 29.10.2021, s. 20); komission delegoitu asetus (EU) 2022/255, annettu 15 päivänä joulukuuta 2021 (EUVL L 42, 23.2.2022, s. 1).

⁴ Kesäaikataulukaudella 2021 lähtö- ja saapumisaikojen tosiasiallinen käyttöaste oli 25 prosenttia (lähtö- ja saapumisaikojen käyttöaste oli 50 prosenttia, mutta lentoyhtiöt pystyivät myös palauttamaan jopa 50 prosenttia koko lähtö- ja saapumisaikojen sarjastaan ennen kesäkauden alkua tilapäistä uudelleen jakamista varten vastineeksi näiden sarjojen täydellisestä suojasta). Talviaikataulukaudelle 2021/2022 hyväksyttiin 50 prosentin käyttöaste ja kesäaikataulukaudelle 2022 64 prosentin käyttöaste.

saapumisaikojen perusteltua käyttämättä jättämistä koskevia poikkeuksia. Nämä poikkeukset tarjoavat lisähelpotuksia erityistapauksissa, joissa lentoyhtiö ei voi liikennöidä lentoa viranomaisten covid-19:n leviämisen hillitsemiseksi määräämien toimenpiteiden vuoksi (esimerkiksi lentokiellot tai sulkutoimet reitin jommassakummassa päässä).

Lisäksi otettiin käyttöön muita sääntöjä lentoasemakapasiteetin tehokkaan ja kilpailua edistävän käytön maksimoimiseksi (esim. kolmen viikon määräaika sellaisten lähtö- ja saapumisaikojen palauttamiselle, joita ei aiota käyttää, etusija tilapäisille lähtö- ja saapumisaikojen käyttäjille tietyissä olosuhteissa). Näillä säännöillä pyritään maksimoimaan hyödyt mahdollisimman monille käyttäjille ja antamaan matkustajille mahdollisuus hyötyä kilpailluista lentoliikennemarkkinoista ja yhteyksistä.

Lentoliikenteen nykyinen taso Eurocontrol-valtioissa on noin 86 prosenttia saman ajanjakson tasosta vuonna 2019. Eurocontrolin luvut osoittavat myös, että liikenne muille mantereille on elpymässä samaa vauhtia⁵. Lentoliikenne Pohjois-Amerikkaan on vain 8 prosenttia alle vuoden 2019 tason ja Afrikkaan 37 prosenttia alle vuoden 2019 tason (vähennys on ollut pienempi Pohjois-Afrikan maihin). Lentoliikenne Etelä-Amerikkaan on 20 prosenttia alle vuoden 2019 tason ja Lähi-itään 8 prosenttia alle vuoden 2019 tason. Markkinoiden elpyminen on ollut hitainta EU:n ja Aasian välillä, jossa liikenne on 65 prosenttia vuoden 2019 tasosta. Tämä johtuu erityisesti covid-19-pandemiaan liittyvistä jäljellä olevista matkustusrajoituksista, erityisesti Kiinassa⁶ (kyseisten reittien lähtö- ja saapumisajat on suojattu perusteltua käyttämättä jättämistä koskevilla poikkeuksilla), sekä siitä, että monien lentoliikenteen harjoittajien on kierrettävä Venäjän ilmatila liikennöidäkseen Aasian maihin. Tämä pidentää merkittävästi lentojen kestoa kyseisillä reiteillä ja edellyttää, että lentoyhtiöt vähentävät vuorotiheyttä.

Eurocontrolin liikennenäköymien (perusskenaario, joka on tällä hetkellä ylitetty) mukaan liikenne on 90 prosentin tasolla talviaikataulukauden 2022/2023 alussa. Saman ennusteen perusteella lentoliikenne on vuoden 2022 lopussa 92 prosentin (perusskenaario), 96 prosentin (korkea skenaario) tai 83 prosentin (alhainen skenaario) tasolla. Kesäkuussa 2022 osavuosijakson lentoliikenne oli 75 prosenttia vuoden 2019 tasosta, ja suuntaus oli kasvava. Kansainvälinen lentoasemien järjestö (ACI Europe) tarkisti toukokuussa 2022 matkustajamääriä koskevia ennusteitaan ylöspäin: vuodelle aiemmin ennustettu -32 prosentin matkustajaliikenteen vähennys on nyt -22 prosenttia. Toukokuussa 2022 julkaistussa analyysissä CAPA – Centre for Aviation (joka tarjoaa markkinatietoja) ennustaa, että tarjottu istuinkapasiteetti voi nousta vuoden 2019 tasolle vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä. Vaikka matkustajien määrä on edelleen jäljessä, tarjotun istuinkapasiteetin ja matkustajamäärän välinen ero on kuroutumassa umpeen. Koska lentoliikenteen elpyminen on vahvaa, ehdotetaan, ettei normaalia 80 prosentin käyttöastetta muuteta talviaikataulukaudesta 2022/2023 alkaen.

Pandemian aikana saadut kokemukset ovat osoittaneet, että covid-19:n epidemiologinen tilanne on epävakaa ja arvaamaton. Jotkin kansanterveysviranomaiset ovat jo varoittaneet, että covid-19-tapaukset voivat jälleen lisääntyä pohjoisilla syksy- ja talvikausilla. Mahdollisten

⁵ [eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-20220525_0.pdf](#)

⁶ Vuonna 2021 EU:n ja Kiinan lentoyhtiöt liikennöivät noin 74–76 prosenttia vähemmän lentoja Kiinaan kuin vuonna 2019. Vuoden 2022 ensimmäisen puoliskon jälkeen kiinalaisten lentoyhtiöiden lentojen määrä on 70 prosenttia pienempi ja EU:n lentoliikenteen harjoittajien 80 prosenttia pienempi kuin vuonna 2019. Näin ollen lentoliikenteen harjoittajat todennäköisesti ylittävät vuoden 2021 liikennemäärän, mutta se osoittaa, että lentoliikenne Kiinaan on edelleen huomattavan vähäistä.

uusien muunnosten tai kasvaneen tapausmäärän vaikutusta matkustajien matkustuskykyyn ei ole mahdollista ennakoita. Lisäksi Venäjän hyökkäys Ukrainaa vastaan voi edelleen olla häiriötekijä.

Jotta voidaan lieventää mahdollisia kielteisiä vaikutuksia lentoliikenteen tasoon siinä tapauksessa, että nämä skenaariot toteutuvat, on tärkeää, että lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskeva oikeudellinen kehys on riittävän joustava, jotta lähtö- ja saapumisaikoja koskevia sääntöjä voidaan helpottaa oikeasuhteisesti, kilpailua edistävästi ja nopeasti. Sen vuoksi ehdotetaan, että komissiolle siirretään rajoitetuksi ajaksi valta mukauttaa lähtö- ja saapumisaikojen käyttöastetta tarvittaessa, jos lentoliikenne pysyy jatkuvasti tietyn kynnyksen alapuolella covid-19-pandemian johdosta tai Venäjän hyökkäyksen suorien vaikutusten vuoksi.

Lisäksi lentoyhtiöiden olisi edelleen voitava hyötyä perusteltua käyttämättä jättämistä koskevista poikkeuksista, jos viranomaiset määräävät terveystoimenpiteistä, jotka rajoittavat lentomatkustusta tai haittaavat vakavasti matkustajien matkustuskykyä. Lisäksi ehdotetaan poikkeuksen laajentamista koskemaan toimenpiteitä, jotka on otettu käyttöön vastauksena kaikkiin epidemiologisiin tilanteisiin (ei ainoastaan covid-19-pandemiaan), luonnonkatastrofeihin ja lentoasemiin vaikuttaviin poliittisiin levottomuuksiin. Tämä perusteltua käyttämättä jättämistä koskevien poikkeusten ehdotettu laajentaminen on saanut laajaa tukea kaikilta sidosryhmiltä (kuvataan tarkemmin jäljempänä).

Lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen täytäntöönpano kuuluu lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattoreille, mutta kokemus on osoittanut, että koordinaattorien välillä tarvitaan tiiviimpää yhteistyötä, jotta voidaan saavuttaa lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen tavoitteet, varmistaa EU:n sääntöjen johdonmukainen soveltaminen samankaltaisissa tilanteissa ja säilyttää tasapuoliset toimintaedellytykset. Sen vuoksi ehdotetaan, että vahvistetaan Euroopan lentoasemien koordinaattoreiden yhdistyksen roolia ohjeiden antamisessa. Avoimuus perusteltua käyttämättä jättämistä koskevien poikkeusten soveltamisessa on erittäin tärkeää lentoyhtiöille, joten koordinaattorien olisi julkaistava tiedot siitä, mihin kohteisiin poikkeuksia sovelletaan. Lisäksi silloin, kun koordinaattori soveltaa poikkeusta lähtö- ja saapumisaikoihin reitin yhdessä päässä, reitin toisen pään koordinaattorin olisi harkittava, olisiko poikkeusta sovellettava myös siellä, edellyttäen, että se ei kohtuuttomasti haittaa lentoaseman toimintaa tai oikeudenmukaista mahdollisuutta käyttää rajallista lentoasemakapasiteettia tai molempia. Lisäksi ehdotetaan, että jos lentomatkustamista vakavasti haittaavat toimenpiteet vaikuttavat valtaosaan EU:n väestöstä, kaikki lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorit voivat myöntää perusteltua käyttämättä jättämistä koskevia poikkeuksia kaikille lähtö- ja saapumisajoille.

Komissio on säännöllisessä yhteydenpidossaan sidosryhmien kanssa tullut tietoiseksi tarpeesta puuttua tiettyihin vaikutuksiin, joita Venäjän Ukrainaan kohdistamalla hyökkäyksellä on lentoliikenteeseen. Unionin ja muiden maiden lentoliikenteen harjoittajien kieltä lentää Valko-Venäjän, Venäjän ja Ukrainan ilmatilassa vaikuttaa säännölliseen reittiliikenteeseen. Lentojen uudelleenreititys voi pidentää lentoaikaa huomattavasti, jolloin alun perin myönnettyjä lähtö- ja saapumisaikoja voi olla mahdotonta noudattaa. Ensinnäkin komissio tukee täysin sitä, että koordinaattorit käyttävät lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen 8 artiklan 4 kohdan mukaista mahdollisuutta muuttaa lähtö- ja saapumisaikoja, joita käytetään suorilla reiteillä, joihin Venäjän, Valko-Venäjän ja Ukrainan ilmatilan käyttökielto vaikuttaa. Toiseksi ehdotetaan sen selventämistä, että kun Ukrainan ilmatila jälleen avautuu, lentoyhtiöille, joiden lähtö- ja saapumisaikat EU:n ja Ukrainan välisillä reiteillä on suojattu 10 artiklan 4 kohdan a alakohdan mukaisesti, olisi myönnettävä 16 viikon palautumisaika

ennen kuin lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskevia vaatimuksia aletaan jälleen soveltaa. Kolmanneksi, jotta voidaan tukea Ukrainan elpymistä ja kannustaa lentoyhtiöitä palauttamaan EU:n ja Ukrainan väliset yhteydet, ehdotetaan, että komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä lähtö- ja saapumisaikojen käyttöasteen alentamiseksi kyseisillä EU:n ja Ukrainan lentoasemien välisillä reiteillä. Lopuksi ehdotetaan, että selvennetään nimenomaisesti, että lentoliikenteen harjoittajiin, joihin sovelletaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 215 artiklan nojalla hyväksytyjä rajoittavia toimenpiteitä tai jotka ovat EU:ssa toimintakieltoon asetettujen lentoyhtiöiden luettelossa, ei voida soveltaa lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen 10 artiklan 4 ja 4 a kohtaa. Niiden lähtö- ja saapumisajat olisi peruutettava, jotta lentoasemakapasiteetin käyttö ei estyisi.

Komissio julkaisi kannanottopyynnön 26. huhtikuuta ja 24. toukokuuta 2022 väliseksi ajaksi ja pyysi sidosryhmiä kommentoimaan ehdotettua aloitetta lähtö- ja saapumisaikoja koskevan helpotuksen pidentämisestä. Komissio sai yhteensä 43 vastausta, joista 29 on julkisesti saatavilla [paremman sääntelyn portaalissa](#).

Kaikki vastaajat kannattavat lähtö- ja saapumisaikoja koskevan helpotuksen jatkamista, erityisesti seuraavien näkökohtien osalta: i) jatkuva mahdollisuus saada perusteltua käyttämättä jättämistä koskevia poikkeuksia; ii) koordinointi lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorien kesken näitä poikkeuksia sovellettaessa; ja iii) komissiolle siirretty valta alentaa käyttöastetta (tätä kannattivat lähes kaikki sidosryhmät). Kaikista vastaajista viisi sidosryhmää (kolme lentoyhtiötä ja kaksi järjestöä, jotka edustavat suurinta osaa EU:n lentoasemista) pyysi nimenomaisesti palauttamaan 80 prosentin käyttöasteen, kun taas 26 sidosryhmää nimenomaisesti pyysi alhaisempaa käyttöastetta (lentoyhtiöt pyysivät pääasiassa säilyttämään nykyisen 64 prosentin käyttöasteen). Jotkin sidosryhmät, lähinnä jäsenvaltiot, eivät maininneet mitään parhaaksi katsomaansa käyttöastetta, mutta kannattivat ehdotusta siirtää komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä. Lisäksi sidosryhmät kannattivat laajasti sitä, että lentoyhtiöille, jotka käyttivät yksittäisiä lähtö- ja saapumisaikoja lähtö- ja saapumisaikoja koskevan helpotuksen aikana, olisi annettava ensisijainen oikeus näihin lähtö- ja saapumisaikoihin käytettävissä olevan kapasiteetin rajoissa.

Komissio panee merkille, että pyyntö säilyttää alhaisempi käyttöaste liittyy epävarmuustekijöihin, jotka johtuvat covid-19-pandemiasta ja Venäjän Ukrainaan kohdistamasta hyökkäyksestä ja niiden taloudellisista vaikutuksista. Covid-19-tapaukset voivat jälleen lisääntyä talviaikataulukaudella, jolloin kysyntä on yleensä vähäisempää. Eurocontrol kuitenkin odottaa lentoliikenteen nousevan 90 prosenttiin vuoden 2019 tasosta talviaikataulukauden alussa. Sen vuoksi alhaisemman käyttöasteen ilmoittaminen tässä vaiheessa ei ole perusteltua. Komissio katsoo, että ennakoimattomia epäsuotuisia muutoksia vastaan on olemassa riittävät suojatoimet, kuten mahdollisuus alentaa käyttöastetta antamalla delegoituja säädöksiä milloin tahansa (tarvittaessa käyttämällä kiireellistä menettelyä) sekä perusteltua käyttämättä jättämistä koskevien poikkeusten jatkuva saatavuus. Komissio on myös toistuvasti todennut, että lentoliikenteen ei tarvitse palata vuoden 2019 tasolle, jotta lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskevat tavanomaiset säännöt voitaisiin palauttaa, koska on todennäköistä, että kuluttajien mieltymykset ovat muuttuneet, mihin markkinoiden on sopeuduttava. On olennaisen tärkeää, että lentoasemakapasiteettia käytetään tehokkaasti ja kilpailua edistävällä, kuluttajia ja yhteyksiä hyödyttävällä tavalla.

Monet lentoyhtiöt kannattivat perusteltua käyttämättä jättämistä koskevien poikkeusten soveltamisen laajentamista esimerkiksi siten, että ne kattaisivat julkiset suositukset matkustamisen välttämiseen, että ne kattaisivat paitsi reitit, joihin vaikutukset kohdistuvat

suoraan, myös syöttöliikenteen, ja että ne kattaisivat keskeisten maahuolintapalvelujen tai muun lentoliikenteen tukemiseksi välttämättömän liiketoiminnan puuttumisen.

Komissio muistuttaa, että perusteltua käyttämättä jättämistä koskevat poikkeukset ovat poikkeus tavanomaisista säännöistä, minkä vuoksi ne olisi rajoitettava siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä, jotta kilpailua ei rajoitettaisi tarpeettomasti, mikä puolestaan voisi vahingoittaa kuluttajia. Matkustamisen välttämistä koskevat valtion suositukset voivat vaikuttaa matkustajien matkustushalukkuuteen: ne eivät kuitenkaan sinänsä muodosta vakavaa estettä matkustamiselle, ja matkustaminen jatkuu edelleen. Jos reitin toisessa päässä on tiukkoja rajoituksia, kuten pakollinen karanteeni, sulkutoimet jne., poikkeusta sovelletaan ja se tarjoaa siten asianmukaisen suojan.

Mitä tulee pyyntöön laajentaa perusteltua käyttämättä jättämistä koskevat poikkeukset myös syöttöliikenteeseen, komissio katsoo, että tämä ylittää sen, mikä on tarpeen. Monet matkustajat saattavat matkustaa tietyllä lennolla lentoyhtiön keskuslentoasemalle jatkaakseen eri kohteisiin – matkustusrajoitukset tai uudelleenreitityksen tarve vaikuttavat joihinkin näistä kohteista, toisiin taas eivät. Näin ollen ei ole helppoa määrittää, minkä reitin syöttölento tietty lento on. Lisäksi matkustajat voivat mukauttaa kysyntäänsä olosuhteita vastaavasti. Vaikka esimerkiksi harvemmat matkustajat voivat päättää lentää Aasian maihin, he voivat sen sijaan matkustaa Pohjois- tai Etelä-Amerikan kohteisiin ja kulkea edelleen EU:ssa sijaitsevan keskuslentoaseman kautta. Perusteltua käyttämättä jättämistä koskevien poikkeusten soveltamisen hyväksyminen näissä tapauksissa olisi vastoin lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen 10 artiklan 4 kohdan e alakohdan tarkoitusta ja periaatetta, jonka mukaan lähtö- ja saapumisaajat eivät ole reittikohtaisia. Lentoyhtiöt voivat mukauttaa aikatauluja ja verkostoja kysynnän mukaan, kuten monet lentoyhtiöt ovat tehneet pandemian aikana.

Lopuksi komissio toteaa, että henkilöstöpulasta voi tulla vakavampi ongelma nykyisen kesäkauden aikana. Ehdotusta ei kuitenkaan hyväksytä ajoissa, jotta se kattaisi nykyisen kauden, ja sidosryhmät tarkastelevat muita ratkaisuja yhdessä komission kanssa. Samoin kuin terveystoimenpiteistä johtuvien lentoasemakapasiteetin vähennysten tapauksessa, komissio kannattaa avointa vuoropuhelua asianomaisten osapuolten välillä ja kapasiteetin hallittua vähentämistä matkustajille aiheutuvien kielteisten seurausten minimoimiseksi. Tästä johtuvat peruutukset ja/tai aikataulumuutokset olisi esitettävä lentoyhtiöille ja/tai niiden yhdistyksille avoimesti, ja ne olisi jaettava niiden kesken suhteessa lähtö- ja saapumisaikojen määrään tai lentoyhtiöiden kyseisellä lentoasemalla käyttämään kapasiteettiin.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Lähtö- ja saapumisaikoja koskeva asetus tarjoaa lentoliikenteen harjoittajille helpotuksia ”käytä tai menetä” -säännöstä, joka on tällä hetkellä ongelmallinen lentoliikenteen harjoittajien kannalta covid-19-pandemian ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen vuoksi. Lähtö- ja saapumisaikoja koskevassa asetuksessa komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla voidaan mukauttaa lähtö- ja saapumisaikojen käyttöastetta kaikilla reiteillä, jos lentoliikenne vähenee jatkuvasti epidemiologisten tilanteiden tai Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen suorien vaikutusten vuoksi, ja/tai erityisesti EU:n ja Ukrainan välisillä reiteillä lentoyhtiöiden kannustamiseksi palauttamaan yhteydet. Lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskevien sääntöjen liian pitkäaikainen helpottaminen johtaa kilpailun vääristymiseen, joka i) vaikuttaa lentomatkustajien yhteyksiin sekä työllisyyteen ja työpaikkojen laatuun ilmailualalla; ja ii) aiheuttaa erityisiä ongelmia lentoasemille ja palveluntarjoajille. Samaan aikaan palaaminen tavanomaisiin lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskeviin vaatimuksiin ilman mahdollisuutta vedota perusteltua käyttämättä jättämistä koskeviin poikkeuksiin huolimatta siitä, että häiriötilanteita voi esiintyä myös

tulevaisuudessa, saattaisi aiheuttaa lentoyhtiöille taloudellista lisärasitetta ja sillä voisi olla tahattomia haitallisia ympäristövaikutuksia, jos lentoyhtiöt joutuisivat liikennöimään lentoja ainoastaan lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen säilyttämiseksi. Sen vuoksi lähtö- ja saapumisaikojen koskevaa asetusta olisi muutettava, jotta voidaan i) lieventää covid-19-pandemian ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen vaikutuksia; ii) taata oikeusvarmuus lentoliikenteen harjoittajille ja iii) säilyttää EU:n lähtö- ja saapumisaikojen jakamisjärjestelmän yhtenäisyys.

- **Yhdenmukaisuus EU:n muiden politiikkojen kanssa**

Ilmailun ja siihen liittyvien palvelujen sisämarkkinoiden moitteeton toiminta riippuu lentoliikenteen harjoittajien ja ilmailualan muiden osatekijöiden, kuten lentoasemien ja muiden palveluntarjoajien, taloudellisesta suorituskyvystä. Covid-19-pandemian ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen kielteiset taloudelliset seuraukset vaarantavat niiden taloudellisen vakauden ja vaikuttavat erittäin kielteisesti lentoliikennejärjestelmään ja koko talouteen. Lähtö- ja saapumisaikojen koskevan asetuksen muuttaminen on sen vuoksi äärimmäisen tärkeää. Se on myös EU:n ilmastopolitiikan mukaista, sillä se vähentää merkittävästi riskiä siitä, että lentoliikenteen harjoittajat liikennöivät lentoja ainoastaan lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen säilyttämiseksi.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Ehdotuksen oikeusperustana on SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta. Mainittu artikla muodostaa oikeusperustan kaiken asianmukaisen lentoliikennelainsäädännön antamiselle ja toimii lähtö- ja saapumisaikojen koskevan asetuksen ja sen muutosten oikeusperustana.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa ehdotuksen tavoitteita, koska lähtö- ja saapumisaikojen koskevan asetuksen mukaan jäsenvaltiot eivät voi vaatia koordinaattoreita i) määrittämään erilaisia käyttökynnyksiä; ii) asettamaan ehtoja lähtö- ja saapumisaikojen koskeville helpotuksille; ja iii) muuttamaan lähtö- ja saapumisaikojen käyttöastetta liikennemäärien muuttuessa. Tavoite voidaan saavuttaa ainoastaan niin, että EU muuttaa lähtö- ja saapumisaikojen koskevaa asetusta.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen covid-19-pandemian taloudellisten vaikutusten lieventämiseksi lähtö- ja saapumisaikojen koskevan asetuksen toiminnan kannalta. Ehdotuksessa otetaan tasapainoisesti huomioon i) tarve myöntää lentoyhtiöille helpotuksia ”käytä tai menetä” -säännön soveltamisesta vastauksena lentoliikenteen vähäiseen kysyntään, joka johtuu covid-19-pandemiasta, muista epidemiologisista tilanteista, luonnonkatastrofeista ja poliittisista levottomuuksista, kuten Venäjän Ukrainaan kohdistamasta hyökkäyksestä; ja ii) tarve palata lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevien sääntöjen tavanomaiseen soveltamiseen sitä mukaa kun lentoliikenne elpyy. Ehdotukseen sisältyy myös useita kilpailua edistäviä toimenpiteitä, joilla puututaan lähtö- ja saapumisaikojen koskevaan helpotukseen liittyviin tahattomiin kielteisiin vaikutuksiin.

- **Toimintatavan valinta**

Tavoitteen saavuttamiseksi oikeudellisen välineen on oltava suoraan ja yleisesti sovellettava kuten lähtö- ja saapumisaikoja koskeva asetuskäytäntö. Sen vuoksi asianmukainen oikeudellinen väline on asetuskäytäntö.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Koska lähtö- ja saapumisaikoja koskevaa asetusta on muutettava kiireellisesti ennen talvikauden 2022/2023 alkua, arviointia ei tehty. On huomattava, että komissio on saanut merkittävää kokemusta lähtö- ja saapumisaikoja koskevan helpotuksen soveltamisesta helmikuusta 2020 lähtien ja että se on ollut asiasta säännöllisesti yhteydessä lentoyhtiöihin, lentoasemiin ja lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattoreihin. Lisäksi elokuussa 2021 järjestettiin laajempi tiedonkeruu asetuksen (EU) 2021/250 valmistelua varten, ja monet mainitun asetuksen näkökohdat säilytetään (esim. perusteltua käyttämättä jättämistä koskevat poikkeukset, siirretty valta alentaa käyttöastetta, kolmen viikon määräaika sellaisten lähtö- ja saapumisaikojen palauttamiselle, joita ei aiota käyttää).

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Asian kiireellisyyden vuoksi sidosryhmien virallista kuulemistä ei ole toteutettu. Komissio julkaisi paremman sääntelyn portaalissa palautetta varten kannanottopyyntö, johon sidosryhmillä oli mahdollisuus vastata 26. huhtikuuta ja 24. toukokuuta 2022 välisenä aikana. Komissio sai portaalista 29 vastausta ja yhteensä 43 vastausta (julkaisemattomat vastaukset lähetettiin suoraan komission yksiköille). Komissio sai palautetta 31 lentoyhtiöltä tai niiden yhdistykseltä, joista 12 oli EU:n ulkopuolelta, kahdelta lentoasemien yhdistykseltä, yhdeltä lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorilta ja yhdeltä koordinaattoreiden yhdistykseltä, yhdeltä rahdinkuljettajia edustavalta järjestöltä, yhdeltä melua vastustavalta ympäristöjärjestöltä sekä viiden jäsenvaltion viranomaisilta (Saksa, Italia, Alankomaat, Tanska ja Ruotsi). Vaikka komissiolla ei ole siihen oikeudellista velvoitetta uusia ehdotuksia valmistellessaan, se järjesti 18. toukokuuta 2022 lentoasemien lähtö- ja saapumisaikoja käsittelevän alaryhmän kokouksen jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa. Edustettuina olivat seuraavat jäsenvaltiot: Bulgaria, Tšekki, Tanska, Saksa, Viro, Irlanti, Ranska, Kroatia, Italia, Malta, Alankomaat, Puola, Portugali, Suomi ja Romania.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Kuten edellä on selostettu, asiantuntijatietoa ei ole voitu kerätä laajasti tilanteen kiireellisyyden vuoksi. Komissio on kuitenkin hyödyntänyt sidosryhmien kanssa käydystä säännöllisestä tietojenvaihdosta ja lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen muutosten soveltamisesta saatuja kokemuksia. Myös aiempien muutosten yhteydessä kuultiin asiantuntijoita.

- **Vaikutustenarviointi**

Tilanteen kiireellisyyden vuoksi paremman sääntelyn sääntöjen mukaista vaikutustenarviointia ei ole tehty. Ehdotuksen perustelut ja yhteenveto sidosryhmien kuulemisen tuloksista esitetään näissä perusteluissa.

- **Perusoikeudet**

Ei sovelleta.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ei sovelleta.

5. MUTA NÄKÖKOHTIA

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Komission olisi edelleen seurattava covid-19-pandemian ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen kehittymistä ja niiden vaikutusta lentoliikenteeseen. Kuten asetuksessa (EU) 2021/250, komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegeoitu säädös lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskevan vähimmäisvaatimuksen mukauttamiseksi tarvittaessa.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen 2 artiklassa oleva 'uuden tulokkaan' muutettu määritelmä säilytetään pidentämällä sen soveltamisaikaa, jotta useammat lentoliikenteen harjoittajat voidaan katsoa uusiksi tulokkaiksi ja ne voivat saada lähtö- ja saapumisaikoja poolista. Tavoitteena on lisätä kilpailua lentoasemilla, koska lähtö- ja saapumisaikoja koskevan helpotuksen kesto on pidentynyt, mikä on auttanut lentoaseman vakiintuneita lentoliikenteen harjoittajia säilyttämään lähtö- ja saapumisaikansa.

Lisäksi 'covid-19-koordinointiparametrien' määritelmä säilytetään pidentämällä sen soveltamisaikaa, ja 8 artiklan 6 a kohtaa muutetaan.

Lähtö- ja saapumisaikojen helpottamisen aikana lentoliikenteen harjoittajat ovat käyttäneet tilapäisiä lähtö- ja saapumisaikoja, jotka vakiintuneet operaattorit olivat palauttaneet pooliin väliaikaista uudelleen jakamista varten. Lentoliikenteen harjoittajat, jotka käyttivät tällaisia lähtö- ja saapumisaikoja, ovat auttaneet käyttämään kyseisiä lähtö- ja saapumisaikojen sarjoja tehokkaasti ja tarjonneet yhteyksiä matkustajille. Tämän vuoksi lisätään 8 artiklan 2 a kohta, jossa annetaan näille lentoliikenteen harjoittajille etusija kyseisten sarjojen jakamisessa seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella, mikäli lentoasemakapasiteettia on saatavilla. Jos useampi kuin yksi lentoliikenteen harjoittaja on käyttänyt saman sarjan lähtö- ja saapumisaikoja, etusija annetaan sille lentoliikenteen harjoittajalle, joka on käyttänyt suuremman määrän lähtö- ja saapumisaikoja.

10 artiklan 4 kohtaan lisätään alakohta, jossa käsitellään erityisesti Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen vaikutuksia. Tässä alakohdassa täsmennetään, että lentoliikenteen harjoittajille, joilla on lähtö- ja saapumisaikoja, joita ne ovat aiemmin käyttäneet liikennöintiin Ukrainaan tai Ukrainasta ja jotka ovat tällä hetkellä suojattuja 10 artiklan 4 kohdan a alakohdan nojalla, olisi myönnettävä 16 viikon ylimääräinen palautumisaika ennen kuin niihin sovelletaan mitään lähtö- ja saapumisaikojen käytön kynnsarvoa sen jälkeen, kun Ukrainan ilmatila jälleen avautuu. Tämä johtuu siitä, että kysyntä todennäköisesti laskee voimakkaasti liikenneinfrastruktuurin merkittävän tuhoutumisen vuoksi. Samasta syystä 10 a artiklassa komissiolle siirretään valta alentaa lähtö- ja saapumisaikojen käyttöastetta EU:n ja Ukrainan välisillä reiteillä.

10 artiklan 4 kohdan e alakohta poistetaan. Sen sijaan lisätään uusi 4 a kohta, johon sisältyy nykyinen perusteltua käyttämättä jättämistä koskeva poikkeus tapauksissa, joissa covid-19:n leviämisen lieventämiseksi toteutetut julkiset toimenpiteet haittaavat vakavasti lentomat kustusta. Lisäksi poikkeusta laajennetaan siten, että se kattaa useampia tilanteita, joissa viranomaisen toteuttamat toimenpiteet vaikuttavat merkittävästi matkustajien kykyyn lentää tietyillä reiteillä, kuten muut epidemiologiset tilanteet, poliittiset levottomuudet ja luonnonkatastrofit. Tällaisissa tapauksissa lentoliikenteen harjoittajat voidaan vapauttaa

”käytä tai menetä” -säännön soveltamisesta. Tämä etu rajoittuu kuitenkin tahattomien vaikutusten välttämiseen (ks. tarkemmin uuden 4 a kohdan kolmas, neljäs ja viides alakohta).

Uuden 4 a kohdan toisen alakohdan tarkoituksena on selventää, miten lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorien olisi laskettava lähtö- ja saapumisaikojen käyttö, kun jotkin sarjan lähtö- ja saapumisajat on suojattu ensimmäisen alakohdan nojalla: niiden olisi jätettävä huomiotta suojatut lähtö- ja saapumisajat ja määritettävä, onko 80 prosenttia sarjan jäljellä olevista lähtö- ja saapumisajoista käytetty. Lisäys on tarpeen sen varmistamiseksi, että perusteltua käyttämättä jättämistä koskevan poikkeuksen vaikutus rajoittuu siihen ajanjaksoon, jonka ajaksi se oli perusteltu.

Uuden 4 a kohdan kuudennella alakohdalla pyritään parantamaan perusteltua käyttämättä jättämistä koskevan poikkeuksen soveltamisen koordinoitua lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorien välillä. Deltamuunnoksen ilmaantuminen huhtikuussa 2021 ja omikronmuunnoksen ilmaantuminen joulukuussa 2021 osoittivat, että lentoyhtiöiden tasapuoliset toimintaedellytykset voivat vääristyä merkittävästi, jos eri lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorit soveltavat perusteltua käyttämättä jättämistä koskevaa poikkeusta eri tavoin. Sen vuoksi kuudennessa alakohdassa täsmennetään, että jos suurin osa jäsenvaltioista hyväksyy toimenpiteitä, jotka haittaavat vakavasti matkustamista ja vaikuttavat valtaosaan EU:n väestöstä, kaikki koordinaattorit voivat soveltaa 4 a kohtaa kaikkiin lähtö- ja saapumisaikoihin toimenpiteiden keston ajan. Lisäksi 10 artiklaan lisätään 4 c kohta koordinaattorien roolin vahvistamiseksi yhteisten ohjeiden antamisessa ja avoimuuden lisäämiseksi.

10 artiklaan lisätään uusi 4 b kohta sen selventämiseksi, että 10 artiklan 4 ja 4 a kohdan mukaiset perusteltua käyttämättä jättämistä koskevat poikkeukset eivät kata EU:n turvallisuusluettelossa olevia lentoliikenteen harjoittajia, joihin sovelletaan pakotteita tai jotka on rekisteröity valtioissa, joihin sovelletaan pakotteita.

Asetuksen 10 a artiklaa muutetaan monin tavoin. 1–4 kohta poistetaan. Ajanjakso, jona uusia lähtö- ja saapumisaikoja koskevia poikkeussääntöjä sovelletaan, alkaa 29. lokakuuta 2022 ja päättyy 26. maaliskuuta 2024. Nämä päivämäärät vastaavat Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) talvikauden 2022/2023 alkamispäivää ja IATA:n talvikauden 2023/2024 päättymispäivää.

Asetuksen 10 a artiklan 5 kohdassa siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä uuden lähtö- ja saapumisaikojen koskevan helpotuksen soveltamisaikana, jotta käyttöastetta voidaan muuttaa liikennemäärien kehityksen mukaan, jos lentoliikenne laskee alle 80 prosenttiin vuoden 2019 vastaavista tasoista neljän peräkkäisen viikon aikana minkä tahansa epidemiologisen tilanteen tai Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen vuoksi. Koska lentoliikenteen tilanne voi muuttua nopeasti, nämä delegoidut säädökset olisi voitava hyväksyä kiireellisellä menettelyllä (2 kohta).

Artiklan 5 a kohdassa siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä uuden lähtö- ja saapumisaikojen koskevan helpotuksen soveltamisaikana, jotta käyttöastetta voidaan muuttaa liikennemäärien kehityksen mukaan erityisesti EU:n ja Ukrainan välisillä reiteillä käytettävien lähtö- ja saapumisaikojen osalta, jotta lentoyhtiöitä kannustettaisiin palauttamaan alueiden väliset yhteydet.

Muutetun 10 a artiklan 7 kohdassa säädetään, että lähtö- ja saapumisaikoja koskevan helpotuksen soveltamisaikana lentoliikenteen harjoittajan, joka ei aio käyttää lähtö- tai

saapumisaikaa, on asetettava se saataville väliaikaista uudelleenjakoa varten muille lentoliikenteen harjoittajille viimeistään kolme viikkoa ennen kyseisen lähtö- tai saapumisajan suunniteltua käyttöpäivää. Tarkoituksena on auttaa muita lentoliikenteen harjoittajia, jotka saattavat haluta käyttää tällaisia lähtö- ja saapumisaikoja tapauskohtaisesti. Näillä muilla lentoliikenteen harjoittajilla olisi oltava riittävästi aikaa suunnitella toimintaansa ja myös varmistaa, että matkustajat, lentoasemat ja lentoasemapalvelujen tarjoajat saavat etukäteen tiedon niiden suunnitellusta lentotoiminnasta. Jos lentoliikenteen harjoittajat toistuvasti laiminlyövät tämän säännöksen noudattamisen, ne eivät voi hyötyä 80 prosenttia alhaisemmasta lähtö- ja saapumisaikojen käyttöasteesta, riippumatta siitä, mille tasolle komissio asettaa käyttökynnyksen.

Asetuksen 14 artiklan 6 kohdan c alakohta säilytetään. Sen mukaan koordinaattori voi toteuttaa toimia ja peruuttaa lähtö- ja saapumisajat, jos lentoliikenteen harjoittaja lopettaa toimintansa kyseisellä lentoasemalla. Tällaisissa tapauksissa koordinaattori voi peruuttaa lähtö- ja saapumisajat jäljellä olevalta aikataulukaudelta kyseisen kauden päättymistä odottamatta ja antaa lähtö- ja saapumisajat uudelleen jaettaviksi mahdollisimman pian.

Asetuksen 14 artiklan 6 kohtaan lisätään d alakohta, jotta koordinaattori voi toteuttaa toimia ja peruuttaa lähtö- ja saapumisajat sellaisilta EU:n turvallisuusluettelossa olevilta lentoliikenteen harjoittajilta, joihin sovelletaan pakotteita tai jotka on rekisteröity valtioissa, joihin sovelletaan pakotteita.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä unionin lentoasemilla koskevista säännöistä covid-19-pandemian vuoksi myönnettävän väliaikaisen helpotuksen osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisyhteistyössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁷,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁸,

noudattavat tavallista lainsäätämisyhteistyötä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Neuvoston asetusta (ETY) N:o 95/93⁹ on muutettu useita kertoja covid-19-pandemian alkamisen jälkeen, koska vaatimuksesta, jonka mukaan lähtö- ja saapumisaikojen sarjasta on käytettävä vähintään 80 prosenttia oikeuden säilyttämiseksi samaan sarjaan seuraavalla vastaavalla kaudella, tuli lentoliikenteen harjoittajien kannalta kestämaton lentoliikenteen vähentyessä voimakkaasti.
- (2) Eurocontrolin julkaisemat luvut osoittavat, että lentoliikenne on elpynyt voimakkaasti kesäaikataulukauden 2022 alusta, ja lentoliikenteen odotetaan olevan perusennusteen mukaan noin 90 prosenttia vuoden 2019 tasosta talviaikataulukauden 2022/2023 alussa. Nämä luvut oikeuttavat palaamisen lähtö- ja saapumisaikojen 80 prosentin käyttökynnykseen yleisenä sääntönä, jota täydennetään erityisellä lähtö- ja saapumisaikojen käytön helpottamisella tapauksissa, joissa lähtö- ja saapumisaikojen käyttämättä jättäminen on perusteltua.
- (3) Kokemus on kuitenkin osoittanut, covid-19-tilanne on edelleen erittäin epävarma. Uusia muunnoksia voi ilmaantua, kuten omikron vuoden 2021 lopussa, ja ne voivat aiheuttaa valtioiden ja kuluttajien äkillisiä reaktioita, jotka voivat puolestaan vaikuttaa kielteisesti lentoliikenteeseen. Lisäksi kaukolentomarkkinoihin vaikuttavat edelleen tietyt terveydensuojelutoimenpiteet, jotka haittaavat vakavasti liikennettä.

⁷ EUVL C , , s. .

⁸ EUVL C , , s. .

⁹ Neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, annettu 18 päivänä tammikuuta 1993, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1).

- (4) Venäjän Ukrainaan kohdistama hyökkäys vaikuttaa myös lentoliikenteeseen ja lentoliikenteen harjoittajien kykyyn käyttää lähtö- ja saapumisaikojaan, koska unionin lentoliikenteen harjoittajia estetään pääsemästä Valko-Venäjän, Venäjän ja Ukrainan ilmatilaan.
- (5) Valtion terveydellisistä syistä asettamat matkustusrajoitukset ja se, ettei ilmatilaan voi päästä sotilaallisen konfliktin vuoksi, eivät ole lentoliikenteen harjoittajien hallittavissa ja voivat johtaa siihen, että ne joutuvat vapaaehtoisesti tai pakosta peruuttamaan lentoliikennepalveluja tai mukauttamaan aikatauluja näihin olosuhteisiin vastaamiseksi. Vapaaehtoisilla peruutuksilla suojataan erityisesti lentoliikenteen harjoittajien taloudellista vakautta ja vältetään samalla sellaisten lentojen kielteiset ympäristövaikutukset, jotka liikennöitäisiin pelkästään niihin liittyvien lähtö- ja saapumisaikojen säilyttämiseksi.
- (6) Näissä olosuhteissa lentoliikenteen harjoittajien, jotka eivät käytä lähtö- ja saapumisaikojaan asetuksessa (ETY) N:o 95/93 vahvistetun lähtö- ja saapumisaikojen käyttöasteen mukaisesti, ei pitäisi automaattisesti menettää mainitun asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa ja 10 artiklan 2 kohdassa säädettyä ensisijaista oikeuttaan lähtö- ja saapumisaikojen sarjoihin, joka niillä muutoin olisi. Tätä varten olisi vahvistettava erityiset säännöt.
- (7) Samalla on tärkeää palauttaa mieliin asetuksen (ETY) N:o 95/93 tavoitteet: varmistaa lentoasemakapasiteetin tehokas käyttö ja taata kaikille lentoyhtiöille oikeudenmukainen mahdollisuus käyttää rajallista lentoasemakapasiteettia ja siten edistää kilpailua. Lähtö- ja saapumisaikojen tavallisten käyttövaatimusten mukauttaminen määrittämällä alhaisempi käyttöaste tai laajentamalla perusteltua käyttämättä jättämistä koskevia poikkeuksia olisi kohdennettava tiukasti tilanteisiin, joissa lähtö- ja saapumisaikoja koskevien sääntöjen helpottaminen on tarpeen, eikä se saisi tuottaa epäoikeudenmukaista kilpailuetua niille lentoliikenteen harjoittajille, joilla on vakiintuneita lähtö- ja saapumisaikoja.
- (8) Erityisesti on tarpeen varmistaa, että lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat valmiita tarjoamaan palveluja, voivat ottaa käyttöön käyttämätöntä kapasiteettia ja että niillä on mahdollisuus säilyttää tällaiset lähtö- ja saapumisaikat pitkällä aikavälillä. Näin voitaisiin säilyttää lentoliikenteen harjoittajien kannustimet käyttää lentoasemakapasiteettia, mikä puolestaan hyödyttäisi kuluttajia yhteyksien muodossa.
- (9) Sen vuoksi on tarpeen säätää näiden periaatteiden mukaisesti ja rajoitetuksi ajaksi edellytyksistä, joiden täytyessä lentoliikenteen harjoittajilla on edelleen asetuksen (ETY) N:o 95/93 8 artiklan 2 kohdan ja 10 artiklan 2 kohdan nojalla oikeus lähtö- ja saapumisaikojen sarjoihin, ja vahvistaa vaatimukset, joiden mukaisesti asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien on vapautettava käyttämätöntä kapasiteettia. Kyseisen ajanjakson olisi alettava 29 päivänä lokakuuta 2022 ja päättyttävä 26 päivänä maaliskuuta 2024 Eurocontrolin elpymisennustetta vastaavasti.
- (10) ”Uuden tulokkaan” määritelmä olisi pidettävä laajana, jotta sen kattamien lentoliikenteen harjoittajien määrää voidaan lisätä ja jotta useammat lentoliikenteen harjoittajat saisivat mahdollisuuden käynnistää toimintaa ja laajentaa sitä.
- (11) Lokakuun 29 päivän 2022 ja maaliskuun 26 päivän 2024 välisenä aikana lähtö- ja saapumisaikojen jakamisjärjestelmässä olisi edelleen otettava huomioon niiden lentoliikenteen harjoittajien ponnistelut, jotka ovat liikennöineet käyttäen lähtö- ja saapumisaikoja, jotka ovat osa sarjaa, johon toisella lentoliikenteen harjoittajalla on asetuksen (ETY) N:o 95/93 8 artiklan 2 kohdan ja 10 artiklan 2 kohdan nojalla oikeus,

mutta jotka on annettu lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorin saataville tilapäistä uudelleen jakamista varten. Sen vuoksi lentoliikenteen harjoittajat, jotka ovat käyttäneet vähintään viiden lähtö- ja saapumisajan sarjaa, olisi asetettava etusijalle kyseisten sarjojen jakamisessa seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella, mikäli lentoasemakapasiteettia on saatavilla.

- (12) Jotta voidaan puuttua Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen vaikutuksiin ja tukea yhteyksien elpymistä unionin ja Ukrainan välillä, on tarpeen pidentää ajanjaksoa, jonka kuluessa liikenteenharjoittajat voivat vedota asetuksen (ETY) N:o 95/93 10 artiklan 4 kohdan a alakohdassa esitettyyn syyhyn perustellakseen lähtö- ja saapumisaikojen sarjan käyttämättä jättämistä unionin ja Ukrainan välisillä reiteillä.
- (13) Sellaisten mahdollisten rajoitusten, joita jäsenvaltioiden tai kolmansien maiden viranomaiset hyväksyvät vastatakseen epidemiologisiin tilanteisiin, luonnonkatastrofeihin tai poliittisiin levottomuuksiin, kielteisiä vaikutuksia matkustajien matkustusmahdollisuuksiin ei voida pitää lentoliikenteen harjoittajien syyinä ja niitä olisi näin ollen lievennettävä, jos kyseiset toimenpiteet vaikuttavat merkittävästi liikenteen kannattavuuteen tai matkustusmahdollisuuksiin taikka kysyntään asianomaisilla reiteillä, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden velvollisuutta noudattaa unionin oikeutta ja erityisesti perussopimusten määräyksiä ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008¹⁰ säännöksiä. Lievennyksillä olisi varmistettava, että lentoliikenteen harjoittajia ei rangaista lähtö- ja saapumisaikojen käyttämättä jättämisestä, jos se johtuu tällaisista rajoituksista.
- (14) Kilpailun vääristymisen riskin vähentämiseksi ja lentoasemakapasiteetin tehokkaan käytön varmistamiseksi johdanto-osan 13 kappaleessa tarkoitetun rajoitusten käyttöönoton vaikutusten lieventämisen olisi oltava kestoaltaan ja laajuudeltaan rajattu sen varmistamiseksi, että lievennyksen vaikutus rajoittuu ajanjaksoon, jonka ajaksi se oli perusteltua. Sen vuoksi lähtö- ja saapumisaikoja, joihin sovelletaan johdanto-osan 13 kappaleessa tarkoitettua rajoitusten lievennystä, ei pitäisi ottaa huomioon asetuksen (ETY) N:o 95/93 8 artiklan 2 kohdassa ja 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lähtö- ja saapumisaikojen käyttöastetta laskettaessa.
- (15) On tarpeen selventää, että lähtö- ja saapumisaikojen perusteltua käyttämättä jättämistä koskevia säännöksiä ei sovelleta lentoliikenteen harjoittajiin, joihin sovelletaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 215 artiklan nojalla hyväksytyjä rajoittavia toimenpiteitä, eikä lentoliikenteen harjoittajiin, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa ja jotka on lueteltu komission asetuksen (EY) N:o 474/2006¹¹ liitteessä A tai B. Näiden toimenpiteiden tehokkaan soveltamisen varmistamiseksi myöskään niiden lentoliikenteen harjoittajien, jotka ovat jo tällaisten rajoittavien toimenpiteiden kohteena tämän asetuksen voimaantulopäivänä, ei pitäisi voida vedota lähtö- ja saapumisaikojen perusteltua käyttämättä jättämistä koskevista poikkeuksista annettuihin säännöksiin.
- (16) Koordinaattorien välistä yhteistyötä olisi vahvistettava, jotta varmistetaan asetuksen (ETY) N:o 95/93 yhdenmukainen täytäntöönpano kaikkialla unionissa. Euroopan unionin lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorien yhdistyksen

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3).

¹¹ Komission asetus (EY) N:o 474/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14).

(EUACA) olisi edelleen annettava ohjeita unionin sääntöjen, erityisesti johdanto-osan 13 kappaleessa tarkoitettua rajoitusten lieventämistä koskevan säännöksen, yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Se, sovelletaanko lievennystä vai ei, on lentoliikenteen harjoittajille tärkeä tieto niiden suunnitellessa aikataulujaan. Sen vuoksi olisi varmistettava avoin viestintä koordinaattorien taholta.

- (17) Vaikka johdanto-osan 13 kappaleessa tarkoitettua rajoitusten lieventämistä koskevaa säännöstä olisi tulkittava suppeasti, koska kyseessä on poikkeus lähtö- ja saapumisaikojen tavanomaisista käyttövaatimuksista, tietyt tapaukset voivat edellyttää kaikilta koordinaattoreilta yhteisiä toimia tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi kaikkialla unionissa. Koordinaattorien olisi tietyin edellytyksin ja yksimielisellä päätöksellä sovellettava kyseistä säännöstä koordinoitujen lentoasemien kaikkiin lähtö- ja saapumisaikoihin.
- (18) Jotta voidaan puuttua covid-19:n muuttuviin vaikutuksiin ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen suoriin vaikutuksiin lentoliikenteeseen ja jotta voidaan, kun se on ehdottoman tarpeellista ja perusteltua, vastata joustavasti tästä lentoliikennealalle aiheutuviin haasteisiin, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan vähimmäiskäyttöasteen prosenttiarvoja tietyllä vaihteluvälillä ja millä tahansa aikataulukaudella 29 päivän lokakuuta 2022 ja 26 päivän maaliskuuta 2024 välisenä aikana Eurocontrolin elpymisennustetta vastaavasti.
- (19) Kun otetaan huomioon Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen tuhoisa vaikutus ja jotta voidaan tukea yhteyksiä Ukrainaan tai Ukrainasta sen jälkeen, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan vähimmäiskäyttöasteen prosenttiarvoja tietyllä vaihteluvälillä unionin ja Ukrainan välisillä reiteillä ja millä tahansa aikataulukaudella 29 päivän lokakuuta 2022 ja 26 päivän maaliskuuta 2024 välisenä aikana.
- (20) On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹² vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (21) Lentoasemilla, lentoasemapalvelujen tarjoajilla ja lentoliikenteen harjoittajilla on oltava tietoja käytettävissä olevasta kapasiteetista, jotta ne voivat huolehtia asiaankuuluvasta suunnittelusta. Lentoliikenteen harjoittajien olisi jatkossakin annettava koordinaattorin saataville mahdollisesti muille lentoliikenteen harjoittajille uudelleen jaettaviksi kaikki lähtö- ja saapumisaajat, joita ne eivät aio käyttää, mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja viimeistään kolme viikkoa ennen niiden käytön suunniteltua päivämäärää. Jos lähtö- ja saapumisaikojen käyttästä alennetaan delegoidulla säädöksellä, lentoliikenteen harjoittajat, jotka toistuvasti jättävät noudattamatta kyseistä vaatimusta, eivät saisi hyötyä alennetusta kynnysarvosta.

¹² [EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.](#)

- (22) Jos koordinaattori on vakuuttunut siitä, että lentoliikenteen harjoittaja on lopettanut toimintansa lentoasemalla, koordinaattori olisi peruutettava kyseisen lentoliikenteen harjoittajan lähtö- ja saapumisajat ja sijoitettava ne pooliin jaettaviksi uudelleen muille lentoliikenteen harjoittajille.
- (23) Lentoliikenteen harjoittajien asettaminen lentokieltoon unionin ilmatilassa soveltamalla Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 215 artiklan nojalla hyväksytyjä rajoittavia toimenpiteitä tai asetuksen (EY) N:o 474/2006 mukaista toimintakieltoa voi johtaa lähtö- ja saapumisaikojen käytön perusteettomaan estämiseen unionin lentoasemilla. Vaikka tällaisten lentoliikenteen harjoittajien aiemmin käyttämät lähtö- ja saapumisajat voidaan jakaa uudelleen tapauskohtaisesti aikataulukauden aikana, tämä ei kannusta riittävästi lähtö- ja saapumisaikojen tehokkaaseen käyttöön, jotta lentoyhtiöt voisivat lisätä pitkän aikavälin kilpailua ja yhteyksiä kuluttajien hyödyksi. Kyseisten lentoliikenteen harjoittajien lähtö- ja saapumisajat olisi sen vuoksi peruutettava välittömästi.
- (24) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli antaa erityisiä sääntöjä ja helpotusta lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskeviin yleisiin sääntöihin rajoitetuksi ajaksi covid-19-kriisin ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen lentoliikenteeseen kohdistuvien vaikutusten lieventämiseksi, vaan se voidaan ehdotetun toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- (25) Koska asia on covid-19-pandemiaan ja Venäjän Ukrainaan kohdistamaan hyökkäykseen liittyvien poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi kiireellinen, katsotaan aiheelliseksi poiketa Euroopan unionista tehtyyn sopimukseen, Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen ja Euroopan atomienergiayhteisön perustamissopimukseen liitetyssä, kansallisten parlamenttien asemasta Euroopan unionissa tehdyssä pöytäkirjassa N:o 1 olevassa 4 artiklassa määrätystä kahdeksan viikon määräajasta.
- (26) Tässä asetuksessa säädettyjen toimenpiteiden pikaisen soveltamisen varmistamiseksi tämän asetuksen olisi tultava kiireellisesti voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (ETY) N:o 95/93 seuraavasti:

1) Korvataan 2 artiklan b a alakohdan johdantokappale seuraavasti:

”jäljempänä 10 a artiklan 5 kohdassa tarkoitettuna ajanjaksona ’uudella tulokkaalla’”

2) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan johdantokappale seuraavasti:

”Tämän artiklan 1 kohtaa ei sovelleta, jos seuraavat edellytykset täyttyvät, sanotun kuitenkin rajoittamatta 7, 8 a ja 9 artiklan, 10 artiklan 1 kohdan sekä 14 artiklan soveltamista:”

b) Korvataan 2 a kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”Jäljempänä 10 a artiklan 5 kohdassa tarkoitettuna kautena ja edellyttäen, että lentoasemalla on saatavilla kapasiteettia, lähtö- ja saapumisaikojen sarja, joka oli palautettu lähtö- ja saapumisaikojen pooliin tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti aikataulukauden lopussa, jäljempänä ’viiteaikataulukausi’, on pyynnöstä jaettava seuraavaksi vastaavaksi aikataulukaudeksi lentoliikenteen harjoittajalle, joka on käyttänyt viiteaikataulukauden aikana vähintään viittä kyseisen sarjan lähtö- tai saapumisaikaa 10 a artiklan 7 kohtaa sovellettaessa.”

c) Korvataan 6 a kohta seuraavasti:

”6 a. Koordinaattori voi covid-19-koordinoitiparametrien soveltamisaikana ja tällaisten koordinoitiparametrien asianmukaisen soveltamisen mahdollistamiseksi muuttaa pyydettyjä tai jaettuja lähtö- ja saapumisaikoja 10 a artiklan 5 kohdassa määritetyn ajanjakson aikana tai peruuttaa ne asianomaista lentoliikenteen harjoittajaa kuultuaan. Tässä yhteydessä koordinaattorin on otettava huomioon tämän artiklan 5 kohdassa tarkoitettut muut säännöt ja ohjeet mainitussa kohdassa säädetyin edellytyksin.”

3) Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

a) Poistetaan 2 a kohta.

b) Muutetaan 4 kohta seuraavasti:

i) Muutetaan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

– Korvataan d alakohta seuraavasti:

”d) oikeudelliset menettelyt, jotka koskevat 9 artiklan soveltamista reitteihin, joille on määrätty julkisen palvelun velvoitteita asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan mukaisesti, minkä seurauksena liikennöinti kyseisillä reiteillä on tilapäisesti keskeytetty.”

– Poistetaan e alakohta.

ii) Poistetaan toinen, kolmas, neljäs ja viides alakohta.

iii) Lisätään alakohta seuraavasti:

”Jos Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen ja kriittisen infrastruktuurin tuhoutumisen vaikutukset vaikuttavat kykyyn tarjota lentoliikennepalveluja sekä kysyntään, koordinaattorien on sovellettava ensimmäisen alakohdan a alakohtaa unionin ja Ukrainan välisiin reitteihin ilmatilan sulkemisen ajan ja sen jälkeen 16 viikon ylimääräinen palautumisjakson ajan. Koordinaattorin on ilmoitettava komissiolle 16 viikon jakson alkamis- ja päättymispäivä.”

c) Lisätään 4 a, 4 b ja 4 c kohta seuraavasti:

”4 a. Jäljempänä 10 a artiklan 5 kohdassa tarkoitettuna kautena lähtö- ja saapumisajan käyttämättä jättämistä voidaan perustella myös sillä, että viranomaiset ovat ottaneet käyttöön rajoituksia, joiden tarkoituksena on puuttua mihin tahansa merkittävään epidemiologiseen tilanteeseen, luonnonkatastrofiin tai poliittisiin levottomuuksiin sen reitin jommassakummassa päässä, jolla kyseisiä lähtö- ja saapumisaikoja on käytetty tai suunnitellaan käytettävän, sillä ehdolla, että kyseiset toimenpiteet vaikuttavat merkittävästi liikenteen kannattavuuteen tai matkustusmahdollisuuksiin tai kyseisten reittien kysyntään ja että ne johtavat johonkin seuraavista:

a) rajan, lentoaseman tai ilmatilan sulkeminen osittain tai kokonaan asianomaisen aikataulukauden merkittävän osan aikana;

b) matkustajien matkustusmahdollisuuksien vakava estyminen, joka koskee kaikkia lentoliikenteen harjoittajia kyseisellä suoralla reitillä huomattavassa

osassa kyseistä aikataulukautta, kun estyminen liittyy muun muassa johonkin seuraavista syistä:

- kansalaisuuteen tai asuinpaikkaan perustuvat matkustusrajoitukset, kaiken muun kuin välttämättömän matkustamisen kieltäminen taikka tietyistä maista tai tietyiltä maantieteellisiltä alueilta saapuvien tai niihin suuntautuvien lentojen kiellot,
 - liikkumisrajoitukset tai karanteeni- tai eristystoimenpiteet maassa tai alueella, jossa määrälentoasema sijaitsee (mukaan lukien välillä olevat paikat), paitsi jos karanteeni voidaan välttää unionissa tunnustetulla negatiivisella testituloksella, todisteella taudista parantumisesta tai todisteella rokotuksesta,
 - rajoitukset, jotka kohdistuvat lentoliikenteen harjoittamista suoraan tukevien välttämättömien palvelujen saatavuuteen, mukaan lukien majoitus- ja ravitsemispalvelujen ja julkisten palvelujen, myös liikennepalvelujen, sulkeminen, mikä johtaa kysynnän jyrkkään laskuun reitin jommassakummassa päässä,
 - lentokohtaisen matkustajamäärän ja lentoliikenteen harjoittajan vuorotiheyden rajoitukset, jotka johtavat kysynnän jyrkkään laskuun reitin jommassakummassa päässä;
- c) lentoyhtiöiden miehistön liikkumiseen kohdistuvat rajoitukset, jotka haittaavat merkittävästi lentoliikenteen harjoittamista liikennöidyiltä lentoasemilta tai liikennöidyille lentoasemille, mukaan lukien äkilliset maahantulokiellot tai miehistön jääminen ennalta arvaamatta kohteisiin karanteenitoimenpiteiden vuoksi, paitsi jos karanteeni voidaan välttää unionissa tunnustetulla negatiivisella testituloksella, todisteella taudista parantumisesta tai todisteella rokotuksesta.

Jos lähtö- ja saapumisaikojen käyttämättä jättäminen on perusteltua ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen rajoitusten vuoksi, koordinaattorien on jätettävä kyseinen lähtö- ja saapumisaika huomiotta ja sovellettava 8 artiklan 2 kohdassa ja 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lähtö- ja saapumisaikojen käyttöastetta sarjan jäljellä oleviin lähtö- ja saapumisaikoihin.

Tätä kohtaa sovelletaan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen rajoitusten soveltamisaikana ja neljännessä ja viidennessä alakohdassa tarkoitettuihin rajoituksiin vielä enintään kuuden viikon ajan. Jos rajoitusten soveltaminen kuitenkin lakkaa alle kuusi viikkoa ennen aikataulukauden päättymistä, tätä kohtaa sovelletaan jäljellä olevaan osuuteen kuuden viikon jaksosta ainoastaan, jos seuraavan aikataulukauden lähtö- ja saapumisaikoja käytetään samalla reitillä.

Tätä kohtaa sovelletaan ainoastaan lähtö- ja saapumisaikoihin, joita käytetään reiteillä, joilla niitä jo käytettiin ennen ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen rajoitusten julkaisemista.

Tämän kohdan soveltaminen lakkaa, jos lentoliikenteen harjoittaja siirtyy kyseisiä lähtö- ja saapumisaikoja käyttäen reitille, johon ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen rajoitukset eivät vaikuta.

Koordinaattorit voivat yksimielisellä päätöksellä ja ilmoitettuaan asiasta komissiolle soveltaa tätä kohtaa unionin koordinoitujen lentoasemien kaikkiin lähtö- ja saapumisaikoihin, jos suurinta osaa unionin väestöstä edustava jäsenvaltioiden enemmistö soveltaa ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja rajoituksia huomattavassa osassa aikataulukautta, mikä tekee

unionin lentoliikenteestä suurelta osin kannattamatonta tai johtaa epätasapuolisiin toimintaedellytyksiin.

4 b. Edellä olevaa 4 ja 4 a kohtaa ei sovelleta lentoliikenteen harjoittajiin, joiden toiminnan estävät Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 215 artiklan nojalla hyväksytyt rajoittavat toimenpiteet, mukaan lukien [tämän asetuksen voimaantulopäivänä] voimassa olevat toimenpiteet, eikä komission asetuksen (EY) N:o 474/2006* liitteessä A tai B lueteltuihin lentoliikenteen harjoittajiin, jotka on asetettu toimintakieltoon unionissa.

4 c. Koordinaattorien on vaihdettava säännöllisesti parhaita käytäntöjä 4 ja 4 a kohdan täytäntöönpanosta, jotta voidaan varmistaa yhtenäinen ja johdonmukainen soveltaminen kaikkialla unionissa.

Koordinaattorien on julkaistava luettelo määräpaikoista, joihin 4 ja 4 a kohtaa sovelletaan, ja päivitettävä sitä säännöllisesti.

* Komission asetus (EY) N:o 474/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta (EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14).”

4) Muutetaan 10 a artikla seuraavasti:

a) Korvataan otsikko seuraavasti:

”10 a artikla

Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen covid-19-kriisin ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen vuoksi

b) Poistetaan 1–4 kohta;

c) Korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Jos Eurocontrolin julkaisemat tiedot osoittavat selvästi 29 päivän lokakuuta 2022 ja 26 päivän maaliskuuta 2024 välisenä aikana, että viikoittainen lentoliikenne laskee neljän peräkkäisen viikon aikana alle 80 prosenttiin vuoden 2019 vastaavien viikkojen tasoista covid-19:n tai muiden epidemiologisten tilanteiden vuoksi tai Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen välittömänä seurauksena ja että Eurocontrolin liikenne-ennusteiden perusteella lentoliikenteen väheneminen vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna todennäköisesti jatkuu, komissiolle siirretään valta antaa 12 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan 8 artiklan 2 kohdassa ja 10 artiklan 2 kohdassa vahvistettuja prosenttiosuuksia vaihteluvälillä 0 prosentista 70 prosenttiin millä tahansa aikataulukaudella tässä kohdassa tarkoitettuna ajanjaksona. Jos Eurocontrolin lentoliikenne-ennusteet ovat lähempänä vuoden 2019 tasoja ja useimmat indikaattorit osoittavat, että lentoliikenne on vakiintunut, komissio valitsee korkeamman arvon tältä vaihteluväliltä. Tätä varten komissio ottaa huomioon kaikki seuraavat seikat:

a) Eurocontrolin julkaisemat tiedot liikennemääristä ja liikenne-ennusteista;

- b) matkustaja- ja rahtilentoliikenteen kysyntään liittyvät indikaattorit, mukaan lukien ennakkovarauksia, lentoyhtiöiden suunniteltuja aikatauluja, kaluston kokoa, kaluston käyttöä ja kuormausasteita koskevat suuntaukset;
- c) epidemiologiseen tilanteeseen liittyvät viranomaisten toimenpiteet, joilla on tuntuva vaikutus unionin lentoasemille saapuvan tai niiltä lähtevän lentoliikenteen määrään, ja pakolliset uudelleenreititykset, jotka johtuvat ilmatilan sulkemisesta tai unionin lentoliikenteen harjoittajien kiellosta lentää kolmannen maan ilmatilaan, ottaen huomioon Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston konfliktialueita koskevassa tiedotteessaan antamat neuvot;
- d) Euroopan tautienhäikäisy- ja -valvontakeskuksen ja Maailman terveysjärjestön tiedot covid-19-pandemiasta tai muista epidemiologisista tilanteista, joille on ominaista se, että ne ovat erittäin tarttuvia ja todennäköisesti johtavat lentomatkustuksen jyrkkään vähenemiseen.”

d) Lisätään 5 a kohta seuraavasti:

”5 a. Jos komissio toteaa 5 kohdassa tarkoitetun ajanjakson aikana, että Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen aiheuttaman infrastruktuurin tuhoutumisen ja elinoloihin kohdistuvien vaikutusten vuoksi Ukrainan ja unionin välisen lentoliikenteen asteittainen palauttaminen edellyttää alhaisempaa käyttöastetta Ukrainaan suuntautuvilla reiteillä, komissio antaa 12 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan 8 artiklan 2 kohdassa ja 10 artiklan 2 kohdassa vahvistettuja prosentiosuuksia vaihteluvälillä 0 prosentista 70 prosenttiin Ukrainaan suuntautuvilla tai sieltä lähtevillä reiteillä käytettävien lähtö- ja saapumisaikojen osalta 5 kohdassa tarkoitetun ajanjakson aikana. Jos Eurocontrolin lentoliikenne-ennusteet ovat lähempänä vuoden 2019 tasoja ja useimmat indikaattorit osoittavat, että lentoliikenne on vakiintunut, komissio valitsee korkeamman arvon tältä vaihteluväliltä. Tätä varten komissio ottaa huomioon seuraavat seikat:

- a) Eurocontrolin julkaisemat tiedot liikennemääristä ja liikenne-ennusteista unionin ja Ukrainan välisillä reiteillä;
- b) matkustaja- ja rahtilentoliikenteen kysyntään liittyvät indikaattorit, mukaan lukien ennakkovarauksia ja lentoyhtiöiden suunniteltuja aikatauluja koskevat suuntaukset;
- c) pakolliset uudelleenreititykset, jotka johtuvat ilmatilan sulkemisesta tai unionin lentoliikenteen harjoittajien kiellosta lentää kolmannen maan ilmatilaan, ottaen huomioon Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston konfliktialueita koskevassa tiedotteessaan antamat neuvot.”

e) Korvataan 6 ja 7 kohta seuraavasti:

”6. Tämän artiklan nojalla annettaviin delegoituihin säädöksiin sovelletaan 12 b artiklassa säädettyä menettelyä, kun tämä on tarpeen erittäin kiireellisessä tapauksessa, joka liittyy covid-19:n tai muiden epidemiologisten tilanteiden tai Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen välittömien vaikutusten pitkittymiseen.

7. Lentoliikenteen harjoittajien on 5 kohdassa tarkoitettuna ajanjaksona annettava koordinaattorin saataville muille lentoliikenteen harjoittajille uudelleen jaettaviksi kaikki lähtö- ja saapumisaajat, joita ne eivät aio käyttää, vähintään kolme viikkoa ennen niiden suunniteltua käyttöpäivää. Jos lentoliikenteen harjoittaja ei anna koordinaattorin käyttöön enempää kuin kolmea lähtö- ja saapumisaikaa sarjasta tämän kohdan mukaisesti, kyseisellä

lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus koko lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella ainoastaan, jos lentoliikenteen harjoittaja on käyttänyt koko lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa vähintään 80 prosenttia ajasta, riippumatta siitä, onko 8 artiklan 2 kohtaa ja 10 artiklan 2 kohtaa muutettu tässä artiklassa tarkoitetulla delegoidulla säädöksellä.”

5) Korvataan 12 a artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Siirretään komissiolle 26 päivään maaliskuuta 2024 asti valta antaa 10 a artiklassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä.”

6) Muutetaan 14 artiklan 6 kohta seuraavasti:

a) Korvataan c alakohta seuraavasti:

”c) Jos koordinaattori käytettävissään olevien tietojen perusteella toteaa 10 a artiklan 5 kohdassa tarkoitettuna ajanjaksona, että lentoliikenteen harjoittaja on lopettanut toimintansa lentoasemalla eikä voi enää käyttää sille jaettuja lähtö- ja saapumisaikoja, koordinaattorin on peruutettava tällaisen lentoliikenteen harjoittajan kyseessä olevat lähtö- ja saapumisaikojen sarjat jäljellä olevan aikataulukauden ajaksi ja sijoitettava ne pooliin kuultuaan ensin kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa.”

b) Lisätään d alakohta seuraavasti:

”d) Jos koordinaattori käytettävissään olevien tietojen perusteella toteaa 10 a artiklan 5 kohdassa tarkoitettuna ajanjaksona, että lentoliikenteen harjoittaja, johon sovelletaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 215 artiklan nojalla hyväksytyjä rajoittavia toimenpiteitä, mukaan lukien [tämän asetuksen voimaantulopäivänä] voimassa olevat toimenpiteet, tai lentoliikenteen harjoittaja, joka on asetettu toimintakieltoon unionissa ja joka on lueteltu asetuksen (EY) N:o 474/2006 liitteessä A tai B, ei voi käyttää lähtö- ja saapumisaikoja huomattavassa osassa kautta, koordinaattorin on peruutettava tällaisen lentoliikenteen harjoittajan kyseessä olevat lähtö- ja saapumisaikojen sarjat jäljellä olevan aikataulukauden ajaksi ja sijoitettava ne pooliin kuultuaan ensin kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa.”

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja