

**Regioonide Komitee arvamus „Lennujaamapakett”**

(2012/C 277/11)

## REGIOONIDE KOMITEE

- tervitab eesmärki luua olemasoleva taristu tõhusamaks kasutamiseks vajalikud raamtingimused, ent leiab, et lennujaamade läbilaskevõime kasvava vajaduse katmiseks tuleb astuda edasisi samme. Iseäranis oluline on laiendada ülekoormatud lennujaamade taristut, võtta paremini arvesse piirkondlike lennujaamade vaba läbilaskevõimet, edendada hoogsalt ühtse Euroopa taeva loomist ja tagada – ka öösiti – konkurentsivõimelised tööajad;
- kutsub üles parandama lennujaamade intermodaalseid ühendusi teiste transpordiliikidega. See suurendab konkurentsivõimet ja tagab piirkondade piisava ühendamise Euroopa ja ülemaailmse lennundusvõrgustikuga;
- nõustub sellega, et müra vähendamise eesmärkide saavutamiseks tuleb tasakaalustatud lähenemisviisi raames valida kõige kulutõhusam meede, ent on seisukohal, et Euroopa Komisjonile ette nähtud kontrollimisõigus ületab subsidiaarsuse põhimõtte järgi komisjoni pädevust. Käitamispiirangud peab kehtestama piirkondlik omavalitsus kohapealset olukorda ja kohalikke eripärasid arvesse võttes. Euroopa Komisjonile täiendava pädevuse andmine ei ole vajalik ega proportsionaalne;
- tervitab maapealse teeninduse turu järkjärgulise avamise ja nimetatud turule juurdepääsu ühtlustamise jätkamist. See viib konkurentsi suurenemisele ja lõpuks parandab veelgi ELi lennujaamades pakutavate maapealse teeninduse teenuste kvaliteeti. Selleks et vältida soovimatuid mõjusid tööhõiveoludele, lennuohutusele ja lennujaamade läbilaskevõimele, peaks siiski olema võimalik võtta asjakohasel viisil arvesse lennujaamade kohalikke iseärasusi;
- tervitab Euroopa Komisjoni lähenemisviisi võtta ülekoormatud lennujaamade taristu nappiva läbilaskevõime optimaalseks kasutamiseks kasutusele turupõhised instrumendid, ent rõhutab, et jätkuvalt tuleb tagada piirkondade ühendatus lennundusvõrgustikuga.

<b>Raportöör</b>	Saksimaa majandus-, töö- ja transpordiministeeriumi kantsler Roland WERNER (DE/ALDE)
<b>Viitedokumendid</b>	<p>Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Lennuväljapoliitika Euroopa Liidus – võimsus- ja kvaliteediprobleemide lahendamine majanduskasvu, ühenduvuse ja jätkusuutliku liikuvuse edendamiseks”</p> <p>COM(2011) 823 final</p> <p>„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus müraga seotud käitamispiirangute eeskirjade ja korra kehtestamise kohta liidu lennuväljadel tasakaalustatud lähenemisviisi raames ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/30/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta”</p> <p>COM(2011) 828 final</p> <p>„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse õhusõidukite maapealset teenindust liidu lennujaamades ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/67/EÜ”</p> <p>COM(2011) 824 final</p> <p>„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus Euroopa Liidu lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiseeskirjade kohta” (Uuesti sõnastatud)</p> <p>COM(2011) 827 final</p>

## I POLIITILISED SOOVITUSED

### REGIOONIDE KOMITEE

#### Üldised märkused (seotud dokumendiga COM(2011) 823 final)

1. jagab seisukohta, et lennujaamad on moodsa ja tõhusa transpordivõrgu hädavalik osa. Nad annavad olulisi impulsse majanduse arenguks, tööturule ja turismile konkreetsetes piirkondades. Samal ajal tugevdavad need territoriaalset ühtekuuluvust Euroopa Liidus;

2. jagab seisukohta, et õhusõidukite müra lennuväljadel on probleem aina rohkemate Euroopa kodanike jaoks, eriti öösiti, ja et seepärast on vaja põhjalikku mürakontrollistrateegiat, et vähendada soovimatuid mõjusid;

3. toetab Euroopa Komisjoni eesmärki kasutada parimal võimalikul moel ära ja arendada lennutranspordi potentsiaali, iseäranis selle prognoositavat kasvu;

4. rõhutab, et Euroopa Liit võiks edendada investeringuid lennuväljade võrgustiku ajakohastamiseks või uute lennujaamade ehitamiseks, kasutades selleks eelkõige uuenduslikke rahastamisvahendeid, et tagada Euroopa Liidus püsiv majanduskasv ning parandada ELi majanduslikke sidemeid muu maailmaga;

5. jagab seisukohta, et proportsioon lennujaama taristu läbilaskevõime ja pidevalt kasvava reisimis- või transpordivajaduse vahel on järjest enam tasakaalust väljas. Juba praegu on mõned Euroopa lennujaamad ülekoormatud või siis töötavad oma vastuvõtuvõime piiril. Iseäranis sõlmjaamades ei ole alati

võimalik luua täiendavat vastuvõtuvõimet nõudlust rahuldavas ulatuses. Seepärast võib tulevatel aastatel oodata läbilaskevõime piiratuse edasist süvenemist;

6. tervitab eesmärki tegutseda läbilaskevõime piiratuse järjest suureneva probleemi lahendamiseks ja luua olemasoleva taristu tõhusamaks kasutamiseks vajalikud raamtingimused. Komitee juhib siiski tähelepanu sellele, et lennujaamapaketi kavandatud meetmetest selleks ei piisa;

7. juhib tähelepanu sellele, et paljude piirkondlike lennujaamade käsutuses on piisava läbilaskevõimega taristu, mille abil saaks mõjusalt kergendada piiratud läbilaskevõimega lennujaamade olukorda ja seega parandada piirkondlike ühendusi;

8. tõdeb, et lennujaamade läbilaskevõime kasvava vajaduse katmiseks tuleb astuda edasisi samme. Iseäranis oluline on laiendada ülekoormatud lennujaamade taristut, võtta paremini arvesse piirkondlike lennujaamade vaba läbilaskevõimet, edendada hoogsalt ühtse Euroopa taeva loomist ja tagada – ka öösiti – konkurentsivõimelised töötajad. Lisaks tuleb otsustavalt toetada väikesi piirkondlike lennujaamu, et täiendada suuri lennujaamu ja tagada juba olemasolevate taristute optimaalne kasutus;

9. viitab vajadusele parandada lennujaamade intermodaalseid ühendusi teiste transpordiliikidega. See suurendab konkurentsivõimet ja tagab piirkondade piisava ühendamise Euroopa ja ülemaailmse lennundusvõrgustikuga;

10. leiab, et teenindusaegade tõhusam jaotamine on sobiv viis ülekoormatud lennujaamade taristu nappiva läbilaskevõime optimaalseks kasutamiseks. Komitee tervitab Euroopa Komisjoni lähenemisviisi võtta selleks kasutusele turupõhised instrumendid, mille puhul tuleb siiski silmas pidada, et säiliks piirkondade ühendatus lennundusvõrgustikuga;

11. pooldab ettepanekut vaadata läbi müraga seotud käitamispiirangute kehtestamist reguleerivad eeskirjad ja menetlused. Eesmärk ühtlustada tasakaalustatud lähenemisviisi rakendamise viis peab kooskõlas 25. juuni 2002. aasta direktiiviga 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega, tooma kaasa õhusõidukite müraga kokkupuutuvate inimeste parema kaitsmise;

12. tervitab eesmärki jätkata maapealse teeninduse teenuste turu liberaliseerimist. See viib konkurentsi suurenemisele ja lõpuks parandab veelgi teenuste kvaliteeti. Selleks et vältida soovimatuid mõjusid tööhõiveoludele, lennuohutusele ja lennujaamade läbilaskevõimele, peaks olema võimalik võtta asjakohasel viisil arvesse lennujaamade kohalikke iseärasusi. Lisaks tuleb tähelepanu pöörata sellele, et eeskirjad ei põhjustaks teenindusettevõtjate ebavõrdset kohtlemist. Euroopa Komisjoni eesmärki vältida konkurentsimoontusi on võimalik saavutada üksnes siis, kui kõigile osalistele kehtivad samad tingimused;

13. väljendab muret komisjoni ettepanekute pärast ning nõukogu üldises lähenemisviisis sisalduvate veelgi kaugemale minevate ettepanekute pärast reguleerida maapealse teeninduse taristu kasutustasusid vastavalt lennujaamatasude direktiivi 2009/12/EÜ sätetele või minnes neist kaugemale. Tavaliselt moodustavad need tasud väga väikese osa lennujaama üldistest sissetulekutest, eriti piirkondlikes lennujaamades, mis täidavad napilt uue kavandatava piirmäära kaks miljonit reisijat aastas, ning seega on ka absoluutarvudes tegemist väikeste summadega. Halduskulud võivad kaaluda üles võimalikud tulud, võttes arvesse, et lennujaamad on juba kohustatud kehtestama need maksud objektiivsel ja läbipaistval viisil;

14. rõhutab üldlennunduse olulisust ELi lennutranspordi jaoks. See võimaldab jõukust ja töökohti loovatele ettevõtjatele reisimisel maksimaalset pandlikkust ning suurendab äärealade ja äärepoolseimate piirkondade majandusjõudu. Eriti oluline on see teenindusaegade ja lennujaamadele juurdepääsu küsimust arvestades;

#### **Müraga seotud käitamispiirangud (seotud dokumendiga COM(2011)828 final)**

15. tervitab eesmärki täpsustada müraga seotud käitamispiirangute kehtestamist reguleerivaid eeskirju ja menetlusi ning muuta kaalutlemisprotsess läbipaistvamaks. Sellega astutakse vastu direktiivi seni ebäühtlasele kohaldamisele liikmesriikides. Lisaks sellele saavad õhusõidukite müraga kokkupuutuvad inimesed võrreldava kaitsetaseme. Siiski märgib komitee, et määruse eelnõu, iseäranis müra hindamise ja kulutõhususe

analüüsi aspektist, ei ole veel 25. juuni 2002. aasta direktiiviga 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega, kooskõlla viidud ning seepärast kaasneks sellega suur halduskoormus ja sellest tulenevalt märkimisväärsed kulud, samuti kahjustaks see õhustranspordi aktsepteerimist üldsuse hulgas;

16. ootab, et senise direktiivi määruseks muutumisega suureneks mürakaitsemeetmete mõjususe ja välditaks konkurentsimoontusi Euroopa Liidus;

17. nõustub Euroopa Komisjoni lähenemisviisiga, et müra vähendamise eesmärkide saavutamiseks tuleb tasakaalustatud lähenemisviisi raames valida kõige kulutõhusam meede. Samuti tuleb seejuures võimalikult ulatuslikult ja mitte ainult valikuliselt arvesse võtta lennujaamade läheduses elavate kohalike elanike tervist ja turvalisust. Sellega antakse liikmesriikidele võimalus viia mürakaitsemeetmete majanduslik mõju kooskõlla õhusõidukite müraga kokkupuutuvate inimeste õigustatud kaitsevajadusega;

18. pooldab põhimõtteliselt eesmärki tõsta piirväärtust müra piirväärtusega õhusõidukite jaoks. Sellega võetakse arvesse vaikesemete lennukite arendamisel saavutatud tehnilisi edusamme. Siiski juhib komitee tähelepanu asjaolule, et kaubalennukid täidavad ranget piirväärtust kuni 10 EPNdB (efektiivselt tajutav müratase detsibellides) reisilennukitest harvemini. Seepärast puudutab võimalik „müra piirväärtusega õhusõidukite“ keelustamine õhukaubaveo ettevõtjaid ebaproportsionaalselt suuremal määral. Seega soovib komitee tõsta asjakohase üleminekuetapi jooksul piirväärtust vähesemal määral. Ka piirväärtuse tõstmisel 8 EPNdB-le võib arvestada mürataseme märkimisväärse vähenemisega;

19. on seisukohal, et sõltumatu apellatsiooniasutus liikmesriikide tasandil on vajalik;

20. tervitab tasakaalustatud lähenemisviisi rakendamist mürast mõjutatuse vähendamiseks või piiramiseks. See annab liikmesriikidele müra kontrollimiseks vajaliku paindlikkuse. Seejuures nõustub komitee Euroopa Komisjoni vaatega, et käitamispiirangud on meede, mida tuleks rakendada alles viimase võimalusena;

21. toetab eesmärki täpsustada õhusõidukite müra hindamise eeskirju ja muuta hindamisprotsess läbipaistvamaks. Kavandatud müraga kokkupuutuvate inimeste kuulamine parandab müra vähendamise meetmete aktsepteerimist nende rakendamisel. Siiski soovib komitee jätta liikmesriikidele piisavalt otsustusvabadust määruse eelnõus kehtestatud „tehnilise koostöö foorumi“ koosseisu suhtes. Kui liikmesriikides on sarnased komisjonid juba loodud, peaks lisaorganite loomise vältimiseks olema võimalik neid tunnustada;

22. on seisukohal, et määruse eelnõu I lisas nimetatud müra hindamise meetod, mis põhineb ECACi aruandedokumentil nr 29 „Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports”, ei ole sobiv müra hindamise menetluse läbipaistvuse suurendamiseks. Täiendav müra hindamise meetod viib selleni, et kaob võrreldavus nt keskkonnamüra direktiivi või riigisiseste arvestusreeglitega ja tekib ebavajalikku bürokraatiat. Seepärast tuleks müra hindamise valdkonnas viidata keskkonnamüra direktiivile (direktiiv 2002/49/EÜ);

23. on seisukohal, et Euroopa Komisjonile ette nähtud õigus käitamispriiranguid enne nende rakendamist kontrollida ja need asjaomasel juhul peatada, ületab subsidiaarsuse põhimõtte järgi komisjoni pädevust. Käitamispriirangud peab kehtestama piirkondlik omavalitsus kohapealset olukorda ja kohalikke eripärasid arvesse võttes. Euroopa Komisjonile täiendava pädevuse andmine ei ole vajalik ega proportsionaalne. Lisaks sellele ei aita see kuidagi saavutada määruse eesmärki vähendada õhusõiduki müraga kokkupuutuvate inimeste arvu;

24. leiab, et mõistete „õhusõiduk” ja „müra piirväärtusega õhusõiduk” määratlused ja müra sertifitseerimise standardite ja sertifitseerimismenetluse ajakohastamine ning meetodi ja tehnilise aruande muudatused kujutavad endast määruse olulisi osiseid. Seoses sellega ei sobi need punktid selleks, et anda komisjonile kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte;

#### **Maapealse teeninduse teenused (seotud dokumendiga COM(2011)824 final)**

25. jagab Euroopa Komisjoni seisukohta, et maapealse teeninduse teenused on lennuahela tähtis osa. Tõhusad ja kvaliteedile orienteeritud maapealse teeninduse teenused aitavad oluliselt kaasa toimiva ja konkurentsivõimelise lennundussüsteemi tagamisele;

26. tervitab maapealse teeninduse turu järkjärgulise avamise ja nimetatud turule juurdepääsu ühtlustamise jätkamist. Tänu sellele on oodata ELi lennujaamades pakutavate maapealse teeninduse teenuste kvaliteedi edasist paranemist. Sellest võivad ühtviisi lennuettevõtjad, ekspediitorid ja reisijad. Selleks et vältida soovimatuid mõjusid tööhõiveoludele, lennuohutusele ja lennujaamade läbilaskevõimele, peaks olema võimalik võtta asjakohasel viisil arvesse lennujaamade kohalikke iseärasusi;

27. pooldab töötajate üleviimise reguleerimist teenuste osutajate vahel. Seoses sellega palub komitee uurida, kas oleks võimalik, et hankijad kasutavad ilma, et liikmesriik peaks vastu võtma täiendava rakendusakti, liikmesriikide määratletava töötajate üleviimise võimalust, mis tuleneb vahetult määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 4 lõikest 5, samuti, kas oleks võimalik määratleda töötajate ülevõtmise tingimused;

28. juhib tähelepanu sellele, et kõik lubade väljastamise menetlust reguleerivad eeskirjad ei ole piisavalt selgelt sõnastatud. Iseäranis vajavad lahendamist probleemid, nagu

menetlusetappide ajalise järjestuse kindlaksmääramine, erikord, millega kaotatakse kaebuse ebapraktiline, menetlust peatav toime, pädevus lubade väljastamise menetluse teostamise puhul ja lepingu sõlmimise kriteeriumid;

29. nõustub Euroopa Komisjoni vaatega, et lennujaamad on otsustav roll maapealse teeninduse teenuste osutajate koordineerimisel. Komitee märgib siiski, et lennujaamad saavad seda ülesannet täita vaid siis, kui liikmesriikides on tagatud selleks vajalike õiguslike raamtingimuste olemasolu. Pealegi põhjustavad need ülesanded lisakulusid, mida lennujaamad vaid raskustega turul katta suudavad;

30. rõhutab, et turu edasine avamine ei tohi negatiivselt mõjutada lennundusjulgestust. Kõrge ohutustaseme tagamiseks ELi lennujaamades peab personal olema piisava väljaõppega;

31. peab oluliseks määratleda väljaõppe kestus selliselt, et oleks tagatud maapealse teeninduse teenuste piisav kvaliteet. Arvestades, et maapealse teeninduse teenuste osutamiseks on tarvis luba, mida tunnustatakse kõigis liikmesriikides, soovib komitee korraldada väljaõppe selliselt, et loodaks võrreldavad kvalifikatsioonistandardid. Seejuures tuleb silmas pidada majanduslikku tasuvust ja tööhõive edendamist;

32. sedastab, et allhanked on ette nähtud vaid kolmandatest isikutest teenuseosutajatele. Lennujaama käitajatele ja kasutajatele seda võimalust ei anta. Komitee arvates on siinkohal tegemist konkurentsi moonutava diskrimineerimisega ja see ei ühildu määruse eelnõu eesmärgiga tugevdada konkurentsi. Täpseid eeskirju järgides peaks kõigil maapealse teeninduse teenuste osutajatel olema võimalik sõlmida allhankelpepinguid;

#### **Teenindusajad (seotud dokumendiga COM(2011) 827 final)**

33. on seisukohal, et määruse läbivaatamine annab olulise panuse taristu nappiva läbilaskevõime veelgi tõhusamasse kasutamisse. Arvestades lennutranspordi prognoositud kasvu ja seda, et lennujaamade taristu ei kasva samal määral, tekib lennuettevõtjate jaoks järjest enam piiranguid transporditeenuste nõudluse piisaval rahuldamisel. See takistab lennutranspordi ja sellega ka piirkondade majanduslikku arengut;

34. on seisukohal, et juhtudel, kui sõltumatul järelevalveasutusel on palutud teha otsus tsentraliseeritud taristute kasutamise tasude kohta, siis peab tsentraliseeritud taristu haldajal olema õigus võtta kasutatajalt tasu algselt kavandatud tasemel, kuni sõltumatu järelevalveasutus on langetanud lõpliku otsuse. See vähendaks stiimuleid teha sihilikke takistusi otsuste tasude suuruse üle;

35. tervitab põhimõtteliselt turumajandusinstrumentide kasutuselevõttu teenindusaegade jaotamiseks. Sellega tagatakse, et teenindusajad jaotatakse sellistele lennuettevõtjatele, kes neid kõige paremini kasutada suudavad. Tähelepanu tuleb pöörata sellele, et jätkuvalt oleks tagatud piirkondade ühendatus lennundusvõrgustikuga;

36. juhib tähelepanu asjaolule, et kõiki teenindusaegadega kauplemise tagajärgi ei ole piisavalt käsitletud. Eelkõige jätab Euroopa Komisjon märkimata, milline mõju on teenindusaegadega kauplemisel piirkondlikele lennujaamadele ja seega piirkondade ühendatusele;

37. peab võimalikuks, et lennuettevõtjad annavad oma teenindusajad ülekoormatud sõlmjaamades eelisjärjekorras kaugtranspordi käsutusse. See nõrgendaks piirkondlike lennujaamade ühendatust sõlmjaamadega. Seepärast nõuab komitee sobivate meetmete kehtestamist, et tagada piirkondade ühendatus ülemaailmse lennundusvõrgustikuga;

38. tunneb heameelt kavatsuse üle suurendada lennujaama koordinaatori sõltumatust. Määruse eelnõu võimaldab lennuettevõtjatel edaspidi oma teenindusaegu ka rahalise hüvitise eest üle kanda. Ülekandmine eeldab lennujaama koordinaatori nõusolekut ja kinnitust. Seda olulisem on komitee arvates, et lennujaama koordinaator oleks otsustamisel sõltumatu ja objektiivne;

39. on seisukohal, et teenindusaegade tasuta jaotamine vaid selleks, et need seejärel maha müüda, ei saa olla eesmärgipärane. Lennuettevõtjatele tuleks anda nõusolek teenindusaegadega kauplemiseks eelkõige juhul, kui nad saavad teenindusaja eelnevat korrapärast kasutamist tõendada;

40. peab miinimumkasutuse reegli muutmist vastuvõetavaks. See meede suurendab survet eraldatud teenindusaegade paremaks ärakasutamiseks. Samas tuleb tagada erakorraliste sündmuste (streigid, vulkaanituhk) arvessevõtmine. Võib

eeldada, et edaspidi tagastatakse rohkem teenindusaegu teenindusaegade ühisvarusse või müüakse mõnele muule lennuettevõtjale edasi. See kergendab teiste lennuettevõtjate turulepääsu ülekoormatud lennujaamades;

41. tunneb heameelt, et lennujaamadel on võimalus tasude süsteemi abil mõjutada ebavajalikuks muutunud või reserveeritud teenindusaegu võimalikult varakult tagastama. See tagab, et teenindusaegu mitte ei blokeerita, vaid et neid saavad kasutada teised lennuettevõtjad;

42. tunnistab kohalike eeskirjade kehtestamise olulisust, tagamaks, et õigusraamistik võimaldab piisavat paindlikkust neis piirkondades ja nende lennujaamades, kus eriomaseid olusid tuleb asjakohaselt arvesse võtta. Sellistes oludes on piirkondlik panus oluline selleks, et tagada konkreetsete lennujaamade läbilaskevõime optimaalne ja tõhus kasutamine;

43. on seisukohal, et Euroopa Komisjonile kavandatud õigus määrata konkreetsete võrgustikku kuuluvad lennujaamad, kusjuures komisjon võib liikmesriikidelt nõuda teatud lennujaamade kohtlemist diferentseeritult ja eraldi, ületab subsidiaarsuse põhimõtte järgi komisjoni pädevust;

44. väljendab muret asjaolu pärast, et Euroopa Komisjon võtab kasutusele võrgustiku haldusametuse mõiste, ning eelkõige selle pärast, et kõnealusele üksusele soovitakse anda märkimisväärsed ja kaugeleulatuvad volitused, kuigi selle juhtimistava ei ole selgelt määratletud.

## II MUUDATUSETTEPANEKUD

### Muudatusettepanek 1

Müraga seotud käitamispüüangud (seotud dokumendiga COM(2011)828 final)

#### Artikkel 2

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
4) „müra piirväärtusega õhusõiduk” – tsiviilõhusõiduk, mis vastab rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (Chicago konventsioon) 16. lisa 1. kõite II osa 3. peatüki sertifitseerimisstandarditele kumulatiivse marginaaliga kuni 10 EPNdB (efektiivselt tajutav müratase detsibellides), kusjuures kumulatiivne marginaal on EPNdB väljendatud arvuline väärtus, mis saadakse üksikmarginaalide kokkuliitmisel (st sertifitseeritud mürataseme ja suurima lubatud mürataseme vahed), mõõdetuna igas Chicago konventsiooni 16. lisa 1. kõite II osa 4. peatükis määratletud kolmes müra mõõtepunktis;	4) „müra piirväärtusega õhusõiduk” – tsiviilõhusõiduk, mis vastab rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (Chicago konventsioon) 16. lisa 1. kõite II osa 3. peatüki sertifitseerimisstandarditele kumulatiivse marginaaliga kuni <del>10</del> 8 EPNdB (efektiivselt tajutav müratase detsibellides) <u>nelja-aastase üleminekuaja jooksul ja seejärel kumulatiivse marginaaliga kuni 10 EPNdB</u> , kusjuures kumulatiivne marginaal on EPNdB väljendatud arvuline väärtus, mis saadakse üksikmarginaalide kokkuliitmisel (st sertifitseeritud mürataseme ja suurima lubatud mürataseme vahed), mõõdetuna igas Chicago konventsiooni 16. lisa 1. kõite II osa 4. peatükis määratletud kolmes müra mõõtepunktis;

#### Motivatsioon

1. Kaubalennukid täidavad määruse eelnõus väljapakutud piirväärtust 10 EPNdB reisilennukitest harvemini. Seepärast puudutab võimalik „müra piirväärtusega õhusõidukite” keelustamine õhukaubaveo ettevõtjaid ebaproportsionaalselt suuremal määral. Ka piirväärtuse tõstmisega 8-le EPNdB-le saab praegust piirväärtust piisavalt karmistada.
2. Asjakohase üleminekuaja kehtestamine annab lennuettevõtjatele võimaluse planeerida ja ellu viia oma lennukipargi vajalikku moderniseerimist majanduslikke aspekte arvestades.

**Muudatusettepanek 2**

Müraga seotud käitamispüüangud (seotud dokumendiga COM(2011)828 final)

## Artikkel 10

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
<b>Kontrolliõigus</b>	<b>Kontrolliõigus</b>
<p>1. Liikmesriigi taotlusel või omal algatusel ning ilma et see piiraks pooleliolevat apellatsioonimenetlust, võib komisjon kontrollida käitamispüüangut käsitlevat otsust enne selle rakendamist. Kui komisjon leiab, et otsuses ei täideta käesolevas määruses sätestatud nõudeid või see on muul viisil liidu õigusega vastuolus, siis ta võib otsuse peatada.</p> <p>2. Pädevad asutused annavad komisjonile teavet, mis kinnitab määrusele vastavust.</p> <p>3. Komisjon otsustab kooskõlas artikli 13 lõikes 2 sätestatud nõuandemenetlusega ning eelkõige II lisa kriteeriume arvesse võttes, kas asjaomane pädev asutus võib käitamispüüangu kehtestada. Komisjon edastab oma otsuse nõukogule ja asjaomasele liikmesriigile.</p> <p>4. Kui komisjon ei ole võtnud vastu otsust kuue kuu jooksul pärast seda, kui ta on saanud lõikes 2 osutatud teabe, võib pädev asutus kohaldada käitamispüüangut käsitlevat kavandatud otsust.</p>	<p><del>1. Liikmesriigi taotlusel või omal algatusel ning ilma et see piiraks pooleliolevat apellatsioonimenetlust, võib komisjon kontrollida käitamispüüangut käsitlevat otsust enne selle rakendamist. Kui komisjon leiab, et otsuses ei täideta käesolevas määruses sätestatud nõudeid või see on muul viisil liidu õigusega vastuolus, siis ta võib otsuse peatada.</del></p> <p><del>2. Pädevad asutused annavad komisjonile teavet, mis kinnitab määrusele vastavust.</del></p> <p><del>3. Komisjon otsustab kooskõlas artikli 13 lõikes 2 sätestatud nõuandemenetlusega ning eelkõige II lisa kriteeriume arvesse võttes, kas asjaomane pädev asutus võib käitamispüüangu kehtestada. Komisjon edastab oma otsuse nõukogule ja asjaomasele liikmesriigile.</del></p> <p><del>4. Kui komisjon ei ole võtnud vastu otsust kuue kuu jooksul pärast seda, kui ta on saanud lõikes 2 osutatud teabe, võib pädev asutus kohaldada käitamispüüangut käsitlevat kavandatud otsust.</del></p>

**Motivatsioon**

- Käitamispüüanguid peaksid saama kehtestada ainult liikmesriigid, nagu see on ka seni olnud. Nõukogu on seda juba kinnitanud ja kõnealuse artikli komisjoni ettepanekust välja jätnud. Lisaks sellele on ülaltoodud väljajätt kooskõlas käesoleva arvamuse punktiga 23.
- Artikli 10 praeguse sõnastusega võidakse piirkondlikud vahenduskokkulepped kahtluse alla seada. Sellised kokkulepped lennujaamade, asjaomase piirkonna ja kodanike vahel saavutatakse sageli pärast aastaid kestnud raskeid ja kurnavaid läbirääkimisi. Saksamaa Liidunõukogu, Austria Liidunõukogu, Prantsusmaa Senat ja Madalmaade Parlamendi esimene koda jõudsid järeldusele, et komisjoni kontrolliõigusega artikli 10 alusel rikutakse Euroopa Liidu subsidiaarsuse põhimõtet.

**Muudatusettepanek 3**

Müraga seotud käitamispüüangud (seotud dokumendiga COM(2011)828 final)

## Artikkel 11

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
<p>Komisjon on volitatud võtma vastu delegeeritud õigusakte vastavalt artiklile 12, mis käsitlevad:</p> <p>a) artikli 2 punktis 3 sätestatud õhusõiduki määratluse ning artikli 2 punktis 4 sätestatud müra piirväärtusega õhusõiduki määratluse muudatusi;</p>	<p><del>Komisjon on volitatud võtma vastu delegeeritud õigusakte vastavalt artiklile 12, mis käsitlevad:</del></p> <p><del>a) artikli 2 punktis 3 sätestatud õhusõiduki määratluse ning artikli 2 punktis 4 sätestatud müra piirväärtusega õhusõiduki määratluse muudatusi;</del></p>

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
b) artiklites 4 ja 8 sätestatud müra sertifitseerimise standardite ning artikli 6 lõikes 1 sätestatud sertifitseerimismenetluse muudatusi ja ajakohastamist;	<del>b) artiklites 4 ja 8 sätestatud müra sertifitseerimise standardite ning artikli 6 lõikes 1 sätestatud sertifitseerimismenetluse muudatusi ja ajakohastamist;</del>
c) I lisas sätestatud meetodi ja tehnilise aruande muudatusi.	<del>e) I lisas sätestatud meetodi ja tehnilise aruande muudatusi.</del>

### Motivatsioon

Mõistete „õhusõiduk” ja „müra piirväärtusega õhusõiduk” määratlused, müra sertifitseerimise standardite ja sertifitseerimismenetluse ning meetodi ja tehnilise aruande muudatused kujutavad endast määruse olulisi osiseid. Seoses sellega ei sobi need punktid selleks, et anda Euroopa Komisjonile kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte.

### Muudatusettepanek 4

*Müraga seotud käitamiskiirangud (seotud dokumendiga COM(2011)828 final)*

#### Artikkel 12

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
1. Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise volitused antakse komisjonile käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.	<del>1. Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise volitused antakse komisjonile käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.</del>
2. Artiklis 11 osutatud delegeeritud volitused antakse määramata ajaks alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.	<del>2. Artiklis 11 osutatud delegeeritud volitused antakse määramata ajaks alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.</del>
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 11 osutatud delegeeritud volitused igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist <i>Euroopa Liidu Teatajas</i> või otsuses kindlaksmääratud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.	<del>3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 11 osutatud delegeeritud volitused igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist <i>Euroopa Liidu Teatajas</i> või otsuses kindlaksmääratud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.</del>
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle üheaegselt teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.	<del>4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle üheaegselt teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.</del>
5. Kooskõlas artikliga 11 vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub ainult juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole esitanud vastuväiteid kahe kuu jooksul pärast kõnealusest õigusaktist teatamist Euroopa Parlamendile ja nõukogule või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on mõlemad enne nimetatud ajavahemiku lõppemist komisjonile teatanud, et nad ei kavatse vastuväiteid esitada. Kõnealust ajavahemikku võib Euroopa Parlamendi või nõukogu taotluse korral kahe kuu võrra pikendada.	<del>5. Kooskõlas artikliga 11 vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub ainult juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole esitanud vastuväiteid kahe kuu jooksul pärast kõnealusest õigusaktist teatamist Euroopa Parlamendile ja nõukogule või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on mõlemad enne nimetatud ajavahemiku lõppemist komisjonile teatanud, et nad ei kavatse vastuväiteid esitada. Kõnealust ajavahemikku võib Euroopa Parlamendi või nõukogu taotluse korral kahe kuu võrra pikendada.</del>

### Motivatsioon

Muudatusettepanekud 3 ja 4 on otseselt seotud. Ettepanek jätta välja artikkel 11 tingib ka artikli 12 väljajätmise.

### Muudatusettepanek 5

Maapealse teeninduse teenused (seotud dokumendiga COM(2011)824 final)

#### Artikkel 13

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
<p>Artikkel 13</p> <p><b>Saarte lennujaamad</b></p> <p>Seoses maapealse teeninduse teenuste osutajate valikuga lennujaamas vastavalt artiklitele 7–10 võib liikmesriik laiendada avalike teenuste osutamise kohustust teistele lennujaamadele selles liikmesriigis tingimusel, et:</p> <p>(a) sellised lennujaamad asuvad sama geograafilise piirkonna saartel ja</p> <p>(b) iga sellise lennujaama aastane reisijateveo maht ei ole väiksem kui 100 000 reisijat aastas ning</p> <p>(c) komisjon on sellise laiendamise heaks kiitnud.</p> <p>Laiendamise heakskiitmise otsus on rakendusakt, mis võetakse vastu kooskõlas artikli 43 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega. Käesolev säte ei piira ELi riigiabieskirjade kohaldamist.</p>	<p>Artikkel 13</p> <p><b>Saarte lennujaamad</b></p> <p>Seoses maapealse teeninduse teenuste osutajate valikuga lennujaamas vastavalt artiklitele 7–10 võib liikmesriik laiendada avalike teenuste osutamise kohustust teistele lennujaamadele selles liikmesriigis tingimusel, et:</p> <p>(a) sellised lennujaamad asuvad sama geograafilise piirkonna saartel ja</p> <p>(b) iga sellise lennujaama aastane reisijateveo maht ei ole väiksem kui 100 000 reisijat aastas ning</p> <p>(c) komisjon on sellise laiendamise heaks kiitnud.</p> <p><u>Kui ettevõtetel või lennuettevõtjatel ei ole majanduslikult tasuv pakkuda saarte lennujaamades artikli 6 lõikes 2 sätestatud teenuseid, siis võivad lennujaama käitajad nende taristu korraliku toimimise seisukohast oluliste teenuste osutamise kohustust ise täita.</u></p> <p>Laiendamise heakskiitmise otsus on rakendusakt, mis võetakse vastu kooskõlas artikli 43 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega. Käesolev säte ei piira ELi riigiabieskirjade kohaldamist.</p>

#### Motivatsioon

Kavandatava määruse artiklis 13 viidatakse võimalusele laiendada avaliku teenindamise kohustust saarte lennujaamadele. Tuleks lisada, et saarte lennujaamade puhul on lennujaama käitajatel kohustus osutada ettepaneku artikli 6 lõikes 2 sätestatud teenuseid, s.t pagasikäitlust, perroonikäitlust, kütuse- ja õlikäitlust ning kauba ja posti käitlust. Kui nende teenuste pakkumine ei ole majanduslikult tasuv ja seetõttu ei ole ükski ettevõtja huvitatud nende osutamisest, sh lennuettevõtjad, kes ei ole huvitatud isegi iseendale nende teenuste osutamisest, siis peaks käitaja ise täitma kohustust neid teenuseid osutada, arvestades, et selline taristu on väga oluline mitte ainult selleks, et tagada sellistele saartele (kus ei saa kasutada võrreldavaid alternatiivseid transpordivahendeid) juurdepääs ja nende ühendatus välismaailmaga, vaid ka seetõttu, et need on vajalikud selliste põhiliste avalike teenuste osutamiseks nagu kiireloomulised tervishoiuteenused, tulekahjude kustutamine, mereseire ja päästetööd ning muud teenused, mida osutatakse nende lennujaamade baasil õhusõidukeid (helikoptereid) kasutades ja mida ei ole muul viisil (nt kütusega varustamata) võimalik osutada.

### Muudatusettepanek 6

Maapealse teeninduse teenused (seotud dokumendiga COM(2011)824 final)

#### Artikli 28 lõige 6

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
<p>Kui lennujaama kasutajate komitee ei nõustu lennujaama käitaja või vajaduse korral tsentraliseeritud taristu haldaja kehtestatud tasuga, siis võib ta paluda asjaomase liikmesriigi sõltumatul järelevalveasutusel tasu suuruse kehtestada.</p>	<p>Kui lennujaama kasutajate komitee ei nõustu lennujaama käitaja või vajaduse korral tsentraliseeritud taristu haldaja poolt tsentraliseeritud taristu kasutamisele kehtestatud tasuga, siis võib ta paluda asjaomase liikmesriigi sõltumatul järelevalveasutusel uurida, kas tasu suuruse kehtestada kohta tehtud otsus on põhjendatud.</p>

**Motivatsioon**

Ettepanekuga võetakse põhimõtteliselt kasutusele üksikasjalik kaebuse esitamise menetlus tasude osas tekkivate lahtarvamuste korral, mis võivad viia märkimisväärsete kuludeni nii rahalisest kui ka juhtkonna ajakulu seisukohast. Selline käsitusviis on ebaproportsionaalne teatavate lennujaamade puhul, kelle maapealsest teenindusest saadav tulu jääb alla 1 % kogutulust.

**Muudatusettepanek 7**

*Maapealse teeninduse teenused (seotud dokumendiga COM(2011)824 final)*

**Artikkel 28 – uus lõige 8**

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
	<p><u>Artikkel 28 – Tasud tsentraliseeritud taristute ja rajatiste kasutamise eest (uus lõige 8)</u></p> <p><u>Juhtudel, kui sõltumatu järelevalveasutusel on palutud kehtestada tsentraliseeritud taristute maapealse teeninduse tasud kooskõlas käesoleva artikli lõikega 6, siis peab tsentraliseeritud taristu haldajal olema õigus võtta kasutajatele tasu algselt kavandatud tasemel, kuni sõltumatu järelevalveasutus on langetanud lõpliku otsuse. Kui sõltumatu järelevalveasutus otsustab, et vaidluse all olev tasumäär oli liiga suur, siis tagastab taristu haldaja vastava taristutüüsi kasutajatele kõik ülemäära võetud summad.</u></p>

**Motivatsioon**

Vältimaks olukorda, kus tekitatakse sihilikke takistusi lihtsalt selleks, et lükata tasu kohaldamist edasi kasutajate mistahes vastuväidete lahendamiseni, peaks lennujaamade juhtkondadel olema õigus kohaldada tasusid nende kehtestamise hetkest algselt kavandatud tasemel. See on oluline teema piirkondlike lennujaamade jaoks, kellel on sageli piiratud sissetulek teenustelt, mis ei ole lennutranspordiga seotud, eriti kui seal domineerivad lennundusettevõtted, kes kohaldavad ühe pagasiühiku reeglit. See oleks sissetulekuid neutraalselt mõjutav meetod tööstusharu koostöö edendamiseks, mis sarnaneb lennujaamade tasusüsteemiga, mille eesmärk on mõjutada kasutamata või reserveerimata teenindusaegade tagastamist.

**Muudatusettepanek 8**

*Maapealse teeninduse teenused (seotud dokumendiga COM(2011)824 final)*

**Artikli 32 lõige 3**

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
<p>Maapealse teeninduse teenuste osutajad ja omateenindust teostavad lennujaama kasutajad peavad asjaomastest kvaliteedi miinimumstandarditest kinni. Peale selle peavad lennujaama kasutajad ja maapealse teeninduse teenuste osutajad kinni kvaliteedi miinimumstandarditest oma lepingulistes suhetes.</p>	<p>Maapealse teeninduse teenuste osutajad ja omateenindust teostavad lennujaama kasutajad peavad asjaomastest kvaliteedi miinimumstandarditest kinni. Peale selle peavad lennujaama kasutajad ja maapealse teeninduse teenuste osutajad kinni kvaliteedi miinimumstandarditest oma lepingulistes suhetes.</p> <p><u>Lennujaama käitajal on volitused jõustada kvaliteedi miinimumstandardeid. Võetavad meetmed peavad olema läbipaistvad, proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad.</u></p>

**Motivatsioon**

Arvestades maapealse teeninduse tähtsust lennujaamade sujuva toimimise seisukohast, on vaja asjakohaseid ja proportsionaalseid jõustamismeetmeid, et tagada miinimumstandardite järgimine.

## Muudatusettepanek 9

Maapealse teeninduse teenused (seotud dokumendiga COM(2011)824 final)

## Artikkel 35

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
1. Ilma et see piiraks lõigete 2, 3 ja 4 kohaldamist, võivad maapealse teeninduse teenuste osutajad korraldada allhankeid.	1. Ilma et see piiraks lõigete <del>2, 3 ja 4</del> kohaldamist, võivad maapealse teeninduse teenuste osutajad ja <u>omateenindust teostavad lennujaama kasutajad</u> korraldada allhankeid.
2. Omateenindust teostavad lennujaama kasutajad võivad maapealseks teeninduseks palgata alltöövõtjad ainult juhul, kui nad ei ole ajutiselt vääramatü jõu tõttu võimelised omateenindust teostama.	<del>2. Omateenindust teostavad lennujaama kasutajad võivad maapealseks teeninduseks palgata alltöövõtjad ainult juhul, kui nad ei ole ajutiselt vääramatü jõu tõttu võimelised omateenindust teostama.</del>
3. Alltöövõtjad ei tohi sõlmida allhankelepinguid maapealse teeninduse teenuste osutamiseks.	<del>3.2.</del> Alltöövõtjad ei tohi sõlmida allhankelepinguid maapealse teeninduse teenuste osutamiseks.
4. Artikli 11 lõikes 1 osutatud maapealse teeninduse teenuste osutaja ei tohi sõlmida allhankelepinguid maapealse teeninduse teenuste osutamiseks, välja arvatud juhul, kui ta ei ole ajutiselt võimeline vääramatü jõu tõttu asjaomaseid maapealse teeninduse teenuseid osutama.	<del>4. Artikli 11 lõikes 1 osutatud maapealse teeninduse teenuste osutaja ei tohi sõlmida allhankelepinguid maapealse teeninduse teenuste osutamiseks, välja arvatud juhul, kui ta ei ole ajutiselt võimeline vääramatü jõu tõttu asjaomaseid maapealse teeninduse teenuseid osutama.</del>
5. Kõik üht või enam alltöövõtjat kasutavad maapealse teeninduse teenuste osutajad ja omateenindust teostavad lennujaama kasutajad tagavad, et alltöövõtjad täidavad käesolevast määrusest tulenevaid maapealse teeninduse teenuste osutajate kohustusi.	<del>5.3.</del> Kõik üht või enam alltöövõtjat kasutavad maapealse teeninduse teenuste osutajad ja omateenindust teostavad lennujaama kasutajad tagavad, et alltöövõtjad täidavad käesolevast määrusest tulenevaid maapealse teeninduse teenuste osutajate kohustusi.
6. Kõik üht või enam alltöövõtjat kasutavad maapealse teeninduse teenuste osutajad ja omateenindust teostavad lennujaama kasutajad teatavad lennujaama käitajale asjaomaste alltöövõtjate nimed ja tegevusalad.	4. <u>Allhankelepingute sõlmimine on lubatud vaid selliste alltöövõtjatega, kes on tõendanud oma kvalifikatsiooni ja usaldusväärust.</u>
7. Kui maapealse teeninduse teenuste osutaja taotleb luba maapealse teeninduse teenuste osutamiseks vastavalt artiklis 7 kehtestatud valikumenetlusele, siis märgib ta nende alltöövõtjate arvu, tegevusalad ja nimed, keda ta kavatseb kasutada.	5. <u>Hanke korraldaja võib piirata alltöövõtjate arvu, kui seda nõuavad ruumi või läbilaskevõime tingimused.</u>
7. Kui maapealse teeninduse teenuste osutaja taotleb luba maapealse teeninduse teenuste osutamiseks vastavalt artiklis 7 kehtestatud valikumenetlusele, siis märgib ta nende alltöövõtjate arvu, tegevusalad ja nimed, keda ta kavatseb kasutada.	6. Kõik üht või enam alltöövõtjat kasutavad maapealse teeninduse teenuste osutajad ja omateenindust teostavad lennujaama kasutajad teatavad lennujaama käitajale asjaomaste alltöövõtjate nimed ja tegevusalad.
7. Kui maapealse teeninduse teenuste osutaja taotleb luba maapealse teeninduse teenuste osutamiseks vastavalt artiklis 7 kehtestatud valikumenetlusele, siis märgib ta nende alltöövõtjate arvu, tegevusalad ja nimed, keda ta kavatseb kasutada.	7. Kui maapealse teeninduse teenuste osutaja taotleb luba maapealse teeninduse teenuste osutamiseks vastavalt artiklis 7 kehtestatud valikumenetlusele, siis märgib ta nende alltöövõtjate arvu, tegevusalad ja nimed, keda ta kavatseb kasutada.

## Motivatsioon

1. Lennujaamadele ja lennujaama kasutajatele allhankimise keelamine põhjustab diskrimineerimist teiste maapealse teeninduse teenuste osutajatega ja moonutab konkurentsi. See ei ühildu määruse ettepaneku eesmärgiga tugevdada konkurentsi.
2. Teenuste kvaliteedi ja usaldusvääruse nõudeid peavad alltöövõtjad täitma samamoodi nagu hanke korraldajad. Lisaks peaks lennujaamadel olema võimalik piirata alltöövõtjate arvu, kui see on ruumi piirangute tõttu vajalik.

**Muudatusettepanek 10***Teenindusaegade jaotamine (seotud dokumendiga COM(2011)827 final)*

Artikli 3 lõike 3 punkt ii

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
komisjoni taotluse korral, eelkõige juhul, kui uustulnukatel on tõsiseid probleeme kõnealuses lennujaamas maandumise ja õhkutõusmise võimaluste saamisel või kui võrgustiku haldusasutus peab seda vajalikuks, et tagada lennujaama tegevuskava vastavus võrgustiku operatiivkavaga kooskõlas komisjoni määruse (EL) nr 677/2011 artikli 6 lõikega 7.	komisjoni taotluse korral, eelkõige juhul, kui uustulnukatel on tõsiseid probleeme kõnealuses lennujaamas maandumise ja õhkutõusmise võimaluste saamisel või kui võrgustiku haldusasutus peab seda vajalikuks, et tagada <del>lennujaama tegevuskava</del> võrgustiku operatiivkava vastavus <del>võrgustiku operatiivkavaga</del> lennujaama tegevuskavaga kooskõlas komisjoni määruse (EL) nr 677/2011 artikli 6 lõikega 7.

**Motivatsioon**

Võrgustiku haldusasutuse ülesanne peaks olema võrgustiku tasandil koordineerimine, mitte kohalikul tasandil juhendamine. Lennujaama tegevuskava eest vastutab iga lennujaam ise, mitte võrgustiku haldusasutus.

**Muudatusettepanek 11***Teenindusaegade jaotamine (seotud dokumendiga COM(2011)827 final)*

Artikli 3 lõige 9

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Liikmesriik tagab, et kui komisjon nõuab oma nimel või võrgustiku haldusasutuse algatusel ja pärast seda, kui on konsulteeritud lõikes 4 osutatud asutustega, et määramata staatusega lennujaam nimetatakse võrgustiku osaks. Otsus edastatakse komisjonile. Kui komisjon leiab, et lennujaam ei paku võrgustiku jaoks enam huvi, muudab liikmesriik pärast konsultatsioone lõikes 4 osutatud asutustega lennujaama staatuse määramata staatusega lennujaamaks.	<del>Liikmesriik tagab, et kui komisjon nõuab oma nimel või võrgustiku haldusasutuse algatusel ja pärast seda, kui on konsulteeritud lõikes 4 osutatud asutustega, et määramata staatusega lennujaam nimetatakse võrgustiku osaks. Otsus edastatakse komisjonile. Kui komisjon leiab, et lennujaam ei paku võrgustiku jaoks enam huvi, muudab liikmesriik pärast konsultatsioone lõikes 4 osutatud asutustega lennujaama staatuse määramata staatusega lennujaamaks.</del>

**Motivatsioon**

Komisjoni ettepanekutes kasutatud määratlus „võrgustikku kuuluv lennujaam” on väga lai ning komisjonile antakse pädevus teha subjektiivseid otsuseid selle kohta, kas konkreetsel lennujaamal on mõju Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgustiku toimimisele. Eeskätt piirkondlike lennujaamade puhul on tõenäolisem, nad kogevad liikluse järsku ja märkimisväärset suurenemist, seepärast tuleks „võrgustikku kuuluva lennujaama” kontseptsioon ja sellega seotud kohustused välja jätta või vähemalt täpsemini määratleda. Kõnealuse lõike lisamine ei ole põhjendatud, kuna võrgustikku kuuluva lennujaama kontseptsioon ei ole kõnealuse määruse seisukohast oluline.

**Muudatusettepanek 12***Teenindusaegade jaotamine (seotud dokumendiga COM(2011)827 final)*

Artikli 3 lõige 10

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Kui tehakse otsus lõigete 6, 8 või 9 alusel, edastab liikmesriik selle lõikes 4 osutatud asutustele hiljemalt 1. aprilliks talvise sõiduplaaniperioodi puhul ja hiljemalt 1. septembriks suvise sõiduplaaniperioodi puhul.	Kui tehakse otsus lõigete 6; või 8 <del> või 9</del> alusel, edastab liikmesriik selle lõikes 4 osutatud asutustele hiljemalt 1. aprilliks talvise sõiduplaaniperioodi puhul ja hiljemalt 1. septembriks suvise sõiduplaaniperioodi puhul.

**Motivatsioon**

Vt muudatusettepanek 11.

**Muudatusettepanek 13**

*Teenindusaegade jaotamine (seotud dokumendiga COM(2011)827 final)*

Artikli 5 lõige 1

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Võrgustikku kuuluva sõiduplaane reguleeriva või lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama eest vastutav liikmesriik tagab pädeva füüsilise või juriidilise isiku määramise sõiduplaaninõustajaks või lennujaama koordinaatoriks pärast seda, kui on konsulteerinud lennujaama korrapäraselt kasutatavate lennuettevõtjatega, nende esindusorganisatsioonidega, lennujaama käitajaga ning olemasolu korral koordinaatorinõustajatega. Sama sõiduplaaninõustaja või koordinaatori võib nimetada rohkem kui ühte lennujaama.	<del>Võrgustikku kuuluva</del> sõiduplaane reguleeriva või lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama eest vastutav liikmesriik tagab pädeva füüsilise või juriidilise isiku määramise sõiduplaaninõustajaks või lennujaama koordinaatoriks pärast seda, kui on konsulteerinud lennujaama korrapäraselt kasutatavate lennuettevõtjatega, nende esindusorganisatsioonidega, lennujaama käitajaga ning olemasolu korral koordinaatorinõustajatega. Sama sõiduplaaninõustaja või koordinaatori võib nimetada rohkem kui ühte lennujaama.

**Motivatsioon**

Mitte Euroopa Komisjon, vaid liikmesriigid vastutavad kõigi oma lennujaamade eest, olgu tegemist reguleeriva või lennuoperatsioone koordineeriva lennujaamaga.

**Muudatusettepanek 14**

*Teenindusaegade jaotamine (seotud dokumendiga COM(2011)827 final)*

Artikkel 6

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
<p>Artikkel 6</p> <p><b>Lennuoperatsioonide koordineerimise ja sõiduplaanide reguleerimise läbipaistvus</b></p> <p>1. Iga sõiduplaaniperioodi lõpus esitab koordinaator või sõiduplaaninõustaja asjaomastele liikmesriikidele ja komisjonile tegevusaruande teenindusaegade jaotamise ja/või sõiduplaani reguleerimise üldise olukorra kohta. Aruandes käsitletakse eelkõige artikli 9 lõike 5 ning artiklite 13 ja 18 kohaldamist, samuti koordinaatorinõustajate seoses artiklite 9 ja 10 kohaldamisega esitatud kaebusi ning nende kaebuste lahendamiseks võetud meetmeid. Aruanne hõlmab ka koordinaatori osutatud teenuste kvaliteedi kohta huvitatud isikute seas korraldatud küsitluse tulemusi.</p> <p>2. Komisjon võib võtta kasutusele lõikes 1 osutatud tegevusaruande vormi. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.</p> <p>3. Koordinaator ajakohastab tasuta juurdepääsetavat elektroonilist andmebaasi, mis sisaldab järgmisi andmeid:</p>	<p>Artikkel 6</p> <p><b>Lennuoperatsioonide koordineerimise ja sõiduplaanide reguleerimise läbipaistvus</b></p> <p>1. Iga sõiduplaaniperioodi lõpus esitab koordinaator või sõiduplaaninõustaja asjaomastele liikmesriikidele ja komisjonile tegevusaruande teenindusaegade jaotamise ja/või sõiduplaani reguleerimise üldise olukorra kohta. Aruandes käsitletakse eelkõige artikli 9 lõike 5 ning artiklite 13 ja 18 kohaldamist, samuti koordinaatorinõustajate seoses artiklite 9 ja 10 kohaldamisega esitatud kaebusi ning nende kaebuste lahendamiseks võetud meetmeid. Aruanne hõlmab ka koordinaatori osutatud teenuste kvaliteedi kohta huvitatud isikute seas korraldatud küsitluse tulemusi.</p> <p>2. Komisjon võib võtta kasutusele lõikes 1 osutatud tegevusaruande vormi. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.</p> <p>3. Koordinaator ajakohastab tasuta <u>kõigile huvitatutele</u> juurdepääsetavat elektroonilist andmebaasi, mis sisaldab järgmisi andmeid:</p>

**Motivatsioon**

Teabe kättesaadavuse ja läbipaistvuse kohta öeldakse kavandatud määruse artiklis 6, et koordinaator peab tasuta juurdepääsetavat elektroonilist andmebaasi. Tuleks selgesõnaliselt lisada, et see teave peab olema

kättesaadav kõigile, mitte ainult lennujaamadele ja lennuettevõtjatele. Eelmises määruses (EMÜ) nr 95/93 anti seda teavet ainult „huvitatud osapooltele” (lennuettevõtjad), kuid „eeldatavate koordineerimiskomitee liikmed või vaatlejad” ja teised huvitatud isikud, nagu kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused, jäeti välja. See on ettepanekus juba parandatud (vt dokumendi COM(2011) 827 leheküljel 33 läbi kriipsutatud viimane lõige), kuid sellest hoolimata tuleb rõhutada, et selgesõnaliselt peaks kirjas olema, et andmebaasis sisalduvat teavet tuleb anda mis tahes huvitatud kolmandale poolele (kohalik omavalitsus, teadusasutus, ülikool või konsultatsioonifirma, kes kokkuvõttes tegelevad avaliku poliitika ja ettevõtlusalgatuste täiendamise). Andmebaasi neile avamine ei kahjusta kuidagi vaba konkurentsi eeskirju ega mõjuta ettevõtete strateegiates nõutud konfidentsiaalsust ja diskretsust, kuna kogu see teave on juba varem lennuettevõtjatele kättesaadav. Teiselt poolt võimaldab info- ja kommunikatsioonitehnoloogia kõnealust teavet salvestada ja anda kohe tasuta või minimaalse tasu eest huvitatud isikute kasutusse. Seega peab kõnealune teave üldsusele kättesaadav olema, kuna tegemist on väärtusliku vahendiga, mille abil ei saa mitte ainult parandada teenindusaegade jaotuse läbipaistvust, vaid millest on kasu ka lennundussektorist mõjutatud tööstusharu (hotellid, vabaajaasutused ja toitlustusettevõtted) tegevuse kavandamisel ja planeerimisel ning mis lihtsustab haldusvolituste kooskõlastamist, näiteks piirkondlike omavalitsuste turismi reklaamkampaniate kavandamist, hulgimüüjate läbirääkimisstrateegiaid jne.

### Muudatusettepanek 15

*Teenindusaegade jaotamine (seotud dokumendiga COM(2011)827 final)*

Artikli 7 lõige 1

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Sõiduplaane reguleerivas või lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas, mis kuulub võrgustikku, tegutsevad või tegutseda kavatsevad lennuettevõtjad esitavad sõiduplaaninõustajale või koordinaatorile kogu nende poolt nõutud vastavasisulise teabe. Kui saadud teabe tõttu tuleb teha muudatusi, teavitavad lennuettevõtjad sellest viivitamata sõiduplaaninõustajat ja koordinaatorit. Kogu asjakohane teave esitatakse sõiduplaaninõustaja või koordinaatori kindlaksmääratud vormis ning nende ettenähtud tähtaja jooksul. Lennuettevõtja teatab teenindusaja jaotamise taotluse esitamise ajal koordinaatorile eelkõige selle, kas ta saaks taotletud teenindusaegade osas kasu artikli 2 punktile 2 vastavast uustulnuka staatusest.	Sõiduplaane reguleerivas või lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas, <del>mis kuulub võrgustikku</del> , tegutsevad või tegutseda kavatsevad lennuettevõtjad esitavad sõiduplaaninõustajale või koordinaatorile kogu nende poolt nõutud vastavasisulise teabe. Kui saadud teabe tõttu tuleb teha muudatusi, teavitavad lennuettevõtjad sellest viivitamata sõiduplaaninõustajat ja koordinaatorit. Kogu asjakohane teave esitatakse sõiduplaaninõustaja või koordinaatori kindlaksmääratud vormis ning nende ettenähtud tähtaja jooksul. Lennuettevõtja teatab teenindusaja jaotamise taotluse esitamise ajal koordinaatorile eelkõige selle, kas ta saaks taotletud teenindusaegade osas kasu artikli 2 punktile 2 vastavast uustulnuka staatusest.

### Motivatsioon

Vt muudatusettepanek 11.

### Muudatusettepanek 16

*Teenindusaegade jaotamine (seotud dokumendiga COM(2011)827 final)*

Artikli 8 lõige 1

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Vastutav liikmesriik tagab, et lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas on loodud koordineerimiskomitee. Sama koordineerimiskomitee võib olla määratud rohkem kui ühte lennujaama. Selle komitee liikmeteks võivad olla kõnealust lennujaama korrapäraselt kasutavad lennuettevõtjad ja nende esindusorganisatsioonid, asjaomase lennujaama käitaja, asjaomased lennujuhtimisasutused lennujaama korrapäraselt kasutavad üldlennunduse esindajad, võrgustiku haldusasutus, tulemuslikkuse kontrolli organ ja asjaomase liikmesriigi riiklik järelevalveasutus.	Vastutav liikmesriik tagab, et lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas on loodud koordineerimiskomitee. Sama koordineerimiskomitee võib olla määratud rohkem kui ühte lennujaama. Selle komitee liikmeteks võivad olla kõnealust lennujaama korrapäraselt kasutavad lennuettevõtjad ja nende esindusorganisatsioonid, asjaomase lennujaama käitaja, asjaomased lennujuhtimisasutused lennujaama korrapäraselt kasutavad üldlennunduse esindajad, võrgustiku haldusasutus, tulemuslikkuse kontrolli organ ja asjaomase liikmesriigi riiklik järelevalveasutus. <u>Põhjendatud juhtudel võidakse koordineerimiskomitee liikmeks nimetada selle omavalitsusüksuse või piirkonna esindajad, kus lennujaam asub.</u>

**Motivatsioon**

Nõudmine võtta koordineerimiskomiteesse ka kohalike või piirkondlike omavalitsuste esindajad ei ole otstarbekas. Liikmesriigid on juba kohustatud saatma koordineerimiskomiteesse riiklike järelevalveasutuste esindajad. Osalemine peaks aset leidma vaid siis, kui seda nõuavad eriomased asjaolud.

**Muudatusettepanek 17**

*Teenindusaegade jaotamine (seotud dokumendiga COM(2011)827 final)*

Artikli 9 lõige 8

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Koordinaator võtab samuti arvesse liidus või ülemaailmsel tasandil lennuettevõtluses kehtestatud täiendavaid suuniseid, samuti koordineerimiskomitee pakutud kohalikke suuniseid, mille on heaks kiitnud liikmesriik või kõnealuse lennujaama eest vastutav muu pädev asutus, tingimusel et need suunised ei mõjuta koordinaatori sõltumatust, on kooskõlas liidu õigusega, nende eesmärgiks on parandada lennujaama läbilaskevõime tõhusat kasutust ning komisjoni on eelnevalt neist teavitatud ja komisjon on need heaks kiitnud.	Koordinaator võtab samuti arvesse liidus või ülemaailmsel tasandil lennuettevõtluses kehtestatud täiendavaid suuniseid, samuti koordineerimiskomitee pakutud kohalikke suuniseid, mille on heaks kiitnud liikmesriik või kõnealuse lennujaama eest vastutav muu pädev asutus, tingimusel et need suunised ei mõjuta koordinaatori sõltumatust, on kooskõlas liidu õigusega, nende eesmärgiks on parandada lennujaama läbilaskevõime tõhusat kasutust ning komisjoni on eelnevalt neist teavitatud ja komisjon on need heaks kiitnud. <u>Kohalikud eeskirjad puudutavad teenindusaegade jaotamist ja kontrolli. Neid võib kohaldada juhul, kui tulemuslikkust või läbilaskevõimet on võimalik parandada kohalike eeskirjade abil, mis peavad olema läbi-paistvad ja mittediskrimineerivad.</u>

**Motivatsioon**

Kohalikud eeskirjad on olemas ning need on olulised, et võtta arvesse konkreetseid/kohalikke olusid asjaomas kohalikus lennujaamas (nt keskkond, juurdepääs, geograafiline mitmekesisus, konkreetne ilmastikuolud). Samuti nagu tuleb kohalikke tingimusi ja eripärasid arvesse võtta müraga seotud käitamispriirangute kehtestamisel, tuleb konkreetseid eripärasid arvesse võtta ka teenindusaegade jaotamisel, tagamaks, et õigusraamistik on piisavalt paindlik, et võimaldada konkreetsete lennujaamade läbilaskevõime tõepoolest optimaalset ja tõhusat kasutust.

**Muudatusettepanek 18**

*Teenindusaegade jaotamine (seotud dokumendiga COM(2011)827 final)*

Artikli 12 lõige 1

Komisjoni ettepanek	Regioonide Komitee muudatusettepanek
Kui kooskõlas määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikliga 16 on lennuliini suhtes kehtestatud avaliku teenindamise kohustus, võib liikmesriik lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas reserveerida selle lennuliini jaoks kavandatud tegevuse jaoks vajalikud teenindusajad. Kui asjaomas lennuliinil reserveeritud teenindusaegu ei kasutada, antakse juhul, kui lõikest 2 ei tulene teisiti, need teiste lennuettevõtjate käsutusse, kes on huvitatud kooskõlas avaliku teenindamise kohustusega sel lennuliinil tegutsemisest. Kui mitte ükski lennuettevõtja ei ole huvitatud lennuliinil tegutsemisest ja asjaomane liikmesriik ei kuuluta määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 16 lõike 10, artikli 17 lõigete 3–7 ja artikli 18 lõike 1 alusel välja pakkumismenetlust, reserveeritakse need teenindusajad mõne teise lennuliini jaoks, mille suhtes kohaldatakse avaliku teenindamise kohustust, või lisatakse teenindusaegade ühisvarule.	Kui kooskõlas määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikliga 16 on lennuliini suhtes kehtestatud avaliku teenindamise kohustus, võib liikmesriik lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas reserveerida selle lennuliini jaoks kavandatud tegevuse jaoks vajalikud teenindusajad. <u>Sealjuures peaksid liikmesriigid pöörama erilist tähelepanu lennuliinidele, mis ühendavad saari nende vastava liikmesriigi maismaaga.</u> Kui asjaomas lennuliinil reserveeritud teenindusaegu ei kasutada, antakse juhul, kui lõikest 2 ei tulene teisiti, need teiste lennuettevõtjate käsutusse, kes on huvitatud kooskõlas avaliku teenindamise kohustusega sel lennuliinil tegutsemisest. Kui mitte ükski lennuettevõtja ei ole huvitatud lennuliinil tegutsemisest ja asjaomane liikmesriik ei kuuluta määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 16 lõike 10, artikli 17 lõigete 3–7 ja artikli 18 lõike 1 alusel välja pakkumismenetlust, reserveeritakse need teenindusajad mõne teise lennuliini jaoks, mille suhtes kohaldatakse avaliku teenindamise kohustust, või lisatakse teenindusaegade ühisvarule.

**Motivatsioon**

Reserveerimise sätte tugevdamine ei ole vajalik. Määruse senises eelnõus antakse liikmesriikidele juba piisavalt reserveerimisõigusi. Kui ei ole avaliku teenindamise kohustust, siis ei tuleks ka saarte lennujamaadele ette näha reserveerimisvõimalusi, et mitte piirata ebavajalikul viisil konkurentsi.

Brüssel, 19. juuli 2012

*Regioonide Komitee*  
*president*  
Mercedes BRESSO

---