

ET

ET

ET



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 30.4.2008
KOM(2008) 227 lõplik

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

**nõukogu määruse (EÜ) nr 95/93 (ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise
ühiste eeskirjade kohta) kohaldamise kohta (muudetud)**

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

nõukogu määruse (EÜ) nr 95/93 (ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta) kohaldamise kohta (muudetud)

(EMPs kohaldatav tekst)

Sissejuhatus

Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid 21. aprillil 2004 vastu määruse (EÜ) nr 793/2004,¹ millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (edaspidi „määrus”). Muudatuste eesmärk oli ühenduse ülekoormatud lennujaamade piiratud läbilaskevõime tõhusam kasutamine ilma praeguse teenindusaegade jaotamise süsteemi täieliku muutmiseta. Sel eesmärgil kehtestati määrusega (EÜ) nr 793/2004 uued sätted, mis hõlmavad turulepääsu ja uustulnukaid, jõustamist ning koordinaatori sõltumatust.

Liikmesriikidele seatud kohustus tagada sanktsioonide kehtestamine, et ennetada teenindusaegade ebaõiget kasutamist lennuoperatsioonide koordineerivates lennujaamades, on soodustanud olemasoleva läbilaskevõime paremat kasutamist. Teenindusaegade jaotamise protsessi on täiustatud mitmete uute või muudetud sätete abil, näiteks mõiste „teenindusaegade sari” uus määratlemine, „kasuta või kaota” põhimõtet hõlmavate sätete täiendav tugevdamine, lennuettevõtjate võimalus sõiduplaanide optimeerimiseks teenindusaegu enne nende jaotamist ümber ajastada ning suurem mänguruum liikmesriikidele kohalike eeskirjade ja suuniste kehtestamiseks ülekoormatud lennujaamades, et muuta piiratud läbilaskevõime kasutamine tõhusamaks.

Olenemata kõnealustest uutest sätetest on sidusrühmad ja liikmesriigid arvamusel, et mitmeid sätteid ei rakendata veel praegugi täielikult või osaliselt.

Selline järeldus ilmneb komisjoni teatisest teenindusaegu käsitleva määruse kohaldamise kohta,² milles järeldati, et on vaja tagada parem rakendamine mitmes valdkonnas, kus sidusrühmad on kogenud erilisi raskusi.

Esiteks näib, et olenemata liikmesriikide kohustusest tagada koordinaatori funktsionaalne ja rahanduslik eraldatus lennuoperatsioonide koordineerivas lennujaamas, esineb mõnes liikmesriigis siiski juhtumeid kõnealuste nõuete ebapiisava kohaldamise osas, mis omakorda võib takistada koordinaatori tööd, mis peaks määruse kohaselt olema erapooletu, mittediskrimineeriv ja arusaadav.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 793/2004 (ELT L 138, 30.4.2004, lk 50), 21. aprill 2004, millega muudetakse nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrust (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993).

² KOM(2007) 704, 15.11.2007.

Teiseks on mõnes liikmesriigis säilinud märkimisväärsed probleemid, mis on seotud sellise koordinaatorite ja sõiduplaani nõustajate valduses oleva teabe täieliku arusaadavuse tagamisega, mis hõlmab varasemaid, taotletud, jaotatud ja kasutada olevaid teenindusaegu. See võib takistada teenindusaegade tõhusamat kasutamist ning moonutada konkurentsi, sest mitte kõigil huvitatud osapooltel ei pruugi olla sõiduplaane hõlmavatele andmetele samaväärset juurdepääsu.

Kolmandaks, kuigi kohalike suuniste abil on võimalik teenindusaegu lennuoperatsioone koordineerivates lennujaamades paremini kasutada, tuleks tagada nende vastavus ühenduse õigusaktidele.

Neljandaks võib viidata sellele, et mitmetes ühenduse ülekoormatud lennujaamades vahetavad lennuettevõtjad omavahel teenindusaegu kas rahalistel või muudel kaalutlustel. On tekkinud kahtlused, et kas sellised vahetused vastavad kõnealuse määruse sätetele.

Lõpetuseks võib märkida, et on vaja teenindusaegade ja sõiduplaanide tegelikku ühtsust, et vältida teenindusaegade ebaõiget kasutamist ning tagada määruse järgimine, sest tõendusmaterjali põhjal võib väita, et sõiduplaanide kontrollimine teenindusaegade suhtes toimub harva süstemaatiliselt, kuigi võimalus selleks on kõnealuse määrusega ette nähtud.

Käesoleva teatise eesmärk on väljendada komisjoni arvamust eespool osutatud küsimustes. Käesoleva teatise aluseks on komisjoni, liikmesriikide ja sidusrühmade kogemused, mis on seotud läbivaadatud määruse kohaldamisega alates selle jõustumisest 21. aprillil 2004, ning siin kirjeldatakse neid pikemalt.

1. KOORDINAATORI SÕLTUMATUS

Kõnealuse määruse artikli 4 lõike 2 punktis b on sätestatud et „lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama eest vastutav liikmesriik tagab, et lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama koordinaator on sõltumatu, eraldades koordinaatori funktsionaalselt kõikidest huvitatud osapooltest. Koordinaatori töö rahastamissüsteem peab tagama koordinaatori sõltumatu staatuse”.

Artikli 4 lõike 2 punktiga c on veel sätestatud, et liikmesriigid tagavad selle, et „koordinaator tegutseb kooskõlas käesoleva määrusega erapooletult, mittediskrimineerivalt ja arusaadavalt”.

Komisjon on arvamusel, et koordinaatori sõltumatus on ülioluline, et ta saaks täita oma ülesannet kooskõlas artikli 4 lõike 2 punktis c sätestatud nõuetega.

Komisjon on arvamusel, et funktsionaalne eraldatus tähendab muu hulgas ka seda, et koordinaator peab tegutsema iseseisvalt lennujaama juhtorganist, teenusepakkujast või kõnealuse lennujaamaga seotud mis tahes lennuettevõtjast, ei tohi saada neilt korraldusi ega pea neile kohustuslikus korras aru andma.

Veel leiab komisjon, et koordinaatori tegevuse rahastamise süsteem tuleks luua sellisena, et koordinaator oleks rahaliselt sõltumatu igast üksikust osapooltest, keda ta otseselt mõjutab või kes on tema tegevusest huvitatud. Seega peab koordinaator pidama eraldi arvestust ja eelarveid ning mitte lootma sellele, et tema tegevust rahastaks üksnes kas lennujaama juhtorgan, teenusepakkuja või mis tahes üksik lennuettevõtja.

2. UUSTULNUKAD

Määruse artikli 10 lõikes 6 on sätestatud, et teenindusajad, mis on pandud artikli 10 lõike 1 kohasesse koordinaatori loodud teenindusaegade ühisvarusse, tuleb taotleivate lennuettevõtjate vahel ära jaotada. 50 % neist teenindusaegadest tuleb jaotada kõigepealt uustulnukate vahel, nagu on määratletud artikli 2 punktis b, välja arvatud juhul, kui uustulnukate taotlusi on vähem kui 50 %. Koordinaator peab käsitlema uustulnukate ja teiste lennuettevõtjate taotlusi õiglaselt kooskõlas iga sõiduplaanipäeva koordineerimisperioodiga.

On tõstatatud küsimus, kas koordinaatorile pandud kohustus jaotada teenindusaegu ühisvarust täpselt 50/50 nõude alusel, nagu on ette nähtud artikli 10 lõikega 6, on seotud üksnes esialgse jaotamisega ühisvarust, mis toimub ligikaudu neli kuud enne vastava suvise või talvise lennuhooaja algust või võib seda kohaldada ka kogu lennuhooaja jooksul. On väidetud, et artikli 10 lõige 6 hõlmab üksnes esialgset jaotamist ühisvarust ning et pärast seda võivad koordinaatorid üritada teenindusaegu oma äranägemisel tasakaalustatult jaotada.

Komisjon väidab, et määrusega – ei artikli 10 lõikega 6 ega ühegi muu sättega – ei piirata kõnealuse artikli reguleerimisala üksnes teenindusaegade jaotamisega enne iga lennuhooaja algust. Komisjon on seega arvamusel, et artikli 10 lõike 6 sätteid tuleks kohaldada alaliselt ja pidevalt kogu lennuhooaja jooksul.

3. SÕIDUPLAANI KÄSITLEVATE ANDMETE ARUSAADAVUS

Määruse artikli 4 lõikes 7 on sätestatud, et „kõik sõiduplaanide nõustajad ja koordinaatorid teevad koostööd selle nimel, et tuvastada sõiduplaanides esinevaid vastuolusid”.

Artikli 4 lõikega 8 on veel sätestatud, et „koordinaator teeb taotluse korral ja mõistliku aja jooksul huvitatud osapooltele, eelkõige koordinatsioonikomitee liikmetele või vaatlejatele, tasuta kirjalikult või muul lihtsalt juurdepääsetaval kujul läbivaatamiseks kättesaadavaks järgmise teabe:

- a) kõigi lennujaama kasutatavate lennuettevõtjate kindlaks kujunenud teenindusajad lennuliinide järgi ja ajalises järjestuses;
- b) kõigi lennuettevõtjate taotletud teenindusajad (esialgsed taotlused) lennuettevõtjate järgi ja ajalises järjestuses;
- c) kõigile lennuettevõtjatele jaotatud teenindusajad ja rahuldamata jäetud teenindusaegade taotlused lennuettevõtjate järgi ning ajalises järjestuses;
- d) veel vabad teenindusajad;
- e) kõik üksikasjad teenindusaegade jaotamisel kasutatud kriteeriumide kohta”.

Komisjoni arvates on teabe arusaadavus väga oluline selle tagamiseks, et teenindusaegade jaotamise menetlus oleks õiglane ning et koordinaator tegutseks kooskõlas artikli 4 lõike 2 punkti c nõuetega. Seepärast kutsub komisjon liikmesriike üles tagama, et koordinaatorid vastaksid täielikult artikli 4 lõikes 8 sätestatud nõuetele.

Võttes arvesse seda, et lennuettevõtja vajab teenindusaegu nii enne kui ka pärast lendu, mis toimub lennuoperatsioone koordineerivate lennujaamade vahel, ning võttes arvesse seda, et sõiduplaanid peaksid lennujaama ja õhuruumi läbilaskevõime tõhusa kasutamise tagamiseks olema ühtlustatud, sõltub artikli 4 lõikes 8 osutatud teave sõiduplaani kohta suures ulatuses sõiduplaanide nõustajate ja koordinaatorite koostööst, nagu on sätestatud asjaomase määruse lõikes 7.

Komisjon märgib, et Euroopa koordinaatorid on üheskoos arendanud ühtset andmebaasi, mis sisaldab andmeid kõigi teenindusaegade kohta, mida nad on jaotanud. Andmed saadakse peaaegu kõigilt koordinaatoritelt ja sõiduplaanide nõustajatelt ning sellele on kõigil lennuettevõtjatel Internetis võimalik tasuta ligi pääseda. Kõnealuse andmebaasi väärtus seisneb täpsetes, täielikes ja ajakohastatud andmetes. Sõiduplaani käsitlevate andmete nõuetekohane esitamine koordinaatorite ja sõiduplaani nõustajate poolt on seega määrava tähtsusega ning asendamatu, et hõlbustada osalejate vahelist tõhusat koostööd, andes seega panuse nende kohustuste täitmisse vastavalt artikli 4 lõigetele 7 ja 8.

Seepärast kutsub komisjon liikmesriike üles julgustama kõiki koordinaatoreid ja sõiduplaani nõustajaid lisama sõiduplaane käsitlevat teavet ühisesse andmebaasi.

4. KOHALIKUD SUUNISED

Määruse artikli 8 lõikega 5 on sätestatud, et „koordinaator võtab samuti arvesse ülemaailmse või ühendust hõlmavas lennuettevõtluses kehtestatud täiendavaid eeskirju ja suuniseid, samuti koordinatsioonikomitee pakutud kohalikke suuniseid, mis on heaks kiidetud kõnealuse lennujaama eest vastutava liikmesriigi või muu pädeva asutuse poolt, tingimusel et need eeskirjad ja suunised ei mõjuta koordinaatori sõltumatust, on kooskõlas ühenduse õigusega ning nende eesmärgiks on parandada lennujaama läbilaskevõime tõhusat kasutust. Kõnealune liikmesriik edastab need eeskirjad komisjonile”.

Artikli 5 lõigetega 1 ja 3 on veel sätestatud, et koordinatsioonikomitee teeb ettepaneku kohalike suuniste kohta oma liikme taotlusel ning kooskõlas oma töökorraga, nagu on ette nähtud artikli 5 lõikega 3.

Nagu on selgesõnaliselt kavandatud kõnealuse määruse artikli 5 lõike 1 punktis a, võidakse kohalike suunistega arvesse võtta võimalikke keskkonnakaalutlusi, sealhulgas müraga seotud kaalutlusi. Sellistel kaalutlustel põhinevad käitamispirangud peavad aga siiski olema kooskõlas ühenduse õigusega.

Komisjon on arvamusel, et eelkõige peaksid need vastama määruse (EMÜ) nr 2407/98 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele)³ artikli 9 lõikele 2, millega on muu hulgas nõutud, et piirangud ei tohi diskrimineerida lennuettevõtja riikkondsuse või identiteedi alusel ega põhjendamatult kahjustada lennuettevõtjatevahelist konkurentsi.

³ Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2408/92, 23. juuli 1992, ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT L 240, 24.8.1992).

Lisaks sellele peaksid käitamispirangud, mille eesmärk on müra vähendamine, olema kooskõlas direktiiviga 2002/30/EÜ müraga seotud käitamispirangute eeskirjade ja -korra kehtestamise kohta ühenduse lennuväljadel⁴.

5. TEENINDUSAEGADE VAHETAMINE

Määruse artikli 8a lõike 1 punktis c on sätestatud, et „teenindusaegu võib üks ühe vastu lennuettevõtjate vahel vahetada”.

Kui ülekoormatud lennujaamades puudub piiratud teenindusaegade läbipaistev turg, ei ole juba tegutsevad lennuettevõtjad teadlikud neile reserveeritud teenindusaegade täielikest alternatiivkuludest ega puutu nendega kokku. Selle tulemusel võib lennuettevõtja säilitada teenindusaja isegi siis, kui selle turuväärtus ületab suurelt väärtust, mille asjaomane lennuettevõtja loob kõnealust teenindusaega säilitades ja kasutades.

See viitab aga omakorda sellele, et vabade teenindusaegade arv nii uustulnukatele kui ka sellistele juba tegutsevatele lennuettevõtjatele, kes soovivad lennuliinide arvu suurendada, võib olla väiksem kui muidu. Seda arvesse võttes näib, et määruse kohaldamine ei ole ikka veel järjekindlalt viinud teenindusaegade kõige tõhusama kasutamiseni.

Komisjon tunnistab siiski, et teenindusaegade vahetamine rahalistel ja muudel põhjustel, mida paremini tuntakse teisese kauplemisena, toimub mitmes ülekoormatud lennujaamas. Sellest on tulnud teatav kasu, mis seisneb eelkõige täiendavate lendude loomises teatavatel marsruutidel.

Kehtiva määruse tekstis ei ole nimetatud vahetusi, mis tehakse rahalistel või muudel kaalutlustel ning mis väljendavad erinevusi teenindusaegade väärtuses päeva eri osade puhul ja muid tegureid. Võttes arvesse tõsiasi, et sellised vahetused ei ole arusaadavalt ega selgesõnaliselt keelatud, ei kavatse komisjon algatada rikkumismenetlust nende liikmesriikide vastu, kus sellised vahetused toimuvad arusaadaval viisil, mille puhul arvestatakse asjaomases määruses sätestatud kõigi muude teenindusaegade jaotamist käsitlevate haldusnõuetega.

Kui ilmneb, et konkurentsi tõttu või muudel põhjustel on vaja kõnealune õigusakt uuesti läbi vaadata, teeb komisjon asjakohase ettepaneku.

6. TEENINDUSAEGADE JA SÕIDUPLAANIDE VAHELINE ÜHTSUS

Artikli 14 lõikes 1 on sätestatud, et „pädevad lennuliikluse juhtimisasutused võivad tagasi lükata lennuettevõtja lennuplaani, kui lennuettevõtja kavatseb maanduda või õhku tõusta lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas ajavahemikel, millal lennujaama koordineeritakse, ilma et koordinaator oleks lennuettevõtjale eraldanud teenindusaega”.

Kogemused on näidanud, et sõiduplaanide kontrollimine nende teenindusaegade suhtes, mille lennuliikluse juhtimisasutused ja koordinaatorid on eelkõige jaotanud üldlennundusele, toimub harva süstemaatiliselt ja järjepidevalt.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/30/EÜ müraga seotud käitamispirangute rakenduseeskirjade ja -korra kehtestamise kohta ühenduse lennuväljadel (EÜT L 85, 23.8.2002, lk 40).

Nagu on sätestatud „Euroopa lennujaamade läbilaskevõime, tõhususe ja ohutuse tegevuskavas”,⁵ nähakse lennuliiklusvoogude juhtimise rakenduseeskirjadega, mille komisjon kavatseb vastu võtta 2008. aastal määruse (EÜ) nr 551/2004 (õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas)⁶ artikli 9 alusel, ette mehhanism, mille eesmärk on suurendada teenindusaegade ja sõiduplaanide vahelist ühtsust.

Tegelik ühtsus üksikute teenindusaegade taotluste ja sõiduplaanide vahel on muutunud üha olulisemaks, eelkõige üld- ja teenistuslike lendude puhul, mis juba oma määratluse kohaselt sooritatakse sõiduplaanita lendudena sageli väljaspool jaotatud teenindusaega või isegi ilma et eelnevalt oleks ühisvarust teenindusaega saadud. Selle tulemusena võivad sellised ajutised lennud segada nõuetekohast tööd sellises lennuoperatsioone koordineerivates lennujaamades, kus teenindusajad näivad olevat sõiduplaanidega seotud ja kus lennuettevõtjad peavad tegutsema vastavalt neile jaotatud teenindusaegadele.

Järeldused

Komisjon loodab, et käesolev teatis soodustab piiratud läbilaskevõime paremat kasutamist ühenduse ülekoormatud lennujaamades.

Komisjon jätkab määruse toimimise järelevalvet ja keskendub selle nõuetekohase rakendamise tagamisele liikmesriikides.

Kõnealuse järelevalve raames kaalub komisjon, kas on vaja teha ettepanek määruse muutmiseks.

Komisjon hõlbustab jätkuvalt sidusrühmade ja liikmesriikide kaasamist teenindusaegade jaotamisega seotud muudatustesse. Selles osas on lähikuudel loodav ühenduse lennujaamade seirekeskus foorumiks, kus kõigil asjaomastel osalistel on hea võimalus teenindusaegade seotud küsimuste arutamiseks.

⁵ KOM(2006) 819, 24.1.2004.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 551/2004, 10. märts 2004, õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (ELT L 96, 31.3.2004, lk 20).