



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 24.4.2003
KOM(2003) 207 lopullinen

2001/0140 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS,

jolla muutetaan seuraavaa muutettua ehdotusta:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta

(komission EY:n perustamissopimuksen 250 (2) artiklan nojalla esittämä)

PERUSTELUT

Johdanto

Sotatoimet Irakissa ovat vaikuttaneet lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen yhteisössä ja muualla maailmassa. Tämä kansainvälinen tilanne on voimistanut pelkoja uusista lentoliikenteeseen kohdistuvista terrori-iskuista, mikä on puolestaan johtanut kysynnän jyrkkään laskuun. Eri maiden lentoyhtiöitä on myös pyydetty osallistumaan joukkojen kuljetuksiin sotilaallisen hätätilan vuoksi antamalla käyttöön ilma-aluksia, joita muutoin käytettäisiin kaupalliseen lentoliikenteeseen. Siten myös tarjonta on supistunut, mikä on aiheuttanut eri reiteillä tarjotun kapasiteetin ja vuorojen merkittävää vähenemistä. Tämä koskee erityisesti Atlantin ylittäviä ja Lähi-itään suuntautuvia reittejä. Lisäksi talouden yleinen taantuminen vaikuttaa kielteisesti lentoliikennealaan. Myös Kaakkois-Aasiassa äskettäin puhjennut äkillisen vakavan hengitystieoireyhtymän (*Severe Acute Respiratory Syndrome*, SARS) epidemia on vaikuttanut voimakkaasti lentoliikenteeseen.

Taistelujen laantuminen Irakissa ja laaja-alaisen vihollisuuksien mahdollinen päättymisen lähitulevaisuudessa ei ole vielä muuttanut edellä kuvattua lentoliikenteen kielteistä kehitystä.

Lentoyhtiöiden maailmanlaajuisen järjestön (Kansainvälinen lentokuljetusliitto, IATA) laatimat ennusteet osoittavat, että jos sotatoimet Lähi-idässä kestävät kolme kuukautta, tämä vähentäisi matkustajaliikenteen määrää 10 prosenttia ja rahtiliikenteen määrää 5 prosenttia ja vaikuttaisi kielteisesti (-5 %) matkustajaliikenteeseen vielä kolmen kuukauden ajan vihollisuuksien loppumisen jälkeen. Maailmanlaajuisesti tämä merkitsisi 6 miljardin dollarin tulonmenetyksiä ja 0,2 miljardin dollarin kustannusten nousua. Tämä aiheuttaisi vuonna 2003 maailman lentoliikennesektorille noin 5,8 miljardin dollarin nettotappiot (korkojen jälkeen). Näkymät olisivat vieläkin synkemmät, jos vihollisuudet kestäisivät kaksi kertaa pidempään eli kuusi kuukautta, jolloin ne vaikuttaisivat koko kesäaikataulukautteen (huhti–lokakuu 2003). Tässä tapauksessa nettotappiot (korkojen jälkeen) voisivat olla 8 miljardia dollaria, ja tulot vähenisivät entisestään. IATA:n mukaan nämä arviot olivat varsin varovaisia verrattuna Persianlahden sodan aiheuttamiin vaikutuksiin vuosina 1990–1991. Näissä arvioissa ei ole myöskään otettu huomioon SARS-epidemian vaikutuksia.

Myös Euroopan lentoyhtiöiden liiton (AEA) mukaan sota saattaa aiheuttaa huomattavan vähennyksen maksetuissa matkustajakilometreissä (RKP) – pudotus voi olla 2–3 miljoonaan RKP:n luokkaa. Kun otetaan huomioon syyskuun 11. päivän tapahtumien aiheuttama liikenteen jyrkkä väheneminen (vuoden 2002 loppuun mennessä vähennys oli Euroopassa -8 % ja Atlantin ylittävässä liikenteessä -22 %) ja valtavat liiketappiot (3,02 miljardia dollaria vuonna 2001), uusi konflikti voi pahentaa jo ennestään vaikeaa tilannetta.

AEA:n tietojen mukaan kansainvälinen matkustajaliikenne väheni 12,3 prosenttia sodan ensimmäisinä päivinä (viikko 17.–23. maaliskuuta) edellisen vuoden samaan viikkoon verrattuna. Euroopassa matkustajaliikenne väheni 14,6 prosenttia, Atlantin ylittävässä liikenteessä 10,2 prosenttia ja Kauko-Idän reiteillä 12,4 prosenttia. Lähi-Idän reiteillä vähennys oli valtava 42,2 prosenttia. Sodan alkamisen jälkeen useat Euroopan suuret lentoyhtiöt ovat ilmoittaneet merkittävistä henkilökunnan vähennyksistä.

Vastoin IATA:n, AEA:n, IACA:n ja ERA:n lentoyhtiöiden kantaa halpalentoyhtiöt kuten EasyJet ja Ryanair ovat katsooneet, että lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevia sääntöjä on sovellettava normaaliin tapaan. Näiden yhtiöiden mukaan ei voida tinkiä säännöistä, joiden perusteella eurooppalainen lentoliikenne on kukoistanut viime vuosikymmenen ja ne pitävät lähtö- ja saapumisaikojen suojaamista lentoyhtiöille eräänlaisena valtiontukena.

Sotatoimien alkaminen on erityisesti häirinnyt kaupallista lentoliikennettä sekä vihollisuuksien välittömään vaikutuspiiriin kuuluvalla alueella että yhteisön sisällä. Eurocontrolin ensimmäisten arvioiden mukaan vaikutukset koskevat noin 500 tälle alueelle suuntautuvaa päivittäistä lentoa; reittejä liikennöivät sekä yhteisön että kolmansien maiden lentoyhtiöt. Lisäksi on muistettava, että Irakin ilmatila on ollut suljettuna siviililentoliikenteelle Persianlahden sodasta alkaen. Alueen muiden maiden ilmatilaan kohdistuvat rajoitukset johtaisivat siis todennäköisesti useampien lentojen peruuttamiseen ja Euroopasta Kaakkois-Aasiaan suuntautuvien lentoreittien muuttamiseen.

Yhteisössä oli Maailman terveysjärjestön tietojen mukaan ilmoitettu 48 SARS-tapausta 9. huhtikuuta 2003 mennessä. Maailmanlaajuisesti tapauksia on ilmoitettu 2650, ja 103 tapausta on johtanut kuolemaan.

Näistä olosuhteista huolimatta useimmat yhteisön lentoasemilta liikennöivät lentoyhtiöt eivät voi vähentää kapasiteettia, koska ne menettäisivät käyttämättömät lähtö- ja saapumisaikansa "käytä tai menetä" -säännön perusteella. Tämän säännön mukaan lentoliikenteen harjoittajien on käytettävä vähintään 80 prosenttia aikataulukauden lähtö- ja saapumisaajoistaan, jotta niille muodostuisi periytyvä oikeus näihin aikoihin ja ne voisivat käyttää näitä lähtö- ja saapumisaikoja seuraavana vastaavana aikataulukautena.

Jos ei siis tehdä päätöstä aiemmin saavutettuihin oikeuksiin perustuvien lähtö- ja saapumisaikojen suojaamisesta, lentoyhtiöt joutuisivat ylläpitämään nykyistä kapasiteettia, vaikka kysyntä on vähentynyt huomattavasti ja tarjonta on supistunut ilmatilaan kohdistuvien rajoitusten vuoksi, mikä lisää taloudellisia vaikeuksia. Lentoyhtiöt eivät joissain tapauksissa voisi edes käyttää omia ilma-aluksiaan, koska niitä käytetään joukkojen kuljetuksiin.

Lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevan asetuksen säännökset

Asetuksen perusajatuksena, joka on ilmaistu sen 10 artiklan 3 kohdassa, on lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen ja käyttö yhden aikataulukauden aikana ("käytä tai menetä" -sääntö) ja erityisesti lähtö- ja saapumisaikojen tosiasiallinen käyttötilanne aikataulukauden lopussa. Erityisesti tässä artikkelissa säädetään, että ainoastaan sellaisilla lentoliikenteen harjoittajilla, jotka voivat osoittaa koordinaattoria tyydyttävällä tavalla käyttäneensä koordinaattorin luvan mukaisia lähtö- ja saapumisaikoja vähintään 80 prosenttia siitä ajanjaksosta, joksi ne on jaettu, on oikeus samaan lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan seuraavana vastaavana aikataulukautena.

Lisäksi asetuksen 8 artiklan 1 kohdan a alakohta ja 10 artiklan 3 kohta on laadittu siten, että ne mahdollistavat käyttölaskelman tekemisen aikataulukauden lopussa sen jälkeen, kun lähtö- ja saapumisaajat on käytetty, jotta voidaan osoittaa, että lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus samoihin aikoihin seuraavana vastaavana aikataulukautena.

Asetuksen 10 artiklan 5 kohdassa annetaan ei-kattava luettelo syistä, joilla lentoliikenteen harjoittajat voivat oikeutetusti perustella sen, ettei jaettuja lähtö- ja saapumisaikoja ole käytetty aikataulukauden aikana. Mainitun kohdan a alakohdassa luetellaan esimerkkejä ennalta arvaamattomista ja väistämättömistä olosuhteista, joihin lentoliikenteen harjoittaja ei voi vaikuttaa. Tässä artikkelissa ei viitata sotatilaan tai aseelliseen konfliktiin eikä siihen, kuinka tällainen tilanne mahdollisesti vaikuttaisi lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevien sääntöjen soveltamiseen.

Asetus perustuu periaatteelle, jonka mukaan lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen ja niiden käytön valvonta on koordinaattorin vastuulla (4 artiklan 5 ja 6 kohta). Lentoaseman koordinaattorina voi toimia luonnollinen tai oikeushenkilö, joka on hyvin perehtynyt lentoliikenteen harjoittajien säännöllisen liikenteen koordinointiin. Koordinaattorin nimittää siitä lentoasemasta vastaava jäsenvaltio, jolla lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen tapahtuu (4 artiklan 1 kohta). Koordinaattorin on suoritettava tehtävänsä itsenäisesti, mutta myös puolueettomasti, avoimesti ja ketään syrjimättä (4 artiklan 2 ja 3 kohta).

Voidaan siis päätellä, että 10 artiklan 3 ja 5 kohtaa soveltaessaan koordinaattorin on noudatettava 4 artiklassa säädettyjä periaatteita.

Asetuksen muutostarve

Edellä kuvatuista syistä komissio tai jäsenvaltiot eivät voi antaa koordinaattoreille niiden riippumattomuutta rajoittavia sitovia ohjeita.

Tästä syystä ehdotetaan, että asetukseen lisätään uusi 10 b artikla. Artiklan mukaan koordinaattoreiden olisi hyväksyttävä se, että jos lentoliikenteen harjoittajat ilmoittavat niille kesäkaudeksi 2003 jaettujen lähtö- ja saapumisaikojen käyttämättä jättämisen syyksi Irakin konfliktin, niille jaetaan nämä samat lähtö- ja saapumisajat seuraavaksi vastaavaksi aikataulukaudeksi (kesäkausi 2004).

Koska lentoyhtiöitä pitäisi kannustaa palauttamaan pooliin kaikki sellaiset lähtö- ja saapumisajat, joita ne eivät aio käyttää aikataulukautena, johon konflikti vaikuttaa, on vielä muistutettava, että lentoasemien koordinaattorit jakavat pooliin palautettuja lähtö- ja saapumisaikoja vastatakseen yleisilmailua koskeviin yksittäisiin lähtö- tai saapumisaikapyyntöihin (nykyisen asetuksen 8 artiklan 3 kohta) sekä vastatakseen tasapuolisella tavalla lentoasemalla jo toimivien lentoliikenteen harjoittajien ja uusien tulokkaiden pyyntöihin (nykyisen asetuksen 10 artiklan 7 kohdassa säädetty ns. 50/50-sääntö). Tällä tavoin niukkaa lähtö- ja saapumisaikakapasiteettia ei tuhlaata sinä kautena, johon konflikti vaikuttaa.

Ajoitus

Tärkeä näkökohta tässä ehdotuksessa on ajoitus. Lähtö- ja saapumisajat jaetaan alustavasti IATA:n aikataulukokouksissa, marraskuussa seuraavalle kesäkaudelle ja kesäkuussa seuraavalle talvikaudelle. Kesän 2003 lähtö- ja saapumisajat jaettiin siis IATA:n aikataulukokouksessa marraskuussa 2002, ja talven 2002/2003 lähtö- ja saapumisajat jaettiin kesäkuussa 2002. Asetuksen 10 artiklan 4 kohdassa säädetään, että lentoliikenteen harjoittajat voivat palauttaa lähtö- ja saapumisaikoja pooliin tiettyihin päivämääriin mennessä sen vaikuttamatta niiden käytössä edelleen olevia lähtö- ja saapumisaikoja koskeviin käyttölaskelmiin. Seuraavassa taulukossa esitetään lähtö- ja saapumisaikojen jakamisprosessin tärkeimmät päivämäärät. Nämä päivämäärät perustuvat ilmailu-alan (IATA) laatimiin aikatauluja koskeviin maailmanlaajuisiin suuntaviivoihin ja asetukseen.

Kausi	Kauden kesto	IATA:n aikataulu-kokous	Lähtö- ja saapumisaikojen palauttamisen määräaika	"Periytyvät" lähtö- ja saapumisaajat vahvistetaan – 6 päivää ennen IATA:n kokousta	Asetusmuutoksen vaadittu voimaantulopäivä
Talvi 02–03	27.10.02 – 29.3.03	8.–11.6.2002	31.8.2002	2.6.2002	1.6.2002
Kesä 03	30.3.03 – 25.10.03	9.–12.11.2002	31.1.2003	3.11.2002	2.11.2002
Talvi 03–04	26.10.03 – 28.3.04	14.–17.6.2003	31.8.2003	8.6.2003	7.6.2003
Kesä 04	29.3.04 – 30.10.04	8.–11.11.2003	31.1.2004	2.11.2003	1.11.2003

Ilmailu-alan (IATA) laatimien aikatauluja koskevien maailmanlaajuisten suuntaviivojen mukaan koordinaattoreiden on sen jälkeen, kun ne ovat todenneet aiemmin saavutettuihin oikeuksiin perustuvan oikeuden lähtö- ja saapumisaikoihin, annettava kullekin lentoyhtiölle yksityiskohtaiset tiedot niiden aiemmin saavutettuihin oikeuksiin perustuvista lähtö- ja saapumisaajoista heti, kun koordinaattori on määritellyt nämä oikeudet, mutta kuitenkin viimeistään:

- huhtikuun kolmantena maanantaina niiden aiemmin saavutettuihin oikeuksiin perustuvien lähtö- ja saapumisaikojen osalta, joita on tosiasiallisesti käytetty edeltävänä talvikautena,
- syyskuun kolmantena maanantaina niiden aiemmin saavutettuihin oikeuksiin perustuvien lähtö- ja saapumisaikojen osalta, joita on tähän mennessä tosiasiallisesti käytetty meneillään olevana kesä kautena.

Edellä mainittu huomioon ottaen Euroopan parlamentin ja neuvoston pitäisi hyväksyä uuden 10 b artiklan lisäämistä koskeva muutettu ehdotus ja tämä edellistä ehdotusta muuttava ehdotus vielä kesäkauden 2003 aikana, sillä aiemmin saavutettuihin oikeuksiin perustuvien lähtö- ja saapumisaikojen käyttö laskelma kyseistä kautta varten vahvistetaan 15. syyskuuta (edellä mainittu "syyskuun kolmas maanantai"). Koordinaattoreiden on vahvistettava laskelma ennen aikataulujen koordinoitua ja seuraavan kesäkauden lähtö- ja saapumisaikojen jakamista IATA:n aikataulukokouksessa, joka järjestetään vuoden 2003 marraskuun alussa. Tästä syystä ehdotetun säännön on tultava voimaan ennen tätä ajankohtaa, jotta koordinaattorit ja lentoyhtiöt voisivat suojata käyttämättömät lähtö- ja saapumisaajat.

Muussa tapauksessa on olemassa huomattava riski, että ne lentoliikenteen harjoittajat, joille on osoitettu lähtö- ja saapumisaikoja lentoasemilla, joilla koordinaattorit eivät ole hyväksyneet konfliktin aiheuttamiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin liittyviä perusteluja kesäkaudelle 2003, ryhtyvät oikeudellisiin toimiin.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS,

jolla muutetaan seuraavaa muutettua ehdotusta:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen¹,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁴,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Irakia vastaan maaliskuussa 2003 alkaneella sodalla ja näitä tapahtumia seuranneella poliittisella kehityksellä sekä äkillisen vakavan hengitystieoireyhtymän (*Severe Acute Respiratory Syndrome*, SARS) epidemian puhkeamisella on ollut vakava vaikutus lentoliikenteen harjoittajien lentoliikennetoimintaan, ja se on johtanut kysynnän merkittävään laskuun kesäkauden 2003 alussa.
- (2) Sen varmistamiseksi, ettei mainituille aikataulukausille jaettujen lähtö- ja saapumisaikojen käyttämättä jättäminen aiheuta tilannetta, jossa lentoliikenteen harjoittajat menettävät oikeutensa näihin lähtö- ja saapumisaikoihin, vaikuttaa tarpeelliselta säätää selkeästi ja yksiselitteisesti, että aseellinen konflikti vaikuttaa haitallisesti mainittuihin aikataulukausiin.

¹ EYVL C ..., ..., s. ...

² EYVL C ..., ..., s. ...

³ EYVL C ..., ..., s. ...

⁴ EYVL C ..., ..., s. ...

- (3) Lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93⁵ olisi tämän vuoksi muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Lisätään neuvoston asetukseen (ETY) N:o 95/93 seuraava 10 b artikla:

"10 b artikla

1. Tämän asetuksen 10 artiklan 3 kohdan soveltamiseksi koordinaattoreiden on hyväksyttävä se, että lentoliikenteen harjoittajilla on kesäkaudella 2004 oikeus samaan lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan, joka niille jaettiin kesäkaudeksi 2003."

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *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

⁵ EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1.