

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta: ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (uudelleen laadittu)”

KOM(2006) 396 lopullinen — 2006/0130 COD

(2007/C 175/20)

Neuvosto päätti 15. syyskuuta 2006 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellämäisestä aiheesta.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 7. toukokuuta 2007. Esittelijä oli Thomas **McDonogh**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 30.-31. toukokuuta 2007 pitämässään 436. täysistunnossa (toukokuun 31. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 58 ääntä puolesta 4:n pidättyessä äänestämästä.

Suosituks:

1. Kaikkien julkisen palvelun velvoitteiden piiriin kuuluvia reittejä liikennöivien lentoyhtiöiden olisi sitouduttava täyttämään tietyt suoritusvaatimukset.

2. Lentoasemien, joille liikennöidään julkisen palvelun velvoitteiden piiriin kuuluvia lentoja, ja kyseisistä palveluista sopineiden valtioiden olisi tehtävä palvelutasosopimuksia.

3. Julkisen palvelun velvoitteiden piiriin kuuluvia liikenneyhteyksiä käyttävien matkustajien tulisi voida saada suurempia korvauksia kuin asetuksessa (EY) N:o 261/2004 säädetään, sillä vaihtoehtoisia liikenneyhteyksiä ei ehkä ole käytettävissä.

4. Julkisen palvelun velvoitteita koskevan tarjousmenettelyn tulisi sisältää vähintään kaksi *tarjouskilpailua*.

5. Euroopan sisäisillä lennoilla paluulipun tulisi olla samanhintainen menolipun kanssa. Jos menomatkan ja paluumatkan hinnat poikkeavat huomattavasti toisistaan, ero on perusteltava.

6. Julkisen palvelun velvoitteiden piiriin kuuluvien lentoyhteyksien matkalippujen tulisi kaikkien muiden lentolippujen tavoin olla tietyin edellytyksin takaisinmaksettavia.

7. Verojen ja lentoasemamaksujen kaltaiset maksut olisi eriteltävä selvästi lipussa olevassa hintalaskelmassa.

8. a) Eri liikennemuotojen yhdistetyn käytön yhteydessä olisi varmistettava, että kaikki liikennemuodot ovat tasavertaisessa asemassa.

b) Lentoliikennealalla on suhteeton taakka turvatarkastuksista aiheutuvista kustannuksista. Asiantila tulisi korjata.

9. Viittaus suurnopeusjuniin olisi säilytettävä, sillä eräissä jäsenvaltioissa niitä ei ole.

10. Komission olisi tehtävä tarkastuksia sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioiden ilmailuviranomaiset hoitavat tehtävänsä tasa-

puolisesti ja reilusti ja etteivät mitkään niiden toimenpiteet väärästi kilpailua.

11. Komission alun perin ehdottamaa ”keskitetyn turvaamisen” -periaatetta (*one stop security*) olisi alettava soveltaa Euroopan lentoasemien kautta kulkeviin matkustajiin.

12. Tällöin tulisi muuttaa matkustajien turvatarkastusta lentokentillä ottamalla käyttöön nopeutetun turvatarkastuksen mahdollistava järjestelmä (biometriikka) säännöllisesti matkustavien tarkastuksen helpottamiseksi.

13. Vähintään kuukautta aikaisemmin ostettuihin lippuihin tulisi sisällyttää mahdollisuus lipun perumiseen ilman maksua 48 tunnin kuluessa varauksesta. Lipun peruutuksen yhteydessä matkustajalle tulisi antaa myös täysi korvaus kaikista maksetuista lentoveroista.

1. Johdanto

1.1 Nyt kun lentoliikenteen sisämarkkinoiden kolmannen lainsäädäntöpakettin voimaantulosta on kulunut yli kymmenen vuotta, voidaan todeta, että se on laajalti toteuttanut tarkoituksensa ja mahdollistanut lentoliikenteen ennennäkemättömän kasvun Euroopassa. Vanhat monopolit ovat hävinneet, yhteisön sisäinen kabotaasi on otettu käyttöön ja kilpailu on voimistunut kaikilla markkinoilla kuluttajien hyödyksi.

1.2 Tästä menestyksestä huolimatta suurin osa EU:n lentoyhtiöistä kärsii edelleen ylikapasiteetista ja markkinoiden liiallisesta pirstaloituneisuudesta. Kolmannen paketin epäyhtenäinen soveltaminen jäsenvaltioissa sekä EU:n sisäiseen lentoliikenteeseen edelleen kohdistuvat rajoitukset vaikuttavat seuraavasti:

1.3 Toimintaedellytykset eivät ole tasapuoliset, koska kilpailun vääristymät vaikuttavat markkinoiden toimintaan (esim. liikennelupavaatimusten epäyhtenäinen soveltaminen, kansalaisuuteen perustuva syrjintä EU:n lentoyhtiöiden välillä, kolmansiin maihin liikennöitävien reittien syrjivä kohtelu jne.).

1.4 Jäsenvaltiot soveltavat epäyhtenäisesti sääntöjä, jotka koskevat ilma-alusten vuokrausta miehistöineen kolmannesta maasta, mikä johtaa kilpailun vääristymiin ja sosiaalisiin seurauksiin.

1.5 Matkustajat eivät saa sisämarkkinoista täyttä hyötyä, mihin ovat syynä hintojen avoimuuden puute ja asuinpaikan perusteella sovellettavat syrjivät käytännöt.

2. Nykyiset säännökset ehdotuksen käsittelemällä alalla

2.1 Ehdotuksen päämääränä on tarkistaa ja konsolidoida asiaa koskevat asetukset.

2.2 Ehdotus tehostaa sisämarkkinoita edistämällä entistä tehokkaampaa kilpailuympäristöä, jossa Euroopan lentoyhtiöt voivat vastata kansainvälisten kilpailijoidensa haasteeseen.

2.3 Joihinkin ehdotetuista muutoksista voi liittyä ympäristövaikutuksia, sillä niillä pyritään kannustamaan lentoliikenteen lisäämiseen. ETSK on tietoinen siitä, että lentoliikenteen jatkuva kasvu lisää merkittävästi kasvihuonekaasupäästöjä. Komitea valmistele parhaillaan aiheesta lausuntoa. Riippumatta siitä, miten tässä yhteydessä on toimittava, komitea kannattaa lentoliikennealan tasapuolisten toimintaedellytysten vahvistamista, kuten komissio ehdottaa.

3. Vaikutusten arviointi

3.1 Kolmannen paketin tarkistamisella ei pyritä uudistamaan lainsäädäntöä perinpohjaisesti, vaan tekemään siihen muutokset, joita kohdattujen ongelmien korjaaminen edellyttää.

3.2 Skenaariossa, jossa lainsäädäntöön ei tehdä muutoksia, lentoliikenteen sisämarkkinoiden kolmannen paketin muodostavat kolme asetusta jäävät nykyiselleen.

3.3 Toisessa skenaariossa kolmanteen pakettiin tehdään muutoksia, joilla varmistetaan sen sääntöjen yhtenäinen ja tehokas soveltaminen. Tällöin tulisi muuttaa matkustajien turvatarkastusta lentokentillä ottamalla käyttöön nopeutetun turvatarkastuksen mahdollistava järjestelmä (biometriikka) säännöllisesti matkustavien tarkastuksen helpottamiseksi.

3.4 Ehdotetulla asetuksella taataan lentoliikenteen sisämarkkinoita koskevan EU-lainsäädännön tehokas ja yhtenäinen soveltaminen ottamalla käyttöön tiukemmat ja täsmällisemmät soveltamisperusteet (esim. liikennelupia, ilma-alusten leasingia, julkisen palvelun velvoitteita ja liikenteen jakamissääntöjä varten). Lisäksi sillä tehostetaan sisämarkkinoita poistamalla lentoliikennepalvelujen tarjoamista edelleen haittaavia rajoituksia, jotka johtuvat vanhoista kahdensivuisista sopimuksista jäsenvaltioiden välillä, ja antamalla yhteisölle oikeus neuvotella EU:n sisäisistä liikenneoi-

keuksista kolmansien maiden kanssa. Se parantaa myös kuluttajaoikeuksia edistämällä hintojen avoimuutta ja ei-syrjivää kohtelua.

3.5 Lentoliikenteen sisämarkkinoita koskevasta kolmannesta paketista saatu kokemus on osoittanut, ettei lainsäädäntöä sovelleta eikä tulkita yhdenmukaisesti kaikissa jäsenvaltioissa. Tämä tilanne estää aidosti tasapuolisten toimintaedellytysten synnyn EU:n lentoyhtiöiden välille.

3.6 Ehdotuksella yksinkertaistetaan lainsäädäntöä.

4. Ehdotuksen yksityiskohtainen selitys

4.1 Liikenneluvan myöntämiseen ja peruuttamiseen liittyviä vaatimuksia tiukennetaan. Nykyisellään lentoyhtiöiden taloudellisen kunnon tarkastamista koskevat vaatimukset vaihtelevat riippuen siitä, mikä jäsenvaltio on myöntänyt luvan.

4.2 Ehdotuksen mukaan jäsenvaltiot veloitetaan tiukentamaan liikennelupien valvontaa ja peruuttamaan liikennelupa määräajaksi tai kokonaan, jos asetuksen vaatimukset eivät enää täyty (5-10 artikla).

4.3 Ehdotus on laadittu siten, että se mahdollistaa Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) toimivallan laajentamisen tulevaisuudessa turvallisuuden valvonnessa ja/tai lupakysymyksissä, jotta voidaan taata lentoyhtiöiden mahdollisimman tehokas ja yhdenmukainen valvonta.

5. Ehdotuksella tiukennetaan ilma-alusten leasingiin liittyviä vaatimuksia.

5.1 Mahdollisuus vuokrata ilma-aluksia miehistöineen (nk. *wet leasing*) kolmansista maista lisää EU:n lentoyhtiöiden toiminnan joustavuutta. Tällaiseen vuokraustoimintaan liittyy kuitenkin haittoja ja jopa vakavia turvallisuusriskejä, kuten äskettäin sattuneet erilaiset onnettomuudet osoittavat.

5.2 Kolmansista maista liisattavien ilma-alusten turvallisuusarviointia ei tehdä yhtä perusteellisesti kaikissa jäsenvaltioissa. Tämän vuoksi on erittäin tärkeää, että lupaviranomainen noudattaa täysin 13 artiklan säännöksiä (ilma-aluksen vuokraus miehistöineen tai ilman miehistöä).

6. Ehdotuksella selvennetään julkisen palvelun velvoitteisiin sovellettavat säännöt.

6.1 Julkisen palvelun velvoitteita koskevia sääntöjä on tarkistettu hallinnollisen taakan keventämiseksi, niiden liiallisen käytön välttämiseksi ja useampien tarjousten saamiseksi tarjousmenettelyssä.

6.2 Julkisen palvelun velvoitteiden liiallisen käytön välttämiseksi komissio voi vaatia yksittäisissä tapauksissa erityistä taloudellista selvitystä, jossa esitetään julkisen palvelun velvoitteiden käytön tausta. Julkisen palvelun velvoitteiden soveltuvuus olisi arvioitava erityisen huolellisesti, kun niitä on määrä asettaa reiteille, joita jo liikennöidään **suurnopeusjunilla**, joiden matkustusaika on alle kolme tuntia. Tarjousmenettelyjä muutettaisiin pidentämällä toimituksen enimmäiskesto kolmesta neljään vuoteen.

7. Kilpailu

7.1 Jotta varmistettaisiin sisämarkkinoiden ja niihin liittyvien ulkoisten näkökohtien keskinäinen johdonmukaisuus, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ulkoiset näkökohdat mukaan luettuina, kolmansien maiden lentoyhtiöiden pääsyn yhteisön sisäisen lentoliikenteen markkinoille olisi tapahduttava johdonmukaisella tavalla siten, että lento-oikeuksista neuvotellaan kolmansien maiden kanssa yhteisön tasolla.

7.2 Edelleen jäljellä olevia, jäsenvaltioiden kahdenvälisistä sopimuksista johtuvia rajoituksia poistetaan. Näin taataan syrjimättömyys yhteistunnusten käytössä ja hinnoittelussa EU:n lentoyhtiöiden liikennöidessä kolmansien maihin reiteillä, joihin liittyy välilaskuja muissa kuin niiden omassa jäsenvaltiossa.

8. Ehdotuksella edistetään hintojen avoimuutta matkustajille ja oikeudenmukaista hinnoittelua.

8.1 Kuljetusmaksujen ilmoittamisesta ilman veroja, maksuja ja jopa polttoainemaksuja on tullut laajalle levinnyt käytäntö, ja se vähentää hintojen avoimuutta. Riittämätön hintojen avoimuus johtaa kilpailun vääristymiin ja siten kuluttajille korkeampiin keskimääräisiin kuljetusmaksuihin. Komissio on lisäksi edelleen pannut merkille tapauksia, jossa matkustajaan sovelletaan syrjivää kohtelua asuinpaikan perusteella.

8.2 Ehdotuksessa esitetään, että lentoliikenteen kuljetusmaksujen on sisällettävä kaikki niihin sovellettavat verot ja maksut ja että lentoyhtiöiden on annettava yleisölle kattavat tiedot kuljetus- ja rahtimaksuistaan.

8.3 Kaikki kuljetusmaksut on vahvistettava siten, ettei matkustajaan sovelleta yhteisössä asuinpaikan tai kansalaisuuden perusteella syrjiviä käytäntöjä. Lisäksi lentoyhtiöiden kuljetusmaksujen on oltava matkatoimistojen saatavilla riippumatta siitä, minne matkatoimisto on sijoittautunut.

8.4 Lentoliikenteen kuljetusmaksut on ilmoitettava selvästi. Nykyisin kuljetusmaksuihin lisätään useita lisämaksuja, jotka voivat nostaa merkittävästi kokonaishintaa. Lisämaksuista mainittakoon erityisesti lentoasemamaksut, joita lentoyhtiöiden tiedetään kasvattaneen tuottojensa lisäämiseksi.

Euroopassa valuuttaerot vääristävät usein hintoja, joskin euron käyttöönoton jälkeen tilanteen pitäisi olla aikaisempaa parempi. Siitä huolimatta on vaikeasti selitettävissä, minkä vuoksi menolippu sellaisiin paikkoihin kuin Lontoo, Rooma tai Madrid on paluulippua halvempi.

Meno- ja paluumatkojen hinnat poikkeavat toisistaan useimmilla reiteillä kaikkialla Euroopassa.

8.5 Komitea kannattaa varauksetta ehdotusta, että Euroopan lentoturvallisuusvirastolle EASA:lle myönnetään riittävästi määrärahoja ja henkilöstöä ja että se valtuutetaan antamaan EU:n kaikkia jäsenvaltioita sitovia säännöksiä. Komitea on jo ehdottanut tätä aikaisemmassa lausunnossaan ⁽¹⁾.

8.6 Julkisen palvelun velvoitteet ovat tarpeellisia ja edelleen suotavia, jotta voidaan kannustaa palveluiden tarjoamista myös syrjäseuduilla. Julkisen palvelun velvoitteiden piiriin kuuluvia reittejä liikennöiviä lentoyhtiöitä koskevat säännöt ja määräykset ovat kuitenkin olleet erittäin epämääräisiä. **Vaikka julkisen palvelun velvoitteissa määrätään lentojen lukumäärä ja lentokoneiden istuinkapasiteetti, lentojen myöhästymisestä tai aikataulujen huonosta noudattamisesta ei näytä asetettavan minkäänlaisia seuraamuksia.**

Bryssel 31. toukokuuta 2007.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ EUVL C 309, 16.12.2006, s. 51-54.