



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 15.11.2007
KOM(2007) 704 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO

Lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 793/2004 soveltaminen

KOMISSIION TIEDONANTO

Lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 793/2004 soveltaminen

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. JOHDANTO

Neuvosto antoi 21. huhtikuuta 2004 asetuksen (EY) N:o 793/2004, jolla muutetaan lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 95/93. Tarkistamisen tavoitteena oli vahvistaa asetusta sen varmistamiseksi, että yhteisön ruuhkaisten lentoasemien niukkaa kapasiteettia hallinnoidaan ja käytetään mahdollisimman tehokkaasti. Käytössä olevaa lähtö- ja saapumisaikojen jakojärjestelmää ei muutettu perustavanlaatuisesti.

Asetuksen (ETY) N:o 95/93, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 793/2004, 14 a artiklan 1 kohdassa säädetään, että komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle asetuksen toimintaa koskevan tiedonannon viimeistään kolmen vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta ja että tiedonannossa on tarkasteltava erityisesti 8, 8 a ja 10 artiklan toimivuutta. Tämä tiedonanto täyttää tämän velvoitteen.

Tammikuun 23. päivänä 2007 komissio käynnisti kuulemismenettelyn saadakseen tietoonsa sidosryhmien näkemyksiä asetuksen (EY) N:o 793/2004 toimivuudesta. Komissio sai 44 kannanottoa seuraavilta tahoilta:

- kansalliset viranomaiset
- alueelliset ja paikalliset viranomaiset
- sidosryhmien yhdistykset ja organisaatiot
- lentoliikenteen harjoittajat
- lentoasemat
- lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorit
- muut (Eurocontrol).

2. PÄÄKYSYMYKSET

Saaduista kannanotoista käy ilmi seuraavaa:

- (1) Jäsenvaltiot ja muut sidosryhmät korostavat, että asetus (EY) N:o 793/2004 on ollut voimassa vasta kolme vuotta, mikä on suhteellisen lyhyt aika. Tämän vuoksi on vaikea tunnistaa pysyviä suuntauksia ja tehdä luotettavia vaikutustenarviointeja.
- (2) Lentoliikenteen harjoittajat korostavat, että suurin ongelma on lähtö- ja saapumisaikojen vähäisyys ruuhkaisilla lentoasemilla ja erityisesti lentoasemakapasiteetin puute. Lentoliikenteen harjoittajat katsovat, että olisi pikemminkin lisättävä konkreettista lentokenttäkapasiteettia kuin puututtava yksittäisiin haittoihin, kuten lähtö- ja saapumisaikojen niukkuuteen.

- (3) Lentoasemat toteavat, että asetuksella on myönteisiä vaikutuksia, mutta korostavat, että kapasiteetin käyttöä olisi parannettava ylimääräisillä säännöillä ja paikallisilla ohjeilla lähivuosina odotettavissa olevan kapasiteettipulan vuoksi. Monet lentoasemat ovat antaneet tätä koskevia suosituksia.
- (4) Jäsenvaltiot ja kaikki muut sidosryhmät katsovat, että lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen, siten kuin se määritellään uudelleen asetuksella (EY) N:o 793/2004, on parantunut huomattavasti, vaikka sen vaikutuksia lentoasemien käytön tehokkuuteen onkin vaikea mitata.
- (5) Jäsenvaltioiden velvollisuus säätää seuraamuksista tai vastaavista toimista lähtö- ja saapumisaikojen väärinkäytön torjumiseksi on vaikuttanut myönteisesti lentoliikenteen harjoittajien käyttäytymiseen. Jo pelkkä seuraamusten käyttöönotto on saanut lentoliikenteen harjoittajat noudattamaan paremmin lähtö- ja saapumisaikojen jakamista ja tosiasiallista käyttöä koskevia säännöksiä, eikä ole ollut tarpeen asettaa seuraamuksia tai ryhtyä vastaaviin toimiin.
- (6) Lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorit katsovat, että asetus sisältää useita parannuksia verrattuna asetukseen (ETY) N:o 95/93 ja että se toimii suhteellisen hyvin, mutta parantamisen varaa on vielä erityisesti uusien tulokkaiden, paikallisten sääntöjen sekä koordinaattorin aseman ja tehtävien suhteen.

Jäljempänä esitetään yksityiskohtaisemmat näkemykset komission kuulemisasiakirjaan sisältyvistä aiheista. Ilmaisulla 'asetus' tarkoitetaan asetusta (EY) N:o 793/2004.

3. UUDET TULOKKAAT

Uusia tulokkaita koskevalla järjestelyllä näyttää olevan vain vähäisiä vaikutuksia kilpailuun yhteisön lentoasemilla ja niukan kapasiteetin parhaaseen mahdolliseen käyttöön.

Jäsenvaltioiden on vaikeaa vastata kysymykseen siitä, missä määrin asetus on tarjonnut uusille tulokkaille uusia mahdollisuuksia. Jäsenvaltioiden viranomaiset tietävät kyllä tarkkaan, kuinka monta uutta tulokasta lähtö- ja saapumisajoiltaan koordinoituilla lentoasemilla toimii, mutteivät sitä, olisiko niillä toiminut yhtä monta uutta tulokasta myös silloin, jos tulokkaita koskevaa järjestelyä ei olisi otettu käyttöön. Jotkin jäsenvaltiot pitävät uuden tulokkaan määritelmää liian monimutkaisena, sillä niiden mielestä se ei ole selkeä ja voi siksi johtaa tulkintaeroihin.

Muutamit jäsenvaltiot pitävät uusia tulokkaita koskevaa järjestelyä hyödyllisenä, koska sen myötä kyseisten jäsenvaltioiden lentoliikenteen harjoittajat saavat lähtö- ja saapumisaikoja muiden jäsenvaltioiden lentoasemilta. Tulokkaita koskeva järjestely on hyödyllinen myös suhteissa kolmansiiin maihin, sillä sen myötä kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajat ovat saaneet lähtö- ja saapumisaikoja yhteisön ruuhkaisilta lentoasemilta.

Järjestelyä voidaan kuitenkin pitää liian rajoittavana seuraavasta syystä: koska se asettaa uudet tulokkaat etusijalle jaettaessa lähtö- ja saapumisaikoja poolista, niiden lentoliikenteen harjoittajien, jotka jo harjoittavat pienimuotoista toimintaa ruuhkaisilla lentoasemilla, voi olla vaikeampaa laajentaa toimintaansa ja kilpailla vakiintuneiden lentoliikenteen harjoittajien

kanssa tietyillä reiteillä. Toiminnan laajentamista voidaan pitää vähintään yhtä hyvänä kilpailunedistämiskeinona kuin uusien tulokkaiden kannustamista.

Toisaalta jäsenvaltioiden kokemukset osoittavat, ettei lentoliikenteen harjoittajien markkinoilletuloa niinkään haittaa lähtö- ja saapumisaikojen niukkuus vaan se, etteivät uudet tulokkaat edes ole kiinnostuneita saatavilla olevista lähtö- ja saapumisaajoista.

Eräs jäsenvaltio huomauttaa, että uusia tulokkaita koskevan järjestelyn mukaisesti jaettu lähtö- ja saapumisaikoja ei useinkaan edes käytetä tai niitä käytetään vain lyhyen aikaa. Tästä syystä se katsoo, etteivät uudet tulokkaat ole lisänneet vakiintuneiden lentoliikenteen harjoittajien kilpailua. Kyseinen jäsenvaltio kannattaa uusia tulokkaita koskevan järjestelyn korvaamista paikallisella säännöllä, joka asettaisi lentoliikenteen harjoittajat ja lentoliikennepalvelut etusijalle muun muassa seuraavien perusteiden perusteella: ilma-aluksen koko, uudet kohteet ja sellaiset reitit, joilla liikennöidään alle kolme edestakaista vuoroa päivässä. Kaksi jäsenvaltiota toteaa, että uusia tulokkaita koskeva järjestely on suosinut uusien reittien kehittämistä ja että useimmat uusille tulokkaille myönnettyt lähtö- ja saapumisaajat on käytetty lyhyisiin ja keskipitkiin reitteihin.

Lentoasemat toteavat, että uusia tulokkaita koskevalla järjestelyllä ei juurikaan ole ollut vaikutuksia lentoliikenteen harjoittajien väliseen kilpailuun, koska se luo lentoasemalle merkityksettömän läsnäolon, joka tuo mukanaan useita pieniä toimintoja, jotka eivät synnytä todellista kilpailua asianomaisilla markkinoilla. Tätä vielä korostaa se, että poolissa on saatavilla suhteellisen vähän houkuttelevia lähtö- ja saapumisaikoja. Lisäksi uusia tulokkaita koskevan järjestelyn tiukka soveltaminen saattaa estää niukan kapasiteetin tehokkaan käytön. On ehdotettu, että paikallisia sääntöjä kehitettäisiin edelleen keinona optimoida kapasiteetti. Tämän ehdotuksen mukaan jäsenvaltiot voisivat valita, noudattavatko ne uusia tulokkaita koskevaa järjestelyä vai ottavatko ne käyttöön paikallisia sääntöjä.

Lentoliikenteen harjoittajat katsovat, että uusia tulokkaita koskevan järjestelyn vaikutuksia on vaikea arvioida asianmukaisesti. Niiden mielestä lentoliikenteen harjoittajien välinen kilpailu on Euroopassa riittävän vahvaa eikä lentoasemien ruuhkautuminen ole estänyt uusia tulokkaita haastamasta vakiintuneita lentoliikenteen harjoittajia sekä suurimmilla lentoasemilla että sivulentoasemilla. Eräs lentoliikenteen harjoittaja toteaa, että viime vuosikymmenellä halpalentoyhtiöt käynnistivät uusia lentoliikennepalveluita tai lisäsivät niiden määrää 32 koordinoitulla yhteisön lentoasemalla. Tämä näyttäisi puhuvan tulokkaita koskevan järjestelyn tehokkuuden puolesta. On kuitenkin huomattava, ettei tämän kehityksen ja – vasta vuonna 2004 annetun – asetuksen välillä ole selkeää yhteyttä.

Muutamit koordinaattorit väittävät, etteivät kaikki yhteisössä sijaitsevat lentoliikenteen harjoittajat tiedä, mistä uusia tulokkaita koskevassa järjestelyssä on kyse, ja että kolmansissa maissa tilanne on tätäkin huonompi. Koordinaattorit eivät yleensä ottaen pidä itseään tarpeeksi pätevinä arvioimaan sitä, onko uusia tulokkaita koskeva järjestely edistänyt kilpailua yhteisön sisäisillä reiteillä, koska kilpailun taso lentoasemalla riippuu niin monista tekijöistä. Jos uusia tulokkaita koskeva järjestely olisi laajempi, voitaisiin välttää se, että järjestelyn tiukka soveltaminen haittaa asetuksen muiden tavoitteiden, esimerkiksi niukan kapasiteetin optimaalisen käytön, saavuttamista.

Lisäksi eräs koordinaattori katsoo, että lähtö- ja saapumisaikojen jälleenmyynti on tehostanut lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä enemmän kuin uusia tulokkaita koskeva järjestely, koska sen myötä lyhyiden reittien pienet ilma-alukset on korvattu pitkien reittien suurilla ilma-aluksilla.

Jo pelkästään se, että uusilla tulokkailla voi olla vain tietty määrä lähtö- ja saapumisaikoja uuden tulokkaan aseman noudattamiseksi, estää uusia tulokkaita laajentamasta palveluitaan ja tekee epätodennäköiseksi kannattavan verkoston ja kilpailukyvyyn kannalta riittävien toimintojen perustamisen. Tämä rajoitus voi johtaa lähtö- ja saapumisaikojen sirpaloitumiseen useiden pienten toimijoiden kesken sekä vakiintuneiden lentoliikenteen harjoittajien suhteellisen aseman vahvistumiseen suurilla päälentoasemilla.

4. KOORDINAATTORIN ASEMA

Tärkein kysymys liittyy koordinaattorin puolueettomuuteen ja toiminnalliseen riippumattomuuteen. Asiaa koskevia asetuksen säännöksiä ei ilmeisesti vielä ole pantu täytäntöön yhdenmukaisella ja johdonmukaisella tavalla kaikissa jäsenvaltioissa.

Jäsenvaltiot, jotka ovat siirtäneet lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorin tehtävät lentoaseman toiminnanharjoittajalle, toteavat että siirtämisen seurauksena koordinaattori ei enää olekaan toiminnallisesti riippumaton yksittäisistä osapuolista, toisin kuin asetuksessa vaaditaan. Useimmat jäsenvaltiot ovat erottaneet koordinaattorin toiminnallisesti yksittäisistä osapuolista ja katsovat, että näin voidaan varmistaa koordinaattorin toimien puolueettomuus ja riippumattomuus.

Lentoliikenteen harjoittajat korostavat, että koordinaattorin riippumattomuutta, erityisesti toiminnallista erottamista, ei vielä ole riittävällä tavalla varmistettu kaikissa jäsenvaltioissa. Komission on ensisijaisena toimenaan varmistettava, että asiaa koskevia asetuksen säännöksiä sovelletaan johdonmukaisesti kaikkialla EU:ssa. Halpalentoyhtiöt pelkäävät, että lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattori saa liikaa valtaa, ja ehdottavat, että ongelma ratkaistaisiin ottamalla käyttöön muutoksenhakumenettely.

Alueelliset lentoliikenteen harjoittajat katsovat, että muun kielen kuin englannin käyttö koordinoitokomiteoissa haittaa niiden toimintaa. Ne suosittavat, että turvaututtaisiin tarvittaessa käännöksiin tai hyväksyttäisiin englannin kieli koordinoitokomiteoiden kieleksi. Eräs lentoliikenteen harjoittaja esittää, että koordinoitokomiteoiden toiminta tehostuisi, jos niitä olisi yksi koordinaattoria (eikä lentoasemaa) kohden.

Koordinaattorit pitävät myönteisenä sitä, että asetuksessa korostetaan koordinaattorien aseman riippumattomuuden merkitystä. Jäsenvaltiot ovat edistyneet paljon asiaa koskevien asetuksen säännösten soveltamisessa, mutta kaikilla koordinaattoreilla ei kuitenkaan vielä ole niiden tarvitsemaa täysin riippumatonta asemaa. Koordinaattorien riippumattomuutta voitaisiin lujittaa edelleen, jos niiden budjetti ei olisi lentoaseman toiminnanharjoittajista ja lentoliikenteen harjoittajista riippuvainen. Koordinaattorit eivät kuitenkaan perustele luvuin eivätkä muullakaan tavoin sitä, että nämä rahoitusjärjestelyt olisivat vaikuttaneet kielteisesti heidän asemaansa.

Yleensä ottaen ollaan sitä mieltä, että aikataulutietojen täydellinen avoimuus johtaa puolueettomuuteen ja syrjimättömyyteen lähtö- ja saapumisaikojen jakamisessa, koska koordinaattorien lähtö- ja saapumisaajoista tekemät päätökset ovat tarkistettavissa. Näyttää siltä, että joillakin jäsenvaltioilla on suuria ongelmia taata koordinaattorien aikataulutietojen avoimuus. Voidaan huomata, että nykyään vain osa EU:ssa sijaitsevista koordinaattoreista toimittaa tietonsa lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevaan tietokantaan, joka on kaikkien lentoliikenteen harjoittajien käytettävissä maksutta.

5. LÄHTÖ- JA SAAPUMISAIKOJEN JAKAMISMENETTELY

Paikallisilla ohjeilla voidaan lisätä joustavuutta paikallisiin olosuhteisiin sopeutumiseksi. Tämä parantaa nykyisten lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä ruuhkaisilla lentoasemilla, edellyttäen että ne ovat asetuksen säännösten mukaisia.

Jäsenvaltiot katsovat, että vaikka käsitettä 'lentoasemakapasiteetin tehokas käyttö' ei ole määritelty yleisesti, asetuksessa on monia uusia tai muutettuja säännöksiä, jotka ovat tehostaneet lentoasemakapasiteetin käyttöä. Nämä säännökset koskevat lähtö- ja saapumisaikojen sarjan määritelmän uudistamista, käytä tai menetä -periaatteen lujittamista sekä ylivoimaisen esteen määritelmän tiukentamista.

Lentoasemat korostavat, että asetuksella voi olla lisäarvoa, sillä se mahdollistaa paikallisten ohjeiden käyttöönoton lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen parantamiseksi joustavammalla tavalla. Tästä koituvan hyödyn katsotaan kuitenkin nykyään olevan hyvin pieni. Säännöksiä voitaisiin vahvistaa edelleen nostamalla lähtö- ja saapumisaikojen käyttöastetta "käytä tai menetä" -periaatteen mukaisesti ja sallimalla lentoasemien ottaa käyttöön lähtö- ja saapumisaikojen varausmaksu, joka kannustaisi lentoliikenteen harjoittajia käyttämään niille jaetut lähtö- ja saapumisajat. Varausmaksu maksettaisiin ennakkona kustakin jaetusta lähtö- ja saapumisajasta ja se menetettäisiin, jos lähtö- tai saapumisaikaa ei käytetä.

Lentoliikenteen harjoittajat korostavat, ettei lentoaseman kapasiteetin tehokasta käyttöä ole yleisesti määritelty. Ne esittävät useita vaihtoehtoja tällaiseksi määritelmäksi, erityisesti matkustajien lukumäärän maksimointia kunkin lähtö- ja saapumisajan osalta sekä parasta mahdollista panostusta verkoston kehittämiseksi tietyllä lentoasemalla. Yleisen määritelmän puuttuminen vaikeuttaa tarkistetun asetuksen vaikutusten arviointia. Mahdollisuus soveltaa paikallisia ohjeita aikaisempaa laajemmin ja mahdollisuus käyttää joustavuutta lähtö- ja saapumisaikojen mukauttamiseksi paikallisiin olosuhteisiin ovat joka tapauksessa merkittäviä parannuksia. On varmistettava, että tällaiset paikalliset säännöt ovat yhteisön lainsäädännön mukaisia.

Lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorit ovat todenneet, että lähtö- ja saapumisaikojen sarjan määritelmän uudistaminen ja ylivoimaisen esteen määritelmän tiukentaminen ovat tehostaneet toimintoja. Asetuksella nostetaan niiden lähtö- ja saapumisaikojen vähimmäislukumäärää, joiden käyttäminen on sarjaoikeuksien saamisen edellytys. Tämä on myös osaltaan vähentänyt – vaikkakin vain hieman – lentoasemien aikataulujen sirpaloituneisuutta.

6. TÄYTÄNTÖÖNPANON VALVONTA

Varoittavien seuraamusten tai vastaavien toimien käyttöönotto lähtö- ja saapumisaikojen väärinkäytön estämiseksi on osaltaan parantanut nykyisen kapasiteetin käyttöä.

Eräs jäsenvaltio on havainnut, että lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorin mahdollisuudella peruuttaa sellainen lähtö- tai saapumisaika, jota lentoliikenteen harjoittaja ei käytä asetuksen mukaisesti, on ollut vahvoja ennalta ehkäiseviä vaikutuksia. Tämä on selkeä lainsäädännöllinen parannus, joka asetuksella on saatu aikaan.

Lentoasemat ovat tyytymättömiä sellaisten täytäntöönpanon valvontaa koskevien säännösten vaikutuksiin, joilla pyritään edistämään lentoasemien asianmukaista käyttöä, koska ne

katsovat, ettei juurikaan ole kiinnostusta luoda menettelyitä, jotka johtavat ilmaliikenteen hallintaviranomaisten asettamiin seuraamuksiin. Lentoasemat ovat sitä mieltä, että voitaisiin ponnistella enemmän sellaisten välineiden määrittelemiseksi, joilla asetuksen täytäntöönpanoa voidaan valvoa asianmukaisesti. Tässä yhteydessä olisi suositeltavaa johdonmukaistaa lentoasemien lähtö- ja saapumisaikoja sekä lentosuunnitelmia. Lisäksi olisi hyödyllistä laatia soveltamissääntöjä.

Lentoasemat toteavat myös, että koordinaattorit ovat vain harvoin käyttäneet valtuuksiaan perua lähtö- ja saapumisaikoja sellaisilta lentoliikenteen harjoittajilta, jotka harjoittavat lentoliikennettä toistuvasti ja tarkoituksellisesti niille jaettujen lähtö- ja saapumisaikojen ulkopuolella. Ei kuitenkaan ole selvää, johtuuko tämä koordinaattorien haluttomuudesta käyttää valtuuksiaan vai lentoliikenteen harjoittajien hyvästä käytöksestä.

Lentoliikenteen harjoittajat pitävät myönteisenä sitä huomattavaa edistystä, joka on saavutettu vaatimalla, että on toteutettava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia toimia lähtö- ja saapumisaikojen jakojärjestelmän väärinkäytön estämiseksi. Näitä vaikutuksia ei kuitenkaan ole osoitettu määrinä. Yleisesti on voitu havaita, että jo pelkällä seuraamusten uhalla on ennalta ehkäiseviä vaikutuksia, joten se on toimiva keino saavuttaa lähtö- ja saapumisaikojen tehokkaamman käytön tavoite. Lentoliikenteen harjoittajat korostavat, että seuraamusten olisi oltava oikeasuhtaisia.

Eräs lentoliikenteen harjoittaja pitää valitettavana sitä, ettei asetuksessa vahvisteta yleisiä periaatteita, jotka koskisivat lähtö- ja saapumisaikojen täsmällisen käytön seurantaa ja tähän liittyviä seuraamuksia. Jotkin lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorit soveltavat tällaisia periaatteita johdonmukaisesti, toiset taas eivät, mistä on aiheutunut sekaannusta ja epätasa-arvoista kohtelua lentoliikenteen harjoittajien välillä. Saman lentoliikenteen harjoittajan mielestä jäsenvaltioiden toteuttamat lähtö- ja saapumisaikojen väärinkäytön vastaiset toimet olisi avoimuuden lisäämiseksi saatettava julkisiksi.

Alueelliset lentoliikenteen harjoittajat katsovat, että arvioitaessa ”käytä tai menetä”-periaatteen noudattamista seuraavia lentoliikenteen harjoittajan hallitsemattomissa olevia olosuhteita olisi pidettävä ylivoimaisena esteenä: sääolot, jotka vaikuttavat pienempien ilma-alusten toimintaan muita ilma-aluksia enemmän, työtaistelutoimista ja lakoista johtuvat lentojen peruutukset sekä sellaiset ilmaliikenteen hallinnan ongelmien vuoksi yhdelle päivälle kumuloituvat myöhästymiset, jotka johtavat peruutuksiin.

Lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorit korostavat myös, etteivät ne ole vielä käyttäneet valtuuksiaan perua lähtö- ja saapumisaikoja sellaisilta lentoliikenteen harjoittajilta, jotka harjoittavat lentoliikennettä toistuvasti ja tarkoituksellisesti lähtö- ja saapumisaikojensa ulkopuolella. Näillä valtuuksilla koordinaattorien on kuitenkin helpompi tarvittaessa saada lentoliikenteen harjoittajat käyttäytymään toisin.

Eräs koordinaattori toteaa, että komissiolla itsellään on huomattava vastuu asetuksen seurannasta ja täytäntöönpanon valvonnasta ja että komission olisi kohdistettava enemmän huomiota koordinoitistandardien nostamiseen kaikkialla EU:ssa. Eräs toinen koordinaattori ehdottaa, että koordinaattoreiden olisi voitava vaatia ilmaliikenteen hallintaviranomaisia hylkäämään lentosuunnitelma, jos ilmenee, että lentoliikenteen harjoittaja on käyttänyt lähtö- ja saapumisaikoja väärin.

7. PÄATELMÄT

Uusia tulokkaita koskevalla järjestelyllä on nähtävästi ollut vain vähäisiä vaikutuksia kilpailuun yhteisön lentoasemilla ja niukan lentoasemakapasiteetin parhaaseen mahdolliseen käyttöön. Syynä näyttää olevan se, ettei järjestelyä tunneta laajalti. Tämän vuoksi ruuhkaisille lentoasemille voi syntyä merkityksetön läsnäolo, joka johtaa useisiin pieniin toimintoihin, jotka eivät synnytä todellista kilpailua asianomaisilla markkinoilla.

Paikallisilla ohjeilla voidaan lisätä joustavuutta paikallisiin olosuhteisiin sopeutumiseksi. Näin voidaan parantaa nykyisten lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä ruuhkaisilla lentoasemilla. Mahdollisuuksia ottaa käyttöön paikallisia ohjeita olisi parannettava. Paikallisten ohjeiden on joka tapauksessa oltava asetuksen säännösten mukaisia.

Vaikka asetuksella on voitu parantaa lentoasemakapasiteetin käyttöä, sillä ei kuitenkaan voida ratkaista yhteisön lentoasemien jatkuvasti pahenevaa ruuhkautumista. On tarpeen toteuttaa ne toimet, jotka esitetään lokakuussa 2007 hyväksytyssä komission tiedonannossa ”Euroopan lentoasemien kapasiteettia, tehokkuutta ja turvallisuutta koskeva toimintasuunnitelma”, jotta voidaan tehostaa niukan lentoasemakapasiteetin käyttöä ja mahdollisesti soveltaa jäsenetymppää lähestymistapaa markkinaperusteisiin lähtö- ja saapumisaikojen jakojärjestelmiin.

Kysymyksiä herättää koordinaattorin puolueettomuus ja toiminnan riippumattomuus koordinoituilla yhteisön lentoasemilla. Asiaa koskevia asetuksen säännöksiä ei ilmeisesti vielä ole pantu täytäntöön yhdenmukaisella ja johdonmukaisella tavalla kaikissa jäsenvaltioissa.

Varoittavien seuraamusten tai vastaavien toimien käyttöönotto lähtö- ja saapumisaikojen väärinkäytön estämiseksi on osaltaan parantanut nykyisen kapasiteetin käyttöä.

Vaikka asetuksella on saatu aikaan useita merkittäviä parannuksia niukan kapasiteetin käytön tehostamiseksi, komission on nyt keskityttävä muutamien sellaisten kysymysten asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseen, joita sidosryhmät pitävät erityisen ongelmallisina. Komissio toteaa myös, että voimassa olevaa asetusta voidaan parantaa antamalla tulkitseva asiakirja, jossa selvennettäisiin muutamien säännösten soveltamisalaa. Komissio voisi toteuttaa tekstin osittaisen tarkistamisen, jos sellainen osoittautuu tarpeelliseksi.