

Alueiden komitean lausunto aiheesta yhtenäinen eurooppalainen ilmatila II

(2009/C 120/10)

ALUEIDEN KOMITEA

- korostaa, että lentoliikenteellä on suuri merkitys niin alueellisesti kuin koko Euroopan kannalta talous- ja yhteiskuntakehitykselle, kilpailukyvyille sekä hyvinvoinnille.
- pitää tärkeänä, että otetaan huomioon kansallinen ja/tai alueellinen toimintaympäristö Euroopan laajuisten suorituskykytavoitteiden asettamisessa, sillä vilkkaille ja vähäliikenteisille alueille asetettavat samanlaiset tavoitteet eivät ole tarkoituksenmukaisia. On tärkeää, että AFIS-lennonjohto säilytetään eikä pakoteta kaikkia lentoasemia mukaan ATC-järjestelmään, sillä se olisi kalliimpi pienille lentoasemille. Kansalliset ja/tai alueelliset viranomaiset voivat tämän parhaiten ottaa huomioon.
- edellyttää, että ehdotusta yhteisten hankkeiden rahoittamisesta liikennemaksuilla täsmennetään myös muun mahdollisen rahoituksen käytön osalta ja miten se kansallinen tai alueellinen taho, jota yhteinen hanke palvelee, osallistuu asiaa koskevaan päätöksentekoon.
- suosittelee, että läheisyysperiaate huomioon ottaen EASAlle myönnettävä toimivalta rajoitettaisiin vain ammattimaisen liikenteen mittarilentosääntöjen mukaan käyttämiä lentopaikkoja koskevaksi.
- pitää tärkeänä, että lentopaikkoja koskevat täytäntöönpanosäännöt laaditaan suhteessa lentopaikan vaativuustason ja sen toiminnan laatuun ja liikennemäärään ottaen erityisesti huomioon vähäliikenteiset lentopaikat ja niillä työskentelevän henkilöstön määrä.

Esittelijä: Lea Saukkonen (FI, PPE), Helsingin kaupunginvaltuuston varajäsen

Viiteasiakirjat

Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyuden parantamiseksi

KOM(2008) 388 lopullinen – 2008/0127 COD

Komission tiedonanto neuvostolle, Euroopan parlamentille, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila II: kohti kestävämpää ja suorituskykyisempää ilmailua

KOM(2008) 389 lopullinen

Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta lento- paikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta sekä neuvoston direktiivin 2006/23/ETY kumoamisesta

KOM(2008) 390 lopullinen – 2008/0128 COD

I POLIITTISET SUOSITUKSET

ALUEIDEN KOMITEA

Johdanto

1 korostaa, että lentoliikenteellä on suuri merkitys niin alueellisesti kuin koko Euroopan kannalta talous- ja yhteiskuntakehitykselle, kilpailukyvyille sekä hyvinvoinnille. Lentoliikenne takaa nopean ja joustavan yhteyden Euroopan eri alueiden välillä, sekä yhteydet myös muuhun maailmaan.

2 on vakuuttunut siitä, että Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn tehostaminen tuo merkittäviä taloudellisia etuja, mutta myös parantaa joustavaa ja turvallista liikkumista, samalla kun ympäristönsuojelulliset asiat ja ilmastonmuutokseen liittyvät haasteet tulee entistä paremmin otettua huomioon.

3 painottaa, että kansallisten viranomaisten yhteistyökykyä ja mahdollisuuksia on kehitettävä ja parannettava saman toiminnallisen ilmatilan lohkon (FAB) sisällä sujuvaksi kokonaisuudeksi, mutta samalla unionin yhdessä sovittujen sääntöjen mukaiseksi toiminnaksi.

4 toistaa näkemyksensä, että alueellisia lentoasemia on pidettävä etuna, joka on erityisen tärkeä alueen ja paikkakunnan elinkeinoelämän kehittämiseksi, sekä sen, että unionin laajentuminen lisää ilmakuljetusten yhteiskunnallista ja taloudellista merkitystä. ⁽¹⁾

5 kiinnittää komission huomion siihen, että Euroopan lentoasemat ovat hyvin erilaisia. Vaatimukset niin liikenteen hoitamisen kuin turvallisuuden suhteen poikkeavat paljon toisistaan, kun verrataan Euroopan suurkaupunkien lentokenttiä harvaan asuttujen reuna-alueiden tai saaristoissa sijaitseviin lentoasemiin.

Yleistä

6 toteaa, että yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva muutosehdotus on osa laajempaa kokonaisuutta, johon sisältyy

myös ehdotus Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) toimivallan laajentamiseksi ilmaliikenteen hallintaan, lennonvarmistuspalveluihin ja lentopaikkoihin.

7 toteaa, että asetuskoelmalla pyritään ilmaliikenteen toiminnan tehostamiseen siten, että kansalliset rajat tai rajoitukset eivät estäisi mahdollisimman tehokasta ilmatilan käyttöä tai muuta toimintaa.

8 toteaa, että ehdotus pohjautuu ilmailun sääntelykehysten tulevaisuutta käsittelevän korkean tason ryhmän antamaan raporttiin sekä Eurocontrolin tarkastuskomission antamaan raporttiin "Arvio yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan aloitteen vaikutuksesta ilmatilanhallinnan suorituskykyyn".

9 toteaa, että ehdotuksen taustalla on komission arvio siitä, että Euroopan nykyinen ilmaliikenteen hallintajärjestelmä on lähestymässä suorituskykynsä rajoja. Tämän ongelman pääasiallinen syy on verkostotasaisen lähestymistavan puuttuminen, markkinat, jotka eivät ole vielä täysin vapaat, lennonjohtajien liikkumisvapauden puuttuminen työmarkkinoilla ja ilmaliikenteen hallinnan institutionaaliset järjestelyt.

10 tunnistaa, että yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toimintaa tehostettaisiin suorituskyvyn sääntelyllä, yhdellä yhtenäisellä turvallisuuskehityksellä, uuden teknologian käyttöönotolla ja lentoasemien kapasiteetin hallinnalla.

11 tunnistaa, että ilmaliikenteen kestävä kehityksen periaatteen osana ilmaliikenteen hallintaa ja lennonvarmistuspalveluja on tarve kehittää käyttäjien tarpeita vastaaviksi yhtenäisen ilmatilan luomiseksi.

12 pitää hyvänä, että päällekkäiset sääntelyrakenteet korvataan yhteisön puitteilla, jotka kattavat kaikki lennon vaiheet ilmaliikenneverkostossa.

⁽¹⁾ Cdr 76/2005 ja Cdr 63/2004.

13 pitää hyvänä, että ilmatilan hallintajärjestelmää kehitetään suorituskykyä parantavaan suuntaan siten, että turvallisuusnäkökohdat huomioidaan, mikä palvelee ilmatilan käyttäjien etua.

14 pitää hyvänä, että ympäristönäkökohdat otetaan huomioon ilmaliikennejärjestelmää kehitettäessä, jotta ilmailukentteen hyödyt alueiden talouselämälle voidaan sovittaa yhteen ympäristön suojelutarpeiden kanssa tasapainoisesti.

15 pitää hyvänä, että toiminnallisen ilmatilan lohkon määrittelyä muutetaan palvelun suorituskykyä korostavaan suuntaan, mikä antaa paremman mahdollisuuden asetuksen tavoitteiden toteuttamiseen tarkoituksenmukaisella tavalla ottaen huomioon eri alueiden tarpeet.

16 pitää perusteltuna ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmaa (ATM Master Plan), joka olisi toiminnan kehitystyötä ohjaava asiakirja ja jonka puitteissa myös alueellisten lentoasemien toimintoja osana ilmaliikennepalveluverkostoa voitaisiin kehittää.

17 pitää tärkeänä suorituskyvyn sääntelyn käyttöönottoa. Tähän sisältyisi yhteisön laajuiset suorituskyvindikaattorit, lennonvarmistus- ja verkostotoimintojen säännöllinen tarkastelu ja tietojen keräämiseen liittyvät menettelyt kaikilta asiaan kuuluvilta osapuolilta.

18 painottaa kansallisesti tai alueellisesti tehtävien suorituskyksuunnitelmien valmistelun ja hyväksynnän tärkeyttä asetettaessa sitovia suorituskykytavoitteita. Yhteisönlaajuisesti on syytä antaa vain yleistavoitteita, jotka täsmennetään kansallisella tai alueellisella tasolla.

19 pitää oikeana lähestymistapana vaatimusta valvontaviranomaisen riippumattomuudesta.

20 hyväksyy vaatimuksen, että jäsenvaltio ei voi kieltäytyä nimeämästä ilmaliikennepalvelun tarjoajaa vetoamalla kansallisessa lainsäädännössä mainittuun kansalliseen omistukseen tai toimipaikan sijaintiin liittyviin vaatimuksiin.

21 pitää toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamista vuoteen 2012 mennessä haasteellisena mutta mahdollisena. Se kuitenkin edellyttää niin jäsenvaltioiden, kansallisten valvontaviranomaisten kuin myös palveluntarjoajien ja lentoasemien tiivistä keskinäistä yhteistyötä.

22 katsoo, että palveluntuottajien taloudellisten tietojen erittely ja ristisubvention estäminen alueennonjohto- ja lentoaseman lennonvarmistuspalvelujen välillä lisää avoimuutta maksujen määrätymisperusteissa.

23 katsoo, että liikennemaksujen tulevien vuosien arviointi on osa lennonvarmistuspalvelun pidemmän ajan toiminnan suunnittelua. Ehdotus niiden sitomisesta useammaksi vuodeksi

voi tukea ilmatilan käyttäjien oman toiminnan suunnittelua, jos niillä on käsitys tulevien vuosien kustannuksista.

24 kiinnittää huomiota ehdotukseen, että komissio antaa viimeistään neljän vuoden kuluessa kertomuksen sekä tarvittaessa ehdotuksen markkinaperiaatteiden soveltamisesta eri lennonvarmistuspalveluihin, kuten viestintä-, suunnistus-, valvonta-, sää- ja ilmailutiedotuspalveluihin. Kustannustehokas toiminta on osa normaalia toimintaa, mutta on huomattava, että vähäliikenteisillä alueilla lennonvarmistuspalvelujen tuottaminen kannattavasti ja/tai kilpailua edistävällä tavalla ei ole mahdollista.

25 pitää oikeana ehdotusta, jossa toiminnallisen ilmatilan lohkon raja-alue vain ylälmatilaan poistetaan. Uusi ehdotus antaa paremmat mahdollisuudet yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseksi ja ilmaliikenteen sujuvaksi harjoittamiseksi.

26 tunnistaa ehdotuksen yhtenäisen eurooppalaisen lentotiedotusalueen (*Single European Flight Information Region*, EFIR) perustamisesta siten, että yhteisö ja jäsenvaltiot pyytävät sille kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) tunnustamista, mutta ei pidä tätä kiireellisenä, koska konkreettisia saavutettavia hyötyjä sen perustamisesta ei ole esitetty.

27 pitää tärkeänä, että pyritään tarkoituksenmukaisiin ratkaisuihin arvioitaessa verkoston hallintaan liittyvien sekä niitä tukevien tehtävien järjestämistä ja sitä, kuinka Eurocontrolin asiantuntemus käytetään hyväksi toimintojen uudelleenjärjestelyä harkittaessa.

28 pitää tärkeänä ilmaliikenteen sujuvan ja tehokkaan toiminnan kannalta ehdotusta lentosuunnitelmien ja lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen keskinäisestä johdonmukaisuudesta ja tarvittaessa koordinaatiosta lähialueiden kesken.

29 pitää tarpeellisena lentoturvallisuuden korkean tason turvaamista Euroopassa ja suhtautuu myönteisesti EASAn toimivallan laajentamiseen. Sisällöltään harmonisoitu yhden viraston toimesta laadittu ja mahdollisimman yhdenmukaisesti kaikkialla yhteisössä sovellettava normisto on omiaan edistämään lentoturvallisuutta ja samalla vähentämään normien erilaisesta soveltamisesta lentoliikenteen harjoittajille ja ilmailulle aiheutuvia ongelmia.

30 katsoo, että EASAn toimivallan laajentamisesta tehdyn ehdotuksen soveltamisala on liian laaja ja on omiaan aiheuttamaan kohtuuttomia vaatimuksia erityisesti pienille alueellisille lentopaikoille ja näin hankaloittamaan niiden toimintaa.

31 pitää tärkeänä, että EASAn toiminta keskittyy turvallisuusasioihin, jotta viraston toiminta-ajatus säilyy selkeänä.

32 pitää välttämättömänä, että eurooppalaisen ilmaliikenneverkoston parhaan mahdollisen toimivuuden varmistamiseksi ja sen suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi siviili- ja sotilas-ilmailun yhteistyötä edistetään kaikilla tasoilla.

II PÄÄTELMÄT JA SUOSITUKSET

33 pitää tärkeänä, että otetaan huomioon kansallinen ja/tai alueellinen toimintaympäristö Euroopan laajuisten suorituskykytavoitteiden asettamisessa, sillä vilkkaille ja vähäliikenteisille alueille asetettavat samanlaiset tavoitteet eivät ole tarkoituksenmukaisia. On tärkeää, että AFIS-lennonjohto säilytetään eikä pakoteta kaikkia lentoasemia mukaan ATC-järjestelmään, sillä se olisi kalliimpi pienille lentoasemille. Kansalliset ja/tai alueelliset viranomaiset voivat tämän parhaiten ottaa huomioon.

34 pitää tärkeänä, että suoritustason arvioimiseksi koottavien tietojen keruu tapahtuu muiden jo olemassa olevien raportointikäytäntöjen yhteydessä.

35 pitää tärkeänä, että palveluntarjoajien palvelukohtaisten tuottojen ja kulojen esittäminen läpinäkyvyyden varmistamiseksi voidaan tehdä palveluntarjoajan omien kirjanpitoikäytäntöjen mukaisesti silloin, kun ne ovat jo olemassa.

36 edellyttää, että ehdotusta yhteisten hankkeiden rahoittamisesta liikennemaksuilla täsmennetään myös muun mahdollisen rahoituksen käytön osalta ja miten se kansallinen tai alueellinen taho, jota yhteinen hanke palvelee, osallistuu asiaa koskevaan päätöksentekoon.

37 katsoo tarpeelliseksi selkeyttää maksujärjestelmään aiottuja muutoksia siitä, kuinka liikennemaksut sidotaan useammaksi vuodeksi ja miten liiketoimintaperiaatteella toimivat palveluntarjoajat voivat ennakoita palkka- ja käyttökustannuksissa sopimuskautena tapahtuvat muutokset osana liiketoimintariskin hallintaa. Tällainen tarkastelu voidaan parhaiten tehdä kansallisella ja/tai alueellisella tasolla.

38 suosittelee, että toiminnan kannalta tärkeä verkoston hallinta ja siihen liittyvät toiminnot kuvattaisiin täsmällisemmin nyt esitetyn varsin yleisen maininnan asemesta. Tällöin niiden vaikutuksia voisi paremmin arvioida samoin kuin sitä, miten hallintorakenteiden uudistusten osalta ilmatilan käyttäjät ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajat voivat osallistua niitä koskevien asioiden päätöksentekoon asianmukaisesti.

39 suosittelee, että läheisyysperiaate huomioon ottaen EASALLE myönnettävä toimivalta rajoitettaisiin vain ammattimaisen liikenteen mittarilentosääntöjen mukaan käyttämiä lentopaikkoja koskevaksi.

40 pitää tärkeänä, että lentopaikkoja koskevat täytäntöönpanosäännöt laaditaan suhteessa lentopaikan vaativuustason ja sen toiminnan laatuun ja liikennemäärään ottaen erityisesti huomioon vähäliikenteiset lentopaikat ja niillä työskentelevän henkilöstön määrä.

41 pitää tärkeänä, että EASAn toimivallan laajentamista koskevan ehdotuksen osalta hyvän sääntelyn aikaansaamiseksi

— tarkastetaan, että lennonvarmistuspalveluihin kuuluvat toiminnot vastaavat ICAOn määräytyksiä

— huolehditaan, että EASAn toimivaltaa koskevassa asetusmuutosehdotuksessa ja yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevissa asetuksissa ei ole päällekkäisyyksiä eikä päällekkäisiä menettelyjä esimerkiksi toimilupien osalta

— huolehditaan riittävästä siirtymäsäännöksistä tai muista keinoista, joilla varmistetaan kumottavaksi esitetyn yhteisön lennonjohtajan lupakirjasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/23/EY perusteella myönnettujen lupien voimassaolon jatkuminen uuden asetuksen voimaantulon jälkeenkin

— asetuksen soveltamisen piiriin kuuluvien lentopaikan laitteen määritelmää täsmennetään siten, että se rajoittuu vain lentoturvallisuuteen vaikuttaviin laitteisiin

— täsmennetään lentopaikan pitäjälle esitettyä veloitetta 'Lentopaikan ja saatavilla olevien palvelujen kannalta tärkeät tiedot on laadittava ja pidettävä ajan tasalla' siten, että se rajoittuu ilmailijoiden kannalta olennaisiin tietoihin

— tarkastetaan ehdotettua veloitetta osoittaa polttoaineen toimittamista koskevien menettelyjen noudattaminen siten, että lentoaseman pitäjälle ei aseteta viranomaiselle kuuluvia valvontatehtäviä.

Brysselissä 12 päivänä helmikuuta 2009.

Alueiden komitean
puheenjohtaja
Luc VAN DEN BRANDE