



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 1.12.2011
KOM(2011) 827 lopullinen

2011/0391 (COD)

Lentoasemapaketti

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

lähtö- ja saapumisaikojen jakamista Euroopan unionin lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä

(uudelleenlaadittu toisinto)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SEK(2011) 1443 lopullinen}

{SEK(2011) 1444 lopullinen}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

1.1. Yleinen tausta

1. Jos lentoyhtiöiden tarvitsemien lähtö- ja saapumisaikojen kysyntä lentoasemalla ylittää lentoaseman kapasiteetin, lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseen käyttää käytetään mekanismeja, joilla määritellään asiaa koskevat yhteiset säännöt. Lähtö- tai saapumisajan saaminen lentoasemalle merkitsee lentoyhtiöille sitä, että se voi tiettyinä ajankohtana käyttää kaikkea lentoon tarvittavaa infrastruktuuria (kiitotiet, rullautustiet, pysäköintipaikat ja matkustajalentojen tapauksessa terminaalit). Lentoaseman erityispiirteet voivat edellyttää lähtö- ja saapumisaikojen jakamista tiettyinä vuorokaudenaikoina tai tiettyinä ruuhkaisimpina ajanjaksoina. Tavoitteena on turvata pääsy ruuhkaisille lentoasemille lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevilla tasavertaisilla, syrjimättömillä ja avoimilla säännöillä siten, että voidaan optimoida lentoasemakapasiteetin käyttö ja varmistaa oikeudenmukaiset kilpailuedellytykset.
2. Euroopan komissio antoi 18. tammikuuta 1993 asetuksen (ETY) N:o 95/93 lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä, jäljempänä 'lähtö- ja saapumisajoista annettu asetus', jota se muutti monilta tärkeiltä osin vuonna 2004. Vaikka siviili-ilmailu on luonteeltaan maailmanlaajuisista, siihen sovelletaan myös paikallista sääntelyä. Sen vuoksi on syytä muistaa, että lähtö- ja saapumisaikoja jaetaan eri tavoin maailman eri alueilla. Euroopassa sovelletaan lähtö- ja saapumisajoista annettua asetusta, jossa on otettu mallia kansainvälisen ilmailuliiton (IATA) laatimista maailmanlaajuisista suuntaviivoista.
3. Lähtö- ja saapumisaikojen nykyisen jakojärjestelmän pääpiirteet ovat seuraavat: Jäsenvaltion on nimettävä lentoasema koordinoitua lentoasemaksi, jos kapasiteetin perusteellinen analysointi osoittaa, että kyseisen lentoaseman kapasiteetti on selvästi riittämätön¹. Toiseksi jäsenvaltion on nimettävä lentoasemalle koordinaattori, joka vastaa lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta ja jonka toiminnan on oltava riippumaton, puolueeton, syrjimätöntä ja avointa.
4. Lähtö- ja saapumisajat jaetaan erikseen kesä- ja talviaikataulukaudeksi. Jos lentoliikenteen harjoittaja on käyttänyt lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa² vähintään 80 prosenttia ajasta kauden aikana, hänellä on oikeus samaan lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan seuraavalla vastaavalla kaudella (tässä tapauksessa puhutaan vakiintuneista lähtö- ja saapumisajoista, saavutetuista oikeuksista tai 80-20-säännöstä). Jos tätä kynnystä ei saavuteta, lähtö- ja saapumisajat palautetaan lähtö- ja saapumisaikojen

¹ Lentoasemat, jotka todennäköisesti ylikuormittuvat vain tiettyinä ajankohtina, luokitellaan aikatauluneuvonnan alaisiksi lentoasemiksi. Näillä lentoasemilla menettely perustuu lentoliikenteen harjoittajien vapaaehtoiseen yhteistyöhön. Lentoliikenteen harjoittajien toimintaa helpottamaan nimetään aikatauluneuvoja.

² Lähtö- ja saapumisajoista annetun asetuksen 2 artiklan k alakohdan mukaan 'lähtö- ja saapumisaikojen sarjalla' tarkoitetaan "vähintään viittä lähtö- tai saapumisaikaa, joita on pyydetty aikataulukaudeksi säännöllisesti samaa aikaa ja samaa viikonpäivää varten ja jotka on jaettu sen mukaisesti, tai jos tämä ei ole mahdollista, jaettu suunnilleen samaa kellonaikaa varten".

pooliin jaettaviksi. Lähtö- ja saapumisajoista jaetaan ensin 50 prosenttia uusille tulokkaille³.

5. Valtioissa, joihin lähtö- ja saapumisajoista annettua asetusta sovelletaan, (Euroopan talousalue ja Sveitsi) on nykyisin 89 täysin koordinoitua lentoasemaa. Näistä 62 on koko vuoden koordinoituja ja 27 kausittain koordinoituja. Eräillä näistä lentoasemista, kuten Lontoo–Heathrow’ssa ja Pariisi–Orlyssa, kysyntä ylittää huomattavasti kapasiteetin vuoden kaikkina aikoina. Eräillä muilla lentoasemilla kapasiteettia on tiettyinä ruuhka-aikoina niukasti saatavilla. Kahdeksassatoista jäsenvaltiossa on vähintään yksi koordinoitu lentoasema, mikä tarkoittaa, että niissä on oltava myös nimetty koordinaattori.

1.2. Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

6. Lähtö- ja saapumisajoista annetun asetuksen täytäntöönpano on huomattavasti parantanut lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen puolueettomuutta ja avoimuutta Euroopan ruuhkaisilla lentoasemilla. Lisäksi se on edistänyt merkittävästi ilmailun sisämarkkinoiden toteuttamista. Lähtö- ja saapumisaikoja koskeva asetusta annettiin aikana, jolloin Euroopan lentoliikennemarkkinoita hallitsi vielä pieni määrä perinteisiä kansallisia lentoyhtiöitä. Nykyisin kilpailu on kuitenkin paljon vilkkaampaa. Vuodesta 1992 EU:n sisäisten reittien määrä on yli kaksinkertaistunut ja eurooppalaisilta lentoasemilta lähtevien kaukolentojen määrä on lisääntynyt 150 prosenttia. Vuonna 1992 ainoastaan 93 eurooppalaisella reitillä liikennöi useampi kuin kaksi lentoyhtiötä. Vuonna 2010 tällaisia reittejä oli 479. Voidaan hyvällä syyllä kysyä, olisiko tällainen kehitys ollut mahdollista ilman järjestelmää, jolla varmistetaan, että lähtö- ja saapumisajat ruuhkaisilla lentoasemilla jaetaan vapaasti ja ilman julkisen vallan, kansallisten yhtiöiden tai lentoasemien perusteetonta puuttumista asiaan.
7. Kuten Eurocontrol ja ACI Europe⁴ ovat osoittaneet, yksi suurimmista haasteista, jota Euroopan on pystyttävä käsittelemään, on lentoasemien ylikuormittuminen. Eurocontrolin joulukuussa 2010 julkaisemien pitkän aikavälin ennusteiden⁵ mukaan kapasiteettivaje on niin suuri, että vaikka otetaan huomioon kaikki tähän mennessä suunniteltu kapasiteetin lisäys, vähintään 10 prosenttiin lentoliikenteen kysynnästä ei pystytä vastaamaan vuonna 2030. Lisäksi tämän ehdotuksen liitteenä olevassa vaikutustenarvioinnissa osoitetaan, että nykytilanne unionin ruuhkaisimmilla lentoasemilla ei osoita kohentumisen merkkejä, edes ottaen huomioon kapasiteetin lisäämistä koskevat suunnitelmat⁶.
8. Koska keskeisten lentoasemien kapasiteetti ei riitä ja sillä on vaikutusta eurooppalaisten liikkuvuuteen, ilmeiseltä ratkaisulta näyttäisi uusien kiitoteiden ja uuden lentoasemainfrastruktuurin rakentaminen. Infrastruktuurin

³ Lähtö- ja saapumisajoista annetun asetuksen 2 artiklan b alakohdan mukaan uusi tulokas on lentoliikenteen harjoittaja, jonka toiminta lentoasemalla on ajallisesti vähäistä.

⁴ Airport Council International Europe (www.aci-europe.org).

⁵ <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>. Eurocontrolin raportin luvut koskevat ainoastaan IFR-lentoja (jotka lennetään mittarilentosääntöjen mukaisesti).

⁶ Ks. tämän ehdotuksen liitteenä olevan vaikutustenarvioinnin sivulla 17 oleva taulukko 1 lentoasemien ennakoitusta ruuhkautumisesta.

ympäristövaikutuksiin ja maankäytön suunnitteluun kiinnitetään kuitenkin entistä enemmän huomiota. Lisäksi nykyinen talouskriisi edellyttää varojen kestäväää käyttöä pitkällä aikavälillä. Olisi löydettävä ratkaisuja, jotka ovat tehokkaampia ja taloudellisempia kuin materiaalisen infrastruktuurin lisääminen ylikuormituksen helpottamiseksi.

9. On selvää, että lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevalla mekanismilla ei voida lisätä kapasiteettia. Lisäksi sillä ei voida ratkaista monia kapasiteetin puutteesta johtuvia ongelmia: miten esimerkiksi turvata riittävät lentoyhteydet Euroopan eri alueille kapasiteetin rajoilla toimivilta lentoasemilta tai parantaa yhteyksiä ylikuormittuneilta keskuslentoasemilta eri puolille maailmaa? Lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevien järjestelmien kehittäminen ei tule koskaan ratkaisemaan tällaisia ongelmia, mutta tällaisten järjestelmien avulla voidaan kuitenkin tehostaa rajallisen kapasiteetin hallintaa.
10. Sen vuoksi on tarpeen tarkistaa lähtö- ja saapumisajoista annettua asetusta sen selvittämiseksi, missä määrin sitä parantamalla voitaisiin saada kapasiteetti vastaamaan lentoliikenteen kysyntää kaikilla sektoreilla (kaukolennot, alueelliset yhteydet, rahtiliikenne jne.). Maaliskuussa 2011 julkaistussa liikenteen valkoisessa kirjassa tunnustetaan lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen tärkeys luotaessa integroituneita ja tehokkaasti toimivia markkinoita yhtenäistä Euroopan liikennealuetta varten. Kyseinen valkoinen kirja on Eurooppa 2020 -strategiaan liittyvä lippulaiva-aloite, jonka tavoitteena on resurssitehokas Eurooppa. Sen vuoksi komissio on valmistellut huolellisesti markkinapohjaisten mekanismien käyttöönottoa lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen hallinnoimiseksi. Tarkoituksena on tarjota markkinoiden toimijoille (eli lentoyhtiöille) kannustimia ja etuja, joiden toivotaan vaikuttavan niiden käyttäytymiseen sillä tavalla suotuisasti, että käytettävissä olevaa rajallista kapasiteettia pääsevät käyttämään ne, jotka pystyvät hyödyntämään sitä taloudellisimmin. Tällä tavoin olisi mahdollista järkevöittää kapasiteetin käyttöä laajentamatta jo olemassa olevaa fyysistä kapasiteettia.
11. Kuten komissio on todennut vuonna 2008 antamassaan tiedonannossa⁷, tällaiset lähtö- ja saapumisaikojen markkinat (jotka perustuvat jälkikauppaan) ovat jo käytössä Yhdistyneen kuningaskunnan lentoasemilla. Esimerkiksi Heathrow'n lentoasemalla lähtö- ja saapumisaikoja on vaihdettu korkeilla hinnoilla: maaliskuussa 2008 tuli laajasti tietoon, että Continental Airlines oli maksanut 209 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria (143 miljoonaa euroa silloisen vaihtokurssin mukaan) neljästä lähtö- ja saapumisaikojen parista Heathrow'lla.
12. Viime vuosina on kiinnitetty erityisesti huomiota siihen, että lentoliikennejärjestelmän suorituskykyä on tarpeen tehostaa Euroopan tasolla. Ilmaliikenteen hallinnan muutokset, joita Euroopassa on toteutettu vuodesta 2009 lähtien ”yhtenäinen eurooppalainen ilmatila” -aloitteen yhteydessä, osoittavat, että järjestelmä toimii eräiltä osin paremmin eurooppalaisella tai alueellisella tasolla. Tämä on todettu luotaessa toiminnallisia ilmatilan lohkoja ja vahvistettaessa keskeisiä toimintoja, kuten verkon hallintaa. Koska verkko muodostuu sekä kahden pisteen välisistä että säteittäisistä yhteyksistä, ei voida välttää sitä, että jos yhdessä

⁷ KOM(2008) 227.

osassa verkkoa esiintyy ongelmia (esimerkiksi merkittävän liikenteen solmukohdan sulkeminen), niillä on vaikutusta verkon muihin osiin. Tätä korostaa vielä se, että verkon keskeiset osat toimivat kapasiteetin rajoilla, mikä vähentää käytettävissä olevaa marginaalia ottaa esimerkiksi vastaan alkuperäiseltä reitiltä toiseen kohteeseen ohjattuja lentoja. Sen vuoksi eurooppalaisen järjestelmän suorituskyvyn parantaminen edellyttää myös kriisivalmiuksien parantamista.

1.3. Ehdotuksen tavoitteet

13. Yleinen tavoite on varmistaa lähtö- ja saapumisaikojen optimaalinen jakaminen ja käyttö ruuhkaisilla lentoasemilla. Erylistavoitteina on:
- (1) lujittaa lähtö- ja saapumisaikojen jakamista ja käyttöä koskevia mekanismeja ja varmistaa niiden tehokas soveltaminen; sekä
 - (2) edistää oikeudenmukaista kilpailua ja toimijoiden välistä kilpailukykyä.

1.4. Voimassa olevat aiemmat säännökset

14. Ehdotuksella muutetaan lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 95/93. Alalla ei ole muita säännöksiä, jotka käsittelevät suoraan lähtö- ja saapumisaikojen jakamista.

1.5. Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin

15. Aloite on yksi komission valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” [KOM(2011) 144] kuvaillun yhtenäisen Euroopan liikennealueen toteuttamiseksi tarvittavista toimista. Lisäksi se on osa lentoasemapaketiksi kutsuttua toimenpidekokonaisuutta, joka on määritelty komission vuoden 2011 työohjelmassa [KOM(2010) 623] strategiseksi aloitteeksi, joka liittyy sisämarkkinoiden kasvumahdollisuuksien hyödyntämiseen.

2. INTRESSITAHOJEN KUULEMINEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

2.1. Intressitahojen kuuleminen

16. Sen jälkeen, kun intressitahoja oli kuultu ensimmäisen kerran vuonna 2007 sekä annettu asiaa koskevat tiedonannot vuosina 2007 (KOM(2007) 704) ja 2008 (KOM(2008) 227), komissio käynnisti syyskuussa 2010 verkossa laajan julkisen kuulemisen, jonka tavoitteena oli arvioida asetuksen toimivuutta kyseisenä ajankohtana ja saada niiltä, joita asia koskee, kommentteja luetteloiduista toimenpiteistä, joita voitaisiin toteuttaa asetuksen tarkistuksen yhteydessä. Toinen asianosaisten kuuleminen järjestettiin 29. marraskuuta 2010. Siihen osallistui 16 jäsenvaltion sekä eri tahojen edustajia.

17. Yhteenveto kuulemisessa saaduista vastauksista on komission verkkosivustolla⁸. Liikenteenharjoittajat ovat yleisesti tyytyväisiä lähtö- ja saapumisaikoja koskevan nykymuotoisen asetuksen toimintaan, minkä vuoksi suurin osa vastaajista ei kannattanut sen muuttamista. Asia on arka erityisesti lentoyhtiöiden kannalta, sillä lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen säätelee tosiasiallisesti pääsyä eräille lentoasemille, joilla kysyntä on suurinta maailmassa. Monet lentoyhtiöt ovat todenneet suurimman ongelman olevan lentoasemakapasiteetin puute, jota lähtö- ja saapumisaikoja koskevaa asetusta muuttamalla ei voida ratkaista.
18. Lentoasemat ja niiden yhteenliittymät näkevät muutoksen tarpeen selkeämmin ja ovat sen vuoksi taipuvaisempia pitämään kuulemismenettelyssä esitettyjä ratkaisuja hyödyllisinä. Sama koskee lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattoreita, tosin vähäisemmässä määrin. Jäsenvaltioiden ja muiden vastaajien näkemyksissä on enemmän eroja, mutta yleisesti ne suhtautuvat myönteisesti lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen muuttamiseen.

2.2. Asiantuntijatiedon käyttö

19. Komissio on seurannut asetuksen toimintaa jatkuvasti, ja sen lisäksi on teetetty ulkopuolisia tutkimuksia, joiden tulokset ovat saatavilla komission verkkosivustolla⁹. Vuonna 2010 komissio päätti teettää perusteellisen analyysin tilanteesta vuosina 2006–2010¹⁰. Päätelmänä tästä tutkimuksesta oli, että monet ongelmat haittaavat nykyisin Euroopan lentoasemakapasiteetin tehokasta käyttöä.

2.3. Vaikutusten arviointi

20. Vaikutustenarvioinnissa tarkastellaan yleisesti mahdollisia eri vaihtoehtoja. Kolmen toimenpidekokonaisuuden sisältö voidaan tiivistää seuraavasti.
21. Ensimmäinen kokonaisuus koostuu toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on parantaa lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen ja käytön tehokkuutta muuttamatta järjestelmän hallinnollista luonnetta. Nykyistä järjestelmää muutettaisiin monilta osin, mutta käyttöön ei otettaisi markkinamekanismeja. Tämän kokonaisuuden rajallisten vaikutusten vuoksi sillä saavutettavat hyödyt olisivat melko vaatimattomat: noin 0,4 prosentin vuotuisen matkustajamäärän kasvu.
22. Toisessa kokonaisuudessa on osia ensimmäisestä, mutta siihen on lisätty muun muassa markkinapohjaisia mekanismeja (siihen sisältyy nimenomaan mahdollisuus perustaa lähtö- ja saapumisaikojen EU:n laajuiset jälkimarkkinat). Lisäksi siihen sisältyy useita ehdotuksia, joilla edistettäisiin kilpailua, kuten uusia tulokkaita koskevan säännön tarkistaminen ja vähän tiukempien kriteerien määrittely sille, miten voi saavuttaa etusijan jaettaessa lähtö- ja saapumisaikoja seuraavalle kaudelle ("saavutetut oikeudet"). Arvion mukaan tämä toimenpidekokonaisuus mahdollistaisi

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm. Yhteenveto on lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen tarkistamisen vaihtoehtoja koskevan tutkimuksen (Steer Davies Gleeve, 2011) kohdassa 8.

⁹ Esimerkiksi: National Economic Research Associates (NERA), Study to assess the effects of different slot allocation schemes, 2004, ja Mott MacDonald, Study on the impact of the introduction of secondary trading at Community airports, 2006. Kaikki tutkimukset ovat saatavilla osoitteessa http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

¹⁰ Ks. alaviitteessä 8 mainittu Steer Davies Gleaven tutkimus.

vuosina 2012–2025 keskimäärin 1,6 prosentin (eli noin 23,8 miljoonan) vuotuisen lisäyksen matkustajamäärissä, 5,3 miljardin euron nettosäästöt sekä työpaikkojen merkittävän lisääntymisen (jopa 62 000 kokoaikaista työpaikkaa).

23. Tällä kokonaisuudella voisi olla negatiivisia ympäristövaikutuksia, sillä lentojen määrän lisääntyminen lisäisi CO₂-päästöjä. Koska lentoliikenteen CO₂-päästöt sisällytetään vuodesta 2012 alkaen yleiseen päästökaupakiintiöjärjestelmään, toimenpiteet eivät kuitenkaan lisäisi CO₂-päästöjen kokonaismäärää. Lisäksi nykyinen kapasiteetti saataisiin paremmin käyttöön, minkä avulla voidaan välttää ympäristövaikutukset, joita aiheutuisi kapasiteetin lisäämisestä.
24. Kolmanteen toimenpidekokonaisuuteen sisältyvät kaikki toisen kokonaisuuden osat, mutta siinä markkinamekanismi viedään pitemmälle vahvistamalla mahdollisuus peruuttaa saavutettuihin oikeuksiin perustuvia niin sanottuja vakiintuneita lähtö- ja saapumisaikoja ja myydä ne huutokaupalla. Tällä toimenpidekokonaisuudella voitaisiin lisätä lentoliikenteen käyttäjien määrää 1,9–2 prosenttia, mikä tarkoittaisi 27,3–28,7 miljoonan matkustajan lisäystä vuosittain. Koska on kuitenkin kyse aivan uudenlaisesta toimenpiteestä, sen mahdollisten myönteisten vaikutusten lisäksi on otettava huomioon lentoyhtiöiden toimintakustannusten huomattavan lisääntymisen riski, joka olisi seurausta niiden aikataulujen ja ruuhkaisilla lentoasemilla hallussaan pitämän suuren lähtö- ja saapumisaikojen määrän mahdollistaman säteittäisen toiminnan häiriintymisestä. Sen vuoksi tämän toimenpidekokonaisuuden taloudelliset hyödyt olisivat vähäisemmät eli noin 2,8–5 miljardia euroa.
25. Eri toimenpidekokonaisuuksia on arvioitu tehokkuuden, toimivuuden ja johdonmukaisuuden pohjalta. Arvion perusteella suositellaan toista toimenpidepakettia, sillä siitä saatavat hyödyt olisivat sen aiheuttamia kustannuksia huomattavasti suuremmat.

3. EHDOTUKSEEN LIITTYVÄT OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

3.1. Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus

3.1.1. Mahdollisuus turvautua lähtö- ja saapumisaikojen jälkimarkkinoihin ja kilpailun vahvistaminen

26. Lähtö- ja saapumisaikojen paremman siirrettävyyden edistämiseksi lentoyhtiöt voivat ehdotuksen mukaan ostaa ja myydä lähtö- ja saapumisaikoja. Lähtö- ja saapumisaikojen siirrettävyyden parantaminen auttaa lentoyhtiöitä mukauttamaan varantojaan suunnittelutarpeidensa mukaan. Lähtö- ja saapumisaajoista annetussa asetuksessa sallitaan jo nyt aikojen vaihtaminen lentoyhtiöiden välillä. Monissa tapauksissa on kyse haluttuna vuorokaudenaikana saatavilla olevan lähtö- tai saapumisajan vaihtamisesta ”roska-aikaan” eli sellaiseen, joka ajoittuu myöhään iltaan tai aikaiseen iltapäivään eli ei ole erityisen käyttökelpoinen. Kun kauppa on tehty, ”roska-aika”, joka oli vain kaupankäynnin väline, palautetaan pooliin. Nykyisin voimassa olevan asetuksen mukaan lähtö- ja saapumisaikojen *siirto* on sallittua vain hyvin harvoissa tapauksissa.
27. Voimassa olevalla uusilla tulokkaita koskevalla säännöllä, jonka mukaan etusijan saavat lentoyhtiöt, joilla on vain joitakin lähtö- ja saapumisaikoja koordinoitulla

lentoasemalla, ei ole saavutettu haluttuja tuloksia. Lentoasemalla toimintansa aloittavan vahvan kilpailijan on saatava itselleen riittävä varanto lähtö- ja saapumisaikoja, jotta se voisi tosiasiallisesti kilpailla kyseisellä lentoasemalla määräävässä asemassa olevan liikenteenharjoittajan kanssa (joka on tavallisesti kansallinen lentoyhtiö). Voimassa olevien sääntöjen mukaan lentoyhtiöt menettävät nopeasti uuden tulokkaan aseman lentoasemalla, vaikka niillä olisi käytettävissään vain vähän lähtö- ja saapumisaikoja. Sen vuoksi ehdotetaan uuden tulokkaan määritelmän laajentamista siten, että se edistäisi vakavasti otettavien kilpailijoiden kehittymistä ja vähentäisi toiminnan hajanaisuutta, jota aiheutuu siitä, että lähtö- ja saapumisaikoja myönnetään suuremmalle määrälle lentoyhtiöitä, jotka eivät kuitenkaan pysty käyttämään niitä tehokkaasti kilpailussa määräävässä asemassa olevien liikenteenharjoittajien kanssa.

3.1.2. Lähtö- ja saapumisaikojen jakomenettelyn avoimuuden ja lähtö- ja saapumisaikakoordinaattorien riippumattomuuden lujittaminen

28. Ehdotuksessa on useita säännöksiä, joiden tarkoituksena on varmistaa, että lähtö- ja saapumisaikojen jakomenettely on riittävän avoin. Tämä on tärkeää paitsi näitä aikoja käyttäville yhtiöille myös viranomaistehtäviä hoitaville julkisille tahoille, ja vieläkin suurempi merkitys sillä on järjestelmässä, jossa jälkikauppa on sallittua.
29. Ehdotuksen perusteella on mahdollista määritellä tiukempia vaatimuksia koordinaattorien riippumattomuudelle kaikista intressitahoista. Siinä suositellaan myös koordinaattorien yhteistyön lisäämistä, aluksi yhteisillä hankkeilla, jotka voivat koskea esimerkiksi yhteisten ohjelmistojen kehittämistä lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseksi tai jopa eri jäsenvaltioiden alueilla sijaitsevien lentoasemien koordinoitumisen yhdistämistä. Jos asiassa edistytään hyvin, komissio voi aikanaan ehdottaa sellaisen eurooppalaisen koordinaattorin perustamista, joka vastaisi lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta kaikilla Euroopan unionin lentoasemilla.

3.1.3. Lähtö- ja saapumisaikojen jakojärjestelmän integrointi eurooppalaisen ilmailuliikenteen hallintajärjestelmän uudistukseen (yhtenäinen eurooppalainen ilmatila)

30. Ehdotuksen tarkoituksena on auttaa erityisesti lujittamaan ilmailuliikenneverkon hallintaa Euroopan tasolla ottamalla verkosta vastaava taho mukaan lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseen. Tämä tarkoittaa, että komissio voi pyytää arviota jonkin lentoaseman kapasiteetista, jos verkon hallinnoija katsoo, että se on tarpeen, jotta voidaan varmistaa yhdenmukaisuus lentoaseman toimintasuunnitelman kanssa (kuten säädetään verkon hallinnoijaa koskevassa asetuksessa). Tällainen kapasiteettianalyysi olisi tehtävä noudattaen Euroopan tasolla hyväksytyjä vaatimuksia. Komissio voi lisäksi antaa jäsenvaltioille suosituksia kapasiteetin arvioinnista, jos verkon hallinnoija katsoo, että eurooppalaisen verkon toimintatarpeita ei ole otettu täysin huomioon. Tällaisten suositusten tavoitteena on, että jäsenvaltio ottaa huomioon eurooppalaisen verkon kehityksen. Lisäksi niillä on tarkoitus auttaa ymmärtämään lentoasemakapasiteetin arvioinnin vaikutusta koko verkkoon esimerkiksi myöhästymisten osalta.
31. Ehdotuksessa määritellään myös uusi lentoasemakategoria: ”verkkoon kuuluva lentoasema”. Tällaiset lentoasemat eivät ole koordinoituja, mutta niitä pidetään tärkeinä sen vuoksi, että ne voivat auttaa löytämään ratkaisuja silloin, kun verkon

toiminta on häiriintynyt. Asetuksessa säädetään, että koordinaattoreiden on kerättävä tietoja tällaisten lentoasemien toiminnasta.

3.1.4. ”80-20”-säännön ja lähtö- ja saapumisaikojen sarjan määritelmän muuttaminen ja lähtö- ja saapumisaikojen liian myöhäisen pooliin palauttamisen ehkäiseminen lentoasemamaksujärjestelmän avulla

32. Jotta olemassa olevaa kapasiteettia käytettäisiin parhaalla mahdollisella tavalla, ehdotuksessa muutetaan eräiltä osin vaatimuksia, joita sovelletaan lähtö- ja saapumisaikojen käyttämiseen ”saavutettujen oikeuksien” säilyttämiseksi. Jotta lentoyhtiö voisi saada etusijan jaettaessa lähtö- ja saapumisaikoja seuraavalle vastaavalle ilmailukaudelle, sen on käytettävä vähintään 85 prosenttia sille jaetusta lähtö- ja saapumisaikojen sarjasta (nykyisen 80 prosentin sijasta).
33. Lisäksi sarjan vähimmäispituus (eli vähimmäismäärä viikoittaisia lähtö- ja saapumisaikoja, joka vaaditaan etusijan saamiseksi seuraavalla vastaavalla kaudella) lisätään viidestä viiteentoista kesäkaudella ja kymmeneen talvikaudella. Lähtö- ja saapumisaikojen sarjan pituuden lisääminen vähentää lähtö- ja saapumisaikojen rakenteen segmentoitumista lentoasemalla, sillä saavutettuja oikeuksia turvaavat lyhyet sarjat voivat estää muiden lentoyhtiöiden pitempien sarjojen käyttämistä. Tietyn tyyppiselle liikenteelle (tilauslentoliikenne) myönnetään poikkeuksia alueellisten lentoasemien ominaispiirteiden huomioon ottamiseksi.
34. Sen varmistamiseksi, että ennen ilmailukauden alkamista varatut lähtö- ja saapumisajat käytetään lentoyhtiön suunnitelman mukaisesti, ehdotuksessa annetaan lentoasemille lupa käyttää lentoasemamaksujärjestelmää ehkäisemään aikojen liian myöhäistä palauttamista pooliin. Varatun lentoasemakapasiteetin käyttämättä jättämisestä aiheutuu kustannuksia, jotka koituvat nykyisin lentoasemaa käyttäville lentoyhtiöille. Ehdotuksessa kannustetaan lentoaseman pitäjää ottamaan käyttöön maksujärjestelmä, jolla voidaan ehkäistä sellaista toimintaa, joka johtaa lentoasemakapasiteetin tehottomaan käyttöön.

3.2. Säännökset, joita ei muuteta

35. Uuteen asetukseen on otettu nykyisestä seuraavat säännökset, joihin ei tehdä merkittäviä muutoksia: 2 artiklan a alakohta, b alakohdan i alakohta, e, g, k, l, o ja p alakohta; 3 artiklan 1, 2, 4 ja 6 kohta; 4 artiklan 1 kohdan toinen alakohta ja 5 kohta; 5 artiklan 3 kohdan a ja d alakohta ja 4, 5 ja 6 kohta; 6 artiklan 3 kohdan a, b ja c alakohta; 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan i, ii, iii ja iv alakohta ja c alakohta; 9 artiklan 3, 6, 7 ja 9 kohta; 10 artiklan 1 kohdan 5 alakohdan a alakohdan i ja iii alakohta sekä c ja d alakohta ja 6 kohta; 12 artikla; 13 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan b ja c alakohta ja 3 kohdan ensimmäinen ja toinen alakohta; 16 artiklan 1 ja 5 kohta; 19 artikla; 21 artiklan 2 kohta sekä 21 artiklan 2 kohta.

3.3. Oikeusperusta

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artikla.

3.4. Toissijaisuusperiaate

36. Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltiot eivät voi riittäväällä tavalla saavuttaa

ehdotuksen tavoitteita jäljempänä esitetyistä syistä. EU:n ruuhkaisille lentoasemille pääsyä koskevien edellytysten yhdenmukaistaminen on edelleen tarpeen, jotta voidaan välttää se, että erilaisista kansallisista käytännöistä aiheutuu esteitä lentoliikennemarkkinoilla. Sen vuoksi ongelmat, jotka liittyvät pääsyyn ruuhkaisille lentoasemille, on tarpeen ratkaista Euroopan tasolla.

37. Tavoitetta, joka on ilmailun sisämarkkinoiden toiminnan turvaaminen vähentämällä kansallisten vaatimusten tai käytäntöjen eroista johtuvia EU:n sisäisen kaupan esteitä, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin. Sen vuoksi tarvitaan toissijaisuusperiaatteen mukaisesti ja ongelman laajuuden ja sen vaikutusten takia EU:n tason toimia.
38. Lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevat eurooppalaiset säännöt ovat keskeinen täydennys lainsäädäntöön, johon perustuvat ilmailun sisämarkkinat. Jotta eurooppalaisten lentoliikenteen harjoittajien vapaus tarjota EU:n sisäisiä lentoliikennepalveluja, josta säädetään sovellettavassa EU-lainsäädännössä, voisi toteutua, tarvitaan välttämättä oikeudenmukainen, avoin ja syrjimätön järjestelmä kapasiteetin jakamiseksi lentoasemilla, joilla kysyntä ylittää tarjonnan.
39. Ehdotus on näin ollen toissijaisuusperiaatteen mukainen.

3.5. Suhteellisuusperiaate

40. Lisärajoitukset, joita asetetaan taloudellisen toiminnan harjoittajille, lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattoreille ja kansallisille viranomaisille, rajoittuvat siihen, mikä on välttämätöntä Euroopan ruuhkaisimpien lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen ja rajallisen kapasiteetin optimaalista jakamista koskevan syrjimättömän menettelyn turvaamiseksi.

3.6. Säätelytavan valinta

41. Ehdotettu säätelytapa: asetus.
42. Oikeudellisen välineen olisi oltava yleisesti sovellettava. Siihen sisältyy monia velvollisuuksia, jotka koskevat suoraan lentoasemien koordinaattoreita, lentoliikenteen harjoittajia, lentoasemien ja ilmatilan hallinnoijia Euroopassa sekä komissiota. Sen vuoksi soveltuvin oikeudellinen väline on asetus, sillä muut ratkaisut eivät tuottaisi toivottuja tuloksia.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

43. Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

5.1. Yksinkertaistaminen

44. Ehdotuksella yksinkertaistetaan lainsäädäntöä laatimalla uudelleen lähtö- ja saapumisaajoista annettu asetus siten, että asetuksen muutetut versiot ja tässä ehdotuksessa esitetyt muutokset yhdistetään.

5.2. Lainsäädännön kumoaminen

45. Ehdotuksen hyväksymisestä seuraa lähtö- ja saapumisajoista annetun asetuksen kumoaminen.

5.3. Euroopan talousalue

46. Ehdotettu toimenpide koskee ETA-sopimuksen kannalta merkityksellistä alaa, minkä vuoksi se olisi ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön Euroopan unionin lentoasemilla
koskevista yhteisistä säännöistä**

(uudelleenlaadittu toisinto)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon ~~Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen~~ Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan ,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun ehdotus on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyhteistyötä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 95/93¹³ on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osin¹⁴. Koska uusia muutoksia tehdään mainittuun asetukseen, selkeyden vuoksi se olisi uudelleenlaadittava.

¹¹ EUVL C [...], [...], s. [...].

¹² EUVL C [...], [...], s. [...].

¹³ EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1.

¹⁴ Katso liite I.

- (2) Asetus (ETY) N:o 95/93 on osaltaan vaikuttanut ratkaisevasti ilmailun sisämarkkinoiden toteutumiseen sekä Euroopan unionin, sen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten suhteiden kehittämiseen turvaamalla pääsyn unionin ruuhkaisille lentoasemille puolueettomilla, avoimilla ja syrjimättömillä säännöillä.

↓ 95/93 johdanto-osan 1 kappale
(mukautettu)

- (3) ☒ Euroopan lentoliikennejärjestelmän kasvun ja tuon tarpeen tyydyttämiseen ☒ ~~tarvittavan lentoasemien infrastruktuurin~~ tarvittavien tiettyjen lentoasemainfrastruktuurien kapasiteetin ☒ välillä vallitsee ☒ kuitenkin kasvava ristiriita. Tämän vuoksi yhteisössä ☒ unionissa ☒ on yhä enemmän ruuhkautuneita lentoasemia.

↓ uusi

- (4) Vuonna 1993 perustettu lähtö- ja saapumisaikojen jakamisjärjestelmä ei turvaa lähtö- ja saapumisaikojen ja sen myötä lentoasemakapasiteetin parasta mahdollista jakamista ja käyttöä. Kun lentoasemat ruuhkautuvat entisestään ja uusien suurten lentoasemainfrastruktuurien kehittäminen on rajallista, lähtö- ja saapumisajat ovat niukka voimavara. Tällaisten voimavarojen saatavuus on keskeisen tärkeää lentoliikennepalvelujen tarjoamiselle ja tehokkaan kilpailun säilyttämiselle. Tätä tarkoitusta varten lähtö- ja saapumisaikojen jakamista ja käyttöä voidaan tehostaa ottamalla käyttöön markkinamekanismeja, varmistamalla se, että käyttämättömät lähtö- ja saapumisajat tulevat niistä kiinnostuneiden toiminnanharjoittajien saataville niin pian kuin mahdollista ja avoimesti, ja vahvistamalla järjestelmän peruseriaatteita sekä lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen ja hallinnoinnin että niiden käytön osalta. Vaikka vakiintuneet lähtö- ja saapumisajat vastaavat lentoyhtiöiden aikataulujen vakautta koskeviin tarpeisiin, tämän asetuksen soveltamisen tulevan arvioinnin yhteydessä voitaisiin kuitenkin harkita mahdollisuutta ottaa vähitellen käyttöön muita markkinamekanismeja, kuten vakiintuneiden lähtö- ja saapumisaikojen peruuttaminen ja niiden huutokauppaaminen.

- (5) Sen vuoksi on tarpeen muuttaa järjestelmää, jolla lähtö- ja saapumisaikoja jaetaan unionin lentoasemilla.

↓ 95/93 johdanto-osan 2 kappale
(mukautettu)

- (6) Ilma-alusten lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen ruuhkautuneilla lentoasemilla olisi ☒ edelleenkin ☒ perustuttava puolueettomiin, avoimiin ja syrjimättömiin sääntöihin.

↓ uusi

- (7) Lähtö- ja saapumisaikojen nykyistä jakamisjärjestelmää olisi mukautettava lähtö- ja saapumisaikojen siirtämiseen ja vaihtamiseen eräillä lentoasemilla käytettävien markkinamekanismien kehitykseen. Komissio on antanut Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (ETY) N:o 95/93 soveltamisesta tiedonannon¹⁵, jossa se sitoutui esittämään voimassa olevan lainsäädännön tarkistamista koskevia ehdotuksia, jos ilmenee, että se on kilpailuun liittyvistä tai muista syistä tarpeen.
- (8) Kokemus on osoittanut, että lähtö- ja saapumisaikojen jälkikaupalle, joka tarkoittaa lähtö- ja saapumisaikojen vaihtamista rahalliseen tai muuhun korvaukseen, ei ole olemassa yhtenäistä ja johdonmukaista lainsäädäntöä, johon sisältyisi takeet avoimuuden ja kilpailun turvaamisesta. Sen vuoksi on tarpeen antaa säännöksiä lähtö- ja saapumisaikojen jälkikaupasta Euroopan unionissa.

↓ 95/93 johanto-osan 6 kappale
⇒ uusi

- (9) Tiedonsaannin avoimuus on olennainen tekijä varmistettaessa ilma-alusten lähtö- ja saapumisaikojen objektiivista jakamista. ⇒ Tätä avoimuutta on sen vuoksi tarpeen lisätä ja ottaa huomioon teknologian kehittyminen. ⇐

↓ 95/93 johdanto-osan 10 kappale
(mukautettu)
⇒ uusi

- (10) Olisi ~~myös säädettävä~~ annettava säännöksiä, jotka mahdollistavat uusien tulokkaiden pääsystä yhteisön pääsyn unionin markkinoille. ⇒ Kokemus on osoittanut, että uuden tulokkaan nykyisellä määritelmällä ei ole onnistuttu edistämään täysin kilpailua, minkä vuoksi sitä olisi syytä muuttaa. Lisäksi on tarpeen torjua väärinkäytöksiä rajoittamalla toiminnanharjoittajan mahdollisuutta saada uuden tulokkaan asema, jos sillä on yhdessä emoyhtiönsä, omien tytäryhtiöidensä tai emoyhtiönsä tytäryhtiöiden kanssa hallussaan enemmän kuin 10 prosenttia kaikista tietyllä lentoasemalla kyseisenä päivänä jaetuista lähtö- ja saapumisajoista. Lentoliikenteen harjoittajaa ei myöskään tulisi pitää uutena tulokkaana, jos tämä on siirtänyt uutena tulokkaana saamiaan lähtö- ja saapumisaikoja voidakseen saada uudelleen tämän aseman. ⇐

¹⁵ KOM(2008) 227.

↓ uusi

- (11) Olisi poistettava sellaiselle lentoliikenteen harjoittajalle annettu etusija, joka pyytää lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa joltain lentoasemalta kyseisen lentoaseman ja jonkin alueellisen lentoaseman välillä harjoitettavaa välilaskutonta matkustajareittiliikennettä varten, jos tällaisessa tilanteessa on jo annettu etusija lentoliikenteen harjoittajalle, joka pyytää lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa kahden unionin lentoaseman välillä harjoitettavaa välilaskutonta matkustajareittiliikennettä varten.

↓ 95/93 johdanto-osan 12 kappale

- (12) On myös syytä välttää tilanteita, joissa käytettävissä olevien lähtö- ja saapumisaikojen puuttuessa lentoliikenteen vapauttamisen edut jakautuvat epätasaisesti ja kilpailu vääristyy.

↓ uusi

- (13) Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edistymisellä on suuri vaikutus lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseen. Suorituskykysuunnitelmat, joiden mukaisesti lentoasemiin, lennonvarmistuspalvelun tarjoajiin ja ilmatilan käyttäjiin sovelletaan suorituskyvyn seuranta ja parantamista koskevia sääntöjä, sekä eurooppalaisen reittiverkoston perustamiseen ja ilmaliikenteen keskitettyyn hallintaan perustuva verkon hallinnointi edellyttävät lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevien sääntöjen ajantasaistamista. Sen vuoksi on tarpeen luoda asianmukaiset puitteet, jotka mahdollistavat verkon hallinnoijan, suorituskyvyn tarkastuselimen ja kansallisten valvontaviranomaisten osallistumisen lentoasemakapasiteetin ja koordinoitiparametrien vahvistamiseen. Olisi myös luotava uusi tämän verkon kannalta merkityksellisten lentoasemien luokka, jotta verkko voisi reagoida paremmin kriisitilanteisiin.

- (14) Lentoasemakapasiteetin käytön ja lentojen täsmällisyyden parantamiseksi lentosuunnitelmat olisi sovitettava paremmin yhteen lähtö- ja saapumisaikojen kanssa.

↓ 95/93 johdanto-osan 5 kappale
(mukautettu)

⇒ uusi

- (15) Aikatauluneuvonnan alaisesta tai koordinoidusta ~~Yhteensovitusta~~ lentoasemasta vastaavan jäsenvaltion on varmistettava, että nimetään sellainen aikatauluneuvoja tai koordinaattori, jonka puolueettomuus on kiistaton. ⇒ Sen vuoksi olisi säädettävä, että koordinaattorin on oltava oikeudellisesti, organisatorisesti, päätöksenteon osalta ja taloudellisesti riippumaton muista tahoista, joita asia koskee, sekä jäsenvaltiosta ja sen valtiollisista elimistä. Jotta koordinaattorilta ei puuttuisi henkilöstöä, teknisiä tai taloudellisia voimavaroja tai asiantuntemusta, jäsenvaltion on

huolehdittava siitä, että koordinaattorilla on riittävät voimavarat tehtävien hoitamiseen asianmukaisesti. ⇐

↓ uusi

- (16) Lentoliikenteen harjoittajille olisi asetettava lisävelvollisuuksia, jotka koskevat tietojen toimittamista koordinaattorille. Olisi säädettävä lisäseuraamuksista, joita sovelletaan, jos tietojen toimittaminen laiminlyödään tai jos toimitetut tiedot ovat virheellisiä tai harhaanjohtavia. Lentoliikenteen harjoittajilla olisi verkkoon kuuluvien lentoasemien osalta oltava velvollisuus ilmoittaa suunnitellut lentonsa tai muut merkitykselliset tiedot, joita koordinaattori tai aikatauluneuvoja pyytää.
- (17) Unionin olisi helpotettava koordinaattorien ja aikatauluneuvojen yhteistyötä, jotta nämä voivat vaihtaa hyviä toimintatapoja keskenään siten, että aikanaan voidaan perustaa eurooppalainen koordinaattori.
-

↓95/93 johdanto-osan 4 kappale
(mukautettu)

- (18) ~~Tietyissä olosuhteissa on toiminnan helpottamiseksi suotavaa, että jäsenvaltio voisi nimittää yhden lentoaseman~~ ☒ Lentoasema voidaan nimittää koordinoiduksi lentoasemaksi ☒ ~~yhteensovitetuksi~~, sillä edellytyksellä, että avoimuuden, puolueettomuuden ja syrjimättömyyden periaatteita ☒ sekä tässä asetuksessa säädettyjä edellytyksiä ☒ noudatetaan.
-

↓95/93 johdanto-osan 3 kappale
(mukautettu)
⇒ uusi

- (19) ~~Puolueettomuuden periaatteen noudattaminen voidaan taata parhaiten, jos päätöksen~~ ☒ Lentoasemasta vastaavan jäsenvaltion olisi tehtävä päätös ☒ lentoaseman ☒ koordinoinnista ☒ ~~yhteensovittamisesta tekee lentoasemasta vastaava jäsenvaltio~~ objektiivisin perustein. ⇒ Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisessa ja verkon hallinnoijan toiminnossa tapahtunut edistyminen huomioon ottaen on aiheellista lähentää lentoasemakapasiteetin arviointimenetelmiä eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon paremman toiminnan turvaamiseksi. ⇐
-

↓ uusi

- (20) On tarpeen säätää menettelystä, jonka mukaisesti jäsenvaltio päättää muuttaa koordinoidun lentoaseman aikatauluneuvonnan alaiseksi lentoasemaksi tai aikatauluneuvonnan alaisen lentoaseman lentoasemaksi, jota ei ole nimetty kummaksikaan.

↓ 95/93 johdanto-osan 7 kappale

~~Voimassa olevaa ilma-alusten lähtö- ja saapumisaikojen jakamisjärjestelmää koskevat periaatteet voisivat olla tämän asetuksen perustana, jos tämä järjestelmä seuraa liikenteen uutta kehitystä yhteisössä.~~

↓ uusi

- (21) ~~Lähtö- ja saapumisaikojen sarjan voimassaolo olisi rajoitettava siihen aikataulukauteen, jolle sarja on myönnetty. Lähtö- ja saapumisaikojen sarjan jakamista koskevan etusijan olisi perustuttava koordinaattorin suorittamaan jakoon tai vahvistukseen, myös vakiintuneiden lähtö- ja saapumisaikojen osalta.~~

↓ 95/93 johdanto-osan 8 kappale

~~Yhteisön politiikan tarkoituksena on helpottaa kilpailua ja edistää markkinoille pääsyä siten kuin lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24 päivänä syyskuuta 2008 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 säädetään.¹⁶ Näiden tavoitteiden toteuttamiseksi on syytä tukea päättäväisesti sellaisia lentoliikenteen harjoittajia, jotka aikovat aloittaa toiminnan yhteisön sisäisillä reiteillä.~~

↓ 95/93 johdanto-osan 9 kappale

~~Voimassa oleva järjestelmä turvaa saavutetut oikeudet.~~

↓ 95/93 johdanto-osan 11 kappale
(mukautettu)
⇒ uusi

- (22) On tarpeen ~~antaa~~ ☒ säilyttää ☒ rajoitetuin edellytyksin erityissäännökset riittävien sisäisten lentoliikennepalvelujen ylläpitämiseksi kyseisen jäsenvaltion ☒ tai kyseisten jäsenvaltioiden ☒ alueilla ⇒ , kun on asetettu julkisen palvelun velvoite. ⇐

↓ uusi

- (23) Jos julkisen palvelun velvoitteen yhteydessä voidaan ottaa koordinoitiparametreissa huomioon ympäristönäkökohdat ja turvata täysimääräisesti alueellinen liikenne, paikallisista säännöistä ei kokemuksen mukaan ole hyötyä. Ei voida myöskään sulkea pois sitä mahdollisuutta, että tällaisista säännöistä aiheutuisi syrjintää lähtö- ja

¹⁶ EUVL L 240, 24.8.1992, s. 8.

saapumisaikojen jakamisessa. Sen vuoksi olisi rajoitettava mahdollisuutta turvautua paikallisiin sääntöihin. Kaikki tekniset ja toiminnalliset sekä suorituskykyyn ja ympäristöön liittyvät rajoitukset, joita koordinaattorien tai aikatauluneuvojen on sovellettava, olisi määriteltävä koordinoitiparametreissa. Paikalliset säännöt koskisivat siten vain lähtö- ja saapumisaikojen käytön valvontaa ja mahdollisuutta lyhentää lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa tässä asetuksessa säädetyissä tapauksissa. Lentoasemakapasiteetin paremman käytön edistämiseksi olisi vahvistettava lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen kahta peruseriaa, jotka ovat lähtö- ja saapumisaikojen sarjan määrittely ja vakiintuneiden lähtö- ja saapumisaikojen laskenta. Lisäksi lentoliikenteenharjoittajille myönnettyä joustoa olisi säänneltävä paremmin, jotta voidaan välttää tämän asetuksen soveltamisen vääristyminen eri jäsenvaltioissa. Sen vuoksi olisi kannustettava lentoasemakapasiteetin parempaan käyttöön.

- (24) Jotta lentoliikenteen harjoittajat voisivat reagoida äärimmäisiin kriisitilanteisiin, kuten liikennemäärien merkittävään romahtamiseen tai lentoliikenteen harjoittajien toimintaan vakavasti vaikuttavaan taluskriisiin, jotka koskevat suurta osaa aikataulukaudesta, komission olisi voitava hyväksyä kiireellisiä toimenpiteitä varmistaakseen koordinoituilla lentoasemilla toteutettavien toimenpiteiden keskinäisen johdonmukaisuuden. Näiden toimenpiteiden mukaisesti lentoliikenteen harjoittajat voisivat säilyttää etusijansa samojen sarjojen jaossa seuraavalla aikataulukaudella, vaikka 85 prosentin käyttöastetta ei olisikaan saavutettu.
- (25) Koordinaatiokomitean asemaa olisi lujitettava kahdella tavalla. Ensinnäkin verkon hallinnoija, suorituskyvyn tarkastuselin ja kansallinen valvontaviranomainen olisi kutsuttava seuraamaan komitean kokouksia. Toiseksi koordinoitukomitean tehtäviin voisi sisältyä ehdotusten tekeminen tai neuvojen antaminen koordinaattorille ja/tai jäsenvaltiolle lentoasemakapasiteettia koskevissa kysymyksissä erityisesti yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen ja eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon toiminnan osalta. Komitean olisi myös voitava antaa suorituskyvyn tarkastuselimelle ja kansalliselle valvontaviranomaiselle lausuntoja siitä, miten koordinoitiparametrit ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajille ehdotetut keskeiset suorituskykyindikaattorit liittyvät toisiinsa.
- (26) Kokemus on osoittanut, että suuri määrä lähtö- ja saapumisaikoja palautetaan pooliin niin myöhään, että niiden uudelleen jakamisesta ei ole enää hyötyä. Sen vuoksi olisi kannustettava lentoaseman pitäjää käyttämään lentoasemamaksujärjestelmää tällaisen toiminnan ehkäisemiseksi. Lentoaseman pitäjän ei kuitenkaan pitäisi käyttää tätä mekanismia siten, että sillä ehkäistään lentoliikenteen harjoittajien markkinoille tuloa tai palvelujen kehittämistä.

↓ 95/93 johdanto-osan 13 kappale

~~On suotavaa, että olemassa olevia lento-alusten lähtö- ja saapumisaikoja käytetään parhaalla mahdollisella tavalla edellä esitettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi.~~

↓ 95/93 johdanto-osan 14 kappale
(mukautettu)

- (27) On suotavaa, että kolmannet maat tarjoavat yhteisön unionin lentoliikenteen harjoittajille yhdenvertaisen kohtelun.

↓ 95/93 johdanto-osan 15 kappale
(mukautettu)
⇒ uusi

- (28) Tämän asetuksen ~~säännöksiä olisi sovellettava, sanotun kuitenkin rajoittamatta~~ säännösten soveltaminen ei saisi rajoittaa perustamissopimuksen kilpailusääntöjen ja erityisesti sen 101, ja 102 ja 106 artiklan soveltamista.

↓ 95/93 johdanto-osan 16 kappale
(mukautettu)

- (29) ~~Espanja ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat sopineet Lontoossa 2 päivänä joulukuuta 1987 ulkoministeriensä yhteisessä julkilausumassa järjestelyistä Gibraltarin lentoaseman käyttöä koskevan yhteistyön lisäämiseksi. Näitä järjestelyjä ei ole vielä pantu täytäntöön.~~ Lontoossa 2 päivänä joulukuuta 1987 annettu lentoasemaa koskeva yhteinen julistus korvataan vuoropuhelua Gibraltarin kanssa käsittelevän foorumin ensimmäisessä ministerikokouksessa Cordobassa 18 päivänä syyskuuta 2006 annettulla Gibraltarin lentoasemaa koskevalla ministereiden julistuksella, jonka täysimääräisen noudattamisen katsotaan täyttävän vuoden 1987 julistuksen vaatimukset.

↓ uusi

- (30) Kapasiteetin ja kysynnän tarkastelumenetelmien täsmentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla.

- (31) Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

- (32) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukaiset täytäntöönpanoedellytykset, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission

täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹⁷ mukaisesti.

- (33) Olisi noudatettava tarkastelumenettelyä, kun annetaan täytäntöönpanosäädöksiä, jotka koskevat eurooppalaisen koordinaattorin perustamista, koordinaattorin ja aikatauluneuvojan toimintaa koskevan vuosikertomuksen mallia sekä päätöstä siitä, että yhden tai useamman jäsenvaltion on toteutettava toimenpiteitä, jos jokin kolmas maa suhtautuu syrjivästi unionin lentoliikenteen harjoittajiin.
- (34) Komission olisi annettava tarkastelumenettelyä noudattaen välittömästi sovellettavia täytäntöönpanosäädöksiä, jos se on tarpeen asianmukaisesti perustelluissa erittäin kiireellisissä tapauksissa, jotka liittyvät vakiintuneiden lähtö- ja saapumisaikojen jatkuvuuden turvaamiseen.

↓ 95/93 johdanto-osan 17 kappale

- (35) Tätä asetusta olisi tarkasteltava uudelleen sen toimivuuden arvioimiseksi sen jälkeen kun vahvistettu soveltamisajanjakso on päättynyt.

↓ uusi

- (36) Koska ehdotetun toiminnan tavoitteita, jotka ovat lähtö- ja saapumisaikoja koskevan unionin lainsäädännön yhdenmukaisempi soveltaminen, ei voida riittävästi saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, ja ne voidaan lentoliikenteen rajat ylittävän ulottuvuuden merkityksen johdosta saavuttaa paremmin unionin tasolla, unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

↓ 95/93 (mukautettu)

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

☒ Soveltamisala ja määritelmät ☒

1 artikla

Soveltamisala

¹⁷ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

↓ 793/2004 1 artiklan 1 kohta
(mukautettu)

1. Tätä asetusta sovelletaan yhteisön ☒ Euroopan unionin ☒ lentoasemiin.

↓ 95/93 (mukautettu)

2. Tämän asetuksen soveltaminen Gibraltarin lentoasemaan ei rajoita Espanjan ☒ kuningaskunnan ☒ ja Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin ~~Y~~yhdistyneen kuningaskunnan oikeudellista asemaa näiden maiden kiistassa sen alueen suvereniteetista, jolla lentoasema sijaitsee.

~~3. Tämän asetuksen säännösten soveltamista Gibraltarin lentoasemaan lykätään siihen asti, kunnes Espanjan ja Yhdistyneen kuningaskunnan ulkoministereiden 2 päivänä joulukuuta 1987 antaman yhteisen julkklausuman mukaiset järjestelyt on pantu täytäntöön. Espanjan ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitusten on ilmoitettava neuvostolle tästä täytäntöönpanopäivästä.~~

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

↓ 793/2004 1 artiklan 2 kohdan a
alakohta

- ~~1~~1) 'lähtö- ja saapumisajalla' koordinaattorin tämän asetuksen mukaisesti antamaa lupaa käyttää lentoliikenteen harjoittamiseen tarvittavaa koordinoitun lentoaseman koko lentoasemainfrastruktuuria laskeutumista tai lentoon lähtöä varten tietynä päivänä ja kellonaikana, jonka koordinaattori on jakanut tämän asetuksen mukaisesti;
- ~~2~~2) 'uudella tulokkaalla':
- ~~3~~a) lentoliikenteen harjoittajaa, joka pyytää – osana lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa – lähtö- tai saapumisaikaa lentoasemalta minä tahansa päivänä, jos kyseisellä lentoliikenteen harjoittajalla olisi pyynnön hyväksymisen jälkeenkin yhteensä vähemmän kuin viisi lähtö- tai saapumisaikaa kyseisellä lentoasemalla tuona päivänä, tai

↓ 793/2004 1 artiklan 2 kohdan a alakohta (mukautettu)
⇒ uusi

ii) lentoliikenteen harjoittajaa, joka pyytää lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa kahden yhteisen ☒ Euroopan unionin ☒ lentoaseman välillä harjoitettavaa välilaskutonta matkustajareittiliikennettä varten, kun enintään kaksi muuta lentoliikenteen harjoittajaa harjoittaa tuona päivänä samaa välilaskutonta reittiliikennettä samojen kahden lentoaseman tai lentoasemajärjestelmän välillä, jos kyseisellä lentoliikenteen harjoittajalla olisi pyynnön hyväksymisen jälkeenkin vähemmän kuin ⇒ yhdeksän ⇐ viisi lähtö- tai saapumisaikaa kyseisellä lentoasemalla tuona päivänä tätä välilaskutonta liikennettä varten.

~~iii) lentoliikenteen harjoittajaa, joka pyytää lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa joltain lentoasemalta kyseisen lentoaseman ja jonkin alueellisen lentoaseman välillä harjoitettavaa välilaskutonta matkustajareittiliikennettä varten, kun yksikään toinen lentoliikenteen harjoittaja ei harjoita tuona päivänä suoraa matkustajareittiliikennettä samojen kahden lentoaseman tai lentoasemajärjestelmän välillä, jos kyseisellä lentoliikenteen harjoittajalla olisi pyynnön hyväksymisen jälkeenkin vähemmän kuin viisi lähtö- tai saapumisaikaa kyseisellä lentoasemalla tuona päivänä tätä välilaskutonta liikennettä varten.~~

Lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on ⇒ yhdessä emoyhtiönsä, omien tytäryhtiöidensä tai emoyhtiönsä tytäryhtiöiden kanssa hallussaan ⇐ enemmän kuin ⇒ 10 ⇐ 5 prosenttia kaikista kyseisenä päivänä ⇒ jaetuista ⇐ käytettävissä olevista lähtö- ja saapumisaajoista tietyllä lentoasemalla tai enemmän kuin 4 prosenttia kyseisenä päivänä kaikista käytettävissä olevista lähtö- ja saapumisaajoista ~~lentoasemajärjestelmässä, jonka osa tuo lentoasema on~~, ei pidetä uutena tulokkaana kyseisellä lentoasemalla.

↓ uusi

Lentoliikenteen harjoittajaa, joka siirtää uutena tulokkaana saatuja lähtö- ja saapumisaikoja 13 artiklan mukaisesti toiselle lentoliikenteen harjoittajalle samalla lentoasemalla voidakseen saada uudelleen uuden tulokkaan aseman kyseisellä lentoasemalla, ei pidetä uutena tulokkaana kyseisellä lentoasemalla;

↓ 95/93
⇒ uusi

e) ~~'suoralla lentoliikenteellä' kahden lentoaseman välistä liikennettä samalla ilma aluksella ja samalla lennon numerolla, mukaan lukien välilaskut,~~

e3) 'aikataulukaudella' joko kesä- tai talvikautta, siten kuin se on vahvistettu lentoliikenteen harjoittajien aikatauluissa ⇒ lentoliikennealalla maailmanlaajuisesti vahvistettujen sääntöjen ja ohjeiden mukaisesti ⇐ ;

↓ 95/93 (mukautettu)

e4) 'yhteisön unionin lentoliikenteen harjoittajalla' lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on voimassa oleva ~~toimilupa~~ liikennelupa , jonka jäsenvaltio on myöntänyt Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisesti;

↓ 793/2004 1 artiklan 2 kohdan b alakohta (mukautettu)
⇒ uusi

f5) 'lentoliikenteen harjoittajalla' lentoliikennettä harjoittavaa yritystä, jolla on voimassa oleva ~~toimilupa~~ liikennelupa tai vastaava asiakirja viimeistään 31 päivänä tammikuuta seuraavaa kesäkautta varten tai viimeistään 31 päivänä elokuuta seuraavaa talvikautta varten; ~~45, 89, 9a10~~ ⇒ , 11 ⇐ ja ~~1013~~ artiklan soveltamiseksi lentoliikenteen harjoittajan määritelmään sisältyvät myös liikelentotoiminnan harjoittajat, jos ne liikennöivät aikataulun mukaisesti; 7, 17 ja ~~1418~~ artiklan soveltamiseksi lentoliikenteen harjoittajan määritelmään sisältyvät myös kaikki ~~siviililentoliikenteen harjoittajat~~ siviili-ilma-alusten käyttäjät ⇐ ;

↓ 793/2004 1 artiklan 2 kohdan b alakohta

ii6) 'lentoliikenteen harjoittajien ryhmällä' kahta tai useampaa lentoliikenteen harjoittajaa, jotka harjoittavat yhteistoiminnassa tapahtuvaa liikennettä, franchise-toimintaa tai yhteistunnusten käyttöä tietyn lentoliikenteen harjoittamiseksi;

⇓ uusi

7) 'lennonvarmistuspalvelun tarjoajalla' asetuksen (EY) N:o 549/2004¹⁸ 2 artiklan 5 kohdan mukaisia lennonvarmistuspalvelun tarjoajia;

8) 'maahuolintapalvelujen tarjoajalla' (maahuolintapalveluista annetun) asetuksen N:o [...] [...] artiklan mukaisia maahuolintapalvelujen tarjoajia tai (maahuolintapalveluista annetun) asetuksen N:o [...] [...] artiklan mukaisia lentoaseman käyttäjiä, jotka tarjoavat (maahuolintapalveluista annetun) asetuksen N:o [...] [...] artiklan mukaista omahuolintaa;

¹⁸ EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.

9) 'verkkoon kuuluvalla lentoasemalla' lentoasemaa, jolla ei ole ruuhkautumisongelmia mutta jolla voi – jos liikenteen määrä lisääntyy yhtäkkiä merkittävästi tai jos lentoaseman kapasiteetti vähenee yhtäkkiä merkittävästi – olla vaikutusta eurooppalaisen ilmailuliikenteen hallintaverkon, jäljempänä 'verkko', toimintaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 551/2004¹⁹ 6 artiklan mukaisesti;

↓ 793/2004 1 artiklan 2 kohdan c alakohta

10) 'aikatauluneuvonnan alaisella lentoasemalla' lentoasemaa, jolla on olemassa sellainen ruuhkautumisvaara tiettyinä aikoina päivästä, viikosta tai vuodesta, joka voidaan todennäköisesti selvittää lentoliikenteen harjoittajien vapaaehtoisella yhteistyöllä, ja jolle on nimetty aikatauluneuvoja helpottamaan sellaisten lentoliikenteen harjoittajien toimintaa, jotka toimivat tai aikovat toimia kyseisellä lentoasemalla;

↓ 793/2004 1 artiklan 2 kohdan b alakohta

11) 'koordinoidulla lentoasemalla' lentoasemaa, jossa lentoliikenteen harjoittajalla tai millä tahansa muulla ilma-aluksen käyttäjällä on oltava laskeutumista tai lentoon lähtöä varten koordinaattorin myöntämä lähtö- tai saapumisaika, lukuun ottamatta valtion ilma-alusten lentoja, hätätilanteen vuoksi tehtäviä laskuja sekä humanitaarisia avustuslentoja;

↓ 95/93

~~h) 'lentoasemajärjestelmällä' kahta tai useampaa lentoasemaa, jotka on yhdistetty ja jotka palvelevat samaa kaupunkia tai taajamaa;~~

↓ 793/2004 1 artiklan 2 kohdan c alakohta (mukautettu)
⇒ uusi

12) 'lentoaseman hallintoelimellä' ~~☒~~ pitäjällä ~~☒~~ ' elintä, jonka tehtävänä on kansallisten lakien tai asetusten nojalla joko pelkästään tai muiden tehtävien ohella hallinnoida ja johtaa lentoasemaa sekä koordinoida ja valvoa kyseisellä lentoasemalla ~~tai kyseisessä lentoasemajärjestelmässä~~ toimivien erilaisten operaattoreiden toimintaa;

¹⁹ EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20.

~~13~~) 'lähtö- ja saapumisaikojen sarjalla' ⇒ kesäaikataulukaudella ⇐ vähintään ⇒ 15:tä ⇐ viittä ja ⇒ talviaikataulukaudella vähintään 10:tä ⇐ lähtö- tai saapumisaikaa, joita on pyydetty aikataulukaudeksi säännöllisesti ⇒ peräkkäisille viikoille ⇐ samaa aikaa ja samaa viikonpäivää varten ja jotka ~~on jaettu~~ ⊗ koordinaattori on jakanut ⊗ sen mukaisesti, tai jos tämä ei ole mahdollista, ~~jaettu~~ suunnilleen samaa kellonaikaa varten;

↓ 793/2004 1 artiklan 2 kohdan c alakohta

~~14~~) 'liikentotoiminnalla' sitä yleisilmailun alaa, joka koskee yritysten harjoittamaa ilma-alusten käyttöä matkustajien tai tavarankuljettamiseen oman liiketoimintansa tukemiseksi; ilma-aluksia liikennöidään tällöin tarkoituksissa, joiden ei yleensä katsota olevan julkista käyttöä varten, ja ilma-aluksia ohjaavat henkilöt, joilla on vähintään voimassa oleva ansiolentäjän lupakirja ja mittarilentokelpuus;

↓ 793/2004 1 artiklan 2 kohdan c alakohta (mukautettu)
⇒ uusi

~~15~~) 'koordinointiparametreilla' kaiken lentoasemalla ~~kunkin koordinoitijakson aikana~~ ⊗ kullakin aikataulukaudella ⇐ lähtö- ja saapumisaikojen jakamista varten käytettävissä olevan kapasiteetin ilmaisemista toiminnallisessa muodossa ⇒ sekä kapasiteetin käyttöä koskevia toimintasääntöjä ⇐ siten, että otetaan huomioon kaikki lentoasemainfrastruktuurin ja sen eri alajärjestelmien toimintakykyyn vaikuttavat tekniset, toiminnalliset ja ympäristöön liittyvät tekijät;

↓ uusi

16) 'lentosuunnitelmalla' ilma-aluksen aiottua lentoa tai lennon osaa koskevaa, ilmaliikennepalveluyksiköille toimitettavaa määrämuotoista tietoa;

17) 'reittiliikenteellä' sellaisten lentojen sarjaa, joilla on asetuksen (EY) N:o 1008/2008 2 artiklan 16 kohdassa määritellyt ominaisuudet;

18) 'tilauslentosarjalla' lentojen sarjaa, joka ei täytä kaikkia asetuksen (EY) N:o 1008/2008 2 artiklan 16 kohdan edellytyksiä mutta jota harjoitetaan säännöllisesti tai toistuvasti siten, että kyseessä on selvästi järjestelmällinen sarja;

19) 'verkon hallinnoijalla' asetuksen (EY) N:o 551/2004 6 artiklan nojalla perustettua elintä;

20) 'suorituskyvyn tarkastuselimellä' asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan nojalla perustettua elintä;

21) 'kansallisella valvontaviranomaisella' elintä tai elimiä, jotka jäsenvaltiot ovat nimenneet tai perustaneet toimimaan kansallisina viranomaisina asetuksen (EY) N:o 549/2004 4 artiklan mukaisesti.

↓ 95/93 (mukautettu)

⇒ uusi

✗ Lentoasemien nimeäminen ✗

3 artikla

Lentoasemien ~~yhteensovittamisen ehdot~~ ✗ koordinoinnin ✗ ⇒ ja aikatauluneuvonnan ⇐ ✗ edellytykset ✗

↓ 793/2004 1 artiklan 3 kohdan a alakohta

1. Jäsenvaltio on velvollinen nimeämään lentoaseman aikatauluneuvonnan alaiseksi tai koordinoituksi ainoastaan tämän artiklan säännösten mukaisesti.

Jäsenvaltio saa nimetä lentoaseman koordinoituksi ainoastaan 3 kohdan säännösten mukaisesti.

↓ 95/93

→₁ 793/2004 1 artiklan 3 kohdan c alakohta

2. Jäsenvaltio voi kuitenkin säätää, että mikä tahansa lentoasema on →₁ aikatauluneuvonnan alainen ←, jos avoimuuden, puolueettomuuden ja syrjimättömyyden periaatteita noudatetaan.

↓ 793/2004 1 artiklan 3 kohdan c alakohta (mukautettu)

⇒ uusi

3. Vastuullisen jäsenvaltion on varmistettava, että lentoaseman ✗ pitäjä ✗ ~~hallintoelin~~ tai muu toimivaltainen elin suorittaa perusteellisen kapasiteetti ⇒ - ja kysyntä ⇐ tutkimuksen lentoasemalla, jota ei ole nimetty aikatauluneuvonnan alaiseksi tai koordinoituksi, ⇒ eurooppalaiseen ilmaliikenteen hallintaverkkoon, jäljempänä 'verkko' kuuluvalla ⇐ tai aikatauluneuvonnan alaisella lentoasemalla, kun kyseinen jäsenvaltio pitää sitä tarpeellisena tai kuuden kuukauden kuluessa:

i) lentoliikenteen harjoittajien, joiden osuus on enemmän kuin puolet lentoaseman toiminnasta, tai lentoaseman ~~hallintoelimen~~ ✗ pitäjän ✗ esittämästä kirjallisesta

pyynnöstä, kun nämä katsovat, että kapasiteetti on riittämätön todelliselle tai suunnitellulle toiminnalle tiettyinä ajanjaksoina, tai

↓ 793/2004 1 artiklan 3 kohdan c alakohta
⇒ uusi

- ii) komission esittämästä pyynnöstä etenkin tilanteessa, jossa ~~lentoasema on tosiasiallisesti vain niiden lentoliikenteen harjoittajien käytettävissä, joille on jaettu lähtö- tai saapumisaikoja, tai jossa lentoliikenteen harjoittajilla ja~~ erityisesti uusilla tulokkailla on vakavia ongelmia saada laskeutumis- ja lento-~~lähtö-~~lähtömahdollisuuksia kyseiseltä lentoasemalta ⇒ , tai jos verkon hallinnoija katsoo sen olevan tarpeen lentoaseman operaatiosuunnitelman ja verkon operaatiosuunnitelman keskinäisen johdonmukaisuuden turvaamiseksi komission asetuksen (EU) N:o 677/2011²⁰ 6 artiklan 7 kohdan mukaisesti ⇐ .

↓ 793/2004 1 artiklan 3 kohdan c alakohta

Tutkimuksessa ~~on perustuttava yleisesti hyväksytyihin menetelmiin, ja siinä~~ on määritettävä kapasiteetin puutteet ottaen huomioon kyseiseen lentoasemaan sovellettavat ympäristöön liittyvät rajoitteet. Tutkimuksessa on tarkasteltava mahdollisuuksia lisätä kapasiteettia uuden tai muutetun infrastruktuurin tai toiminnallisten tai muunlaisten muutosten avulla sekä tarkasteltava suunniteltua aikataulua ongelmien ratkaisemiseksi.

↓ uusi

Tutkimuksen on perustuttava menetelmiin, jotka komissio vahvistaa delegoidulla säädöksellä tämän asetuksen 15 artiklan mukaisesti. Menetelmissä on otettava huomioon asetuksen (EU) N:o 677/2011 liitteen V mukaiset verkon operaatiosuunnitelman vaatimukset.

↓ 793/2004 1 artiklan 3 kohdan c alakohta (mukautettu)
⇒ uusi

Tutkimus on saatettava ajan tasalle, jos ~~tämän artiklan 56~~ kohtaa on sovellettu, ~~tai~~ aina kun lentoasemalla tehdään muutoksia, jotka vaikuttavat merkittävästi kapasiteettiin ja sen käyttöön, tai ⇒ koordinoitukomitean, jäsenvaltion tai komission pyynnöstä ⇐ . Sekä tutkimus että sen pohjana oleva menetelmä on saatettava niiden osapuolten saataville, jotka ovat pyytäneet tutkimusta, sekä pyynnöstä muille osapuolille, joita asia koskee. Tutkimus on toimitettava komissiolle samaan aikaan.

²⁰ EUVL L 185, 15.7.2011, s. 1.

↓ 793/2004 1 artiklan 3 kohdan d alakohta (mukautettu)

4. Tutkimuksen perusteella jäsenvaltion on kuultava lentoaseman kapasiteettitilanteesta lentoaseman ~~hallintoelintä~~ pitäjää , lentoasemaa säännöllisesti käyttäviä lentoliikenteen harjoittajia, niitä edustavia järjestöjä, lentoasemaa säännöllisesti käyttäviä yleisilmailun edustajia ja lennonjohtoviranomaisia.

↓ uusi

5. Komissio voi pyytää verkon hallinnoijaa antamaan lausunnon siitä, miten kapasiteetti on vahvistettu suhteessa verkon toiminnan tarpeisiin. Komissio voi antaa suosituksia. Jäsenvaltion on perusteltava kaikki päätökset, jotka eivät ole näiden suositusten mukaisia. Päätös on annettava tiedoksi komissiolle.

↓ 793/2004 1 artiklan 3 kohdan d alakohta (mukautettu)
⇒ uusi

~~56~~. Jos kapasiteetti-ongelmia esiintyy vähintään yhdellä aikataulukaudella, jäsenvaltion on varmistettava, että lentoasema nimetään koordinoituksi ~~asianmukaiseksi~~ kyseiseksi ajanjaksoiksi, ainoastaan jos:

- a) kapasiteetin puutteet ovat niin vakavia, että lentoasemalla ei voida välttää huomattavia viivästyksiä; ja
- b) ongelmia ei voida ratkaista lyhyellä aikavälillä.

~~67~~. Edellä ~~56~~ kohdan b alakohdasta poiketen jäsenvaltiot voivat poikkeuksellisissa olosuhteissa nimetä ongelmasta kärsivät lento-asetat koordinoituiksi asianmukaiseksi ajanjaksoksi ⇒ , joka voi olla lyhyempi kuin aikataulukausi ⇐ .

↓ uusi

Edellä 3, 4, 5 ja 6 kohdasta poiketen jäsenvaltiot voivat kiireellisissä olosuhteissa nimetä ongelmasta kärsivät lento-asetat koordinoituiksi kyseiseksi ajanjaksoksi.

8. Jos koordinoitun tai aikatauluneuvonnan alaisen lentoaseman ajantasaistettu kapasiteetti- ja kysyntätutkimus osoittaa, että lentoasema kykenee tarjoamaan kapasiteetin, joka riittää tyydyttämään tosiasiallisen tai suunnitellun toiminnan tarpeet, jäsenvaltion on 4 kohdassa mainittuja tahoja kuultuaan muutettava se aikatauluneuvonnan alaiseksi lentoasemaksi tai lentoasemaksi, jota ei ole nimetty koordinoituksi tai aikatauluneuvonnan alaiseksi.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 1 artiklan 3 kohdan
e alakohta

→₁ 7. ← Kun täysin yhteensovitettu lentoasema kykenee tarjoamaan kapasiteetin, joka riittää tyydyttämään tosiasiallisen tai suunnitellun toiminnan tarpeet, sen nimeäminen →₁ koordinoituksi lentoasemaksi ← peruutetaan.

↓ uusi

9. Jäsenvaltion on pyynnöstä, jonka komissio esittää omasta aloitteestaan tai verkon hallinnoijan aloitteesta 4 kohdassa mainittuja tahoja kuultuaan, varmistettava, että lentoasema, jota ei ole nimetty koordinoituksi eikä aikatauluneuvonnan alaiseksi, nimetään verkkoon kuuluvaksi. Päätös on annettava tiedoksi komissiolle. Jos komissio katsoo, että lentoasemalla ei enää ole merkitystä verkon kannalta, jäsenvaltion on 4 kohdassa mainittuja tahoja kuultuaan muutettava lentoasema lentoasemaksi, jota ei ole nimetty koordinoituksi eikä aikatauluneuvonnan alaiseksi.

10. Jos 6, 8 tai 9 kohdan mukainen päätös tehdään, jäsenvaltion on annettava se tiedoksi 4 kohdassa mainituille tahoille talviaikataulukauden osalta viimeistään 1 päivänä huhtikuuta ja kesäaikataulukauden osalta viimeistään 1 päivänä syyskuuta.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
⇒ uusi

64 artikla

Koordinointiparametrit

1. Vastuullisen jäsenvaltion on varmistettava, että koordinoitulla tai ⇒ aikatauluneuvonnan alaisella ⇐ lentoasemalla ~~lähtö- ja saapumisaikojen jakamisessa käytettävät parametrit~~ ⇒ koordinoointiparametrit ⇐ määritetään kaksi kertaa vuodessa ottaen huomioon kaikki keskeiset tekniset, toiminnalliset ⇒ sekä suorituskykyyn ⇐ ja ympäristöön liittyvät rajoitteet sekä niiden muutokset. ⇒ Nämä rajoitteet on annettava tiedoksi komissiolle. Komissio tutkii rajoitteet, tarvittaessa yhdessä verkon hallinnoijan kanssa, ja antaa suosituksia, jotka jäsenvaltioiden on otettava huomioon ennen koordinoointiparametrien määrittämistä. ⇐

Tämä määrittäminen perustuu lentoliikenteen vastaanottomahdollisuuksien objektiiviseen tarkasteluun, jossa otetaan huomioon lentoasemalla harjoitettavan liikenteen eri muodot, koordinoitijaksona todennäköisesti tapahtuva ilmatilan ruuhkautuminen sekä kapasiteettitilanne.

32. Ennen kuin ~~lähtö- ja saapumisaikojen jakamisessa käytettävistä parametreista~~ ⇒ koordinoointiparametreista ⇐ tehdään lopullinen päätös, parametrien ja käytettävien menetelmien määrittämisestä sekä niiden muutoksista on keskusteltava yksityiskohtaisesti

koordinointikomiteassa kapasiteetin ja jaettavissa olevien lähtö- ja saapumisaikojen määrän lisäämiseksi. Kaikki asiaan liittyvät asiakirjat on toimitettava pyynnöstä niille osapuolille, joita asia koskee.

↓ uusi

3. Koordinointiparametrien määrittäminen ei saa vaikuttaa lähtö- ja saapumisaikojen puolueettomuuteen ja syrjimättömyyteen.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
⇒ uusi

4. Parametrit on toimitettava lentoaseman koordinaattorille hyvissä ajoin ennen lähtö- ja saapumisaikojen alustavaa ~~jakamista~~ ⇒ taltioimista ⇐ aikataulukokouksia varten.

25. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua tehtävää varten koordinaattorin on määritettävä asianmukaiset määrääjat koordinoinnille, jos jäsenvaltio ei ole niitä määritellyt, kuultuaan ensin koordinointikomiteaa ja vahvistetun kapasiteetin mukaisesti.

↓ 95/93 (mukautettu)

⊗ **Koordinoinnin, aikatauluneuvonnan ja tietojen keruun järjestäminen** ⊗

45 artikla

↓ 793/2004 1 artiklan 4 kohdan a alakohta

Aikatauluneuvoja ja koordinaattori

↓ 793/2004 1 artiklan 4 kohdan b alakohta
⇒ uusi

1. Kuultuaan lentoasemaa säännöllisesti käyttäviä lentoliikenteen harjoittajia, niitä edustavia järjestöjä ja lentoaseman hallintoelintä ja koordinointikomiteaa, jos tällainen komitea on olemassa, ⇒ verkkoon kuuluvasta, ⇐ aikatauluneuvonnan alaisesta tai koordinoidusta lentoasemasta vastaavan jäsenvaltion on varmistettava, että aikataulunevojaksi tai

lentoaseman koordinaattoriksi nimetään pätevä luonnollinen tai oikeushenkilö. Sama aikatauluneuvoja tai koordinaattori voidaan nimetä useammalle kuin yhdelle lentoasemalle.

↓ uusi

2. Jäsenvaltioiden on kannustettava koordinaattoreita ja aikatauluneuvoja läheiseen yhteistyöhön yhteisten hankkeiden kehittämiseksi Euroopan tasolla. Komissio hyväksyy näiden hankkeiden etenemisen, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edistymisen ja 21 artiklassa mainitun arviointikertomuksen tulosten perusteella täytäntöönpanotoimenpiteitä, jotka liittyvät eurooppalaisen koordinaattorin perustamiseen. Nämä täytäntöönpanotoimenpiteet hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Tämän artiklan 3 kohdassa säädettyjä koordinaattorin riippumattomuutta koskevia periaatteita sovelletaan soveltuvin osin eurooppalaiseen koordinaattoriin.

↓ 793/2004 1 artiklan 4 kohdan b alakohta (mukautettu)
⇒ uusi

23. Aikatauluneuvonnan alaisesta tai koordinoidusta lentoasemasta vastaavan jäsenvaltion on:

- a) varmistettava, että aikatauluneuvonnan alaisella lentoasemalla aikatauluneuvoja toimii tämän asetuksen nojalla itsenäisesti, puolueettomasti, syrjimättömästi ja avoimesti;
- b) varmistettava , että ~~koordinaattorin riippumattomuus~~ koordinoidulla lentoasemalla ~~erottamalla~~ koordinaattori on oikeudellisesti, organisatorisesti ja päätöksenteon osalta riippumaton ~~toiminnallisesti~~ kaikista yksittäisistä osapuolista, joita asia koskee, jäsenvaltiosta ja kyseisen jäsenvaltion elimistä; tämä tarkoittaa seuraavaa:

↓ uusi

i) oikeudellisella tasolla koordinaattorin keskeiset tehtävät, joita ovat lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen tasavertaisesti ja syrjimättömästi, annetaan luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka ei ole lentoasemalla toimiva palveluntarjoaja, lentoasemalta liikennöivä lentoyhtiö eikä kyseisen lentoaseman pitäjä;

ii) organisatorisella ja päätöksenteon tasolla koordinaattorin on oltava riippumaton jäsenvaltiosta, lentoaseman pitäjistä, palveluntarjoajista ja kyseiseltä lentoasemalta liikennöivistä lentoyhtiöistä; koordinaattori ei myöskään saa ottaa näiltä vastaan ohjeita eikä olla velvollinen raportoimaan niille jäsenvaltiota lukuun ottamatta, ei olla osa rakenteita, jotka ovat suoraan tai välillisesti vastuussa edellä mainittujen päivittäisestä hallinnosta, eikä käyttää tosiasiallista päätösvaltaa toimintaansa tarvittavien varojen osalta. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että koordinaattorin

ammattilliset edut otetaan huomioon siten, että koordinaattori voi toimia täysin riippumattomasti;

↓ 793/2004 1 artiklan 4 kohdan b alakohta (mukautettu)

- c) ~~Koordinaatintuominnan~~ varmistettava, että koordinaattorin toiminnan rahoitusjärjestelmän ~~on~~ pystyy takaamaan ~~oltava sellainen, että se takaa koordinaattorin riippumattoman aseman.~~
- ed) varmistettava, että koordinaattori toimii tämän asetuksen nojalla puolueettomasti, syrjimättömästi ja avoimesti.

↓ uusi

Koordinoiduilla lentoasemilla toimivien lentoliikenteen harjoittajien sekä lentoasemien on huolehdittava c alakohdassa säädetyistä rahoituksesta siten, että turvataan rahoitustaan tasavertainen jakaantuminen kaikkien niiden osapuolten kesken, joita asia koskee, ja vältetään rahoituksen riippuvuus yhdestä ainoasta osapuolesta. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että koordinaattorilla on pysyvästi käytössään tarvittavat voimavarat sekä rahoituksen että inhimillisten, teknisten ja materiaalien voimavarojen osalta ja myös tehtävien asianmukaiseen hoitamiseen tarvittava asiantuntemus.

↓ 793/2004 1 artiklan 4 kohdan b alakohta (mukautettu)

34. Aikatauluneuvojan ja koordinaattorin on osallistuttava ~~yhteisön oikeudessa sallittuihin~~ unionin oikeuden mukaisiin lentoliikenteen harjoittajien ~~kansainvälisiin~~ aikataulukokouksiin kansainvälisellä tasolla .

↓ 793/2004 1 artiklan 4 kohdan b alakohta (mukautettu)
⇒ uusi

45. Aikatauluneuvojan on toimittava lentoliikenteen harjoittajien neuvonantajana ja suositeltava vaihtoehtoisia lähtö- ja/tai saapumisaikoja, kun ruuhkautuminen vaikuttaa todennäköiseltä.

56. Ainoastaan koordinaattori vastaa lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta. Koordinaattorin on jaettava lähtö- ja saapumisaajat tämän asetuksen säännösten mukaisesti ja huolehdittava siitä, että lähtö- ja saapumisaikoja voidaan kiireellisissä tapauksissa jakaa myös virka-ajan ulkopuolella.

67. Aikatauluneuvojan on valvottava, että lentoliikenteen harjoittajat noudattavat toiminnassaan niitä aikatauluja, joita heille on suositeltu.

Koordinaattorin on valvottava, että lentoliikenteen harjoittajat noudattavat toiminnassaan heille jaettuun lähtö- ja saapumisaikojen. Nämä vaatimustenmukaisuuden tarkistukset suoritetaan yhteistyössä lentoaseman hallintoelimen pitäjän ja lennonjohtoviranomaisten kanssa ja niissä on otettava huomioon aika ja muut asiaankuuluvat kyseistä lentoasemaa koskevat parametrit.

7. Kaikkien aikatauluneuvojen ja koordinaattoreiden on tehtävä yhteistyötä aikatauluissa esiintyvien epäjohtomukaisuuksien havaitsemiseksi ja kannustukseen lentoliikenteen harjoittajia ratkaisemaan tällaiset ongelmat.

↓ 793/2004 1 artiklan 4 kohdan b alakohta (mukautettu)
⇒ uusi

6 artikla

⊗ Koordinoinnin ja aikatauluneuvonnan avoimuus ⊗

1. Koordinaattorin tai aikatauluneuvojan on annettava kunkin aikataulukauden päättyessä pyydettyä asianomaisille jäsenvaltioille ja komissiolle vuotuisen toimintakertomus, jossa esitetään lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen ja/tai aikatauluneuvonnan yleinen tilanne. Kertomuksessa, jossa käsitellään erityisesti 9, 14 ja 14 artiklan 5 kohdan ja 13 ja 18 artiklan soveltamista ja koordinointikomitealle mahdollisesti tehtyjä valituksia, jotka koskevat 9 ja 10 artiklan soveltamista, sekä niiden ratkaisemiseksi toteutettuja toimia. Lisäksi kertomuksessa on esitettävä osapuolille, joita asia koskee, osoitetun koordinaattorin tarjoamien palvelujen laatua koskevan kyselytutkimuksen tulokset.

↓ uusi

2. Komissio voi hyväksyä 1 kohdassa tarkoitettulle toimintakertomukselle mallin. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 1 artiklan 4 kohdan c alakohta

→₁ 8. Koordinaattorin on toimitettava pyynnöstä kohtuullisessa määräajassa ja korvauksetta niiden saataville, joita asia koskee, erityisesti koordinointikomitean jäsenten tai tarkkailijoiden saataville, seuraavat tiedot joko kirjallisina tai muussa helpokäyttöisessä muodossa:

↓ uusi

3. Koordinaattorin on pidettävä ajan tasalla tietokantaa, jonka käytöstä ei peritä maksua ja jossa on seuraavat tiedot:

↓ 95/93

a) kaikkien lentoasemaa käyttävien lentoliikenteen harjoittajien vakiintuneet lähtö- ja saapumisajat yhtiöittäin ja aikajärjestyksessä;

↓ 95/93 (mukautettu)

b) kaikkien lentoliikenteen harjoittajien pyytämät lähtö- ja saapumisajat ~~(alustavat hakemukset)~~ liikenteenharjoittajittain ja aikajärjestyksessä;

↓ 95/93

⇒ uusi

c) kaikille lentoliikenteen harjoittajille jaetut lähtö- ja saapumisajat sekä jäljellä olevat hakemukset lueteltuina yksitellen liikenteenharjoittajittain ja aikajärjestyksessä;

d) jäljellä olevat lähtö- ja saapumisajat ⇒ suhteessa kuhunkin koordinoitiparametreissa huomioon otettuun rajoitetyyppiin. Lentoliikenteen harjoittajien on voitava tarkistaa tietokannasta pyyntöjään vastaavien lähtö- ja saapumisaikojen saatavuus ⇐ ;

↓ uusi

e) siirretyt tai vaihdetut lähtö- ja saapumisajat, joiden osalta on ilmoitettu siirtoon tai vaihtoon osallistuneet lentoliikenteen harjoittajat, sekä tieto siitä, onko siirtoon tai vaihtoon liittynyt rahallinen tai muu korvaus. Yhteenkootut tiedot rahallisista korvauksista on julkaistava vuosittain;

↓ 95/93

⇒ uusi

ef) täydelliset ja yksityiskohtaiset tiedot ~~jakamisessa käytetyistä perusteista~~ ⇒ koordinoitiparametreista ⇐ .

↓ uusi

Nämä tiedot on pidettävä jatkuvasti ajan tasalla. Koordinaattorin on varmistettava, että kunkin kauden päättyessä julkaistaan 1 kohdassa mainittu toimintakertomus.

4. Koordinaattorin on varmistettava, että tiedot ovat tallessa ja saatavilla vähintään viidestä vastaavasta peräkkäisestä aikataulukaudesta.

↓ 793/2004 1 artiklan 4 kohdan d alakohta

~~9. Edellä 8 kohdassa tarkoitetut tiedot on toimitettava asianomaiseen aikataulukokoukseen mennessä tai tapauksen mukaan joko kokousten aikana tai niiden jälkeen. Koordinaattorin on toimitettava pyynnöstä kyseiset tiedot tiivistetyssä muodossa. Tällaisten tiivistettyjen tietojen toimittamisesta voidaan periä kustannuksia vastaava maksu.~~

↓ 793/2004 1 artiklan 4 kohdan e alakohta (mukautettu)
⇒ uusi

105. Jos käytettävissä on asianmukaisia ja yleisesti hyväksytyjä aikataulutietojen ⇒ muotoa koskevia ⇐ standardeja, aikatauluneuvojan, koordinaattorin ja lentoliikenteen harjoittajien on sovellettava niitä sillä edellytyksellä, että ne ovat yhteisen ☒ unionin ☒ oikeuden mukaisia.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
⇒ uusi

7 artikla

Aikatauluneuvojalle ja koordinaattorille annettavat tiedot

1. Lentoliikenteen harjoittajien, jotka toimivat tai aikovat toimia ⇒ verkkoon kuuluvalla, ⇐ aikatauluneuvonnan alaisella tai koordinoitulla lentoasemalla, on toimitettava aikatauluneuvojalle tai koordinaattorille kaikki näiden pyytämät olennaiset tiedot. ⇒ Jos näihin tietoihin tulee muutoksia, lentoliikenteen harjoittajan on ilmoitettava niistä aikatauluneuvojalle ja koordinaattorille niin pian kuin mahdollista. ⇐ Kaikki olennaiset tiedot on toimitettava aikatauluneuvojan tai koordinaattorin pyytämässä muodossa ja asettamassa määräajassa. Lentoliikenteen harjoittajan on erityisesti lähtö- ja saapumisaikoja koskevaa pyyntöä esittäessään ilmoitettava koordinaattorille, hyötyisikö se pyydettyjen lähtö- ja saapumisaikojen osalta 2 artiklan b alakohdan mukaisesta uuden tulokkaan asemasta.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

Kaikilla muilla lentoasemilla, joita ei ole erikseen nimetty ~~aikatauluneuvonnan alaisiksi tai koordinoituiksi~~ miksikään , ⇒ lentoliikenteen harjoittajien, jotka käyttävät tai suunnittelevat käyttävänsä palveluja lentoasemalla, lentoaseman pitäjän, ~~hallintoelimen~~ ⇒ maahuolintapalvelujen tarjoajien ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on annettava koordinaattorin niitä pyytäessä kaikki lentoliikenteen harjoittajien suunnittelemaa liikennettä koskevat ~~sen~~ niiden hallussa olevat tiedot.

↓ uusi

Aikatauluneuvojan tai koordinaattorin on annettava lentoaseman pitäjälle tämän pyynnöstä kaikki tässä kohdassa tarkoitetut tiedot.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

2. Jos lentoliikenteen harjoittaja ei toimita 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja ja jollei se voi tyydyttävästi osoittaa lieventävien olosuhteiden vallitsevan tai jos sen toimittamat tiedot ovat väärää tai harhaanjohtavia, koordinaattorin ei tule ottaa huomioon kyseisen lentoliikenteen harjoittajan lähtö- tai saapumisaikaa koskevaa pyyntöä tai pyyntöjä, joihin puuttuvat, väärät tai harhaanjohtavat tiedot liittyvät. ⇒ Hänen on peruutettava lähtö- ja saapumisaikojen sarjat, jos ne on jo jaettu, ja/tai suositeltava seuraamusten soveltamista kansallisen oikeuden mukaisesti toimivaltaiselle elimelle. Koordinaattorin on annettava lentoliikenteen harjoittajalle mahdollisuus esittää omat huomautuksensa.





3. Aikatauluneuvojan tai koordinaattorin, lentoaseman ~~hallintoelimen~~ pitäjän ja lennonjohtoviranomaisten on toimitettava toisilleen kaikki kunkin tehtävien hoitamisen kannalta tarpeelliset tiedot, ~~mukaan lukien~~ erityisesti lentotiedot ja lähtö- ja saapumisajat ⇒ etenkin 17 artiklan soveltamisen varmistamiseksi .


↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

58 artikla





Koordinointikomitea

1. Vastuullisen jäsenvaltion on varmistettava, että koordinoitulle lentoasemalle perustetaan koordinointikomitea. Sama koordinointikomitea voidaan nimetä useammalle kuin yhdelle

lentoasemalle. Komitean jäseninä voivat olla ainakin kyseistä lentoasemaa (kyseisiä lentoasemia) säännöllisesti käyttävät lentoliikenteen harjoittajat ja niitä edustavat järjestöt, kyseisen lentoaseman ~~hallintoelin~~  pitäjä , asianomaiset lennonjohtoviranomaiset, ~~ja~~ lentoasemaa säännöllisesti käyttävät yleisilmailun edustajat , verkon hallinnoija, suorituskyvyn tarkastuselin ja asianomaisen jäsenvaltion kansallinen valvontaviranomainen .


↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
 uusi

Koordinointikomitean tehtävänä on:

- a) antaa koordinaattorille ja/tai jäsenvaltiolle ehdotuksia tai neuvoja
- i) mahdollisuuksista lisätä 3 artiklan mukaisesti määritettyä lentoaseman kapasiteettia tai parantaa sen käyttöä,
 - ii) ~~64~~ artiklan mukaisesti määritettävistä koordinoitiparametreista,
 - iii) jaettujen lähtö- ja saapumisaikojen käytön valvontamenetelmistä,
 - iv) ~~89~~ artiklan ~~58~~ kohdassa säädetyistä ~~lähtö- ja saapumisaikojen jakamista tai jaettujen lähtö- ja saapumisaikojen käytön valvontaa koskevista paikallisista ohjeista~~ ~~ottaen huomioon muun muassa mahdolliset ympäristönäkökohdat,~~
 - v) kyseisellä lentoasemalla vallitsevi~~nen~~ liikenneoloi~~hin~~~~en~~  vaikuttavista tekijöistä  ~~parannuskeinoista,~~
 - vi) uusien tulokkaiden kohtaamista vakavista ongelmista ~~109~~ artiklan ~~96~~ kohdan mukaisesti,
 - vii) kaikista lentoaseman kapasiteettiin liittyvistä kysymyksistä , erityisesti suhteessa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseen ja verkon toimintaan  ;
-

↓ uusi

- b) antaa suorituskyvyn tarkastuselimelle ja kansalliselle valvontaviranomaiselle lausuntoja siitä, miten koordinoitiparametrit ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajille ehdotetut keskeiset suorituskykyindikaattorit, jotka määritellään komission asetuksessa (EU) N:o 691/2010, liittyvät toisiinsa;
-

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
 uusi

- bc) toimia välittäjänä kaikkien asianosaisten osapuolten välillä ~~119~~ artiklan mukaisissa valituksissa, jotka koskevat lähtö- ja saapumisaikojen jakamista.

2. Jäsenvaltion edustajat ja koordinaattori on kutsuttava tarkkailijoiksi koordinoitukomitean kokouksiin. ⇒Komissio voi pyynnöstään osallistua näihin kokouksiin. ⇐

3. Koordinoitukomitean on laadittava kirjallinen työjärjestys, joka käsittää muun muassa osallistumisen, äänestämisen, kokoustiheyden ja käytettävän kielen (käytettävät kielet).

Kuka tahansa koordinoitukomitean jäsen voi tehdä ehdotuksen 89 artiklan 58 kohdan mukaisista paikallisista ohjeista. Koordinoitukomitean on koordinaattorin pyynnöstä tutkittava ehdotetut paikalliset ohjeet ~~käsiteltävä ehdotettuja lähtö- ja saapumisaikojen jakamista sekä ehdotettuja jaettujen lähtö- ja saapumisaikojen valvontaa koskevia paikallisia ohjeita~~. Koordinoitukomitean kokouspöytäkirja on toimitettava asianomaiselle jäsenvaltiolle, ja siitä on käytävä ilmi komitean eri jäsenten kannat. ⇒Kyseinen pöytäkirja on toimitettava myös suorituskyvyn tarkastuselimelle ja verkon hallinnoijalle. ⇐

↓ 95/93 (mukautettu)

⊗ Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen ⊗

↓ 793/2004 1 artiklan 6 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

109 artikla

Lähtö- ja saapumisaikojen pooli

1. Koordinaattorin on muodostettava pooli, johon sisältyvät kaikki ~~sellaiset~~ lähtö- ja saapumisajat, ~~joita ei ole jaettu 8 artiklan 2 ja 4 kohdan perusteella~~. Kaikki 3 artiklan 3 kohdan mukaisesti määritetty uusi lähtö- ja saapumisaikakapasiteetti sijoitetaan pooliin.

~~2. Lähtö- ja saapumisaikojen sarja, joka on jaettu lentoliikenteen harjoittajalle reittiliikenteen tai tilauslentosarjojen harjoittamista varten, ei oikeuta tuota lentoliikenteen harjoittajaa samaan lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella, ellei lentoliikenteen harjoittaja voi osoittaa koordinaattoria tyydyttävällä tavalla käyttäneensä kyseisiä lähtö- ja saapumisaikoja koordinaattorin luvan mukaisesti vähintään 80 prosenttia siitä aikataulukaudesta, joksi ne on jaettu.~~

62. Pooliin sijoitetut lähtö- ja saapumisajat jaetaan niitä hakeneille lentoliikenteen harjoittajille, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän asetuksen 10 artiklan 2 ⇒ ja 3 ⇐ kohdan ja asetuksen (EY) N:o 1008/2008 19 artiklan 2 kohdan soveltamista. Näistä lähtö- ja saapumisajoista jaetaan ensin 50 prosenttia uusille tulokkaille, paitsi jos uusien tulokkaiden hakemuksia on vähemmän kuin 50 prosenttia. ⇒ Uusille tulokkaille annettavaa etusijaa on noudatettava koko aikataulukauden ajan. ⇐ Koordinaattorin on käsiteltävä uusien tulokkaiden ja muiden lentoliikenteen harjoittajien hakemukset oikeudenmukaisesti kunkin aikatauluvuorokauden koordinoitujaksosten mukaisesti.

Uusien tulokkaiden hakemuksista pidetään ensisijaisina niitä lentoliikenteen harjoittajia, jotka ovat oikeutettuja uuden tulokkaan asemaan ~~sekä 2 artiklan 2 kohdan b alakohdan i että ii alakohdan nojalla tai 2 artiklan b alakohdan i ja iii alakohdan nojalla.~~

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta

3. Jos kaikkia kyseisten lentoliikenteen harjoittajien lähtö- ja saapumisaikapyyntöjä ei voida täyttää, etusija annetaan kaupalliselle liikenteelle ja varsinkin reittiliikenteelle sekä tilauslentosarjoille, sanotun kuitenkin rajoittamatta 10 artiklan 2 kohdan soveltamista. Jos samassa liikenneluokassa esitetään kilpailevia pyyntöjä, etusijalle on asetettava ympärivuotinen liikenne.

↓ 793/2004 1 artiklan 6 kohta
⇒ uusi

74. Uusi tulokas, jolle on tarjottu lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa, joka ajoittuu yhden tunnin sisälle joko ennen pyydettyä aikaa tai sen jälkeen, mutta joka ei ole hyväksynyt tätä tarjousta, ei säilytä uuden tulokkaan asemaa ⇒ kyseisen sarjan osalta ⇐ kyseisellä aikataulukaudella.

85. Jos liikennettä harjoittaa lentoliikenteen harjoittajien ryhmä, vain yksi ryhmään osallistuvista lentoliikenteen harjoittajista voi hakea tarvittavia lähtö- ja saapumisaikoja. Tällaista toimintaa harjoittava lentoliikenteen harjoittaja vastaa §10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen ⇒ etusijan saamiseen ⇐ ~~aiemmin saavutettujen oikeuksien säilymiseksi~~ vaadittavien toiminnallisten perusteiden täyttämistä.

↓ 793/2004 1 artiklan 6 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

~~Muut toimintaan osallistuvat lentoliikenteen harjoittajat voivat käyttää~~ Yhdelle lentoliikenteen harjoittajalle jaettu lähtö- ja saapumisaikoja ⇒ voi käyttää yksi tai useampi lentoliikenteen harjoittajien ryhmään kuuluva lentoliikenteen harjoittaja ⇐ ~~yhteistä liikennettä varten~~ sillä edellytyksellä, että sen lentoliikenteen harjoittajan yhtiötunnus, jolle lähtö- ja saapumisajat on jaettu, säilyy yhteisellä lennolla koordinoitua ja valvontaa varten. Tällaisen toiminnan loputtua siihen käytetyt lähtö- ja saapumisajat pysyvät sen lentoliikenteen harjoittajan käytössä, jolle ne on alun perin jaettu. ~~Yhteiseen toimintaan osallistuvien lentoliikenteen harjoittajien~~ ☒ Ryhmään kuuluvien lentoliikenteen harjoittajien on ilmoitettava ☒ on annettava koordinaattorille ~~yksityiskohtaiset tiedot~~ tällaisesta toiminnasta ~~ennen kyseisen toiminnan aloittamista~~ ⇒, ja sitä ei saa aloittaa ennen koordinaattorin nimenomaista vahvistusta ⇐ .

↓ uusi

Jos yhdelle lentoliikenteen harjoittajalle myönnettyä lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa käyttää toinen lentoliikenteen harjoittaja muilla kuin tässä kohdassa säädetyillä edellytyksillä, koordinaattorin on peruutettava kyseinen sarja ja palautettava se pooliin kuultuaan asianomaisia lentoliikenteen harjoittajia.

↓ 793/2004 1 artiklan 6 kohta

96. Jos uusilla tulokkailla ilmenee jatkuvasti vakavia ongelmia, jäsenvaltion on varmistettava, että lentoaseman koordinoitukomitea kutsutaan koolle tarkastelemaan mahdollisuuksia korjata tämä tilanne. Komissio on kutsuttava tähän kokoukseen.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta

67. Jos pyydettyä lähtö- tai saapumisaikaa ei voida antaa, koordinaattorin on ilmoitettava kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle syyt siihen ja ilmoitettava lähin vaihtoehtoinen käytettävissä oleva lähtö- tai saapumisaika.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

58. Koordinaattorin on myös otettava huomioon muut lentoliikennealan vahvistamat ~~maailmanlaajuiset tai yhteisönlajuiset säännöt ja~~ ☒ maailman tai unionin laajuiset ☒ ohjeet sekä koordinoitukomitean ehdottamat ja kyseisestä lentoasemasta vastaavan jäsenvaltion tai muun toimivaltaisen elimen hyväksymät paikalliset ohjeet sillä edellytyksellä, että nämä ~~säännöt ja~~ ohjeet eivät vaikuta koordinaattorin aseman riippumattomuuteen, ovat ~~yhteisön~~ ☒ unionin ☒ lainsäädännön mukaisia, ja tähtäävät lentoasemakapasiteetin käytön tehostamiseen ⇒ ja niistä on ilmoitettu ennalta komissiolle, joka on hyväksynyt ne ⇐ .
~~Kyseisen jäsenvaltion on toimitettava nämä säännöt komissiolle.~~

↓ uusi

Paikalliset ohjeet saavat koskea ainoastaan jaettujen lähtö- ja saapumisaikojen käytön valvontaa tai lähtö- ja saapumisaikojen sarjan määrittelyn muuttamista siten, että sitä lyhennetään talviaikataulukaudella alle kymmeneen lähtö- tai saapumisaikaan tai kesäaikataulukaudella alle viiteentoista lähtö- tai saapumisaikaan, mutta ei missään tapauksessa alle viiteen lähtö- tai saapumisaikaan. Lähtö- ja saapumisaikojen sarjan lyhentämistä sovelletaan ainoastaan lentoasemilla, joilla lentoliikenteen kysyntä vaihtelee huomattavasti kausittain.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)

~~79.~~ Aikataulukaudeksi suunniteltujen lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen lisäksi koordinaattorin on aina pyrittävä vastaamaan kaikenlaista ilmailua koskeviin yksittäisiin ja kiireellisiin lähtö- tai saapumisaikapyyntöihin, yleisilmailu mukaan lukien. Tätä varten voidaan käyttää ~~10 artiklassa tarkoitetussa~~ poolissa jäljellä olevia lähtö- ja saapumisaikoja sen jälkeen, kun lähtö- ja saapumisajat on jaettu niitä hakeneille lentoliikenteen harjoittajille, sekä lyhyellä varoitusajalla käytettävissä olevia lähtö- ja saapumisaikoja.

§10 artikla

~~Lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettely~~ ☒ **Vakiintuneet lähtö- ja saapumisajat** ☒

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta

1. Lähtö- ja saapumisaikojen sarjat jaetaan lähtö- ja saapumisaikojen poolista niitä hakeneille lentoliikenteen harjoittajille lupina käyttää lentoaseman infrastruktuuria laskeutumista ja lentoon lähtöä varten sinä aikataulukautena, jonka ajaksi niitä on pyydetty, minkä jälkeen ne on palautettava ~~109~~ artiklan säännösten mukaisesti perustettuun lähtö- ja saapumisaikojen pooliin.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

2. ~~Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta,~~ ⇒ Jaettaessa samaa sarjaa seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella, etusija on annettava asianomaiselle lentoliikenteen harjoittajalle, jos tämä pyytää sitä 7 artiklan 1 kohdassa säädetyn määräajan kuluessa ja ⇐ jos seuraavat edellytykset täyttyvät, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 7, ~~8 a ja 9 artiklan, 10 artiklan 1 kohdan sekä 14, 12, 13 ja 17 artiklan soveltamista:~~

- a) ☒ kyseinen ☒ lentoliikenteen harjoittaja on käyttänyt lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa reittiliikenteen ja tilauslentosarjojen harjoittamiseen; ja
- b) lentoliikenteen harjoittaja voi osoittaa koordinaattorille käyttäneensä kyseistä lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa koordinaattorin luvan mukaisesti vähintään ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ prosenttia siitä aikataulukaudesta, joksi se on jaettu.

~~Tässä tapauksessa lähtö- ja saapumisaikojen sarja antaa lentoliikenteen harjoittajalle oikeuden samaan lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella, jos kyseinen lentoliikenteen harjoittaja sitä pyytää 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa määräajassa.~~

~~43.~~ Lähtö- ja saapumisaikojen sarjan aikojen muuttaminen ennen jäljellä olevien lähtö- ja saapumisaikojen jakamista 9 artiklassa tarkoitetusta poolista muille lähtö- ja saapumisaikoja

hakeneille lentoliikenteen harjoittajille voidaan hyväksyä ainoastaan toiminnallisista syistä, ⇒ esimerkiksi jos lentoliikenteen harjoittajan käyttämä ilma-alustyyppe tai liikennöimä reitti vaihtuu ⇐ tai jos aikojen muuttamista hakeneiden lentoliikenteen harjoittajien ajat vastaavat tämän jälkeen paremmin niiden alun perin pyytämää lähtö- ja saapumisaikoja. Muutos ei astu voimaan ennen koordinaattorin nimenomaista vahvistusta.

↓ 793/2004 1 artiklan 6 kohta
⇒ uusi

34. Lähtö- ja saapumisaikoja, jotka on jaettu lentoliikenteen harjoittajalle ennen 31 päivää tammikuuta seuraavaksi kesäkaudeksi tai ennen 31 päivää elokuuta seuraavaksi talvikaudeksi, mutta jotka on palautettu koordinaattorille uudelleen jakamista varten ennen näitä ajankohtia, ei oteta huomioon käyttölaskelmia tehtäessä ⇒ , jos lähtö- ja saapumisaajat, jotka säilyvät jaettuina, muodostavat 2 artiklan 13 kohdassa tarkoitetun sarjan ⇐ .

↓ uusi

Lähtö- ja saapumisaajat, jotka osuvat yleisille vapaapäiville, sisällytetään seuraavan kauden sarjaan eikä niiden käyttämättä jättämistä tarvitse perustella.

↓ 793/2004 1 artiklan 6 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

45. Jos ei voida osoittaa, että lähtö- ja saapumisaikojen sarjan käyttöaste on 80 ⇒ 85 ⇐ prosenttia, kaikki kyseisen sarjan lähtö- ja saapumisaajat on sijoitettava lähtö- ja saapumisaikojen pooliin ⇒ 2 artiklassa tarkoitettua etusijaa ei myönnetä ⇐ , jollei käyttämättä jättämistä voida perustella jollakin seuraavista seikoista:

- a) ennalta arvaamattomat ja väistämättömät olosuhteet, joihin lentoliikenteen harjoittaja ei voi vaikuttaa ja joista aiheutuu:
 - i) kyseiseen liikenteeseen yleisesti käytetylle ilma-alustyypille määrätty lentokielto,
 - ii) lentoaseman tai ilmatilan sulkeminen ⇒ kokonaan tai osittain ⇐ ,
 - iii) vakavia häiriöitä kyseisten lentoasemien toiminnassa huomattavassa osassa kyseistä aikataulukautta, mukaan lukien ne lähtö- ja saapumisaikojen sarjat muilla yhteisön ☒ unionin ☒ lentoasemilla, jotka liittyvät reitteihin, joihin tällaiset häiriöt ovat vaikuttaneet;
- b) lentoliikenteen keskeytys, joka johtuu näihin vuoroihin kohdistuvista tahallisista toimista, ⇒ esimerkiksi lakkotilanteissa, ⇐ joiden vuoksi lentoliikenteen harjoittajan on käytännössä ja/tai teknisesti mahdotonta harjoittaa toimintaa suunnitelmien mukaisesti;

- c) yhteisön ~~☒~~ unionin ~~☒~~ lentoliikenteen harjoittajan vakavat taloudelliset vaikeudet, jotka aiheuttavat sen, että lupaviranomaiset myöntävät asetuksen (EY) N:o 1008/2008 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti väliaikaisen luvan lentoliikenteen harjoittajan taloudellisten uudelleenjärjestelyjen ajaksi;
- d) oikeudelliset menettelyt, jotka koskevat 12 artiklan soveltamista reitteihin, joille on määrätty julkisen palvelun velvoitteita asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan mukaisesti, minkä seurauksena liikennöinti kyseisillä reiteillä on tilapäisesti keskeytetty.

↓ uusi

Komission asetuksen (EY) N:o 474/2006²¹ mukaista toimintakieltoa Euroopan unionissa ei voida hyväksyä perusteluksi lähtö- ja saapumisaikojen sarjan käyttämättä jättämiselle tämän kohdan mukaisesti.

↓ 793/2004 1 artiklan 6 kohta

56. Komissio tarkastaa jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan, että tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan lentoaseman koordinaattori soveltaa 45 kohtaa.

Komissio päättää asiasta kahden kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta noudattaen 1316 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä.

↓ uusi

7. Vaikka 2 kohdan a ja b alakohdassa säädetyt edellytykset eivät täytyisi, komissio voi kuitenkin päättää, että lentoliikenteen harjoittajille annetaan seuraavalla aikataulukaudella etusija samoihin sarjoihin, jos tämä on perusteltavissa sellaisista poikkeuksellisista tapahtumista johtuneesta kriisitilanteesta, jotka edellyttävät toteutettavien toimenpiteiden johdonmukaista soveltamista kyseisillä lentoasemilla. Komissio hyväksyy tarvittavat toimenpiteet, joita sovelletaan ainoastaan kyseisen aikataulukauden ajan. Se antaa 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen tällaisia täytäntöönpanosäädöksiä, jotka ovat välittömästi sovellettavia.

²¹ EUVL L 84, 23.3.2006, s. 14.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

8-b artikla

Korvausvaatimusten poissulkeminen

8. ~~Edellä~~ ~~8~~ Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettu oikeus ⇒ etusija ⇐ lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan ei voi johtaa korvausvaatimukseen, jos oikeutta ⇒ etusijaa ⇐ rajoitetaan tai se poistetaan yhteisön ☒ unionin ☒ lainsäädännön mukaisesti, erityisesti perustamissopimuksen lentoliikennettä koskevien sääntöjen soveltamiseksi.

↓ uusi

11 artikla

Lähtö- ja saapumisaikojen varaaminen

1. Lentoaseman pitäjä voi tehdä päätöksen käyttää lentoasemamaksujärjestelmää ehkäisemään sitä, että lentoliikenteen harjoittajat palauttavat lähtö- ja saapumisaikoja 9 artiklassa tarkoitettuun pooliin liian myöhään, sekä saattaakseen nämä vastuuseen varatun lentoasemainfrastruktuurin käyttämättä jättämisestä. Seuraavia periaatteita on noudatettava:

a) ennen tällaisen päätöksen tekemistä on noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/12/EY²² 6 artiklassa säädettyä menettelyä. Myös koordinaattoria on kuultava. Koordinoiduilla lentoasemilla, joihin ei sovelleta direktiivin 2009/12/EY 1 artiklan 2 kohtaa, lentoaseman pitäjän on kuultava koordinaatikomiteaa ja koordinaattoria;

b) päätös ei saa vaarantaa lähtö- ja saapumisaikojen jakomenettelyn ja lentoasemamaksujärjestelmän syrjimättömyyttä ja avoimuutta;

c) päätös ei saa ehkäistä lentoliikenteen harjoittajien markkinoille tuloa tai palvelujen kehittämistä, ja sen on koskettava ainoastaan kustannuksia, joita lentoasemalle aiheutuu siitä, että lähtö- ja saapumisaikoja vastaavaa lentoasemakapasiteettia on varattu mutta jätetty käyttämättä;

d) lentoaseman infrastruktuurin varaamisesta ja sen käyttämättä jättämisestä ei joudu vastuuseen, jos jaetut lähtö- ja saapumisaajat on palautettu pooliin ennen 31 päivää tammikuuta seuraavan kesäaikataulukauden osalta ja ennen 31 päivää elokuuta seuraavan talviaikataulukauden osalta; jos lähtö- tai saapumisaajat osuvat yleisille vapaapäiville ja ne on palautettu pooliin ennen kyseisiä päivämääriä ja jos lähtö- ja saapumisaikojen käyttämättä jättäminen on perusteltavissa 10 artiklan 5 kohdan mukaisesti;

e) päätös on annettava tiedoksi koordinaattorille, asianomaisille osapuolille ja komissiolle vähintään kuusi kuukautta ennen kyseisen aikataulukauden alkua.

²² EUVL L 70, 14.3.2009, s. 11.

2. Koordinaattorin on annettava lentoaseman pitäjälle kaikki tiedot, joiden perusteella 1 kohdassa mainittu päätös voidaan panna täytäntöön.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta

912 artikla

Julkisen palvelun velvoitteet

1. Jos jollekin reitille on määrätty julkisen palvelun velvoitteita asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan mukaisesti, jäsenvaltio voi koordinoitulla lentoasemalla varata kyseisellä reitillä suunniteltua liikennettä varten vaadittavat lähtö- ja saapumisaajat. Jos reittiä varten varattuja lähtö- ja saapumisaikoja ei käytetä, nämä lähtö- ja saapumisaajat annetaan minkä tahansa muun sellaisen lentoliikenteen harjoittajan käyttöön, joka on kiinnostunut liikennöimään reitillä julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti, jollei 2 kohdasta muuta johdu. Jos mikään muu lentoliikenteen harjoittaja ei ole kiinnostunut liikennöimään reitillä eikä kyseinen jäsenvaltio julkaise tarjouspyyntöä asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 10 kohdan, 17 artiklan 3–7 kohdan ja 18 artiklan 1 kohdan nojalla, lähtö- ja saapumisaajat joko varataan toista reittiä varten, jolle on määrätty julkisen palvelun velvoitteita, tai palautetaan pooliin.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)

2. Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 10 kohdassa, 17 artiklan 3 ja 7 kohdassa ja 18 artiklan 1 kohdassa vahvistettua tarjouspyyntömenettelyä sovelletaan tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen lähtö- ja saapumisaikojen käyttöön, jos useampi kuin yksi yhteisön unionin lentoliikenteen harjoittaja on kiinnostunut liikennöimään tällä reitillä eikä ole saanut lähtö- ja saapumisaikoja alun perin pyytämäänsä aikoja edeltävältä tai niitä seuraavalta tunnilta.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)

Lähtö- ja saapumisaikojen siirrettävyys

~~813~~ 13 artikla

Lähtö- ja saapumisaikojen ~~siirto ja vaihto~~ siirtäminen ja vaihtaminen

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
⇒ uusi

1. Lähtö- ja saapumisaikoja voidaan

- a) siirtää saman lentoliikenteen harjoittajan reitiltä toiselle tai liikennelajista toiseen;
- b) siirtää ⇒ kahden lentoliikenteen harjoittajan välillä joko rahallista tai muuta korvausta vastaan tai korvauksetta; ⇐
- ~~i) emoyhtiön ja tytäryhtiön välillä sekä saman emoyhtiön tytäryhtiöiden välillä,~~
- ~~ii) lentoliikenteen harjoittajan osakepääomaa koskevan määräysvallan hankinnan yhteydessä,~~
- ~~iii) täydellisen tai osittaisen yritysoston yhteydessä, kun lähtö- ja saapumisajat liittyvät välittömästi ostettavaan lentoliikenteen harjoittajaan,~~
- c) vaihtaa lentoliikenteen harjoittajien kesken ⇒ joko rahallista tai muuta korvausta vastaan tai korvauksetta ⇐ .

↓ uusi

2. Jäsenvaltion on luotava avoimet järjestelyt, joiden puitteissa siirtämisestä tai vaihtamisesta kiinnostuneet lentoliikenteen harjoittajat voivat saada yhteyden toisiinsa unionin lainsäädäntöä noudattaen.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

2 Edellä 1 kohdassa tarkoitetuista siirroista tai vaihdoista on ilmoitettava koordinaattorille, eikä niitä saa toteuttaa ennen koordinaattorin nimenomaista vahvistusta. Koordinaattorin on pidätyttävä vahvistamasta siirtoja tai vaihtoja, jos ne eivät ole tämän asetuksen vaatimusten mukaisia ja jos ei ole osoitettu, että:

- a) ne eivät haittaisi lentoaseman toimintaa, kun otetaan huomioon kaikki tekniset, toiminnalliset ja ⇒ suorituskykyyn ja ⇐ ympäristöön liittyvät rajoitteet;
- b) ~~912~~ artiklan mukaisesti asetettuja rajoituksia noudatetaan;
- c) lähtö- ja saapumisaikojen siirto ei kuulu ☒ tämän artiklan ☒ 3 kohdan soveltamisalaan.

↓ uusi

Lentoliikenteen harjoittajien on annettava 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettujen siirtojen tai vaihtojen osalta koordinaattorille yksityiskohtaiset tiedot mahdollisesta rahallisesta tai muusta korvauksesta. Siirtoon tai vaihtoon liittyvää korvausta koskevat yksityiskohdat ovat luottamuksellisia, ja koordinaattori ei saa paljastaa niitä muille kuin jäsenvaltiolle, jossa lentoasema sijaitsee, tai komissiolle näiden pyynnöstä. Siirtoa tai vaihtoa ei saa tehdä edellytyksillä, joiden tarkoituksena on rajoittaa lentoliikenteen harjoittajan, joka haluaa saada lähtö- ja saapumisaikoja, mahdollisuutta kilpailla kyseiset lähtö- ja saapumisajat siirtävän tai vaihtavan lentoliikenteen harjoittajan kanssa.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)

3. Lähtö- ja saapumisaikoja, jotka on jaettu 2 artiklan 2 alakohdassa tarkoitettulle uudelle tulokkaalle, ei voida siirtää tämän artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetyllä tavalla kahden vastaavan aikataulukauden aikana muutoin kuin konkurssin tehneen yrityksen toiminnan laillisesti hyväksytyn yritysoston tapauksessa.

Lähtö- ja saapumisaikoja, jotka on jaettu 2 artiklan 2 ~~b~~ alakohdan ~~ii~~ ja ~~iii~~ b alakohdassa määritellylle uudelle tulokkaalle, ei voida siirtää toiselle reitille tämän artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetyllä tavalla kahden vastaavan aikataulukauden aikana, paitsi jos uusi tulokas olisi uudella reitillä saanut saman ~~prioriteettiaseman~~ etusijan kuin alkuperäisellä reitillä.

Lähtö- ja saapumisaikoja, jotka on jaettu 2 artiklan 2 ~~b~~ alakohdassa määritellylle uudelle tulokkaalle, ei voida vaihtaa tämän artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyllä tavalla kahden vastaavan aikataulukauden aikana, paitsi jos lähtö- ja saapumisajat sopivat tämän jälkeen paremmin kyseiselle liikenteelle kuin sille aiemmin pyydyt ajat.

↓ 793/2004 1 artiklan 5 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

14 artikla

⊗ **Kilpailuoikeutta koskevat säännökset** ⊗

Tämä asetus ei vaikuta viranomaisten valtuuksiin ~~vaatia~~ ⇨ hyväksyä ⇨ lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä lentoliikenteen harjoittajien välillä ja antaa ohjeita ~~☒~~ vahvistaa yksityiskohtaisia sääntöjä ~~☒~~ niiden jakamisesta kansallisen kilpailulainsäädännön tai perustamis sopimuksen ~~81 tai 82~~ ~~☒~~ 101, 102 ~~☒~~ ⇨ tai 106 ⇨ artiklan tai neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004²³ nojalla. ~~Tällaisia siirtoja voidaan suorittaa ainoastaan ilman rahallista korvausta.~~

↓ 545/2009 1 artiklan 1 kohta

~~10 a artikla~~

~~Tämän asetuksen 12 artiklan 2 kohdan soveltamiseksi koordinaattoreiden on hyväksyttävä se, että lentoliikenteen harjoittajilla on kesäaikataulukaudella 2010 oikeus lähtö- ja saapumisaikojen sarjoihin, jotka niille jaettiin tämän asetuksen mukaisesti kesäkauden 2009 alussa.~~

↓ uusi

Delegoidut säädökset ja komitea

15 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyn edellytyksin.
2. Siirretään valta antaa 3 artiklan 3 kohdan loppuosassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä komissiolle määräämättömäksi ajaksi tämän asetuksen voimaantulosta alkaen.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 3 artiklan 3 kohdan loppuosassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun kyseinen päätös on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* tai jonakin myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Se ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 3 artiklan 3 kohdan loppuosassa tarkoitetut delegoidut säädökset tulevat voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle,

²³ EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1.

ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

↓ 793/2004 1 artiklan 9 kohta

16 artikla

Komiteamenettely

↓ 793/2004 1 artiklan 9 kohta
⇒ uusi

1. Komissiota avustaa komitea. ⇒ Kyseinen komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea. ⇐

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset ⇒ asetuksen (EU) N:o 182/2011²⁴ 5 artiklaa ⇐ .

~~Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.~~

↓ uusi

Kun komitean lausunto on tarkoitus hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, tämä menettely päätetään tuloksettomana, jos komitean puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenten kahden kolmasosan enemmistö sitä pyytää.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 8 artiklaa yhdessä sen 5 artiklan kanssa.

↓ 793/2004 1 artiklan 9 kohta

34. Komissio voi lisäksi kuulla komiteaa mistä tahansa tämän asetuksen soveltamiseen liittyvästä asiasta.

~~4. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.~~

²⁴ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

↓ 793/2004 1 artiklan 9 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

⊗ Soveltamistoimenpiteet ⊗

17 artikla

⊗ Lähtö- ja saapumisaikojen ja lentosuunnitelmien yhteensovittaminen ⊗

1. ⇒ Kun lentoliikenteen harjoittaja esittää lentosuunnitelman, siihen on sisällyttävä viittaus jaettuun lähtö- tai saapumisaikaan ⇐ . ~~Toimivaltaiset ilmailukenteen hallintaviranomaiset voivat hylätä~~ ⇒ Verkon hallinnoijan on hylättävä ⇐ lentoliikenteen harjoittajan lentosuunnitelman, jos tämä aikoo laskeutua koordinoitulle lentoasemalle tai lähteä sieltä lentoon ajanjaksona, jolloin lentoasemaa koordinoidaan, ilman koordinaattorin jakamaa lähtö- tai saapumisaikaa. ⇒ Liikentotoiminnan harjoittajien katsotaan olevan ilman lähtö- tai saapumisaikaa, jos niiden on toimittava lähtö- tai saapumisajan mukaisen aikavälin ulkopuolella ja viivästyminen ei johdu lennonvarmistuspalvelusta. ⇐

↓ uusi

2. Jäsenvaltion on hyväksyttävä tarvittavat toimenpiteet tietojen vaihtamiseksi koordinaattorin, verkon hallinnoijan, lennonvarmistuspalvelun tarjoajien ja lentoaseman pitäjän välillä.

↓ 793/2004 1 artiklan 9 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

118 artikla

~~Täytäntöönpanon valvonta~~

21. Koordinaattorin on peruttava lentoliikenteen harjoittajalle sen perustamisvaiheessa tilapäisesti jaetut lähtö- ja saapumisaikojen sarjat ja sijoitettava ne pooliin 31 päivänä tammikuuta seuraavaa kesäkautta varten tai 31 päivänä elokuuta seuraavaa talvikautta varten, jos yrityksellä ei tuona ajankohtana ole toimilupaa tai vastaavaa asiakirjaa tai jos luvan myöntävä toimivaltainen viranomainen ei ilmoita, että toimilupa tai vastaava asiakirja todennäköisesti myönnetään, ennen kuin kyseinen aikataulukausi alkaa. ⇒ Toimilupa-asioista vastaavien toimivaltaisten viranomaisten on toimitettava koordinaattorille säännöllisesti ajantasaisia tietoja sekä vastattava tämän pyyntöihin kohtuullisessa ajassa. ⇐

~~3. Koordinaattori on peruutettava ja sijoitettava pooliin lentoliikenteen harjoittajan lähtö- ja saapumisaikojen sarjat, jotka tämä on saanut 9 artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaisen vaihdon seurauksena, jos lähtö- ja saapumisaikoja ei ole käytetty tarkoitetulla tavalla.~~

42. Lentoliikenteen harjoittajat, jotka toistuvasti ⇒ tai ⇐ ja tarkoituksellisesti joko liikennöivät aikaan, joka poikkeaa huomattavasti osana lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa myönnetystä lähtö- ja saapumisaajasta, tai käyttävät lähtö- ja saapumisaikoja tavalla, joka poikkeaa huomattavasti jakamisajankohtana ilmoitetusta käytöstä, ~~ja tästä aiheutuu haittaa lentoaseman tai lentoliikenteen toiminnalle,~~ menettävät §10 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun ⇒ etusijan ⇐ ~~aseman~~. Koordinaattori voi päättää peruuttaa tällaisen lentoliikenteen harjoittajan kyseessä olevat lähtö- ja saapumisaikojen sarjat jäljellä olevan aikataulukauden ajaksi ja sijoittaa ne pooliin kuultuaan ensin kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa ja annettuaan tälle yhden varoituksen. ⇒ Jos lentoliikenteen harjoittaja pyytää vastaavia lähtö- ja saapumisaikoja, koordinaattorilla ei ole velvollisuutta jakaa niitä. ⇐

↓ uusi

Jäsenvaltion on varmistettava, että koordinaattori toteuttaa tehokkaan järjestelmän tämän kohdan soveltamisen valvomiseksi.

↓ 793/2004 1 artiklan 9 kohta
⇒ uusi

53. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että käytettävissä on tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia ~~tai vastaavia toimenpiteitä,~~ ⇒ joita myös sovelletaan ja ⇐ joilla voidaan puuttua

- toistuvaan ⇒ tai ⇐ ja tarkoitukselliseen liikennöintiin ⇒ ilman sitä vastaavaa lähtö- tai saapumisaikaa tai ⇐ aikoina, jotka poikkeavat huomattavasti myönnetystä lähtö- ja saapumisaajoista, tai lähtö- ja saapumisaikojen käyttöön tavalla, joka poikkeaa huomattavasti jakamisajankohtana ilmoitetusta käytöstä, ~~jos tästä aiheutuu haittaa lentoaseman tai lentoliikenteen toiminnalle;~~

↓ uusi

- lähtö- ja saapumisaikojen palauttamiseen 31 päivän tammikuuta jälkeen seuraavan kesäkauden osalta tai 31 päivän elokuuta jälkeen seuraavan talvikauden osalta taikka käyttämättömien lähtö- tai saapumisaikojen säilyttämiseen; seuraamuksessa on otettava huomioon 11 artiklassa säädetyn mekanismin mahdollinen soveltaminen;

- 7 ja 13 artiklassa säädettyjen tietojen koordinaattorille tai aikatauluneuvojalle antamisen laiminlyöntiin taikka väärin tai harhaanjohtavien tietojen toimittamiseen.

Koordinaattorille on ilmoitettava asianmukaisesti seuraamusten soveltamisesta.

↓ 793/2004 1 artiklan 9 kohta
⇒ uusi

~~64~~. Jos lentoliikenteen harjoittaja ei pysty saavuttamaan ~~810~~ artiklan 2 kohdassa määriteltyä ⇒ 85 ⇐ ~~80~~ prosentin käyttöastetta, koordinaattori voi päättää peruuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseessä olevat lähtö- ja saapumisaikojen sarjat jäljellä olevan aikataulukauden ajaksi ja sijoittaa ne pooliin kuultuaan ensin kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa, sanotun kuitenkin rajoittamatta 10 artiklan ~~45~~ kohdan soveltamista.

Jos sarjan lähtö- ja saapumisaikoja ei ole vielä käytetty sellaisen ajanjakson jälkeen, joka vastaa ⇒ 15:tä ⇐ ~~20~~ prosenttia sarjan voimassaoloajasta, koordinaattori on sijoitettava kyseiset lähtö- ja saapumisaikojen sarjat pooliin jäljellä olevan aikataulukauden ajaksi kuultuaan ensin kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa, sanotun kuitenkin rajoittamatta 10 artiklan ~~45~~ kohdan soveltamista. ⇒ Koordinaattori voi päättää peruuttaa lähtö- ja saapumisaikojen sarjan ennen sellaisen ajanjakson päättymistä, joka vastaa 15:tä prosenttia sarjan voimassaoloajasta, ellei lentoliikenteen harjoittaja todista aikomustaan käyttää niitä. ⇐

↓ 793/2004 1 artiklan 7 kohta

~~119~~ artikla

Valitukset ja muutoksenhakuoikeus

1. Tämän asetuksen 7 artiklan 2 kohdan, ~~8, 8 a ja 109, 10, 13 ja 17~~ artiklan sekä ~~118~~ artiklan ~~1, 2 ja 4~~ kohdan soveltamista koskevat valitukset esitetään koordinoitukomitealle, sanotun kuitenkin rajoittamatta kansallisen lainsäädännön mukaista muutoksenhakuoikeutta. Komitean on käsiteltävä asiaa yhden kuukauden kuluessa valituksen esittämisestä ja tehtävä mahdollisuuksien mukaan koordinaattorille ehdotuksia ongelmien ratkaisemiseksi. Jos valituksia ei pystytä selvittämään, asiasta vastaava jäsenvaltio voi seuraavien kahden kuukauden kuluessa huolehtia siitä, että asia käsitellään lentoliikenteen harjoittajia tai lentoasemia edustavan järjestön tai muun kolmannen välitysmenettelyssä.

2. Jäsenvaltioiden on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti toteutettava asianmukaisia toimenpiteitä koordinaattorien suojelemiseksi tämän asetuksen mukaisia tehtäviä koskevilta vahingonkorvausvaatimuksilta paitsi tapauksissa, joissa on kysymys törkeästä huolimattomuudesta tai tahallisesta laiminlyönnistä.

↓ 95/93

1220 artikla

↓ 793/2004 1 artiklan 8 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

Suhteet kolmansiin maihin

1. Komissio voi 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen päättää, että jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden on toteutettava yhtä tai useampaa kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajaa koskevia toimenpiteitä ⇒, lähtö- ja saapumisaikojen peruuttaminen mukaan lukien, ⇐ asianomaisen kolmannen maan soveltaman syrjivän kohtelun oikaisemiseksi, jos käy ilmi, että ~~jokin~~ kolmas maa lähtö- ja saapumisaikojen jakamisessa ja käyttämisessä omilla lentoasemillaan:

- a) ei myönnä yhteisön unionin lentoliikenteen harjoittajille kohtelua, joka vastaa tällä asetuksella kyseisen kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajille myönnettävää kohtelua;
- b) ei myönnä yhteisön unionin lentoliikenteen harjoittajille tosiasiallista kansallista kohtelua;
- c) myöntää muista kolmansista maista tuleville lentoliikenteen harjoittajille suotuisamman kohtelun kuin yhteisön unionin lentoliikenteen harjoittajille.

~~komissio voi 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen päättää, että jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteitä asianomaisen kolmannen maan soveltaman syrjivän kohtelun oikaisemiseksi, mukaan lukien tämän asetuksen soveltamatta jättäminen kokonaan tai osittain kyseisen kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan tai harjoittajien osalta.~~

↓ 95/93 (mukautettu)

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista oikeudellisista tai tosiasiallisista vakavista vaikeuksista, joita yhteisön unionin lentoliikenteen harjoittajat ovat kohdanneet yrittäessään saada lähtö- ja saapumisaikoja kolmansien maiden lentoasemilta.

⊗ Loppusäännökset ⊗

↓ 793/2004 1 artiklan 10 kohta
(mukautettu)
⇒ uusi

~~14~~ 21 artikla

Kertomus ja yhteistyö

1. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän asetuksen toimintaa koskevan kertomuksen viimeistään ~~kolmen~~ ⇒ neljän ⇐ vuoden kuluttua ⊗ sen voimaantulosta ⊗ ~~30 päivästä heinäkuuta 2004~~. Kertomuksessa on tarkasteltava erityisesti ~~8, 8-a ja 9~~, 10 ⇒, 11 ⇐ ja 13 artiklan toimivuutta.

2. Jäsenvaltioiden ja komission on toimittava yhteistyössä tämän asetuksen soveltamiseksi, erityisesti 1 kohdassa tarkoitetun kertomuksen laatimiseksi tarvittavien tietojen keruussa.



22 artikla

Kumoaminen

Kumotaan asetus (ETY) N:o 93/95.

Viittauksia kumottuun asetukseen pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä II olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

↓ 95/93 (mukautettu)

~~1523~~ artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan sen julkaisemista kolmantenkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä seuraavan toisen aikataulukauden ensimmäisenä päivänä .

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä [...]

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
[...]

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
[...]



LIITE I

Kumottu asetus ja luettelo sen muutoksista

Neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93	(EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1)
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 894/2002	(EYVL L 142, 31.5.2002, s. 3)
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1554/2003	(EUVL L 221, 4.9.2003, s. 1)
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 793/2004	(EUVL L 138, 30.4.2004, s. 50)
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 545/2009	(EUVL L 167, 29.6.2009, s. 24)

LIITE II

VASTAAVUUSTAULUKKO

Asetus (ETY) N:o 95/93	Tämä asetus
1 artiklan 1 ja 2 kohta	1 artiklan 1 ja 2 kohta
1 artiklan 3 kohta	—
2 artiklan a alakohta	2 artiklan 1 alakohta
2 artiklan b alakohta	2 artiklan 2 alakohta
2 artiklan c alakohta	—
2 artiklan d alakohta	2 artiklan 3 alakohta
2 artiklan e alakohta	2 artiklan 4 alakohta
2 artiklan f alakohdan i alakohta	2 artiklan 5 alakohta
2 artiklan f alakohdan ii alakohta	2 artiklan 6 alakohta
—	2 artiklan 7 alakohta
—	2 artiklan 8 alakohta
—	2 artiklan 9 alakohta
2 artiklan g alakohta	2 artiklan 11 alakohta
2 artiklan h alakohta	—
2 artiklan i alakohta	2 artiklan 10 alakohta
2 artiklan j alakohta	2 artiklan 12 alakohta
2 artiklan k alakohta	2 artiklan 13 alakohta
2 artiklan l alakohta	2 artiklan 14 alakohta
2 artiklan m alakohta	2 artiklan 15 alakohta
—	2 artiklan 16 alakohta
—	2 artiklan 17 alakohta
—	2 artiklan 18 alakohta
—	2 artiklan 19 alakohta

—	2 artiklan 20 alakohta
—	2 artiklan 21 alakohta
3 artiklan 1 kohta	3 artiklan 1 kohta
3 artiklan 2 kohta	3 artiklan 2 kohta
3 artiklan 3 kohta	3 artiklan 3 kohta
3 artiklan 4 kohta	3 artiklan 4 kohta
—	3 artiklan 5 kohta
3 artiklan 5 kohta	3 artiklan 6 kohta
3 artiklan 6 kohta	3 artiklan 7 kohta
3 artiklan 7 kohta	3 artiklan 8 kohta
—	3 artiklan 9 kohta
—	3 artiklan 10 kohta
4 artiklan 1 kohta	5 artiklan 1 kohta
—	5 artiklan 2 kohta
4 artiklan 2 kohdan a alakohta	3 artiklan 3 kohdan a alakohta
4 artiklan 2 kohdan b alakohdan ensimmäinen virke	5 artiklan 3 kohdan b alakohta
—	5 artiklan 3 kohdan b alakohdan i alakohta
—	5 artiklan 3 kohdan b alakohdan ii alakohta
4 artiklan 2 kohdan b alakohdan toinen virke	5 artiklan 3 kohdan c alakohta
4 artiklan 2 kohdan c alakohta	5 artiklan 3 kohdan d alakohta
—	5 artiklan 3 kohdan loppuosa
4 artiklan 3 kohta	5 artiklan 4 kohta
4 artiklan 4 kohta	5 artiklan 5 kohta
4 artiklan 5 kohta	5 artiklan 6 kohta
4 artiklan 6 kohta	5 artiklan 7 kohta
4 artiklan 7 kohta	5 artiklan 7 kohta ja 6 artiklan 1 kohta

—	6 artiklan 2 kohta
4 artiklan 8 kohta	6 artiklan 3 kohta
—	6 artiklan 4 kohta
4 artiklan 9 kohta	—
4 artiklan 10 kohta	6 artiklan 5 kohta
5 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta	8 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta
5 artiklan 1 kohdan a alakohta	8 artiklan 1 kohdan a alakohta
—	8 artiklan 1 kohdan b alakohta
5 artiklan 1 kohdan b alakohta	8 artiklan 1 kohdan c alakohta
5 artiklan 2 kohta	8 artiklan 2 kohta
5 artiklan 3 kohta	8 artiklan 3 kohta
6 artiklan 1 kohta	4 artiklan 1 kohta
6 artiklan 2 kohta	4 artiklan 5 kohta
6 artiklan 3 kohta	4 artiklan 2 kohta
—	4 artiklan 3 kohta
6 artiklan 1 kohdan loppuosa	4 artiklan 4 kohta
7 artikla	7 artikla
8 artiklan 1 kohta	10 artiklan 1 kohta
8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan johdantokappale	10 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan johdantokappale
8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäinen ja toinen luetelmakohta	10 artiklan 2 kohdan a ja b alakohta
8 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	—
8 artiklan 3 kohta	9 artiklan 3 kohta
8 artiklan 4 kohta	10 artiklan 5 kohta
8 artiklan 5 kohta	9 artiklan 8 kohdan ensimmäinen alakohta
—	9 artiklan 8 kohdan toinen alakohta
8 artiklan 6 kohta	9 artiklan 7 kohta

8 artiklan 7 kohta

—

8 a artikla

8 a artiklan 1 kohta

—

8 a artiklan 2 kohta

—

8 a artiklan 3 kohta

8 b artiklan ensimmäinen virke

8 b artiklan toinen virke

8 b artiklan kolmas virke

9 artikla

10 artiklan 1 kohta

10 artiklan 2 kohta

10 artiklan 3 kohta

10 artiklan 4 kohdan a alakohdan ensimmäinen, toinen ja kolmas luetelmakohta

10 artiklan 4 kohdan b, c ja d alakohta

—

10 artiklan 5 kohta

—

10 artiklan 6 kohta

10 artiklan 7 kohta

10 artiklan 8 kohta

10 artiklan 9 kohta

10 a artikla

11 artikla

9 artiklan 9 kohta

11 artikla

13 artikla

13 artiklan 1 kohta

13 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta

13 artiklan 2 kohdan toinen alakohta

13 artiklan 2 kohdan loppuosa

13 artiklan 3 kohta

10 artiklan 7 kohta

14 artikla

—

12 artikla

9 artiklan 1 kohta

—

10 artiklan 4 kohta

10 artiklan 5 kohdan a alakohdan i, ii ja iii alakohta

10 artiklan 5 kohdan b, c ja d alakohta

10 artiklan 5 kohdan loppuosa

10 artiklan 7 kohta

10 artiklan 6 kohta

9 artiklan 3 kohta

9 artiklan 4 kohta

9 artiklan 5 kohta

9 artiklan 6 kohta

—

19 artikla

12 artikla	20 artikla
13 artiklan 1 ja 2 kohta	16 artiklan 1 ja 2 kohta
—	16 artiklan 3 kohta
13 artiklan 3 kohta	16 artiklan 4 kohta
13 artiklan 4 kohta	—
—	15 artikla
14 artiklan 1 kohta	17 artiklan 1 kohta
—	17 artiklan 2 kohta
14 artiklan 2 kohta	18 artiklan 1 kohta
14 artiklan 3 kohta	—
14 artiklan 4 kohta	18 artiklan 2 kohta
14 artiklan 5 kohta	18 artiklan 3 kohta
14 artiklan 6 kohdan a ja b alakohta	18 artiklan 4 kohdan ensimmäinen ja toinen alakohta
14 a artikla	21 artikla
—	22 artikla
15 artikla	23 artikla
—	Liite I
—	Liite II