

**Alueiden komitean lausunto aiheesta ”Lentoasemapaketti”**

(2012/C 277/11)

## ALUEIDEN KOMITEA

- panee tyytyväisenä merkille tavoitteen luoda välttämättömät edellytykset olemassa olevan infrastruktuurin nykyistä tehokkaampaa käyttöä varten mutta katsoo, että on ryhdyttävä lisätoimiin kasvavan kapasiteettitarpeen tyydyttämiseksi riittävällä tavalla. Erityisen tärkeää on kehittää ylikuormitettujen lentoasemien kapasiteettiä, ottaa nykyistä enemmän huomioon alueellisten lentoasemien vapaa kapasiteetti, edistää ripeästi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan luomista ja varmistaa kilpailukykyiset käyttöajat, myös yöllä.
- pitää välttämättömänä lentoasemien intermodaalisten yhteyksien parantamista muiden liikennemuotojen kanssa. Tämä lisää kilpailukykyä ja takaa alueiden riittävät yhteydet eurooppalaiseen ja maailmanlaajuiseen lentoliikenneverkkoon.
- kannattaa Euroopan komission näkemystä, jonka mukaan tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti on valittava kustannustehokkain toimenpide melunvähennystavoitteiden saavuttamiseksi, mutta katsoo, että komissiolle kaavailtu tarkistusoikeus ylittää toissijaisuusperiaatetta ajatellen komission toimivallan. Alueviranomaisten on määrättävä toimintarajoitukset siten, että niissä otetaan huomioon paikalliset olosuhteet ja erityispiirteet. Euroopan komission lisätarkistusoikeus ei ole tarpeen eikä suhteellisuusperiaatteen mukainen.
- panee tyytyväisenä merkille tavoitteen, jonka mukaan maahuolintapalvelujen markkinoita olisi vapautettava ja yhdenmukaistettava entisestään. Tämä lisää kilpailua ja parantaa viime kädessä Euroopan unionin lentoasemilla tarjottavien maahuolintapalvelujen laatua. Jotta vältetään nykyisiin työsuhteisiin, lentoliikenteen turvallisuuteen ja lentoasemien kapasiteettiin kohdistuvat haittavaikutukset, lentoasemilla olisi kuitenkin voitava ottaa asianmukaisesti huomioon paikalliset erityispiirteet.
- suhtautuu myönteisesti markkinataloudellisten välineiden käyttöönottoon sen varmistamiseksi, että kuormitettujen lentoasemien niukka kapasiteetti hyödynnetään mahdollisimman hyvin, mutta korostaa, että alueiden yhteydet lentoliikenneverkkoon on kuitenkin edelleen taattava.

<b>Esittelijä</b>	Roland WERNER (DE, ALDE), valtiosihteeri Saksin osavaltion talous-, työ- ja liikenneministeriössä
<b>Viiteasiakirjat</b>	<p>Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle</p> <p>Lentoasemia koskeva politiikka Euroopan unionissa – kapasiteetin ja laadun tarkasteleminen kasvun, yhteenliitettävyyden ja kestävän liikkuvuuden edistämiseksi</p> <p>COM(2011) 823 final</p> <p>Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta</p> <p>COM(2011) 828 final</p> <p>Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus maahuolintapalveluista unionin lentoasemilla ja neuvoston direktiivin 96/67/EY kumoamisesta</p> <p>COM(2011) 824 final</p> <p>Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus lähtö- ja saapumisaikojen jakamista Euroopan unionin lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu toisinto)</p> <p>COM(2011) 827 final</p>

## I POLIITTISET SUOSITUKSET

### ALUEIDEN KOMITEA

#### Yleisiä huomioita (COM(2011) 823 final)

1. katsoo, että lentoasemat ovat modernin ja toimivan liikenneverkon välttämätön osa. Lentokentät synnyttävät eri alueiden talouskehitykselle, työmarkkinoille ja matkailulle tärkeitä kannustimia. Lisäksi ne vahvistavat Euroopan unionin alueellista yhteenkuuluvuutta.

2. yhtyy käsitykseen, jonka mukaan ilma-alusten aiheuttama melu lentoasemilla on haitta yhä useammalle eurooppalaiselle – erityisesti öisin, ja epätoivottujen vaikutusten lieventämiseksi tarvitaan näin ollen aktiivinen melunhallintastrategia.

3. tukee Euroopan komission tavoitetta hyödyntää ja kehittää parhaalla mahdollisella tavalla lentoliikenteen potentiaalia, erityisesti lentoliikenteen ennustettua kasvua.

4. painottaa, että EU voisi edistää lentoasemaverkon ajanmukaistamiseen ja uusien lentoasemien rakentamiseen tehtäviä investointeja etenkin innovatiivisilla rahoitusvälineillä, jotta voidaan varmistaa EU:n kestäväpohjainen talouskasvu ja parantaa unionin taloussuhteita muuhun maailmaan.

5. hyväksyy näkemyksen, jonka mukaan lentoasemainfrastruktuurin kapasiteetti ja jatkuvasti kasvava matkustus- ja kuljetustarve muodostavat kasvavan epäsuhdan. Jo nyt eräät eurooppalaiset lentoasemat ovat ylikuormitettuja, ja ne toimivat kapasiteettinsa ääri rajoilla. Uutta kapasiteettia ei kaikissa tapauksissa

voida antaa käyttöön siinä määrin kuin kysyntä edellyttää, varsinkaan liikenteen tärkeimpinä solmukohtina olevilla lentoasemilla. Tästä syystä tulevana vuosina on odotettavissa, että kapasiteettipulmat kärjistyvät entisestään.

6. panee tyytyväisenä merkille tavoitteen torjua lisääntyviä kapasiteettiongelmia ja luoda välttämättömät edellytykset olemassa olevan infrastruktuurin nykyistä tehokkaampaa käyttöä varten. Komitea varoittaa kuitenkin, etteivät lentokenttäpaketissa ehdotetut toimenpiteet riitä, jotta siihen päästäisiin.

7. toteaa, että monilla alueellisilla lentoasemilla on käytössään riittävän laaja kapasiteetti, jolla ne pystyvät tehokkaasti auttamaan kapasiteettiongelmista kärsiviä lentoasemia, minkä ansiosta alueiden yhteyksiä pystytään lisäksi parantamaan.

8. katsoo, että on ryhdyttävä lisätoimiin kasvavan kapasiteettitarpeen tyydyttämiseksi riittävällä tavalla. Erityisen tärkeää on kehittää ylikuormitettujen lentoasemien kapasiteettia, ottaa nykyistä enemmän huomioon alueellisten lentoasemien vapaa kapasiteetti, edistää ripeästi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan luomista ja varmistaa kilpailukykyiset käyttöajat, myös yöllä. Pieniä alueellisia lentoasemia on lisäksi tuettava päättäväisesti, jotta täydennetään suurempia lentoasemia ja taataan olemassa olevan infrastruktuurin optimaalinen hyödyntäminen.

9. pitää välttämättömänä lentoasemien intermodaalisten yhteyksien parantamista muiden liikennemuotojen kanssa. Tämä lisää kilpailukykyä ja takaa alueiden riittävät yhteydet eurooppalaiseen ja maailmanlaajuiseen lentoliikenneverkkoon.

10. katsoo, että lähtö- ja saapumisaikojen nykyistä tehokkaampi jakaminen tarjoaa oivallisen mahdollisuuden käyttää kuormitettujen lentoasemien niukkaa infrastruktuurikapasiteettia entistä optimaalisemmin. Komitea panee tyytyväisenä merkille Euroopan komission aloitteen ottaa tätä varten käyttöön markkinapohjaisia välineitä. Tässä yhteydessä on kuitenkin edelleen taattava alueiden yhteydet lentoliikenneverkkoon.

11. kannattaa ehdotusta tarkistaa sääntöjä ja menettelyjä, jotka koskevat meluun liittyvien toimintarajoitusten käyttöön-ottoa. Tavoitteena on yhdenmukaistaa tasapainoisen lähestymistavan soveltamista, millä pyritään edistämään lentomelulle altistuvien ihmisten suojelua ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta 25. kesäkuuta 2002 annetun direktiivin 2002/49/EY mukaisesti.

12. panee tyytyväisenä merkille tavoitteen, jonka mukaan maahuolintapalvelujen markkinoita olisi vapautettava entisestään. Tämä lisää kilpailua ja parantaa viime kädessä palvelujen laatua. Jotta vältetään nykyisiin työsuhteisiin, lentoliikenteen turvallisuuteen ja lentoasemien kapasiteettiin kohdistuvat haittavai-  
kutukset, lentoasemilla olisi voitava ottaa asianmukaisesti huomioon paikalliset erityispiirteet. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota siihen, etteivät säännökset johda palveluyritysten epätasa-  
puoliseen kohteluun. Euroopan komission tavoite välttää kilpailun vääristymisen voidaan saavuttaa vain, jos kaikkia osapuolia koskevat samat ehdot.

13. on huolissaan komission ehdotuksista ja neuvoston yleisnäkemykseen sisältyvistä vielä pidemmälle menevistä ehdotuksista, jotka koskevat maahuolintainfrastruktuurimaksujen sääntelemistä lentoasemamaksuista annetun direktiivin 2009/12/EY säännösten mukaisesti ja sitäkin laajemmin. Tällaiset maksut – jotka ovat myös absoluuttisina summina pieniä – muodostavat yleensä vain hyvin pienen osan lentoasemien kokonaistuloista erityisesti alueellisilla lentoasemilla, joiden matkustajamäärät juuri ja juuri ylittävät ehdotetun uuden kynnysarvon, joka on kaksi miljoonaa matkustajaa vuodessa. Hallinnolliset kustannukset saattavat varsin hyvin ylittää mahdollisen hyödyn, etenkin kun lentoasemat ovat jo nyt velvollisia määräämään tällaiset maksut objektiivisesti ja avoimesti.

14. korostaa yleisilmailun merkitystä EU:n lentoliikenteelle. Se antaa hyvinvointia ja työpaikkoja luoville yrittäjille mahdollisuuden matkustaa mahdollisimman joustavasti ja lisää syrjäisten alueiden ja syrjäisimpien alueiden taloudellista voimaa. Tämä on erityisen tärkeää pohdittaessa lähtö- ja saapumisaikoja sekä pääsyä lentoasemille.

#### **Meluun liittyvät toimintarajoitukset (COM(2011) 828 final)**

15. panee tyytyväisenä merkille tavoitteen, jonka avulla pyritään entisestään täsmentämään menettelyjä ja sääntöjä meluun liittyvien toimintarajoitusten käyttöönottamiseksi ja lisäämään arviointiprosessin avoimuutta. Näin puututaan direktiivin tähän asti epäyhtenäiseen soveltamiseen jäsenvaltioissa. Lisäksi

lentomeluhaitoista kärsivät saavat vertailukelpoisen melusuoje-  
lun tason. Komitea toteaa kuitenkin, että asetusehdotusta ei ole – erityisesti melunarvioinnin ja kustannustehokkuusanalyysin osalta – vielä sopeutettu ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta annettuun direktiiviin 2002/49/EY. Näin ollen ehdotus johtaisi nykyistä suurempaan hallinnolliseen taakkaan, mihin liittyy tuntuvia lisäkustannuksia ja mikä vähentäisi lentoliikenteen hyväksyntää.

16. odottaa, että nykyisen direktiivin muuttaminen asetukseksi tehostaa melusuoje-  
lutoimenpiteitä ja että sen myötä Euroopan unionissa vältetään kilpailun vääristymiseltä.

17. kannattaa Euroopan komission näkemystä, jonka mukaan tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti on valittava kustannustehokkain toimenpide melunvähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Lentoasemien läheisyydessä asuvien asukkaiden terveys ja turvallisuus on kuitenkin otettava huomioon täysimääräisesti eikä vain vaihtoehtoisesti. Näin jäsenvaltioilla on mahdollisuus sovittaa yhteen melusuoje-  
lutoimenpiteiden taloudelliset vaikutukset ja lentomeluhaitoista kärsivien oikeudet suojelutarpeet.

18. puoltaa periaatteessa tavoitetta nostaa vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten raja-arvoa. Tässä yhteydessä otetaan huomioon hiljaisempien ilma-alusten kehittämisessä saavutettu tekninen edistys. Komitea huomauttaa kuitenkin, että rahtikoneet täyttävät tiukan raja-arvon, 10 EPNdB (desibeliä tehollista meluisuutta), harvemmin kuin matkustajakoneet. Tämän seurauksena ”vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten” mahdollinen kielto koskee rahtilentoyhtiöitä suhteettoman useissa tapauksissa. Siksi komitea suosittaa, että raja-arvoa nostettaisiin kohtuullisen siirtymäkauden ajan ehdotettua vähemmän. Odotettavissa on jo huomattava melun väheneminen, jos raja-arvo nostetaan tasolle 8 EPNdB.

19. pitää riippumatonta muutoksenhakuelintä jäsenvaltiota-solla tarpeellisenä.

20. suhtautuu myönteisesti tasapainoisen lähestymistavan soveltamiseen melulle altistumisen vähentämiseksi tai rajoittamiseksi. Tämä varmistaa jäsenvaltioille välttämättömän jouston melun torjunnassa. Tässä yhteydessä komitea kannattaa kuitenkin Euroopan komission käsitystä, jonka mukaan toimintarajoituksiin olisi turvauduttava vasta viimeisenä keinona.

21. tukee tavoitetta, jonka avulla pyritään täsmentämään lentomelun arviointisääntöjä ja lisäämään arviointiprosessin avoimuutta. Meluhaitoista kärsivien suunniteltu kuuleminen lisää meluntorjuntatoimenpiteiden soveltamisen hyväksyntää. Komitea suosittelee kuitenkin, että jäsenvaltioille olisi suotava asianmukainen liikkumavara ehdotetussa asetuksessa säädetyin ”teknisen yhteistyön foorumin” kokoonpanosta päätettäessä. Jos jäsenvaltioissa on jo tuonkaltaisia komiteoita, niiden pätevyys olisi voitava vahvistaa, jottei turhaan perustettaisi uusia elimiä.

22. katsoo, että asetusehdotuksen liitteessä I mainittu melun arviointimenetelmä, joka perustuu siviili-ilmailun lentoasemia ympäröivien melualueiden laskentaan liittyviä standardimenetelmiä käsittelevään Euroopan siviili-ilmailukonferenssia ECAC:n asiakirjaan nro 29, ei sovellu välineeksi melun arviointimenettelyn avoimuuden lisäämiseen. Lisäarviointimenetelmästä seuraa, että vertailtavuus esimerkiksi ympäristömeludirektiiviin tai kansallisiin laskentasääntöihin nähden häviää, ja lisäksi se aiheuttaa turhaa byrokraattista taakkaa. Melun arvioinnin osalta tulisi siis viitata ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta annettuun direktiiviin (2002/49/EY).

23. katsoo, että Euroopan komissiolle kaavailtu oikeus tarkistaa toimintarajoitukset ennen niiden täytäntöönpanoa ja mahdollisesti keskeyttää niiden soveltaminen ylittää toissijaisuusperiaatetta ajatellen komission toimivallan. Alueviranomaisten on määrättävä toimintarajoitukset siten, että niissä otetaan huomioon paikalliset olosuhteet ja erityispiirteet. Euroopan komission lisätarkistusoikeus ei ole tarpeen eikä suhteellisuusperiaatteen mukainen. Näin ei myöskään saavutettaisi yhtään paremmin asetuksen tavoitetta vähentää lentomelusta kärsivien ihmisten lukumäärää.

24. ilmaisee näkemyksensä, että käsitteiden "ilma-alue" ja "vaatimukset niukasti täyttävä ilma-alue" määritelmät, melusertifiointistandardien ja hyväksymismenettelyn ajantasaisuus sekä menetelmien ja teknisten kertomusten muuttaminen ovat asetuksen keskeistä sisältöä. Näin ollen kyseiset kohdat eivät sovellu delegoitujen säästöjen antamiseen tarkoitettua vällän siirtämiseen Euroopan komissiolle Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan nojalla.

#### **Maahuolintapalvelut (COM(2011) 824 final)**

25. yhtyy Euroopan komission näkemykseen, jonka mukaan maahuolintapalvelut muodostavat keskeisen osan ilmailuketjusta. Tehokkailla ja laadukkailla maahuolintapalveluilla on olennainen merkitys toiminta- ja kilpailukykyisen lentoliikennejärjestelmän turvaamisessa.

26. panee tyytyväisenä merkille maahuolintapalvelujen markkinoiden avaamisen ja yhdenmukaistamisen jatkamisen. Tämän ansiosta on odotettavissa, että Euroopan unionin lentoasemilla tarjottavien maahuolintapalvelujen laatu paranee entisestään. Tästä on etua niin lentoyhtiöille, huolitsijoille kuin matkustajillekin. Jotta vältetään nykyisiin työsuhteisiin, lentoliikenteen turvallisuuteen ja lentoasemien kapasiteettiin kohdistuvat haittaavakutukset, lentoasemilla olisi voitava ottaa asianmukaisesti huomioon paikalliset erityispiirteet.

27. kannattaa säännöstä, jonka mukaan henkilöstö siirtyy palveluntarjoajan vaihtuessa uuden yrityksen palvelukseen. Komitea pyytää tässä yhteydessä tarkistamaan, voivatko tarjouskilpailun järjestäjät soveltaa mahdollisuutta jäsenvaltioiden määrättävissä olevasta henkilöstön siirtymisestä suoraan asetuksen (EY) 1370/2007 4 artiklan 5 kohdan nojalla ilman ylimääräisiä jäsenvaltioiden täytäntöönpanosäädöksiä ja voidaanko edellisen yrityksen työntekijöiden siirtämiselle määritellä mahdollisia parametreja.

28. katsoo, ettei hyväksymismenettelyn kaikkia sääntöjä ole määritelty riittävän tarkkaan. Parannettavia kohtia ovat vielä etenkin menettelyvaiheiden järjestys, erityisjärjestely, jolla

korjataan valitusten epäkäytännöllinen lykkäävä vaikutus, hyväksymismenettelyn toteuttamista koskeva toimivalta sekä ratkaisuperusteet.

29. edustaa Euroopan komission tavoin näkökantaa, jonka mukaan lentoasemilla tulee olla ratkaiseva rooli maahuolintapalvelujen tarjoajien koordinoinnissa. Komitea huomauttaa kuitenkin, että lentoasemat voivat täyttää kyseisen tehtävän ainoastaan, kun jäsenvaltioissa on voimassa tähän tarvittavat oikeudelliset puitteet. Lisäksi kyseiset tehtävät aiheuttavat lisäkustannuksia, jotka lentoasemien on vaikea kattaa markkinoilta saatavilla tuotoilla.

30. korostaa, ettei markkinoiden avaamisen jatkaminen saa heikentää ilmailun turvallisuutta. Henkilöstön riittävä koulutus on välttämätöntä, jotta unionin lentoasemilla voidaan taata korkea turvallisuustaso.

31. pitää tärkeänä, että koulutuksen kesto mitoitetaan siten, että varmistetaan maahuolintapalvelujen riittävä laatu. Kun maahuolintapalveluille on tarkoitus antaa hyväksyntä, joka tunnustetaan kaikissa jäsenvaltioissa, komitea suosittelee järjestämään koulutuksen niin, että luodaan vertailukelpoiset kelpoisuusstandardit. Tässä yhteydessä on kiinnitettävä huomiota kustannustehokkuuteen ja työllistymisen edistämiseen.

32. toteaa, että alihankintamahdollisuus koskee vain ulkopuolisia palveluntarjoajia. Lentoaseman pitäjille ja lentoaseman käyttäjille ei ole tarkoitus antaa tätä mahdollisuutta. Tämä on komitean mielestä kilpailua vääristävää syrjintää ja kilpailun vahvistamiseen tähtäävän asetusehdotuksen tavoitteen vastaista. Yksityiskohtaiset säännöt huomioon ottaen tulisi alihankintamahdollisuus mahdollistaa kaikille maahuolintapalvelujen tarjoajille.

#### **Lähtö- ja saapumisajat (COM(2011) 827 final)**

33. katsoo, että asetuksen uudistaminen on tärkeää, jotta niukkaa infrastruktuurikapasiteettia voidaan hyödyntää entistä tehokkaammin. Kun otetaan huomioon lentoliikenteen ennustettu kasvu ja lentoasemainfrastruktuurin kyvyttömyys laajentua samaan tahtiin, lentoyhtiöt kohtaavat yhä enemmän vastuksia pyrkiessään tarjoamaan liikennepalveluja kysyntää vastaavasti. Tämä haittaa ilmaliikenteen ja siten myös alueiden talouskehitystä.

34. katsoo, että silloin kun riippumatonta valvontaviranomaisista on pyydetty tekemään päätös keskitetyn infrastruktuurin käyttömaksuista, keskitetyn infrastruktuurin hallinnointielimen tulee voida periä käyttäjiltä alun perin ehdotetun suuruinen maksu siihen saakka, kun riippumaton valvontaviranomainen on tehnyt lopullisen päätöksensä. Tämä vähentäisi houkutusta kyseenalaistaa maksun määrää koskevat päätökset kiusaamistaroituksessa.

35. suhtautuu periaatteessa myönteisesti markkinataloudellisten välineiden käyttöönottoon lähtö- ja saapumisaikojen jakamisessa. Tällä tavoin varmistetaan, että lähtö- ja saapumisaikoja saavat ne lentoyhtiöt, jotka myös pystyvät hyödyntämään ne parhaiten. Alueiden yhteydet lentoliikenneverkkoon on kuitenkin edelleen taattava.

36. toteaa, että lähtö- ja saapumisaikojen kaupan kaikkia seurauksia ei ole esitelty riittävästi. Euroopan komissio on jättänyt mainitsematta erityisesti sen, miten lähtö- ja saapumisaikojen kauppa vaikuttaa alueellisiin lentoasemiin ja näin ollen alueiden liikenneyhteyksiin.

37. pitää mahdollisena, että lentoyhtiöt antavat ensisijaisesti pitkän matkan liikenteen käyttöön ne lähtö- ja saapumisaikansa, jotka niillä on ylikuormitetuilla keskuslentoasemilla. Tämä heikentäisi alueellisten lentoasemien yhteyksiä keskuslentoasemille. Tämän vuoksi komitea kehottaa suunnittelemaan asianmukaisia toimenpiteitä, jotta voidaan varmistaa alueiden yhteydet maailmanlaajuiseen ilmailuunverkkoon.

38. on ilahtunut aikomuksesta vahvistaa lentoasemien koordinaattoreiden riippumattomuutta. Asetusehdotuksessa annetaan lentoyhtiöille mahdollisuus siirtää lähtö- ja saapumisaikoja tulevaisuudessa myös rahallista korvausta vastaan. Siirto edellyttää lentoaseman koordinaattorin hyväksyntää ja vahvistusta. Tästä syystä komitean mielestä on sitäkin tärkeämpää, että lentoaseman koordinaattori voi tehdä päätöksensä riippumattomasti ja objektiivisesti.

39. katsoo, että lähtö- ja saapumisaikojen vastikkeeton jakaminen vain siihen tarkoitukseen, että ne voidaan myydä, ei olisi tarkoituksenmukaista. Lentoyhtiöiden olisikin saatava lupa lähtö- ja saapumisaikojen myyntiin vain silloin, kun ne pystyvät osoittamaan, että ne ovat aiemmin käyttäneet lähtö- ja saapumisaikoja säännöllisesti.

40. pitää lähtö- ja saapumisaikojen vähimmäiskäyttö sääntömuuttamista hyväksyttävänä. Toimenpiteen avulla lisätään

painetta käyttää saatuja lähtö- ja saapumisaikoja entistä jännöksettömämmin. Samalla on taattava erityistilanteiden (esimerkiksi lakkojen tai tuhkapilvien) huomioon ottaminen. Odotettavissa on, että tulevaisuudessa palautetaan aiempaa enemmän lähtö- ja saapumisaikoja lähtö- ja saapumisaikojen pooliin tai niitä myydään toiselle lentoyhtiölle. Tämä helpottaa muiden lentoyhtiöiden markkinoille pääsyä ylikuormitetuilla lentoasemilla.

41. pitää tervetulleena mahdollisuutta, että lentoasemat voivat lentoasemamaksujärjestelmän kautta vaikuttaa tarpeettomien tai varaamattomien lähtö- ja saapumisaikojen mahdollisimman aikaiseen palautukseen. Näin varmistetaan, ettei lähtö- ja saapumisaikoja pidetä lukittuina, vaan muut lentoyhtiöt voivat käyttää niitä.

42. toteaa, että on tärkeää mahdollistaa "paikallisten sääntöjen" antaminen, jotta varmistetaan sääntelykehityksen riittävä joustavuus sellaisilla alueilla ja alueellisilla lentoasemilla, joiden erityisolosuhteet on aiheellista ottaa asianmukaisesti huomioon. Tällöin tarvitaan alueellista panosta lentoasemien kapasiteetin optimaalisen ja tehokkaan käytön varmistamiseksi.

43. katsoo, että ehdotettu Euroopan komission oikeus nimetä kulloisetkin "verkkoon kuuluvat lentoasemat" ylittää toissijaisuusperiaatetta ajatellen komission toimivallan. Komissio voi mainitun oikeuden nojalla vaatia jäsenvaltioita kohtelevaan yksittäisiä lentoasemia eri tavoin ja eriytetysti.

44. on huolissaan Euroopan komission käyttöön ottamasta "verkon hallinnoijan" käsitteestä ja erityisesti ehdotuksesta osoittaa kyseiselle taholle merkittäviä ja kauaskantoisia toimivaltuuksia, vaikka tämän tahon hallintoa ei ole selkeästi määritelty.

## II MUUTOSEHDOTUKSET

### Muutosehdotus 1

Meluun liittyvät toimintarajoitukset (COM(2011) 828 final)

#### 2 artikla

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
(4) "vaatimukset niukasti täyttävällä ilma-aluksella" ilma-alusta, joka on kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (Chicagon yleissopimus) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määriteltyjen melurajojen mukainen siten, että yhteenlaskettu marginaali on enintään kymmenen desibeliä tehollista meluisuutta (10 EPNdB); yhteenlaskettu marginaali on EPNdB:nä ilmaistu luku, joka saadaan laske-malla yhteen yksittäiset marginaalit (toisin sanoen tyyppi-hyväksynnän mukaisen melutason ja suurimman sallitun melutason väliset erot) kussakin kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen II osan 4 luvussa määritellyssä kolmessa vertailumittauspisteessä;	(4) "vaatimukset niukasti täyttävällä ilma-aluksella" ilma-alusta, joka on kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (Chicagon yleissopimus) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa määriteltyjen melurajojen mukainen siten, että yhteenlaskettu marginaali on enintään <u>kymmenen kahdeksan</u> desibeliä tehollista meluisuutta ( <del>+10</del> <u>8</u> EPNdB) <u>neljän vuoden siirtymäkauden ajan ja sen jälkeen enintään kymmenen desibeliä tehollista meluisuutta yhteenlaskettuna marginaalina</u> ; yhteenlaskettu marginaali on EPNdB:nä ilmaistu luku, joka saadaan laske-malla yhteen yksittäiset marginaalit (toisin sanoen tyyppi-hyväksynnän mukaisen melutason ja suurimman sallitun melutason väliset erot) kussakin kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 olevan I niteen II osan 4 luvussa määritellyssä kolmessa vertailumittauspisteessä;

#### Perustelu

- Rahtilentokoneet täyttävät asetusehdotuksessa esitetyn raja-arvon, 10 EPNdB (desibeliä tehollista meluisuutta), harvemmin kuin matkustajakoneet. Siksi "vaatimukset niukasti täyttävien ilma-alusten" mahdollinen kielto koskee rahtilentoyhtiöitä suhteettoman useissa tapauksissa.
- Tarvittavan siirtymäkauden aikana lentoyhtiöillä on taloudellinen mahdollisuus suunnitella ja toteuttaa mahdollisesti välttämätönkin lentokalustonsa nykyaikaistaminen.

**Muutosehdotus 2**

Meluun liittyvät toimintarajoitukset (COM(2011) 828 final)

## 10 artikla

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
<b>Tarkistamisoikeus</b>	<b>Tarkistamisoikeus</b>
<p>1. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan ja käynnissä olevia muutoksenhakumenettelyjä rajoittamatta tarkistaa toimintarajoitusta koskevan päätöksen ennen sen täytäntöönpanoa. Jos komissio katsoo, että päätös ei ole tässä asetuksessa säädettyjen vaatimusten mukainen tai että se on muutoin unionin lainsäädännön vastainen, se voi keskeyttää päätöksen täytäntöönpanon.</p> <p>2. Toimivaltaisten viranomaisten on annettava komissiolle tiedot, joista käy ilmi, että päätös on tämän asetuksen mukainen.</p> <p>3. Komissio päättää 13 artiklan 2 kohdassa säädettyä neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen ja erityisesti liitteessä II vahvistetut perusteet huomioon ottaen, voiko kyseinen toimivaltainen viranomainen edetä toimintarajoituksen käyttöönotossa. Komissio antaa päätöksensä tiedoksi neuvostolle ja kyseiselle jäsenvaltiolle.</p> <p>4. Jos komissio ei ole tehnyt päätöstä kuuden kuukauden kuluessa 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen vastaanottamisesta, toimivaltainen viranomainen voi panna suunnitteleman toimintarajoitusta koskevan päätöksen täytäntöön.</p>	<p><del>1. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan ja käynnissä olevia muutoksenhakumenettelyjä rajoittamatta tarkistaa toimintarajoitusta koskevan päätöksen ennen sen täytäntöönpanoa. Jos komissio katsoo, että päätös ei ole tässä asetuksessa säädettyjen vaatimusten mukainen tai että se on muutoin unionin lainsäädännön vastainen, se voi keskeyttää päätöksen täytäntöönpanon.</del></p> <p><del>2. Toimivaltaisten viranomaisten on annettava komissiolle tiedot, joista käy ilmi, että päätös on tämän asetuksen mukainen.</del></p> <p><del>3. Komissio päättää 13 artiklan 2 kohdassa säädettyä neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen ja erityisesti liitteessä II vahvistetut perusteet huomioon ottaen, voiko kyseinen toimivaltainen viranomainen edetä toimintarajoituksen käyttöönotossa. Komissio antaa päätöksensä tiedoksi neuvostolle ja kyseiselle jäsenvaltiolle.</del></p> <p><del>4. Jos komissio ei ole tehnyt päätöstä kuuden kuukauden kuluessa 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen vastaanottamisesta, toimivaltainen viranomainen voi panna suunnitteleman toimintarajoitusta koskevan päätöksen täytäntöön.</del></p>

**Perustelu**

- Toimintarajoitusoikeuden tulisi edelleenkin kuulua ainoastaan jäsenvaltioille. Neuvosto on jo ilmaissut vastaavan kantansa ja poistanut asianomaisen artikkelin komission ehdotuksesta. Ehdotettu poisto on lisäksi yhdenmukainen lausunnon kohdan 23 kanssa.
- Nykyisessä sanamuodossaan asetuksen 10 artikla voisi vaarantaa alueellisten välitysmenettelyjen tulokset. Lentoasemien, kulloisenkin alueen ja kansalaisten väliset sopimukset saavutetaan usein vuosia kestäneiden työläiden ja uuvuttavien neuvottelujen jälkeen. Saksan liittoneuvosto, Itävallan liittoneuvosto, Ranskan senaatti ja Alankomaiden parlamentin ensimmäinen kamari katsoivat, että komission 10 artiklan mukainen tarkistamisoikeus on Euroopan unionin toissijaisuusperiaatteen vastainen.

**Muutosehdotus 3**

Meluun liittyvät toimintarajoitukset (COM(2011) 828 final)

## 11 artikla

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti	<del>Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti</del>
(a) edellä 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun ilma-alueksen määritelmän ja 2 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun vaatimukset niukasti täyttävän ilma-alueksen määritelmän muuttamisesta;	<del>(a) edellä 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun ilma-alueksen määritelmän ja 2 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun vaatimukset niukasti täyttävän ilma-alueksen määritelmän muuttamisesta;</del>

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
(b) edellä 4 ja 8 artiklassa säädettyjen melusertifiointistandardien ja 6 artiklan 1 kohdassa säädetyn hyväksymismenettelyn muuttamisesta ja ajan tasalle saattamisesta;	<del>(b) edellä 4 ja 8 artiklassa säädettyjen melusertifiointistandardien ja 6 artiklan 1 kohdassa säädetyn hyväksymismenettelyn muuttamisesta ja ajan tasalle saattamisesta;</del>
(c) liitteessä I vahvistetun menetelmän ja teknisten kertomusten muuttamisesta.	<del>(c) liitteessä I vahvistetun menetelmän ja teknisten kertomusten muuttamisesta.</del>

## Perustelu

Käsitteiden "ilma-alus" ja "vaatimukset niukasti täyttävä ilma-alus" määritelmät, melusertifiointistandardien ja hyväksymismenettelyn ajantasaistaminen sekä menetelmien ja teknisten kertomusten muuttaminen ovat asetuksen keskeistä sisältöä. Näin ollen kyseiset kohdat eivät sovellu delegoitujen säädösten antamiseen tarkoitetun vallan siirtämiseen Euroopan komissiolle Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan nojalla.

## Muutosehdotus 4

*Meluun liittyvät toimintarajoitukset (COM(2011) 828 final)*

### 12 artikla

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
1. Komissiolle siirrettyyn valtaan antaa delegoituja säädöksiä sovelletaan tässä artiklassa säädettyjä ehtoja.	<del>1. Komissiolle siirrettyyn valtaan antaa delegoituja säädöksiä sovelletaan tässä artiklassa säädettyjä ehtoja.</del>
2. Siirretään komissiolle määräämättömäksi ajaksi tämän asetuksen voimaantulosta lukien valta antaa 11 artiklassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä.	<del>2. Siirretään komissiolle määräämättömäksi ajaksi tämän asetuksen voimaantulosta lukien valta antaa 11 artiklassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä.</del>
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi peruuttaa 11 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamisella lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.	<del>3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi peruuttaa 11 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamisella lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.</del>
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.	<del>4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.</del>
5. Edellä olevan 11 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, 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 määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.	<del>5. Edellä olevan 11 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, 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 määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.</del>

## Perustelu

Muutosehdotukset 3 ja 4 ovat suoraan yhteydessä toisiinsa. Edellä ehdotetaan 11 artiklan poistamista, joten myös 12 artikla tulee poistaa.

**Muutosehdotus 5**

Maahuolintapalvelut (COM(2011) 824 final)

## 13 artikla

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
<p>13 artikla</p> <p>Saarilla sijaitsevat lentoasemat</p> <p>Valittaessa 7–10 artiklan mukaisesti lentoaseman maahuolintapalvelujen tarjoajia jäsenvaltio voi laajentaa julkisen palvelun velvoitteen kyseisen jäsen valtion muille lentoasemille edellyttäen, että</p> <p>(a) nämä lentoasemat sijaitsevat samalla maantieteellisellä alueella olevilla saarilla, ja</p> <p>(b) näiden lentoasemien vuotuinen asemakohtainen liikennemäärä on vähintään 100 000 matkustajaa, ja</p> <p>(c) komissio hyväksyy tällaisen laajentamisen.</p> <p>Laajentamisen hyväksymistä koskeva päätös muodostaa täytäntöönpanosäädöksen, joka on hyväksyttävä 43 artiklan 2 kohdassa säädettyä neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen. Asetuksella ei rajoiteta Euroopan unionin valtiontukea koskevien säännösten soveltamista.</p>	<p>13 artikla</p> <p>Saarilla sijaitsevat lentoasemat</p> <p>Valittaessa 7–10 artiklan mukaisesti lentoaseman maahuolintapalvelujen tarjoajia jäsenvaltio voi laajentaa julkisen palvelun velvoitteen kyseisen jäsenvaltion muille lentoasemille edellyttäen, että</p> <p>(a) nämä lentoasemat sijaitsevat samalla maantieteellisellä alueella olevilla saarilla, ja</p> <p>(b) näiden lentoasemien vuotuinen asemakohtainen liikennemäärä on vähintään 100 000 matkustajaa, ja</p> <p>(c) komissio hyväksyy tällaisen laajentamisen.</p> <p><u>Mikäli lentoliikennealan yritysten ei ole taloudellisesti kannattavaa tarjota saarilla sijaitseville lentoasemille 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja palveluita, lentoasematoiminnan harjoittaja voi itse ottaa vastuun näiden infrastruktuurin toimivuuden kannalta keskeisten palveluiden tarjoamisesta.</u></p> <p>Laajentamisen hyväksymistä koskeva päätös muodostaa täytäntöönpanosäädöksen, joka on hyväksyttävä 43 artiklan 2 kohdassa säädettyä neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen. Asetuksella ei rajoiteta Euroopan unionin valtiontukea koskevien säännösten soveltamista.</p>

**Perustelu**

Ehdotetun asetuksen 13 artiklassa viitataan mahdollisuuteen laajentaa julkisen palvelun velvoite saarilla sijaitseville lentoasemille. Olisi lisättävä, että saarilla sijaitsevilla lentoasemilla lentoasematoiminnan harjoittajalla on velvollisuus tarjota ehdotuksen 6 artiklan 2 kohdassa mainittuja palveluita, kuten matkatavaroiden käsittelyä, asematasopalveluita, polttoaine- ja öljynhuolintaa sekä rahdin ja postin käsittelyä. Kun näiden palveluiden tarjoaminen ei ole taloudellisesti kannattavaa eikä yksikään yritys ole kiinnostunut niitä tarjoamaan – eivät edes lentoyhtiöt itse itselleen –, toiminnan harjoittajan tulisi ottaa vastuu näiden palveluiden tarjoamisesta. Tällaisella infrastruktuurilla on nimittäin keskeinen merkitys saaren yhteyksille ulkomaailmaan vaihtoehtoisten välineiden puuttuessa, ja se on välttämätön julkisten peruspalveluiden, kuten kiireellisten terveyspalveluiden, tulipalojen sammuttamisen, merivalvonnan ja -pelastuksen sekä muiden lentokentiltä käsin lentoteitse (helikoptereilla) toteutettavien palveluiden kannalta, sillä muutoin (esimerkiksi ilman polttoaineen toimittamista) niitä ei voida ylläpitää.

**Muutosehdotus 6**

Maahuolintapalvelut (COM(2011) 824 final)

## 28 artiklan 6 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
<p>Jos käyttäjien komitea on eri mieltä lentoaseman pitäjän tai tarvittaessa keskitettyjen infrastruktuurien hallinnoijan asettamasta maksusta, se voi pyytää asianomaisen jäsenvaltion valvontaviranomaista päättämään maksun tasosta.</p>	<p>Jos käyttäjien komitea on eri mieltä lentoaseman pitäjän tai tarvittaessa keskitettyjen infrastruktuurien hallinnoijan asettamasta maksusta <u>keskitettyjen infrastruktuurien käytöstä</u>, se voi pyytää asianomaisen jäsenvaltion valvontaviranomaista <u>päättämään tutkimaan, onko</u> maksun tasosta <u>tehty päätös aiheellinen</u>.</p>



**Perustelu**

Ehdotuksessa on olennaista yksityiskohtaisen valitusmenettelyn ottaminen käyttöön siltä varalta, että maksuista syntyy kiistaa, mikä voisi aiheuttaa merkittäviä kustannuksia – sekä rahallisesti että hallintohenkilöstön ajankäyttöä ajatellen. Toimintamalli ei ole oikeasuhtainen erällä sellaisilla lentoasemilla, joilla tulot maa- huolinnasta jäävät alle prosenttiin kokonaistuotosta.

**Muutosehdotus 7**

*Maahuolintapalvelut (COM(2011) 824 final)*

28 artikla – uusi 8 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
	<p><u>28 artikla Keskitettyjen infrastruktuurien ja rakennelmien käyttömaksut (uusi 8 kohta)</u></p> <p>Silloin kun riippumatonta valvontaviranomaista on pyydetty tekemään päätös maahuolintamaksun määrästä tämän artiklan 6 kohdan mukaisesti, infrastruktuurin hallinnointielin voi periä kyseisen infrastruktuurin käytöstä alun perin ehdotetun suuruisen maksun siihen saakka, kun riippumaton valvontaviranomainen on tehnyt lopullisen päätöksensä. Mikäli riippumaton valvontaviranomainen katsoo kiistanalaisen maksutason kohtuuttomaksi, infrastruktuurin hallinnointielin palauttaa ylimääräiset perityt summat kyseisen infrastruktuurin käyttäjille.</p>

**Perustelu**

Jotta päätöksiä ei kyseenalaistettaisi kiusaamistarkoituksessa vain maksun soveltamisen lykkäämiseksi, kunnes erimielisyydet käyttäjien kanssa saadaan ratkaistua, olisi tärkeää, että lentoasemaviranomaiset voivat periä maksun alun perin ehdotetun suuruisena sen määrittämisestä lähtien. Asia on tärkeä alueellisille lentoasemille, jotka saavat usein vain vähän tuloja ilmailualan ulkopuolisista palveluista, etenkin jos suurin osa niitä käyttävistä liikenteenharjoittajista soveltaa yhden matkalaukun sääntöä. Tämä olisi tuloneutraali tapa kannustaa alan yhteistyöhön; samaan tapaan toimii maksujärjestelmä, jonka avulla lentoasemat voivat vaikuttaa yli jäävien tai vapaiden lähtö- ja saapumisaikojen palauttamiseen.

**Muutosehdotus 8**

*Maahuolintapalvelut (COM(2011) 824 final)*

32 artiklan 3 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
<p>Maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaa harjoittavien lentoaseman käyttäjien on noudatettava kyseisiä vähimmäislaatuvaatimuksia. Lentoaseman käyttäjien ja maahuolintapalvelujen tarjoajien on lisäksi noudatettava sopimussuhteisiinsa sisältyviä vähimmäislaatuvaatimuksia.</p>	<p>Maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaa harjoittavien lentoaseman käyttäjien on noudatettava kyseisiä vähimmäislaatuvaatimuksia. Lentoaseman käyttäjien ja maahuolintapalvelujen tarjoajien on lisäksi noudatettava sopimussuhteisiinsa sisältyviä vähimmäislaatuvaatimuksia. <u>Lentoaseman pitäjällä on oltava valtuudet huolehtia vähimmäislaatuvaatimusten noudattamisesta. Toteutettavien toimenpiteiden on oltava avoimia, oikeasuhteisia ja syrjimättömiä.</u></p>

**Perustelu**

Koska maahuolinta on lentoasemien toiminnan sujumisen kannalta tärkeä seikka, tarvitaan asianmukaisia ja oikeasuhteisia toimenpiteitä vähimmäislaatuvaatimusten noudattamisen valvomiseksi.

## Muutosehdotus 9

## Maahuolintapalvelut (COM(2011) 824 final)

## 35 artikla

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
1. Maahuolintapalvelujen tarjoajat voivat harjoittaa alihankintaa rajoittamatta jäljempänä 2, 3 ja 4 kohdan soveltamista.	1. Maahuolintapalvelujen tarjoajat ja <u>omahuolintaa harjoittavat lentoaseman käyttäjät</u> voivat harjoittaa alihankintaa rajoittamatta jäljempänä <del>2, 3 ja 4</del> kohdan soveltamista.
2. Omahuolintaa harjoittavat lentoaseman käyttäjät saavat teettää maahuolintapalveluja alihankintana ainoastaan silloin, kun ne ylivoimaisen esteen vuoksi eivät väliaikaisesti pysty harjoittamaan omahuolintaa.	<del>2. Omahuolintaa harjoittavat lentoaseman käyttäjät saavat teettää maahuolintapalveluja alihankintana ainoastaan silloin, kun ne ylivoimaisen esteen vuoksi eivät väliaikaisesti pysty harjoittamaan omahuolintaa.</del>
3. Alihankkijat eivät saa teettää maahuolintapalveluja alihankintana.	<del>3.2.</del> Alihankkijat eivät saa teettää maahuolintapalveluja alihankintana.
4. Edellä 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu maahuolintapalvelujen tarjoaja ei saa teettää maahuolintapalveluja alihankintana, paitsi jos se ylivoimaisen esteen vuoksi ei väliaikaisesti pysty tarjoamaan kyseisiä maahuolintapalveluja.	<del>4. Edellä 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu maahuolintapalvelujen tarjoaja ei saa teettää maahuolintapalveluja alihankintana, paitsi jos se ylivoimaisen esteen vuoksi ei väliaikaisesti pysty tarjoamaan kyseisiä maahuolintapalveluja.</del>
5. Sellaisten maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaa harjoittavien lentoaseman käyttäjien, joilla on yksi tai useampi alihankkija, on varmistettava, että alihankkijat noudattavat tämän asetuksen mukaisia maahuolintapalvelun tarjoajia koskevia velvoitteita.	<del>5.3.</del> Sellaisten maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaa harjoittavien lentoaseman käyttäjien, joilla on yksi tai useampi alihankkija, on varmistettava, että alihankkijat noudattavat tämän asetuksen mukaisia maahuolintapalvelun tarjoajia koskevia velvoitteita.
6. Sellaisten maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaa harjoittavien lentoaseman käyttäjien, joilla on yksi tai useampi alihankkija, on ilmoitettava lentoaseman pitäjälle kyseisten alihankkijoiden nimi ja toiminta.	4. <u>Alihankintasopimus voidaan sopia vain taitonsa ja luotettavuutensa osoittaneiden alihankkijoiden kanssa.</u>
7. Jos maahuolintapalvelujen tarjoaja hakee lupaa tarjota maahuolintapalveluja 7 artiklassa säädetyn valintamenettelyn mukaisesti, sen on ilmoitettava niiden alihankkijoiden lukumäärä, toiminta ja nimi, joilla se aikoo teettää alihankintaa.	5. <u>Hankintayksikkö voi rajoittaa alihankkijoiden määrää tila- tai kapasiteettisyistä.</u>
6. Sellaisten maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaa harjoittavien lentoaseman käyttäjien, joilla on yksi tai useampi alihankkija, on ilmoitettava lentoaseman pitäjälle kyseisten alihankkijoiden nimi ja toiminta.	6. Sellaisten maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaa harjoittavien lentoaseman käyttäjien, joilla on yksi tai useampi alihankkija, on ilmoitettava lentoaseman pitäjälle kyseisten alihankkijoiden nimi ja toiminta.
7. Jos maahuolintapalvelujen tarjoaja hakee lupaa tarjota maahuolintapalveluja 7 artiklassa säädetyn valintamenettelyn mukaisesti, sen on ilmoitettava niiden alihankkijoiden lukumäärä, toiminta ja nimi, joilla se aikoo teettää alihankintaa.	7. Jos maahuolintapalvelujen tarjoaja hakee lupaa tarjota maahuolintapalveluja 7 artiklassa säädetyn valintamenettelyn mukaisesti, sen on ilmoitettava niiden alihankkijoiden lukumäärä, toiminta ja nimi, joilla se aikoo teettää alihankintaa.

## Perustelu

1. Alihankinnan kieltäminen lentoasemilta ja lentoaseman käyttäjiltä johtaa niiden syrjimiseen muihin maahuolintapalvelujen tarjoajiin nähden ja vääristää kilpailua. Tämä on vastoin asetusehdotuksessa esitettyä kilpailun lisäämisen tavoitetta.
2. Alihankkijoiden on vastattava palvelun laatu- ja luotettavuusvaatimuksiin tilaajien tavoin. Tämän lisäksi lentoasemilla täytyisi olla mahdollisuus rajoittaa alihankkijoiden määrää, mikäli tilasyyt sitä edellyttävät.

**Muutosehdotus 10***Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen (COM(2011) 827 final)*

3 artiklan 3 kohdan ii alakohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
komission esittämästä pyynnöstä etenkin tilanteessa, jossa erityisesti uusilla tulokkailla on vakavia ongelmia saada laskeutumis- ja lento- ja lentoonlähtömahdollisuuksia kyseiseltä lentoasemalta, tai jos verkon hallinnoija katsoo sen olevan tarpeen lentoaseman operaatiosuunnitelman ja verkon operaatiosuunnitelman keskinäisen johdonmukaisuuden turvaamiseksi komission asetuksen (EU) N:o 677/2011 6 artiklan 7 kohdan mukaisesti.	komission esittämästä pyynnöstä etenkin tilanteessa, jossa erityisesti uusilla tulokkailla on vakavia ongelmia saada laskeutumis- ja lento- ja lentoonlähtömahdollisuuksia kyseiseltä lentoasemalta, tai jos verkon hallinnoija katsoo sen olevan tarpeen <del>lentoaseman</del> <u>verkon</u> operaatiosuunnitelman ja <del>verkon lentoaseman</del> operaatiosuunnitelman keskinäisen johdonmukaisuuden turvaamiseksi komission asetuksen (EU) N:o 677/2011 6 artiklan 7 kohdan mukaisesti.

**Perustelu**

Verkon hallinnoijalla tulee olla verkkokohtaisen koordinaattorin rooli, eikä tämän tulee antaa ohjeistusta paikallistasolla. Kukin lentoasema on vastuussa omasta operaatiosuunnitelmastaan, eikä vastuu siitä suinkaan kuulu verkon hallinnoijalle.

**Muutosehdotus 11***Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen (COM(2011) 827 final)*

3 artiklan 9 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
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.	<del>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.</del>

**Perustelu**

Euroopan komission antamissa ehdotuksissa esitetty ”verkkoon kuuluvan lentoaseman” määritelmä on hyvin laaja ja antaa komissiolle toimivaltaa: se voisi tehdä subjektiivisia päätöksiä siitä, onko lentoasemalla ”vaiikutusta eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon – – toimintaan”. On todennäköisempää, että etenkin alueellisilla lentoasemilla ”liikenteen määrä lisääntyy yhtäkkiä merkittävästi”. Verkkoon kuuluvan lentoaseman käsite ja siihen liittyvät velvoitteet olisivat poistettava tai ainakin määriteltävä tarkemmin. Tätä kohtaa ei ole perusteltu sisällyttää asetukseen, sillä verkkoon kuuluvan lentoaseman käsitteellä ei ole merkitystä asetuksen kannalta.

**Muutosehdotus 12***Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen (COM(2011) 827 final)*

3 artiklan 10 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
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.	Jos <del>6, 8 tai 9</del> <u>6, 8</u> 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.

**Perustelu**

Ks. muutosehdotus 11.

**Muutosehdotus 13**

*Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen (COM(2011) 827 final)*

5 artiklan 1 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Kuultuaan lentoasemaa säännöllisesti käytäviä lentoliikenteen harjoittajia, niitä edustavia järjestöjä ja lentoaseman hallintoelintä ja koordinoitukomiteaa, jos tällainen komitea on olemassa, verkkoon kuuluvasta, aikatauluneuvonnan alaisesta tai koordinoidusta lentoasemasta vastaavan jäsenvaltion on varmistettava, että aikatauluneuvojaksi tai lentoaseman koordinaattoriksi nimetään pätevä luonnollinen tai oikeushenkilö. Sama aikatauluneuvoja tai koordinaattori voidaan nimetä useammalle kuin yhdelle lentoasemalle.	Kuultuaan lentoasemaa säännöllisesti käytäviä lentoliikenteen harjoittajia, niitä edustavia järjestöjä ja lentoaseman hallintoelintä ja koordinoitukomiteaa, jos tällainen komitea on olemassa, verkkoon kuuluvasta, aikatauluneuvonnan alaisesta tai koordinoidusta lentoasemasta vastaavan jäsenvaltion on varmistettava, että aikatauluneuvojaksi tai lentoaseman koordinaattoriksi nimetään pätevä luonnollinen tai oikeushenkilö. Sama aikatauluneuvoja tai koordinaattori voidaan nimetä useammalle kuin yhdelle lentoasemalle.

**Perustelu**

Jäsenvaltiot – ei Euroopan komissio – vastaavat kaikista lentoasemistaan riippumatta siitä, ovatko nämä aikatauluneuvonnan alaisia tai koordinoituja.

**Muutosehdotus 14**

*Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen (COM(2011) 827 final)*

6 artikla

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
<p>6 artikla</p> <p><b>Koordinoinnin ja aikatauluneuvonnan avoimuus</b></p> <p>1. Koordinaattorin tai aikatauluneuvojan on annettava kunkin aikataulukauden päättyessä asianomaisille jäsenvaltioille ja komissiolle toimintakertomus, jossa esitetään lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen ja/tai aikatauluneuvonnan yleinen tilanne. Kertomuksessa käsitellään erityisesti 9 artiklan 5 kohdan ja 13 ja 18 artiklan soveltamista ja koordinoitukomitealle 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.</p> <p>2. Komissio voi hyväksyä 1 kohdassa tarkoitettulle toimintakertomukselle mallin. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.</p> <p>3. Koordinaattorin on pidettävä ajan tasalla tietokantaa, jonka käytöstä ei peritä maksua ja jossa on seuraavat tiedot: – –</p>	<p>6 artikla</p> <p><b>Koordinoinnin ja aikatauluneuvonnan avoimuus</b></p> <p>1. Koordinaattorin tai aikatauluneuvojan on annettava kunkin aikataulukauden päättyessä asianomaisille jäsenvaltioille ja komissiolle toimintakertomus, jossa esitetään lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen ja/tai aikatauluneuvonnan yleinen tilanne. Kertomuksessa käsitellään erityisesti 9 artiklan 5 kohdan ja 13 ja 18 artiklan soveltamista ja koordinoitukomitealle 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.</p> <p>2. Komissio voi hyväksyä 1 kohdassa tarkoitettulle toimintakertomukselle mallin. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.</p> <p>3. Koordinaattorin on pidettävä ajan tasalla tietokantaa, joka on kaikkien asianosaisten saatavilla, jonka käytöstä ei peritä maksua ja jossa on seuraavat tiedot: – –</p>

**Perustelu**

Tiedon saatavuuteen ja avoimuuteen liittyen ehdotetun asetuksen 6 artiklassa todetaan, että koordinaattorilla on oltava sähköinen tietokanta, jonka tiedot ovat saatavilla ilman maksua. Tähän olisi erityisesti lisättävä, että näiden tietojen on oltava kaikkien tahojen eikä ainoastaan lentoasemien ja -yhtiöiden käytettävissä.

Aikaisemmassa asetuksessa (ETY) N:o 95/93 nämä tiedot rajattiin ”niihin, joita asia koskee” (lentoyhtiöt), ”erityisesti koordinoitukomitean jäseniin tai tarkkailijoihin”, jolloin muut asianosaiset, kuten alueviranomaiset, jäivät ilman niitä. Tämä on korjattu ehdotuksessa (ks. viimeinen yliviivattu kappale asiakirjan COM(2011) 827 sivulla 33), mutta tästä huolimatta olisi nimenomaisesti mainittava, että tietokannan tietojen on oltava minkä tahansa kolmannen osapuolen (paikallishallinnon, tutkimuslaitosten ja korkeakoulujen sekä myös konsulttiyritysten, jotka työskentelevät julkisten poliitikkojen ja yritystoimintaan liittyvien aloitteiden kehittämiseksi) saatavilla. Avoimuuden lisääminen ei loukkaa millään tavoin kilpailusääntöjä eikä vaikuta yritysstrategioiden salassapitoon tai niihin liittyvään varautuneisuuteen, sillä kaikki nämä tiedot ovat jo aikaisemmin olleet lentoyhtiöiden saatavilla. Tieto- ja viestintäteknologiat mahdollistavat sen, että tällaiset tiedot voidaan tallentaa ja saattaa kaikkien asianosaisten saataville ilman kustannuksia tai vähäisin kustannuksin. Näin ollen näiden tietojen tulee olla yleisön saatavilla, sillä kyseessä on arvokas väline, jolla ei ainoastaan lisätä avoimuutta lähtö- ja saapumisaikojen jakamisessa vaan joka myös hyödyttää oheisalojen (hotelli-, vapaa-aika ja ravintola-alan) suunnittelutyötä ja helpottaa hallinnollisten tehtävien koordinoitua, esimerkiksi alueviranomaisten suunnittelema matkailunedistämiskampanjoita, neuvottelustrategioita tukku-kauppiainden kanssa jne.

### Muutosehdotus 15

*Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen (COM(2011) 827 final)*

7 artiklan 1 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
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 saapumisaikojen osalta 2 artiklan b alakohdan mukaisesta uuden tulokkaan asemasta.	Lentoliikenteen harjoittajien, jotka toimivat tai aikovat toimia <del>verkkoon kuuluvalla</del> , 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 saapumisaikojen osalta 2 artiklan b alakohdan mukaisesta uuden tulokkaan asemasta.

### Perustelu

Ks. muutosehdotus 11.

### Muutosehdotus 16

*Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen (COM(2011) 827 final)*

8 artiklan 1 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Vastuullisen jäsenvaltion on varmistettava, että koordinoitulle lentoasemalle perustetaan koordinoitukomitea. Sama koordinoitukomitea 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 pitäjä, asianomaiset lennonjohdoviranomaiset, lentoasemaa säännöllisesti käyttävät yleis-ilmailun edustajat, verkon hallinnoija, suorituskyvyn tarkastuselin ja asianomaisen jäsenvaltion kansallinen valvontaviranomainen.	Vastuullisen jäsenvaltion on varmistettava, että koordinoitulle lentoasemalle perustetaan koordinoitukomitea. Sama koordinoitukomitea 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 pitäjä, asianomaiset lennonjohdoviranomaiset, lentoasemaa säännöllisesti käyttävät yleis-ilmailun edustajat, verkon hallinnoija, suorituskyvyn tarkastuselin ja asianomaisen jäsenvaltion kansallinen valvontaviranomainen. <u>Perustelluissa tapauksissa niiden kuntien tai alueiden edustajat, missä lentoasema sijaitsee, voidaan ottaa mukaan koordinoitukomiteaan.</u>

**Perustelu**

Vaatus ottaa myös alue- ja paikallishallinnon edustajat mukaan koordinoitukomiteaan ei ole tarkoitukseen mukainen. Jäsenvaltioiden on jo lähetettävä kansallisten valvontaviranomaisten edustajia kyseiseen elimeen. Alueiden ja kuntien edustajien olisi oltava mukana vain, jos erityisolosuhteet sitä edellyttävät.

**Muutosehdotus 17**

*Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen (COM(2011) 827 final)*

9 artiklan 8 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
Koordinaattorin on myös otettava huomioon muut lentoliikennealan vahvistamat maailman tai unionin laajuiset ohjeet sekä koordinoitukomitean ehdottamat ja kyseisestä lentoasemasta vastaavan jäsenvaltion tai muun toimivaltaisen elimen hyväksymät paikalliset ohjeet sillä edellytyksellä, että nämä ohjeet eivät vaikuta koordinaattorin aseman riippumattomuuteen, ovat unioninlainsäädännön mukaisia, tähtäävät lentoasemakapasiteetin käytön tehostamiseen ja niistä on ilmoitettu ennalta komissiolle, joka on hyväksynyt ne.	Koordinaattorin on myös otettava huomioon muut lentoliikennealan vahvistamat maailman tai unionin laajuiset ohjeet sekä koordinoitukomitean ehdottamat ja kyseisestä lentoasemasta vastaavan jäsenvaltion tai muun toimivaltaisen elimen hyväksymät paikalliset ohjeet sillä edellytyksellä, että nämä ohjeet eivät vaikuta koordinaattorin aseman riippumattomuuteen, ovat unionin lainsäädännön mukaisia; ja tähtäävät lentoasemakapasiteetin käytön tehostamiseen ja niistä on ilmoitettu ennalta komissiolle, joka on hyväksynyt ne.  <u>Paikalliset säännöt koskevat lähtö- ja saapumisaikojen jakamista ja valvontaa. Niitä voidaan soveltaa, mikäli suorituskykyä tai -tehoa voidaan parantaa paikallisesti sovellettavilla säännöillä. Sääntöjen on oltava avoimia ja syrjimättömiä.</u>

**Perustelu**

Paikallisia sääntöjä on, ja ne ovat oleellisen tärkeitä, jotta voidaan ottaa huomioon paikallisten lentoasemien erityiset tai paikalliset olosuhteet (esimerkiksi ympäristö, pääsy lentoasemalle, maantieteellinen monimuotoisuus ja erityiset sääolot). Samalla tavoin kuin paikallinen tilanne ja erityispiirteet on otettava huomioon pohdittaessa meluun liittyviä toimintarajoituksia, on erityisiin olosuhteisiin kiinnitettävä huomiota myös lähtö- ja saapumisaikoja jaettaessa, jotta varmistetaan, että sääntelykehys on riittävän joustava lentoasemien kapasiteetin optimaalisen ja tehokkaan käytön tosiasialliseksi varmistamiseksi.

**Muutosehdotus 18**

*Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen (COM(2011) 827 final)*

12 artiklan 1 kohta

Komission ehdotus	AK:n muutosehdotus
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.	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. <u>Tässä yhteydessä jäsenvaltioiden tulee kiinnittää erityistä huomiota lentoreitteihin, jotka yhdistävät niihin kuuluvat saaret valtion muuhun alueeseen.</u> 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.

**Perustelu**

Varaussäännösten tiukentaminen ei ole tarpeen. Ehdotetun asetuksen säännökset takaavat jäsenvaltioille jo riittävät varausoikeudet. Jos julkisen palvelun velvoitteita ei ole, ei myöskään tulisi säätää saarten lentoasemien varausmahdollisuuksista, jottei kilpailua rajoiteta tarpeettomasti.

Bryssel 19. heinäkuuta 2012

*Alueiden komitean  
puheenjohtaja*  
Mercedes BRESSO

---