



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 16. joulukuuta 2020  
(OR. en)

13806/20

---

**Toimielinten välinen asia:  
2020/0358 (COD)**

---

**AVIATION 234  
COVID-19 58  
CODEC 1365**

**SAATE**

---

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	16. joulukuuta 2020
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2020) 818 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta covid-19-pandemian vuoksi yhteisön lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskevista säännöistä myönnettävän väliaikaisen höllennyksen osalta

---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2020) 818 final.

Liite: COM(2020) 818 final



Bryssel 16.12.2020  
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Ehdotus

## **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**

**neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta covid-19-pandemian vuoksi yhteisön lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskevista säännöistä myönnettävän väliaikaisen höllennyksen osalta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2020) 341 final}

## PERUSTELUT

### 1. EHDOTUKSEN TAUSTA

#### • Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Asetuksessa (ETY) N:o 95/93<sup>1</sup> (lähtö- ja saapumisaikoja koskeva asetus) vahvistetaan säännöt lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta EU:n lentoasemilla. Sen 10 artiklassa vahvistetaan ”käytä tai menetä” -sääntö, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajien on käytettävä vähintään 80 prosenttia tietyllä aikataulukaudella (kesällä tai talvella) jaetuista lähtö- ja saapumisaajoista säilyttääkseen etusijan saman lähtö- ja saapumisaikojen sarjan osalta seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella (”saavutetut” tai ”vakiintuneet” oikeudet).

Covid-19-pandemiasta johtuvan matkustajakysynnän laskun vuoksi lentoliikenteen harjoittajat ovat muuttaneet aikataulujaan merkittävästi 1. maaliskuuta 2020 jälkeen, minkä seurauksena lähtö- ja saapumisaikojen käyttöaste koordinoituilla lentoasemilla on laskenut selvästi alle lähtö- ja saapumisaikoja koskevassa asetuksessa säädetyn 80 prosentin raja-arvon.

Tästä syystä Euroopan unioni hyväksyi 30. maaliskuuta 2020 lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen muutoksen, jolla poistetaan ”käytä tai menetä” -sääntö vuoden 2020 kesäaikataulukaudella, joka päättyy 24. lokakuuta 2020. Muutoksella myös valtuutettiin komissio pidentämään poikkeuksen voimassaoloaikaa antamalla yksi tai useampi delegeoitu säädös. Komissio antoi 14. lokakuuta 2020 delegoidun säädöksen, jolla pidennetään ”käytä tai menetä” -säännön soveltamisesta luopumisen määräaikaa 27. maaliskuuta 2021 päättyvän talviaikataulukauden 2020/2021 loppuun.

Kuten odotettiin, matkustajakysyntä on jatkanut laskuaan vuoden 2020 kesäaikataulukaudella. Eurocontrolin tiedot osoittavat, että lentoliikenteen laskusuhdanne alkoi Euroopan talousalueella (ETA) viikolla 11, jolloin laskua oli 17 prosenttia verrattuna samaan viikkoon vuonna 2019. Liikennemäärä laski nopeasti 59 prosentilla viikolla 12 ja 82 prosentilla viikolla 13 verrattuna samoihin viikkoihin vuonna 2019. Alimmat tasot kirjattiin viikoilla 15 ja 16 (89 prosentin lasku). Keskimääräinen kuormausaste 10 eurooppalaisen lentoliikenteen harjoittajan otoksessa oli 80 prosenttia viikolla 9, ja se laski 26 prosenttiin viikolla 15. Sen lisäksi, että lentoliikenteen harjoittajat lensivät harvemmin, liikennöidyt lennot olivat alivarattuja vuoteen 2019 verrattuna. Viikolla 23, jolloin EU:n sisäinen lentoliikenne oli suurelta osin avattu uudelleen, keskimääräinen kuormausaste nousi 44 prosenttiin. Vastaavilla viikoilla vuonna 2019 samojen lentoliikenteen harjoittajien keskimääräinen kuormausaste vaihteli 75 prosentista (viikko 4) 86 prosenttiin (viikko 16). Marraskuun 2020 puoliväliin mennessä lentoliikenne oli vähentynyt 65 prosenttia verrattuna samaan viikkoon vuonna 2019.

Eurocontrolin viimeisimpien ennusteiden mukaan lentoliikenteen odotetaan olevan helmikuussa 2021 vain puolet helmikuun 2020 tasosta. Se, mitä tapahtuu tämän jälkeen, on epävarmaa, mutta ei ole merkkejä siitä, että kysyntä palautuisi kesäkaudella 2021 lähellekään viime vuosien tasoa.

---

<sup>1</sup> Neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, annettu 18 päivänä tammikuuta 1993, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1).

On kuitenkin muistettava, että ”käytä tai menetä” -säännön tavoitteena on varmistaa lentoasemakapasiteetin mahdollisimman tehokas käyttö, jotta mahdollisimman moni käyttäjä saa siitä mahdollisimman suuren hyödyn ja jotta matkustajat voivat hyötyä kilpailukykyisistä lentoliikennemarkkinoista ja -yhteyksistä. ”Käytä tai menetä” -säännön höllentäminen on aidosti tuonut helpotusta lentoliikenteen harjoittajille nykyisessä ennennäkemättömässä kysynnän puutteessa ja lentoliikennerajoituksissa. Samalla on myös vältetty sellaisten tyhjiä tai lähes tyhjiä lentojen kielteiset ympäristövaikutukset, joiden tarkoituksena on ainoastaan lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen säilyttäminen. Sääntövapautuksen jatkamisen kielteiset vaikutukset olisi kuitenkin myös otettava huomioon. Nykyisen sääntöpoikkeuksen vaikutuksena on kilpailun jäädyttäminen vuoden 2019 tasolle ilman, että vaaditaan kapasiteetin tehokasta käyttöä, koska poikkeussäännökset ovat osoittautuneet riittämättömiksi sen varmistamisessa, että muut lentoliikenteen harjoittajat, jotka pystyvät liikennöimään, voivat saada tarvittavat lähtö- ja saapumisajat. On aiheellista määrittää, miten ”käytä tai menetä” -säännön tavanomaiseen soveltamiseen palataan kaudella, joka alkaa sen jälkeen, kun ”käytä tai menetä” -sääntöpoikkeus on ollut käytössä yli vuoden ajan (1. helmikuuta 2020 – 27. maaliskuuta 2021) ja lentoliikenteen harjoittajien vuoden 2019 saavutetut lähtö- ja saapumisajat on säilytetty talven 2021/2022 aikataulukauden loppuun asti. Palaaminen normaalitilaan ei saisi olla äkillistä, jotta vältetään lentoliikennemarkkinoiden horjuttaminen lentoliikenteen harjoittajille, lentoyhteyksille, EU:n kuluttajilla ja ympäristölle haitallisella tavalla. Palaaminen normaalitilaan olisi toteutettava samalla, kun liikennemäärät nousevat tulevaisuudessa kohti vuoden 2019 tasoa tai vakiinnuttamalla lentoliikenne uuteen markkinatilanteeseen.

Sen vuoksi ehdotetaan, että lähtö- ja saapumisaikojen koskevan asetuksen mukaisia lähtö- ja saapumisaikojen käyttövaatimuksia sovellettaisiin uudelleen kesäaikataulukauden 2021 alusta alkaen, mutta käyttöasteeksi olisi vahvistettava 40/60 eikä 80/20. Toisin sanoen lentoliikenteen harjoittajien olisi liikennöitävä 40 prosenttia lähtö- ja saapumisaikojen sarjasta, jotta ne säilyttäisivät etusijan tietyn liikennöitävien lähtö- ja saapumisaikojen sarjan osalta vastaavalla seuraavalla aikataulukaudella. Tällä mukautuksella voidaan suhteellisesti suojella vakiintuneita oikeuksia covid-19-pandemian aiheuttaman lentoliikenteen kysynnän jyrkän laskun aikana ja edistää sellaisten tyhjiä tai lähes tyhjiä lentojen ympäristövaikutusten välttämistä, joita liikennöidään ainoastaan lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen säilyttämiseksi. Mukautus edistäisi myös lentoasemien kapasiteetin tehokkaampaa käyttöä matkustajia ja lentoyhteyksiä hyödyttävällä tavalla.

Kokemuksen perusteella tähän lähtö- ja saapumisaikojen helpotusta koskevaan ehdotukseen on sisällytetty ehtoja, joilla varmistetaan, että höllennysaika pysyy yhteensopivana niukan lentoasemakapasiteetin optimaalisen käytön kanssa ja edistää matkustajien edun mukaisesti myös kilpailun säilymistä. Höllennyksen olisi koskettava lentoliikenteen harjoittajia, joiden aikomuksena on liikennöidä saavutettuja lähtö- ja saapumisaikojen heti, kun kysyntä elpyy riittävästi ja lennot ovat jälleen taloudellisesti kannattavia. Sen vuoksi lentoliikenteen harjoittajalle ensimmäistä kertaa jaettavien lähtö- ja saapumisaikojen sarjojen eli niiden lähtö- ja saapumisaikojen sarjojen, joihin lentoliikenteen harjoittajalla ei ole oikeutta saavutettujen oikeuksien vuoksi, ei pitäisi kuulua höllennyksen piiriin, koska kyseiset lentoliikenteen harjoittajat olisivat hakeneet tällaisia lisälähtö- ja saapumisaikojen tietoisina siitä, että lentoliikenteen kysyntä olisi covid-19-pandemian vuoksi vähäistä ja että niiden perustana olevat lähtö- ja saapumisaikojen sarjat on vapautettu ”käytä tai menetä” -säännön tavanomaisesta soveltamisesta. Sen vuoksi lentoliikenteen harjoittajien, jotka saavat tällaisia lähtö- ja saapumisaikojen sarjoja ensimmäistä kertaa, on käytettävä vähintään 80 prosenttia tällaisista uusista lähtö- ja saapumisaikojen sarjoista saadakseen etuoikeuden seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella. Tämä lähestymistapa vastaa lentoasemien, lentoliikenteen

harjoittajien sekä lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattoreiden vapaaehtoista sopimusta<sup>2</sup> nykyisen lähtö- ja saapumisaikojen koskevan sääntöpoikkeuksen käytöstä talviaikataulukaudella 2020/2021 ja sen jälkeen.

”Käytä tai menetä” -sääntöä (eli vaatimusta käyttää vähintään 80 prosenttia lähtö- ja saapumisaikojen sarjasta) olisi edelleen sovellettava myös 8 a artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaiseen lähtö- ja saapumisaikojen vaihtoihin, jos vaihtoon liittyy rahallinen tai muu korvaus. Tarkoituksena on estää se, että korvausta maksettaisiin helpotukseen perustuvasta arvosta. Sitä vastoin vaihdot, joihin ei liity rahallista tai muuta korvausta ja jotka on toteutettu esimerkiksi aikataulun parantamiseksi, eivät estä höllennyksen soveltamista kyseisiin lähtö- ja saapumisaikoihin. Sama koskee esimerkiksi lähtö- ja saapumisaikojen, jotka siirretään viranomaisten kansallisen tai EU:n kilpailuoikeuden nojalla tekemien päätösten perusteella (vrt. lähtö- ja saapumisaikojen koskevan asetuksen 8 b artikla).

Ehdotukseen sisältyy määräaika, johon mennessä lentoliikenteen harjoittajien on palautettava koordinaattorille ne lähtö- ja saapumisajat, joita ne eivät halua, jotta ne voisivat hyötyä helpotuksesta. Tällaisen lähtö- ja saapumisajan suunniteltua liikennöintipäivää edeltävä kolmen viikon määräaika antaa lentoasemille ja muille lentoasemapalvelujen tarjoajille mahdollisuuden nähdä, kuinka paljon kapasiteettia tarvitaan ja kuinka paljon toimintaa niiden odotetaan tarjoavan riittävän infrastruktuurin, tilojen ja henkilöstön varmistamiseksi. Se antaa myös muille lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuuden tehdä arvio käytettävissä olevasta lentoasemakapasiteetista, jos ne haluavat käyttää sitä lentotoiminnan harjoittamiseen. Mitä aikaisemmin lähtö- ja saapumisajat ovat käytettävissä uudelleen jakamista varten, sitä todennäköisemmin muut lentoliikenteen harjoittajat voivat käyttää niitä. Tässä ehdotetut säännöt koskevat sekä väliaikaista uudelleenjakoa kyseessä olevalla kaudella (ilman, että lentoliikenteen harjoittaja, jolle lähtö- ja saapumisajat on jaettu uudelleen, saa saavutettuja oikeuksia) että pysyvää jakoa, jossa lähtö- ja saapumisajat pooliin palauttanut lentoliikenteen harjoittaja ei aio käyttää niitä seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella. Tässä tapauksessa lentoliikenteen harjoittajille, jotka käyttivät vähintään viittä tällaista lähtö- ja saapumisaikaa, olisi annettava etusija niiden lentoliikenteen harjoittajien alkuperäisiin lähtö- ja saapumisaikojen sarjoihin, jotka vapauttivat ne pooliin, suhteessa muihin niitä hakeviin lentoliikenteen harjoittajiin ja uusiin tulokkaisiin.

On myös tarpeen selventää, missä olosuhteissa koordinaattorit voivat peruuttaa lähtö- ja saapumisaikojen lentoliikenteen harjoittajilta. Jos koordinaattori katsoo käytettävissään olevien tietojen perusteella, että lentoliikenteen harjoittaja on lopettanut toimintansa lentoasemalla eikä voi enää käyttää sille jaettuja lähtö- ja saapumisaikojen, kyseiset lähtö- ja saapumisajat olisi välittömästi palautettava pooliin ja annettava muiden lentoliikenteen harjoittajien käyttöön uudelleen jakamista varten, mikä merkitsee sitä, että lentoasemalta lähtevä lentoyhtiö menettää vakiintuneet oikeutensa kyseisiin lähtö- ja saapumisaikoihin.

Tällä hetkellä saatavilla olevien Eurocontrolin tietojen perusteella on kohtuullista olettaa, että nykytilanne, jolle on ominaista kysynnän poikkeuksellinen lasku, jatkuu ainakin vuoden 2021 kesäaikataulukauden alkuun saakka. Epävarmuuden vuoksi on myös mahdollista, että poikkeuksellisen alhainen kysyntä voi kestää ainakin talven 2024/2025 aikataulukautteen asti.

---

<sup>2</sup> “Joint agreement of airlines, airports and slot coordinators on conditions that should be applied to an extension of a slot waiver to the full NW2020 season”  
<https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>

Näin ovat ennustaneet esimerkiksi lentoliikenteen harjoittajien ja lentoasemien yhdistykset ACI-Europe ja IATA.

Sen vuoksi lähtö- ja saapumisaikoja koskevaa asetusta olisi vallitsevat olosuhteet huomioon ottaen muutettava, jotta voidaan suojella lentoliikenteen harjoittajien saavutettuja oikeuksia niissä lähtö- ja saapumisaikojen sarjoissa, joita ei ole käytetty tavanomaisella 80 prosentin käyttöasteella aikana, jolloin covid-19-pandemia on vaikuttanut haitallisesti lentoliikennemarkkinoihin. Lähtö- ja saapumisaikojen höllennystä ehdotetaan jatkettavan vielä yhden kauden ajan komission delegoidun asetuksen (EU) 2020/1477 mukaisen jatkoajan jälkeen, joten ne kattaisivat 28. maaliskuuta 2021 ja 30. lokakuuta 2021 välisen ajanjakson. Höllennyksellä lähtö- ja saapumisaikojen käyttöaste lasketaan 80 prosentista 40 prosenttiin. Lisäksi muutoksella annettaisiin komissiolle valtuudet jatkaa lähtö- ja saapumisaikoja koskevaa höllennystä vuoden 2021 kesäaikataulukakson jälkeen sekä mukauttaa lähtö- ja saapumisaikojen käyttöastetta edelleen erilaisten indikaattoreiden perusteella, joihin kuuluvat muun muassa todelliset ja ennakoitavat lentoliikennetiedot, kuormausasteet ja kaluston käyttö. Komissio antaa tarvittaessa delegoituja säädöksiä lähtö- ja saapumisaikojen käyttöasteen mukauttamiseksi kaikilla aikataulukausilla talven 2021/2022 ja talven 2024/2025 välillä.

Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen tapahtuu hyvissä ajoin ennen asianomaista aikataulukautta. Lentoliikenteen harjoittajien, lentoasemien ja muiden palveluntarjoajien olisi näin ollen tiedettävä hyvissä ajoin tiettyyn aikataulukautteen sovellettavat säännöt. Näiden sääntöjen varhainen tunteminen kannustaa niitä myös palauttamaan koordinaattorille varhaisessa vaiheessa lähtö- ja saapumisajat, joita ne eivät aio käyttää. Sen vuoksi komission olisi annettava asiaankuuluvat delegoidut säädökset ennen kuin lähtö- ja saapumisaikojen jakamisprosessi on saatu päätökseen.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Lähtö- ja saapumisaikoja koskevassa asetuksessa annetaan lentoliikenteen harjoittajille höllennys lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskevista säännöistä, jotka ovat covid-19-pandemian vuoksi tällä hetkellä ongelmallisia lentoliikenteen harjoittajille. Lähtö- ja saapumisaikoja koskevassa asetuksessa siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla voidaan ainoastaan muuttaa nykyisen sääntöpoikkeuksen soveltamisaikaa. Lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskevista säännöistä myönnettävän höllennyksen pidentäminen johtaa kilpailun vääristymiseen, mikä vaikuttaa matkustajayhteyksiin, työllisyyteen ja työpaikkojen laatuun ilmailualalla sekä aiheuttaa erityisiä ongelmia lentoasemille ja palveluntarjoajille. Äkillinen paluu tavanomaiseen ”käytä tai menetä”-sääntöön saattaisi kuitenkin aiheuttaa lentoliikenteen harjoittajille ylimääräistä taloudellista rasitetta ja sillä voisi olla tahattomia haitallisia ympäristövaikutuksia, jos lentoliikenteen harjoittajat liikennöisivät tyhjiä tai lähes tyhjiä lentoja ainoastaan lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen säilyttämiseksi. Lähtö- ja saapumisaikoja koskevaa asetusta olisi covid-19-pandemian vaikutusten lieventämiseksi sen vuoksi muutettava, jotta voidaan turvata lentoliikenteen harjoittajien oikeusvarmuus ja säilyttää Euroopan lähtö- ja saapumisaikojen jakojärjestelmän yhtenäisyys.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ilmailun ja siihen liittyvien palvelujen sisämarkkinoiden moitteeton toiminta riippuu lentoliikenteen harjoittajien ja ilmailualan muiden osatekijöiden, kuten lentoasemien ja muiden palveluntarjoajien, taloudellisesta suorituskyvystä. Covid-19-pandemian kielteiset taloudelliset seuraukset vaarantavat niiden taloudellisen vakauden ja vaikuttavat erittäin kielteisesti lentoliikennejärjestelmään ja koko talouteen. Lähtö- ja saapumisaikoja koskevan

asetuksen muuttaminen on sen vuoksi äärimmäisen tärkeää. Lisäksi muutos on myös EU:n ilmastopolitiikan mukainen, koska näin vältetään lentoliikenteen harjoittajille tarjoutuvat kannustimet liikennöidä tyhjiä tai lähes tyhjiä lentoja ainoastaan lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen säilyttämiseksi.

## **2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE**

### **• Oikeusperusta**

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohta. Mainittu artikla muodostaa oikeusperustan kaiken asianmukaisen lentoliikennelainsäädännön antamiselle ja toimii lähtö- ja saapumisaikojen koskevan asetuksen ja sen muutosten oikeusperustana.

### **• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Ehdotuksen tavoitteita ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, koska lähtö- ja saapumisaikojen koskevassa asetuksessa ei anneta jäsenvaltioille mahdollisuutta vaatia koordinaattoreita asettamaan ehtoja lähtö- ja saapumisaikojen helpottamiselle muuttamalla lähtö- ja saapumisaikojen käyttöastetta liikennemäärien muuttuessa. Tavoite voidaan saavuttaa ainoastaan niin, että unioni muuttaa lähtö- ja saapumisaikojen koskevaa asetusta.

### **• Suhteellisuusperiaate**

Ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen covid-19-pandemian taloudellisten vaikutusten lieventämiseksi lähtö- ja saapumisaikojen koskevan asetuksen toiminnan kannalta. Ehdotuksessa otetaan tasapainoisesti huomioon tarve myöntää lentoyhtiöille höllennystä ”käytä tai menetä” -säännöstä vastauksena covid-19-pandemian aiheuttamaan lentoliikenteen vähäiseen kysyntään sekä tarve palata lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevien sääntöjen tavanomaiseen soveltamiseen sitä mukaa kun lentoliikenne elpyy. Ehdotukseen sisältyy myös useita kilpailua edistäviä toimenpiteitä, joilla puututaan nykyiseen lähtö- ja saapumisaikojen koskevaan poikkeukseen liittyviin tahattomiin kielteisiin vaikutuksiin.

### **• Toimintatavan valinta**

Tavoitteen saavuttamiseksi oikeudellisen välineen on oltava suoraan ja yleisesti sovellettava kuten lähtö- ja saapumisaikojen koskeva asetuskäytäntö. Sen vuoksi asianmukainen oikeudellinen väline on asetus.

## **3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET**

### **• Jälkiarviointit/toimivuustarkastukset**

Lähtö- ja saapumisaikojen koskevan asetuksen, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 2020/459, 10 a artiklan 4 kohdassa edellytetään, että komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle 15. syyskuuta 2020 mennessä yhteenvetokertomuksen lentoliikennetilanteesta. Datan ja muiden tietojen keräämiseksi komission yksiköt ovat olleet säännöllisesti yhteydessä lentoliikenteen harjoittajiin, lentoasemiin sekä lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattoreihin ja niiden järjestöihin seurataksaan lentoliikennetilanteen kehittymistä, arvioidakseen covid-19-pandemian vaikutusta lentoliikenteen kysyntään ja lentoliikenteen määrään sekä määrittääkseen lähtö- ja

saapumisaikojen koskevan poikkeuksen tehokkuuden. Kertomuksessa, joka julkaistiin 14. syyskuuta 2020, arvioidaan lähtö- ja saapumisaikojen koskevan sääntöpoikkeuksen täytäntöönpanoa ja yksilöidään tiettyjä puutteita. Paremmen sääntelyn sääntöjen mukaista arviointia ei tehty, koska oli kiireesti hyväksyttävä säännöt, joilla lentoliikenteen harjoittajat saivat ajoissa asianmukaisen höllennyksen ”käytä tai menetä” -säännöstä, kun otetaan huomioon covid-19-pandemian jatkuvat vaikutukset lentoliikenteeseen.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Asian kiireellisyyden vuoksi sidosryhmien virallista kuulemistä ei ole toteutettu. Komissio julkaisi paremmen sääntelyn portaalissa palautetta varten etenemissuunnitelman ja julkisen kuulemisen, joihin sidosryhmillä oli mahdollisuus vastata 1.–28. syyskuuta 2020. Asian kiireellisyyden vuoksi kuuleminen lyhennettiin tavanomaisesta 12 viikosta 4 viikoksi. Saman ajanjakson aikana käynnistettiin myös kohdennettu kuuleminen ja esitettiin tietopyynnöt.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Kuten edellä on selostettu, asiantuntijatietoa ei ole voitu kerätä laajasti tilanteen kiireellisyyden vuoksi. Komissio on kuitenkin hyödyntänyt lähtö- ja saapumisaikojen koskevan asetuksen soveltamisesta ja siihen tehdyistä muutoksista saatuja kokemuksia, joista kuultiin myös asiantuntijoita.

- **Vaikutustenarviointi**

Tilanteen kiireellisyyden vuoksi paremmen sääntelyn sääntöjen mukaista vaikutustenarviointia ei ole tehty. Ehdotuksen mukana seuraa komission yksiköiden valmisteluasiakirja. Siinä esitetään ”käytä tai menetä” -säännön soveltamisen seuraukset covid-19-pandemian aikana sekä tiedot lähtö- ja saapumisaikojen koskevan sääntöpoikkeuksen soveltamisesta sen voimaantulon jälkeen ja kuvaillaan lentoliikennemarkkinoilla ilmenneitä puutteita. Lisäksi siinä käsitellään lähtö- ja saapumisaikojen höllennyksen asteittaista lopettamista lentoliikenteen asteittaisen palautumisen myötä. Siinä esitetään parhaaksi valittu tapa puuttua puutteisiin ja arvioidaan tämän tavan todennäköisiä seurauksia.

- **Perusoikeudet**

Ei sovelleta.

#### **4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET**

Ei sovelleta.

#### **5. LISÄTIEDOT**

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Komission olisi edelleen seurattava covid-19-pandemian kehittymistä ja sen vaikutusta lentoliikenteeseen. komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegoitu säädös, jolla pidennetään toimenpiteen kattamia määräaikoja ja mukautetaan tarvittaessa vähimmäiskäyttövaatimusta, kuten asetuksella (EU) 2020/459 tehtiin.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Lähtö- ja saapumisaikojen koskevan asetuksen 2 artiklaan on lisätty uusi väliaikainen määritelmä ”uudet tulokkaat”, jotta useimmat lentoliikenteen harjoittajat voitaisiin määrittää uusiksi tulokkaiksi, jolloin ne saisivat lähtö- ja saapumisaikojen poolista. Tämä lisää kilpailua



lentoasemilla, kun otetaan huomioon, että alennettu käyttöaste helpottaa lentoaseman vakiintuneiden lentoliikenteen harjoittajien lähtö- ja saapumisaikojen säilyttämistä.

Lisäksi lisätään uusi määritelmä ”covid-19-koordinointiparametrit” ja 8 artiklaan lisätään 6 a kohta, jossa otetaan huomioon mahdollisuus, että covid-19-pandemian seurauksena lentoasemalla toteutettavat erityiset terveystoimenpiteet voivat vähentää kyseisellä lentoasemalla käytettävissä olevaa kapasiteettia, mikä tarkoittaa sitä, ettei kaikkia lähtö- ja saapumisaikoja voida käyttää niille jaettuina aikoina. Koordinaattoreiden olisi voitava muuttaa jaettuja tai pyydettyjä lähtö- ja saapumisaikoja tai peruuttaa ne keskusteltuaan asiasta asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien kanssa. Lentoliikenteen harjoittajat, lentoasemat ja lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorien yhdistykset ovat keskustelleet siitä, miten näitä tilanteita voitaisiin parhaiten käsitellä ottaen huomioon erilaiset kaupalliset edut. Koordinaattorien olisi otettava nämä parhaat käytännöt huomioon toimialalle annettavina ohjeina tai paikallisina sääntöinä, jos ne ovat avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteiden mukaisia eivätkä kyseenalaista koordinaattorien riippumattomuutta.

Jos lähtö- ja saapumisaikoja ovat tietynä aikataulukautena antaneet käyttöön lentoliikenteen harjoittajat, joilla on vakiintuneita oikeuksia asianomaisiin lähtö- ja saapumisaikojen sarjoihin, tällaisia lähtö- ja saapumisaikoja käyttäneet lentoliikenteen harjoittajat todennäköisesti edistävät näiden lähtö- ja saapumisaikojen tehokasta käyttöä seuraavina aikataulukausina. Tästä syystä 8 artiklaan lisätään uusi 2 a kohta, jossa annetaan tällaisille lentoliikenteen harjoittajille etusija kyseisten sarjojen jakamisessa seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella edellyttäen, että lentoliikenteen harjoittaja, jolla oli alun perin vakiintuneita oikeuksia kyseisessä sarjassa, ei pyydä niitä ja että pyynnön esittänyt lentoliikenteen harjoittaja on käyttänyt viittä sarjaan kuuluvaa lähtö- ja saapumisaikaa. Lentoaseman kapasiteetin ja aikataulujen pirstoutumisen välttämiseksi etusijalla olevalle lentoliikenteen harjoittajalle olisi jaettava koko sarja, johon liikennöitävät lähtö- ja saapumisajat kuuluvat. Jos useampi kuin yksi lentoliikenteen harjoittaja on käyttänyt saman sarjan lähtö- ja saapumisaikoja, etusija annetaan sille lentoliikenteen harjoittajalle, joka on käyttänyt suurempaa määrää lähtö- ja saapumisaikoja.

Sellaiseen tilanteeseen puuttumiseksi, jossa viranomaisten covid-19-pandemian leviämisen hillitsemiseksi toteuttamat toimenpiteet vaikuttavat merkittävästi matkustajien mahdollisuuksiin lentää tietyillä reiteillä (esim. liikenneoikeuksia, matkustajia ja/tai miehistöä koskevat rajoitukset tai rajojen sulkeminen) sen jälkeen, kun tulevaa kautta koskeva lähtö- ja saapumisaikojen jakamisprosessi on saatu päätökseen, 10 artiklan 4 kohtaan lisätään uusi e alakohta. Tällaisissa tapauksissa lentoliikenteen harjoittajat voidaan vapauttaa ”käytä tai menetä” -säännön (sellaisena kuin se on muutettuna) soveltamisesta. Tämä etu rajoittuu kuitenkin tahattomien vaikutusten välttämiseen (ks. 10 artiklan 4 kohtaan lisätyt neljä uutta alakohtaa).

Asetuksen 10 a artiklaa muutetaan monin tavoin. Nykyistä 10 a artiklan mukaista sääntöpoikkeuksen voimassaoloaika (joka vahvistettiin asetuksella (EU) 2020/459 maaliskuussa 2020) pidennettiin 27. päivään maaliskuuta 2021 14. lokakuuta 2020 annetulla delegoidulla asetuksella (EU) 2020/1477. Tällä ajanjaksolla koordinaattoreiden on ensisijaisten oikeuksien arvioimiseksi katsottava, että lähtö- ja saapumisaikoja, jotka on jaettu ajanjaksolle 1. maaliskuuta 2020 – 27. maaliskuuta 2021, on käyttänyt lentoliikenteen harjoittaja, jolle ne oli alun perin jaettu. EU:n ja Kiinan tai EU:n ja Hongkongin välillä käytettäviin lähtö- ja saapumisaikoihin sovelletaan lisähöllennystä (23. tammikuuta 2020 alkaen).

Ehdotetussa 10 a artiklan uudessa 2 a kohdassa säädetään, että lentoliikenteen harjoittajilla on 28. maaliskuuta 2021 ja 30. lokakuuta 2021 väliseksi ajaksi jaettavien lähtö- ja saapumisaikojen sarjan osalta oikeus samaan lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella, jos ne ovat käyttäneet 40 prosenttia kyseisen sarjan lähtö- ja saapumisajoista.

Asetuksen 10 a artiklan uuden 3 a kohdan a alakohdassa rajoitetaan lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti jaettaviin lähtö- ja saapumisaikoihin sovellettavan höllennyksen soveltamisalaa. Lähtö- ja saapumisaikoihin, jotka muodostavat sarjan ja jotka on hiljattain jaettu kyseiselle aikataulukaudelle, ei ehdoteta sovellettavan höllennystä vaan ne on käytettävä lähtö- ja saapumisaikojen 80 prosentin käyttöasteen mukaisesti, jotta niitä käytävällä lentoliikenteen harjoittajalla olisi oikeus samaan sarjaan seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella.

Niihin lähtö- ja saapumisaikoihin, jotka on vaihdettu rahallista tai muuta korvausta vastaan, ei 10 a artiklan 3 a kohdan b alakohdan mukaan sovelleta höllennystä. Tämä on tärkeää sen varmistamiseksi, ettei höllennyksen arvoa sisällytetä lähtö- ja saapumisaikojen jälkimarkkinakauppoihin tai vuokraamiseen toiselle lentoliikenteen harjoittajalle. Tällä säännöksellä ei ole taannehtivaa vaikutusta, toisin sanoen lähtö- ja saapumisajat, jotka on kaupattu ja joita ”ostava” lentoliikenteen harjoittaja on käyttänyt edellisestä vastaavasta aikataulukaudesta (tai aikaisemmasta aikataulukaudesta) alkaen, ovat oikeutettuja höllennykseen.

Asetuksen 10 a artiklaan lisätään uusi 7 kohta siten, että lähtö- ja saapumisaikoja koskevan höllennyksen soveltamisen aikana lentoliikenteen harjoittajan, joka ei aio käyttää lähtö- tai saapumisaikaa, on asetettava se saataville väliaikaista uudelleenjakoa varten muille lentoliikenteen harjoittajille viimeistään kolme viikkoa ennen kyseisen lähtö- tai saapumisajan suunniteltua käyttöpäivää. Tarkoituksena on auttaa muita lentoliikenteen harjoittajia, jotka saattavat haluta käyttää tällaisia lähtö- ja saapumisaikoja tapauskohtaisesti. Näillä muilla lentoliikenteen harjoittajilla olisi oltava riittävästi aikaa suunnitella toimintaansa ja myös varmistaa, että matkustajat, lentoasemat ja lentoasemapalvelujen tarjoajat saavat etukäteen tiedon lentoliikenteen harjoittajien suunnitellusta lentotoiminnasta.

Komissiolle siirretään 10 a artiklan 4 kohdassa valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla jatketaan aikaa, jona höllennystä sovelletaan, jos covid-19-pandemia ei ole hellittänyt ja sillä on edelleen kielteinen vaikutus lentoliikennealaan ja vakiintuneisiin saavutettuihin oikeuksiin. Komissiolla on myös valtuudet muuttaa käyttöastetta liikennemäärien kehityksen mukaan. Pandemian nopea leviäminen huomioon ottaen delegoidut säädökset olisi hyväksyttävä kiireellisellä menettelyllä.

Lisätään 14 artiklan 5 kohtaan uusi alakohta, jossa säädetään seuraamus- ja toimenpidejärjestelmästä siinä tapauksessa, että 10 a artiklan uutta 7 kohtaa ei noudateta.

Uuden 14 artiklan 6 kohdan c alakohdan mukaan koordinaattori voi toteuttaa toimia ja peruuttaa lähtö- ja saapumisajat, jos lentoliikenteen harjoittaja lopettaa toimintansa kyseisellä lentoasemalla. Tällaisissa tapauksissa koordinaattori voi kyseisen kauden päättymistä odottamatta peruuttaa lähtö- ja saapumisajat välittömästi jäljellä olevalta aikataulukaudelta ja antaa lähtö- ja saapumisajat uudelleen jaettaviksi mahdollisimman pian.

Ehdotus

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS****neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta covid-19-pandemian vuoksi yhteisön lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskevista säännöistä myönnettävän väliaikaisen höllennyksen osalta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>3</sup>,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>4</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Lentoliikenne on covid-19-pandemian vuoksi vähentynyt jyrkästi kysynnän merkittävän heikkenemisen ja niiden suorien toimenpiteiden seurauksena, joita jäsenvaltiot ja kolmannet maat ovat toteuttaneet pandemian hillitsemiseksi. Vaikutus lentoliikenteen harjoittajiin on ollut haitallinen 1 päivästä maaliskuuta 2020 alkaen, ja tulevaisuudessakin se todennäköisesti vaikuttaa kielteisesti lentoliikenteen harjoittajiin vielä talvikaudella 2024/2025.
- (2) Nämä olosuhteet eivät ole lentoliikenteen harjoittajien hallittavissa, ja ne ovat johtaneet siihen, että lentoliikenteen harjoittajat ovat joutuneet vapaaehtoisesti tai pakosta peruuttamaan lentoliikennepalveluja. Vapaaehtoisilla peruutuksilla suojataan erityisesti lentoliikenteen harjoittajien taloudellista vakautta ja vältetään samalla sellaisten tyhjien tai lähes tyhjien lentojen negatiiviset ympäristövaikutukset, jotka liikennöitäisiin pelkästään niihin liittyvien lähtö- ja saapumisaikojen säilyttämiseksi.
- (3) Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenneverkko toimintoja hallinnoivan Eurocontrolin julkaisemat luvut osoittavat, että lentoliikenne on vähentynyt vuositasolla noin 74 prosenttia kesäkuun 2020 puolivälistä.
- (4) Tiedossa olevien paikkavarausten, Eurocontrolin ennusteiden ja epidemiologisten ennusteiden perusteella ei ole mahdollista ennustaa, milloin covid-19-pandemian aiheuttama merkittävä kysynnän lasku todennäköisesti loppuu. Eurocontrolin

---

<sup>3</sup> EUVL C , , s . .<sup>4</sup> EUVL C , , s . .

viimeisimpien ennusteiden mukaan lentoliikenteen odotetaan helmikuussa 2021 olevan noin puolet helmikuun 2020 tasosta. Mainitun päivämäärän jälkeiset ennusteet perustuvat useisiin vielä tuntemattomiin tekijöihin, kuten covid-19-rokotteen saatavuuteen. Näissä olosuhteissa lentoliikenteen harjoittajien, jotka eivät käytä lähtö- ja saapumisaikojaan neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 95/93<sup>5</sup> vahvistetun lähtö- ja saapumisaikojen käyttöasteen mukaisesti, ei pitäisi automaattisesti menettää sitä 8 artiklan 2 kohdassa ja 10 artiklan 2 kohdassa säädettyä etusijaa lähtö- ja saapumisaikojen sarjoille, joka niillä muutoin olisi. Tätä varten olisi vahvistettava erityiset säännöt.

- (5) Säännöillä olisi samalla puututtava lentoliikenteen harjoittajien kilpailuun mahdollisesti kohdistuviin kielteisiin vaikutuksiin. Erityisesti olisi varmistettava, että lentoliikenteen harjoittajilla, jotka ovat valmiita tarjoamaan palveluja, on mahdollisuus ottaa käyttöön käyttämätöntä kapasiteettia ja säilyttää tällaiset lähtö- ja saapumisaajat pitkällä aikavälillä. Näin säilytettäisiin lentoliikenteen harjoittajien kannustimet käyttää lentoasemakapasiteettia, mikä puolestaan hyödyttäisi kuluttajia.
- (6) Sen vuoksi on tarpeen näiden periaatteiden mukaisesti ja rajoitetuksi ajaksi määritellä edellytykset, joiden täytyessä lentoliikenteen harjoittajilla on edelleen 8 artiklan 2 kohdan ja 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti oikeus lähtö- ja saapumisaikojen sarjoihin, ja vahvistaa vaatimukset, joiden mukaan lentoliikenteen harjoittajien, joita asia koskee, on vapautettava käyttämätön kapasiteetti.
- (7) ”Uuden tulokkaan” määritelmää olisi mukautettava kyseistä ajanjaksoa varten, jotta voidaan lisätä niiden lentoliikenteen harjoittajien määrää, jotka voidaan katsoa uusiksi tulokkain, jolloin useimmat lentoliikenteen harjoittajat voisivat halutessaan aloittaa lentotoiminnan ja laajentaa sitä. Samalla on tarpeen rajoittaa vastaavat etuoikeudet todellisiin uusiin tulokkaisiin jättämällä soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset lentoliikenteen harjoittajat, joilla yhdessä emoyhtiön, omien tytäryhtiöiden tai emoyhtiön tytäryhtiöiden kanssa on hallussaan yli 10 prosenttia kyseisenä päivänä jaettujen lähtö- ja saapumisaikojen kokonaismäärästä tietyllä lentoasemalla.
- (8) Sinä aikana, jona lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskevien sääntöjen höllennystä sovelletaan, lähtö- ja saapumisaikojen jakojärjestelmässä olisi otettava huomioon niiden lentoliikenteen harjoittajien ponnistelut, jotka ovat käyttäneet sellaisia lähtö- ja saapumisaikoja, jotka ovat osa sarjaa, johon toisella lentoliikenteen harjoittajalla on 8 artiklan 2 kohdan ja 10 artiklan 2 kohdan mukainen oikeus mutta jotka on annettu lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorin käyttöön väliaikaista uudelleenjakamista varten. Sen vuoksi lentoliikenteen harjoittajien, jotka ovat käyttäneet vähintään viittä lähtö- tai saapumisaikaa sarjasta, olisi saatava etusija kyseisten sarjojen jakamisessa seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella edellyttäen, että niihin 8 artiklan 2 kohdan ja 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti oikeutettu lentoliikenteen harjoittaja ei niitä pyydä.
- (9) Erityisten covid-19-terveystoimenpiteiden määrääminen lentoasemilla voi vähentää käytettävissä olevaa kapasiteettia, minkä vuoksi voi olla tarpeen säätää erityisistä covid-19-koordinointiparametreista. Tällaisissa tilanteissa ja tällaisten parametrien asianmukaisen soveltamisen mahdollistamiseksi koordinaattoreille olisi annettava valtuudet mukauttaa lentoliikenteen harjoittajille 8 artiklan mukaisesti jaettujen lähtö- ja saapumisaikojen ajoitusta tai peruuttaa tällaiset lähtö- ja saapumisaajat siltä aikataulukaudelta, jonka aikana sovelletaan erityisiä covid-19-terveystoimenpiteitä.

---

<sup>5</sup> Neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, annettu 18 päivänä tammikuuta 1993, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1).

- (10) Jos viranomaiset toteuttavat toimenpiteitä, joilla rajoitetaan mahdollisuutta matkustaa hyvin lyhyellä varoitusajalla, niistä aiheutuvien kielteisten seurausten ei voida katsoa johtuvan lentoliikenteen harjoittajista, joten niitä olisi lievennettävä. Sen vuoksi lentoliikenteen harjoittajia ei pitäisi rangaista lähtö- ja saapumisaikojen käyttämättä jättämisestä, jos tämä johtuu tällaisista rajoittavista toimenpiteistä, joita ei ollut vielä julkaistu lähtö- ja saapumisaikojen jaettaessa. Tällaisissa olosuhteissa lentoliikenteen harjoittajilla olisi oltava oikeus tällaisiin sarjoihin seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella. Edellä tarkoitettujen kaltaisia toimenpiteitä voisivat olla esimerkiksi hallituksen ankarat covid-19-rajoitukset, jotka koskevat saapuvien tai lähtevien matkustajien enimmäismäärää tietyllä lennolla tai tietyn lentoaseman kautta, tai toimenpiteet, jotka tekevät lentoliikenteen harjoittamisen käytännössä tai teknisesti mahdottomaksi asettamalla rajoituksia lentoyhtiön miehistön liikkumiselle tai suoraan lentoliikenteen harjoittamisen kannalta välttämättömien tukipalvelujen saatavuudelle. Helpotus tällaisten toimenpiteiden käyttöönoton vaikutuksista olisi rajoitettava enintään kahteen peräkkäiseen aikataulukauteen.
- (11) Lentoliikenteen harjoittajat olisi vapautettava tarvittavassa määrin lähtö- ja saapumisaikojen käyttövaatimuksista, jotka koskevat oikeutta lähtö- ja saapumisaikoihin seuraavana vastaavana aikataulukautena aikoina, jolloin covid-19-pandemia vaikuttaa merkittävästi kysyntään. Näin ne voisivat lisätä liikennöintiään olosuhteiden sen salliessa. Tätä tarkoitusta varten vahvistetussa alhaisemmassa vähimmäiskäyttöasteessa olisi otettava huomioon nykyiset lentoliikenteen näkymät, joissa lentoliikenteen määrä on 50 prosenttia vuoden 2019 liikennemääristä, sekä covid-19-pandemiaan liittyvä epävarmuus ja kuluttajien luottamuksen ja liikennemäärien palautuminen. Ottaen kuitenkin huomioon, että liikennemäärät kasvavat uudelleen jossakin vaiheessa, vähimmäiskäyttöastetta olisi voitava muuttaa delegoiduilla säädöksillä. Lentoliikenteen harjoittajille ja koordinaattoreille olisi annettava mahdollisuus osallistua ajoissa tarvittaviin valmisteluihin, jotta voidaan ottaa huomioon lähtö- ja saapumisaikojen käyttöön tietyllä aikataulukaudella sovellettavat ehdot. Sen vuoksi komission olisi pyrittävä hyväksymään delegoitu säädös mahdollisimman pian ja annettava tällaiset säädökset joka tapauksessa ennen 10 artiklan 3 kohdassa säädettyä lähtö- ja saapumisaikojen palauttamiselle asetettua määräaika.
- (12) Jotta voidaan minimoida markkinoille pääsyn esteet ja estää se, että lähtö- ja saapumisaikojen yleistä käyttöä koskeva höllennys vaikuttaisi kielteisesti lentoliikenteen harjoittajien kilpailuasemaan enemmän kuin on perusteltu, höllennyksen soveltaminen olisi rajoitettava niihin lähtö- ja saapumisaikoihin, joita lentoliikenteen harjoittaja oli aiemmin käyttänyt kyseisillä lentoasemilla. Höllennystä ei myöskään pitäisi soveltaa lähtö- ja saapumisaikoihin, jotka on vaihdettu osana samaan ryhmään kuulumattomien lentoliikenteen harjoittajien välistä kaupallista järjestelyä, josta maksetaan rahallinen tai muu korvaus.
- (13) Jotta tarvittaessa ja perustelluissa tapauksissa voidaan reagoida joustavasti haasteisiin, joita lentoliikenneala kohtaa covid-19-pandemian vuoksi, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan asetusta (ETY) N:o 95/93 tämän asetuksen mukaisen lähtö- ja saapumisaikojen käytösääntöjen höllennyksen soveltamisajan pidentämiseksi. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä

sopimuksessa<sup>6</sup> vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijojilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

- (14) Lentoasemilla, lentoasemapalvelujen tarjoajilla ja lentoliikenteen harjoittajilla on asianmukaista suunnittelua varten oltava käsitys käytettävissä olevasta kapasiteetista. Lentoliikenteen harjoittajien olisi annettava koordinaattorin käyttöön mahdollista uudelleenjakamista varten ne lähtö- ja saapumisajat, joita ei ole tarkoitus käyttää, mahdollisimman varhaisessa vaiheessa ja viimeistään kolme viikkoa ennen niiden suunniteltua käyttöpäivää. Lentoliikenteen harjoittajiin olisi sovellettava aiheellisia seuraamuksia tai muita vastaavia toimenpiteitä, jos säännöstä ei noudateta.
- (15) Jos koordinaattori on vakuuttunut siitä, että lentoliikenteen harjoittaja on lopettanut toimintansa lentoasemalla, koordinaattorin olisi välittömästi peruutettava kyseisen lentoliikenteen harjoittajan lähtö- ja saapumisajat ja sijoitettava ne pooliin jaettaviksi uudelleen muille lentoliikenteen harjoittajille.
- (16) Koska asia on covid-19-pandemiasta johtuvien ja tässä asetuksessa säädettyjen toimenpiteiden perusteena olevien poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi kiireellinen, olisi poikettava Euroopan unionista tehtyyn sopimukseen, Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen ja Euroopan atomienergiayhteisön perustamissopimukseen liitettyssä, kansallisten parlamenttien asemasta unionissa tehdyssä pöytäkirjassa N:o 1 olevassa 4 artiklassa tarkoitetusta kahdeksan viikon määräajasta.
- (17) Ottaen huomioon covid-19-pandemiaan liittyvistä poikkeuksellisista olosuhteista johtuva kiireellisyys, joka oikeuttaa ehdotetut toimenpiteet, katsotaan aiheelliseksi säätää tämän asetuksen välittömästä voimaantulosta,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

#### *1 artikla*

Muutetaan asetus (ETY) N:o 95/93 seuraavasti:

1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) Lisätään b a alakohta seuraavasti:

”b a) 10 a artiklan 2 a kohdassa tarkoitettuna ajanjaksona ’uudella tulokkaalla’

i) 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 seitsemän lähtö- tai saapumisaikaa kyseisellä lentoasemalla tuona päivänä; tai

ii) lentoliikenteen harjoittajaa, joka pyytää lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa kahden Euroopan unionin lentoaseman välillä harjoitettavaa välilaskutonta matkustajareittiliikennettä varten, kun enintään kaksi muuta lentoliikenteen harjoittajaa harjoittaa tuona päivänä samaa välilaskutonta reittiliikennettä samojen kahden lentoaseman välillä, ja kyseisellä lentoliikenteen harjoittajalla olisi pyynnön hyväksymisen jälkeenkin vähemmän kuin

<sup>6</sup> EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

yhdeksän lähtö- tai saapumisaikaa kyseisellä lentoasemalla tuona päivänä tätä välilaskutonta liikennettä varten.

Lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on yhdessä emoyhtiönsä, omien tytäryhtiöidensä tai emoyhtiönsä tytäryhtiöiden kanssa hallussaan yli 10 prosenttia kyseisenä päivänä tietyllä lentoasemalla jaettujen lähtö- ja saapumisaikojen kokonaismäärästä, ei pidetä uutena tulokkaana kyseisellä lentoasemalla;”

b) Korvataan m alakohta seuraavasti:

”m) ”koordinoointiparametreilla” kaiken lentoasemalla kunkin koordinointijakson aikana lähtö- ja saapumisaikojen jakamista varten käytettävissä olevan kapasiteetin ilmaisemista toiminnallisessa muodossa siten, että otetaan huomioon kaikki lentoasemainfrastruktuurin ja sen eri alajärjestelmien toimintakykyyn vaikuttavat tekniset, toiminnalliset ja ympäristöön liittyvät tekijät;”

c) Lisätään n alakohta seuraavasti:

”n) ”covid-19-koordinoointiparametreilla” tarkistettuja koordinoointiparametreja, joiden tuloksena koordinoitulla lentoasemalla käytettävissä oleva lentoasemakapasiteetti vähenee jäsenvaltioiden covid-19-pandemian johdosta määrittämien erityisten terveystoimenpiteiden vuoksi.”

2) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) Lisätään 2 a kohta seuraavasti:

”2 a. Jäljempänä 10 a artiklan 2 a kohdassa tarkoitettuna kautena lähtö- ja saapumisaikojen sarja, joka palautetaan lähtö- ja saapumisaikojen pooliin 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti aikataulukauden lopussa, jäljempänä ’viiteaikataulukausi’, on pyynnöstä jaettava seuraavaksi vastaavaksi aikataulukaudeksi lentoliikenteen harjoittajalle, joka on käyttänyt viiteaikataulukauden aikana vähintään viittä kyseisen sarjan lähtö- tai saapumisaikaa 10 a artiklan 7 kohtaa sovellettaessa.

Jos useampi kuin yksi hakija täyttää ensimmäisen alakohdan vaatimukset, etusija on annettava sille lentoliikenteen harjoittajalle, joka on käyttänyt suurempaa määrää kyseisen sarjan lähtö- ja saapumisaikoja.”

b) Lisätään 6 a kohta seuraavasti:

”6 a. Koordinaattori voi sinä aikana, jona covid-19 -koordinoointiparametreja sovelletaan, koordinoointiparametrien asianmukaisen soveltamisen mahdollistamiseksi muuttaa pyydettyjen tai jaettujen lähtö- ja saapumisaikojen ajoitusta 10 a artiklan 2 a kohdassa määritetyn ajanjakson aikana tai peruuttaa ne asianomaista lentoliikenteen harjoittajaa kuultuaan. Tässä yhteydessä koordinaattorin on otettava huomioon 8 artiklan 5 kohdassa tarkoitettut muut säännöt ja ohjeet mainitussa kohdassa vahvistetuina edellytyksin.”

3) Muutetaan 10 artiklan 4 kohta seuraavasti:

a) Korvataan d alakohta seuraavasti:

”d) oikeudelliset menettelyt, jotka koskevat 9 artiklan soveltamista reitteihin, joille on määrätty julkisen palvelun velvoitteita asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan mukaisesti, minkä seurauksena liikennöinti kyseisillä reiteillä on tilapäisesti keskeytetty;”

b) Lisätään e alakohta seuraavasti:

”e) viranomaiset toteuttavat 10 a artiklan 2 a kohdassa tarkoitettuna ajanjaksona 31 päivän tammikuuta jälkeen seuraavaa kesäkautta varten tai 31 päivänä elokuuta jälkeen seuraavaa talvikautta varten toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on puuttua covid-19-pandemian

leviämiseen sen reitin jommassakummassa päässä, jolla kyseisiä lähtö- ja saapumisaikoja on käytetty tai aiotaan käyttää, sillä edellytyksellä, ettei toimenpiteitä ollut julkaistu lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa jaettaessa ja että toimenpiteet johtavat jompaankumpaan seuraavista:

- rajan, lentoaseman tai ilmatilan sulkeminen osittain tai kokonaan asianomaisen aikataulukauden merkittävän osan aikana;
- matkustusmahdollisuuksien vakava este, joka koskee kaikkia liikenteenharjoittajia tällä suoralla reitillä kyseessä olevan aikataulukauden merkittävän osan aikana.”

c) Lisätään alakohdat seuraavasti:

”Ensimmäisen alakohdan e alakohtaa sovelletaan siinä tarkoitettujen toimenpiteiden soveltamisaikana ja vielä kuuden viikon ajan kolmannessa, neljännessä ja viidennessä alakohdassa tarkoitetuissa rajoissa. Jos e alakohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden soveltaminen kuitenkin päättyy alle kuusi viikkoa ennen aikataulukauden päättymistä, e alakohtaa sovelletaan jäljellä olevaan kuuden viikon jaksoon ainoastaan, jos seuraavan aikataulukauden lähtö- ja saapumisaikoja käytetään samalla reitillä.

Ensimmäisen alakohdan e alakohtaa sovelletaan ainoastaan lähtö- ja saapumisaikoihin, joita käytetään reiteillä, joilla niitä käytettiin jo ennen e alakohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden julkaisemista.

Ensimmäisen alakohdan e alakohtaa soveltaminen lakkaa, jos kyseisiä lähtö- ja saapumisaikoja käyttävä lentoliikenteen harjoittaja siirtyy reitille, johon viranomaisten toimenpiteet eivät vaikuta.

Ensimmäisen alakohdan e alakohtaa sovelletaan enintään kahteen peräkkäiseen aikataulukauteen.”

4) Muutetaan 10 a artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Sovellettaessa 8 artiklan 2 kohtaa ja 10 artiklan 2 kohtaa koordinaattorien on katsottava, että 1 päivän maaliskuuta 2020 ja 27 päivän maaliskuuta 2021 väliseksi ajaksi jaetut lähtö- ja saapumisajat ovat sen lentoliikenteen harjoittajan käyttämiä, jolle ne alun perin jaettiin.”

b) Lisätään 2 a kohta seuraavasti:

”2 a. Jos lentoliikenteen harjoittaja osoittaa koordinaattorin hyväksymällä tavalla 28 päivän maaliskuuta 2021 ja 30 päivän lokakuuta 2021 välisen ajan osalta ja 8 artiklan 2 kohtaa ja 10 artiklan 2 kohdan soveltamiseksi, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja on käyttänyt kyseistä lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa koordinaattorin luvan mukaisesti vähintään 40 prosenttia siitä aikataulukauden ajasta, joksi se on jaettu, lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus samaan lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen kauden osalta 10 artiklan 4 kohdassa ja 14 artiklan 6 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen prosenttiarvot ovat 40 prosenttia.”

c) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Niiden lähtö- ja saapumisaikojen osalta, joiden päivämäärä on 9 päivän huhtikuuta 2020 ja 27 päivän maaliskuuta 2021 välillä, 1 kohtaa sovelletaan vain, jos lentoliikenteen harjoittaja on palauttanut kyseiset käyttämättömät lähtö- ja saapumisajat koordinaattorille jaettaviksi uudelleen muille lentoliikenteen harjoittajille.”

d) Lisätään 3 a kohta seuraavasti:



”3 a. Edellä olevaa 2 a kohtaa ei sovelleta

a) lentoliikenteen harjoittajalle tietyllä aikataulukaudella jaettuun lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan, jos kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle ei ole jaettu samaa lähtö- ja saapumisaikojen sarjaa edellisellä vastaavalla aikataulukaudella;

b) lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan, joka on kyseisestä aikataulukaudesta alkaen vaihdettu lentoliikenteen harjoittajien välillä 8 a artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti ja johon on sisällytetty rahallinen tai muunlainen korvaus.”

e) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Jos komissio toteaa verkon hallinnoijana yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallintaverkon toiminnoissa toimivan Eurocontrolin julkaisemien lukujen perusteella, että lentoliikenteen väheneminen on jatkunut edellisvuoden vastaavan jakson tasoon verrattuna ja jatkuu todennäköisesti edelleen ja toteaa myös, että tämä tilanne johtuu parhaiden käytettävissä olevien tieteellisten tietojen perusteella covid-19-pandemian vaikutuksista, komissio antaa 12 a kohdan mukaisesti delegoituja säädöksiä 2 a kohdassa määritetyn ajanjakson muuttamiseksi vastaavasti.

Siirretään komissiolle valta antaa 12 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän artiklan 2 a kohdassa tarkoitettujen prosenttiarvojen muuttamiseksi 0–80 prosentin välillä. Tätä varten komissio ottaa huomioon asetuksen (EU) [2021/XXX viittaus tähän asetukseen] voimaantulon jälkeen tehdyt muutokset ottaen huomioon seuraavat seikat:

a) Eurocontrolin julkaisemat tiedot liikennemääristä ja liikenne-ennusteista;

b) lentoliikenteen suuntausten kehitys aikataulukausien aikana ottaen huomioon myös covid-19-pandemian alkamisen jälkeen havaittu kehitys; ja

c) matkustaja- ja rahtilentoliikenteen kysyntään liittyvät indikaattorit, mukaan lukien kaluston kokoa, käyttöä ja kuormausasteita koskevat suuntaukset.

Tämän kohdan mukaiset delegoidut säädökset annetaan viimeistään 24 päivänä tammikuuta seuraavaa kesäaikataulukautta varten ja viimeistään 24 päivänä elokuuta seuraavaa talviaikataulukautta varten.”

f) Poistetaan 5 kohta;

g) Lisätään 7 kohta seuraavasti:

”7. Lentoliikenteen harjoittajien on 2 a kohdassa tarkoitettuna ajanjaksona annettava koordinaattorin käyttöön uudelleen jakamista varten sellaiset lähtö- ja saapumisajat, joita ne eivät aio käyttää, vähintään kolme viikkoa ennen liikennöintipäivää.”

5) Korvataan 12 a artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Siirretään komissiolle 24 päivään elokuuta 2024 asti 10 a artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.”

6) Muutetaan 14 artikla seuraavasti:

a) Lisätään 5 kohtaan alakohta seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön ja sovellettava tehokkaita, varoittavia ja oikeasuhteisia seuraamuksia tai vastaavia toimenpiteitä, jos lentoliikenteen harjoittaja toistuvasti ja tahallisesti jättää noudattamatta 10 a artiklan 7 kohtaa. Tällaisiin seuraamuksiin ja toimenpiteisiin on sisällyttävä mahdollisuus peruuttaa 10 a artiklan 2 a kohtaan perustuva etu, jos se on yksittäistapauksessa perusteltua.”

b) Lisätään 6 kohtaan c alakohta seuraavasti: ”c) Jos koordinaattori käytettävissään olevien tietojen perusteella toteaa 10 a artiklan 2 a kohdassa tarkoitettuna ajanjaksona, että lentoliikenteen harjoittaja on lopettanut toimintansa lentoasemalla eikä voi enää käyttää sille jaettuja lähtö- ja saapumisaikoja, koordinaattorin on kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa kuultuaan peruutettava kyseiseltä lentoliikenteen harjoittajalta kyseiset lähtö- ja saapumisaikojen sarjat jäljellä olevaksi aikataulukaudeksi ja sijoitettava ne pooliin.”

## *2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

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

Tehty Brysselissä

*Euroopan parlamentin puolesta*  
*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*