

**Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (*lentoliikenteen harjoittamisen yhteiset säännöt yhteisössä, uudelleen laadittu*)**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan yhteisöjen komission 18 päivänä heinäkuuta 2006 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neu-

voston asetukseksi lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (uudelleen laadittu) sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 18 päivänä tammikuuta 2007

Liikenne- ja viestintäministeri Susanna Huovinen

Hallitusneuvos Anne Torkkeli

EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAMISEN YHTEISISTÄ SÄÄNNÖISTÄ YHTEISÖSSÄ (UUELLEEN LAADITTU)**1. Yleistä**

Euroopan yhteisöjen komissio antoi 18 päivänä heinäkuuta 2006 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (uudelleen laadittu) KOM(2006) 396. Asetus korvasi voimassa olevat asetukset (ETY) N:o 2407/92, 2408/92 ja 2409/92 (lentoliikenteen kolmas vapauttamispaketti) eli yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 ja lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2409/92. Ehdotuksessa on poistettu lainsäädännön vanhentuneet osat ja mahdollisuuksien mukaan tarkistettu asetusten sisältöä, esitystapaa ja sanamuotoa, minkä myötä on pyritty tekemään ne helpommin ymmärrettäviksi ja välttämään tulkinnanvaraisuuksia. Lisäksi asetuksen rakennetta on yksinkertaistettu ja asetukset on konsolidoitu yhdeksi tekstiksi.

Yhteisön lentoliikennemarkkinoiden vapauttamisessa saavutettiin vuonna 1992 viimeinen vaihe, kun edellä mainitut kolme neuvoston asetusta annettiin. Ensimmäinen paketti oli hyväksytty joulukuussa 1987 ja toinen paketti kesäkuussa 1990. Viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana saatu kokemus on kuitenkin osoittanut, että kolmannen paketin lainsäädäntö on joiltain osin puutteellisesti sovellettua tai kaipaava selvennystä tai tarkistusta. Asetusten epäyhtenäinen soveltaminen ja tulkinta jäsenvaltioissa ja säännösten selvittämisen tarve edellyttävät asetusten tarkistamista, jotta voidaan varmistaa aidosti tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille yhteisön lentoyhtiöille. Kolmannen paketin tarkistamisella on määrä muun muassa tehostaa markkinoiden toimintaa ja matkustajien suojaa.

Asetusehdotuksen oikeusperusta on EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta. Ehdotus käsitellään 251 artiklan mukaisesti (yhteispäätösmenettely). Komissio ehdottaa voimassa olevien asetusten kumoamista ja korvaamista kokonaan uudella asetuksella.

Eduskunnan käsittely on tarpeen, koska kyseessä on asia, joka kuuluisi eduskunnan toimivaltaan, jos Suomi ei olisi EU:n jäsen. Asia ei Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) mukaan kuulu maakunnan toimivaltaan.

2. Ehdotuksen sisältö**Yleistä**

Asetusehdotuksen tavoitteena on tehdä kolmanteen vapauttamispakettiin muutoksia, joilla varmistetaan sen sääntöjen yhtenäinen ja tehokas soveltaminen. Tavoitteena on muun muassa tehostaa markkinoiden toimintaa sekä parantaa lentoliikenteen turvallisuutta ja matkustajien suojaa. Ehdotuksella myös yksinkertaistetaan ja konsolidoidaan lainsäädäntöä poistamalla kolmannen paketin lainsäädännöstä sen vanhentuneita osia ja selvittämällä tekstiä tarvittavilta osin. Kolmannen paketin nykyiset kolme asetusta konsolidoidaan yhdeksi tekstiksi. Kolmannen paketin tarkistamisella ei pyritä uudistamaan perinpohjaisesti lainsäädäntöä, vaan tekemään siihen muutokset, joita kohdattujen ongelmien korjaaminen edellyttää.

Tätä varten on ehdotettu toimenpiteitä, joilla voidaan taata yleisesti yhteisön lentoliikenteen harjoittajien hyvä taloudellinen kunto, ehkäistä kilpailun vääristymät, lisätä hintakilpailua ja hintojen avoimuutta sekä välttää kansalaisuussyrjintä yhteisön lentoyhtiöiden välillä.

Asetuksella säädettäisiin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien lupien myöntämisestä, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien oikeudesta harjoittaa lentoliikennettä yhteisössä ja

lentoliikenteen hinnoittelusta yhteisössä. Keskeisimmät osa-alueet, joihin komissio on ehdottanut muutoksia, koskevat liikennelupien myöntämistä ja peruuttamista, ilma-alusten leasingsopimuksia, suhteita kolmansiin maihin, julkisen palvelun velvoitteita, liikenteen jakamista lentoasemien välillä sekä maksujen avoimuutta.

Liikenneluvat

Liikennelupaa koskevien vaatimusten osalta säännöksiä muutettaisiin siten, että lentoyhtiöiden toimittamia tietoja koskevia vaatimuksia sekä tilinpäätösten toimittamista ja hyväksymistä koskevia ehtoja tiukennettaisiin. Lentoliikenteen harjoittajiin, erityisesti vasta markkinoille tullessiin lentoyhtiöihin, kohdistuisivat säännöllisemmät tarkastukset, joilla valvottaisiin, että lentoliikenteen harjoittaja täyttää liikennelupaan liittyvät vaatimukset. Aloitettavan yrityksen olisi kyettävä osoittamaan, että se kykenee 36 kuukauden ajan toimintansa aloittamisesta jatkuvasti täyttämään realististen olettamusten mukaisesti arvioidut nykyiset ja mahdolliset muut velvoitteensa. Nykyään kyseinen ajanjakso on 24 kuukautta. Arviointiperusteisiin ei ole esitetty muutoksia. Liikennelupa on voimassa niin kauan kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittaja täyttää asetuksen sitä koskevat vaatimukset. Lisäksi ehdotus sisältää uuden säännöksen, jonka mukaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajan on toiminnan ensimmäisten kahden vuoden aikana päivitettävä ja annettava toimivaltaisen lupaviranomaisen saataville kuuden kuukauden välein liitteen I kohdassa 3 mainitut luvanhaltijan taloudellisen tilan jatkuvaan seurantaan tarvittavat tiedot.

Komissiolle ehdotetaan annettavaksi toimivalta päättää tarvittaessa liikenneluvan peruuttamisesta määrääjäksi tai kokonaan. Nykyään toimivalta liikenneluvan myöntämiseen, epäämiseen ja peruuttamiseen on kansallisella viranomaisella. Lisäksi ehdotetaan, että voidakseen hoitaa edellä mainitut tehtävät, komissio voisi hankkia kaikki tarvitsemansa tiedot jäsenvaltioilta, joiden on puolestaan varmistettava, että niiden toimivaltaisilta lupaviranomaisilta liikenneluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat toimittavat kyseiset tiedot.

Ilma-alusten rekisteröinti

Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alukset voitaisiin rekisteröidä liikenneluvan myöntäneen jäsenvaltion kansalliseen rekisteriin tai yhteisössä. Toistaiseksi pääsääntönä on ollut, että yhteisön lentoliikenteen harjoittaja rekisteröi käyttämänsä ilma-alukset omassa kotivaltiossaan.

Ilma-alusten vuokraus

Ehdotuksella tiukennettaisiin leasingsopimuksia, erityisesti ilma-alusten vuokrausta miehistöineen (wet leasing), koskevia vaatimuksia. Ehdotuksen tavoitteena tähän liittyen on, että vältettäisiin liiallinen turvautuminen kolmansissa maissa rekisteröityjen ilma-alusten vuokraukseen, erityisesti wet leasingiin. Nämä mahdollisuudet tulisi ehdotuksen mukaan sallia ainoastaan poikkeuksellisissa olosuhteissa. Mahdollisuus vuokrata ilma-aluksia miehistöineen kolmansista maista lisää yhteisön lentoyhtiöiden toiminnan joustavuutta, joka puolestaan tehostaa yhteisön lentoyhtiötoiminnan taloutta kuluttajien hyödyksi. Asetuksen (ETY) N:o 2407/92 nykyisten säännösten soveltaminen on kuitenkin nostanut esille sosiaalisia ja lentoturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä. Leasingiin (erityisesti wet leasingiin) liittyvät säännöt ja käytännöt vaihtelevat jäsenvaltioiden välillä. Kolmansista maista vuokrattavien ilma-alusten turvallisuusarviointia ei tehdä yhtä perusteellisesti kaikissa jäsenvaltioissa, mikä aiheuttaa huolta turvallisuustasosta. Toisinaan säännöllisestikin harjoitettava wet leasing kolmansista maista johtaa huoleen myös epäsuotavista sosiaalisista seurauksista. Siksi ehdotuksessa esitetään tiukempia vaatimuksia, joilla voidaan minimoida epäsuotavien sosiaalisten vaikutusten riski ja parantaa lentoturvallisuutta.

Ehdotuksen mukaan toimivaltaisen lupaviranomaisen on vahvistettava, että yhteisön turvallisuusnormeja vastaavat turvallisuusnormit täyttyvät. Muutoin leasingsopimuksia ei voida hyväksyä. Kolmansissa maissa rekisteröityjen ilma-alusten vuokraus sallittaisiin vain, jos kyseessä on yhteisön lentoliikenteen harjoittajan tilapäiseen tarpeeseensa tekemä lyhytaikainen vuokrasopimus, tai muutoin poikkeustapauksissa enintään kuu-

den kuukauden ajaksi. Leasingsopimus voitaisiin uusia vain kerran uudeksi enintään kuuden kuukauden ajanjaksoksi, joka ei seuraakaan heti ensimmäistä ajanjaksoa. Wet leasingin ehtona olisi myös, että asianomaisten jäsenvaltioiden välillä tai yhteisön ja vuokratun ilma-aluksen rekisteröineen kolmannen maan välillä on voimassa sopimus, jossa määrätään ilma-alusten vuokrausta miehistöineen koskevasta vastavuoroisuudesta.

Yhteisön sisäisen lentoliikenteen harjoittaminen

Yhteisön lentoliikenteen harjoittajilla olisi oltava lupa yhdistellä lentoliikennettä ja käyttää yhteistunnuksia yhteisön sisäisessä lentoliikenteessä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta yrityksiin sovellettavien yhteisön kilpailusääntöjen soveltamista. Asetus syrjäyttäisi mahdolliset jäsenvaltioiden välisistä kahdenvälisistä sopimuksista johtuvat rajoitukset, jotka koskevat yhteisön lentoliikenteen harjoittajien vapautta harjoittaa yhteisön sisäistä lentoliikennettä. Sen estämättä, mitä jäsenvaltioiden välisissä kahdenvälisissä sopimuksissa määrätään, asianomaisten jäsenvaltioiden olisi annettava yhteisön lentoliikenteen harjoittajille lupa yhdistellä lentoliikennettä ja käyttää yhteistunnuksia lentoliikenteessä, jota liikennöidään niiden alueen lentoasemille, lentoasemilta tai lentoasemien kautta kolmansien maiden kohteista tai kohteisiin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta yrityksiin sovellettavien yhteisön kilpailusääntöjen soveltamista.

Ehdotuksen mukaan kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajille ei saisi antaa lupaa käyttää liikenneoikeuksia, yhdistellä lentoliikennettä tai käyttää yhteistunnuksia lokaan yhteisön sisäisillä reiteillä, jollei niillä olisi tähän lupaa yhteisön kolmannen maan kanssa tekemän sopimuksen nojalla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta mahdollisia ennen tämän asetuksen voimaantuloa myönnettyjä voimassa olevia oikeuksia. Kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajille ei myöskään saisi antaa lupaa yhteisön alueen kauttakulkuun, jollei kyseinen kolmas maa ole kauttakulusta kansainvälisessä lentoliikenteessä 7 päivänä joulukuuta 1944 Chicagossa allekirjoitetun sopimuksen sopimuspuoli tai jolle se ole tehnyt asiasta sopimusta yhteisön

kanssa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta mahdollisia ennen tämän asetuksen voimaantuloa myönnettyjä voimassa olevia oikeuksia.

Julkisen palvelun velvoitteet

Julkisen palvelun velvoitteisiin liittyen ehdotuksella pyritään sääntelyn selkiyttämiseen ja julkisen palvelun velvoitteisiin liittyvien ehtojen parempaan määrittelyyn. Jäsenvaltio voisi alueellaan asettaa julkisen palvelun velvoitteen alueelliselle lentoasemalle suuntautuvalla säännölliselle lentoliikenteelle, jos näitä reittejä pidetään ehdottoman välttämättöminä lentoaseman sijaintialueen taloudelliselle kehitykselle. Asetuksen mukaan alueelliseksi lentoasemiksi katsotaan kaikki lentoasemat, jotka täyttävät vähintään yhden seuraavista perusteista: vuotuinen matkustajaliikennemäärä on enintään 900 000 matkustajaa; vuotuinen rahtiliikennemäärä on enintään 50 000 tonnia tai lentoasema sijaitsee jäsenvaltiolle kuuluvalla saarella. Julkisen palvelun velvoite saadaan asettaa vain sikäli kuin tämä on tarpeen sen varmistamiseksi, että säännöllinen lentoliikenne tuolla reitillä täyttää vähimmäistarpeet ja sellaiset jatkuvuutta, säännöllisyyttä, hintoja tai vähimmäiskapasiteettia koskevat vaatimukset, joita liikenteenharjoittaja ei täyttäisi, jos saisi ajotella yksinomaan kaupallisia etujaan. Julkisen palvelun velvoitteen alaiselle reitille asetettavat vaatimukset olisi vahvistettava avoimesti ja syrjimättömästi.

Komissiolle tulisi antaa aikaisempaa yksityiskohtaisemmat tiedot julkisen palvelun velvoitteiden asettamisen perusteista. Julkisen palvelun velvoitteita koskevia sääntöjä on tarkistettu hallinnollisen taakan keventämiseksi, niiden liiallisen käytön välttämiseksi ja useampien tarjousten saamiseksi tarjousmenettelyssä. Julkaisuvetoa on supistettu siten, että Euroopan unionin virallisessa lehdessä tarvitsee julkaista enää tiivistetty ilmoitus. Julkisen palvelun velvoitteiden liiallisen käytön välttämiseksi komissio voi vaatia yksittäisissä tapauksissa erityistä taloudellista selvitystä, jossa selvitetään julkisen palvelun velvoitteiden käytön tausta. Julkisen palvelun velvoitteiden tarpeen arvioinnissa tulisi ottaa huomioon mm. suunnitellun velvoitteen oikeasuhteisuus kyseisen alueen taloudellisiin kehitystarpeisiin nähden ja

mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja sekä se, kuinka hyvin nämä liikennemuodot vastaavat kyseessä olevia liikennetarpeita erityisesti siinä tapauksessa, että suunnitellulla reitillä harjoitetaan jo rautatieliikennettä, jota käyttäen matkustusaika on alle kolme tuntia. Toimilupakausi voisi olla aikaisempaa pidempi eli neljä vuotta (tai viisi vuotta syrjäisimpien alueiden tapauksessa) entisen kolmi-vuotisen toimilupakauden sijaan. Tarjousmenettely toimiluvan uusimiseksi olisi käynnistettävä vähintään kuusi kuukautta etukäteen, jotta voitaisiin arvioida huolellisesti, onko pääsy reitille edelleen tarpeen pitää rajoitettuna. Lisäksi käyttöön otettaisiin kiireellisyysmenettely, jota käytetään, jos liikennöinti keskeytyy äkillisesti julkisen palvelun velvoitteen alaisilla reiteillä. Tällöin jäsenvaltio voisi kiireellisessä tapauksessa valita keskinäisellä sopimuksella toisen lentoliikenteen harjoittajan liikennöimään julkisen palvelun velvoitteen alaista reittiä enintään kuuden kuukauden ajaksi.

Liikenteen jakaminen lentoasemien välillä

Liikenteen jakamiseen lentoasemien välillä liittyen nykyinen kaksivaiheinen menettely, jossa ensin määritellään lentoasemajärjestelmä ja sen jälkeen liikenteen jakamissäännöt, korvattaisiin yksivaiheisella menettelyllä. Jäsenvaltiot voisivat komission etukäteishyväksynnän saatuaan ottaa käyttöön liikenteen jakamista koskevat säännöt samaa kaupunkia tai taajama-aluetta palveleville lentoasemille, edellyttäen, että lentoasemia palvelee riittävä liikenneinfrastruktuuri ja että lentoasemien ja niiden palveleman kaupungin tai taajama-alueen välillä on tiheästi liikennöidyt, luotettavat ja tehokkaat julkiset liikennepalvelut. Liikenteen jakamista koskevissa säännöissä olisi noudatettava suhteellisuus- ja avoimuusperiaatetta, ja niiden olisi perustuttava puolueettomiin perusteisiin.

Hinnoittelu ja maksujen avoimuus

Ehdotuksen tavoitteena on myös edistää hintojen avoimuutta matkustajille ja oikeudenmukaista hinnoittelua. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajat vahvistavat vapaasti kuljetus- ja rahtimaksut yhteisön sisäisessä lentoliikenteessä. Jäsenvaltiot eivät saisi syrjiä

lentoliikenteen harjoittajia näiden kansalaisuuden tai identiteetin perusteella, kun yhteisön lentoliikenteen harjoittajien annetaan vahvistaa kuljetus- ja rahtimaksut jäsenvaltion alueen ja kolmannen maan välisessä lentoliikenteessä. Säännös syrjäyttäisi mahdolliset jäljellä olevat jäsenvaltioiden välisistä kahdenvälisistä sopimuksista johtuvat hinnoittelua koskevat rajoitukset, mukaan luettuina kolmansiiin maihin liikennöitäviä reittejä koskevat hinnoittelurajoitukset.

Ehdotuksessa esitetään, että yhteisössä liikennettä harjoittavien lentoliikenteen harjoittajien olisi annettava yleisölle kattavat tiedot kuljetus- ja rahtimaksuistaan ja niihin liittyvistä ehdoista. Lentoliikenteen harjoittajien olisi vahvistettava kuljetusmaksut syrjimättä matkustajia näiden kansalaisuuden tai asuinpaikan perusteella tai sen perusteella, minne matkatoimisto on sijoittautunut yhteisössä.

3. Ehdotuksen käsittely EU:ssa

Ehdotuksen käsittely neuvoston työryhmässä aloitettiin 16 päivänä lokakuuta 2006.

4. Lainsäädännön alaan kuuluvat asiat

Ehdotuksessa tarkoitetuista seikoista säädetään pääasiassa ilmailulain (1242/2005) 8 luvussa. Ehdotus aiheuttaisi muutoksia ilmailulain eräisiin pykäliin. Esimerkiksi ilmailusten rekisteröintiä koskeva asetusehdotuksen 12 artikla, jonka mukaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alukset rekisteröidään liikenneluvan myöntäneen jäsenvaltion kansalliseen rekisteriin tai yhteisössä, merkitsisi muutosta ilmailulain 70 §:n 3 momenttiin, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alukset on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin.

Komissiolle 14 artiklan 1 kohdassa ehdotettu rinnakkainen toimivalta liikenneluvan peruuttamiseen määrääjäksi tai kokonaan merkitsisi muutosta ilmailulakiin. Nykyään liikenneluvan myöntää, epää tai peruuttaa Ilmailuhallinto.

Komission tiedonsaantioikeutta koskevan 26 artiklan 2 kohdan mukaan komissio voi hankkia kaikki tarvitsemansa tiedot jäsenvaltioilta, joiden on puolestaan varmistettava, että niiden toimivaltaisilta lupaviranomaisilta

liikenneluvan saaneet lentoliikenteen harjoittajat toimittavat kyseiset tiedot. Lentoliikenteen harjoittajien velvollisuudesta tietojen toimittamiseen tulisi säätää lainsäädännön tasolla.

Asetusehdotukseen sisältyy myös eräitä lainsäädännön alaan kuuluvia määritelmäky symyksiä.

5. Ehdotuksen vaikutukset

Komission vaikutusarvion mukaan toimenpiteiden odotetaan lisäävän kilpailua ja poistavan markkinoiden vääristymiä. Lentoyhtiöt hyötyisivät tasapuolisten toimintaedellytysten luomisesta, vaikkakin yhtiöiden toimintakustannukset voisivat hieman nousta tiukentuneiden liikennelupavaatimusten vuoksi. Kuluttajat hyötyisivät turvallisuustason kohoisesta ja lentoyhtiöiden konkurssiriskin pienenemisestä. Lentolippujen hinnat voisivat myös alentua ja palvelujen valikoima kasvaa kilpailun lisääntymisen ja hintojen avoimuuden paranemisen johdosta.

Ehdotus voisi lisätä joiltain osin kansallisten viranomaisten hallinnollisia kustannuksia muun muassa liikennelupien valvonnassa, mutta vähentää niitä muilta osin esimerkiksi julkisen palvelun velvoitteisiin liittyen.

6. Osapuolten kuuleminen

Ehdotuksesta on pyydetty lausuntoa kauppa- ja teollisuusministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, Ilmailuhallinnolta, Kilpailuvirastolta, Kuluttajavirastolta, maakuntien liitoilta, Suomen Kuntaliitolta, Finavialta, Mikkelin lentoasemalta, Seinäjoen lentoasemalta, Suomen lentotoiminnan harjoittajien liitolta, Suomen Liikenneliitolta ja Suomessa operoivilta lentoyhtiöiltä.

Annetuissa lausunnoissa asetuksen pääasiallisiin tavoitteisiin suhtauduttiin yleisesti ottaen myönteisesti. Valtaosassa lausuntoja koettiin myönteisenä asetusehdotuksen tavoite edistää lentolippujen hinnoittelun avoimuutta ja oikeudenmukaisuutta. Myös kilpailun vääristymiä ehkäiseviä uudistusehdotuksia kannatettiin. Julkisen palvelun velvoitetta koskevien säännösten uudistusehdotuksia pidettiin etupäässä tervetulleina. Myös sääntelyn

tarkentamista ja säännösten konsolidointia yhteen asetukseen pidettiin useissa lausunnoissa myönteisenä uudistuksena.

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti asiaa koskevan kuulemistilaisuuden 10 päivänä marraskuuta 2006. Lausunnoissa ja kuulemistilaisuudessa esitetyt huomiot on mahdollisuuksien mukaan pyritty ottamaan huomioon.

7. Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää tärkeinä ehdotuksen tavoitteita markkinoiden toiminnan tehostamisesta sekä lentoliikenteen turvallisuuden ja matkustajien suojan parantamisesta. Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti tavoitteeseen koota säännökset yhteen asetukseen.

Valtioneuvosto pitää tarpeellisena, että asetuksessa otettaisiin riittävällä tavalla huomioon myös muu ilmailua koskeva yhteisöläinsäädäntö, erityisesti asetusehdotus EASA-asetuksen (EY) N:o 1592/2002 muuttamiseksi ja viimeisteltävänä oleva asetusehdotus, jolla saatetaan voimaan ns. EU-OPS-vaatimukset. Yhteisösäädösten tulisi olla keskenään johdonmukaisia ja sopusoinnussa.

Nykyään aloittavan yrityksen on kyettävä osoittamaan, että se kykenee täyttämään 24 kuukauden ajan toimintansa aloittamisesta realististen oletusten mukaisesti arvioidut nykyiset ja mahdolliset muut velvoitteensa. Komissio ehdottaa ajanjakson pidentämistä 36 kuukauteen. Arviointiperusteisiin ei ole esitetty muutoksia. Valtioneuvosto suhtautuu ajanjakson pidentämistä koskevaan ehdotukseen varauksellisesti, koska se ei paranna viranomaisen mahdollisuuksia arvioida suunnitelmien realistisuutta ja toiminnan elinkelpoisuutta. Valtioneuvosto suhtautuu sen sijaan myönteisesti 8 artiklan 4 kohtaan lisättyyn vaatimukseen ilmoittaa kahden ensimmäisen vuoden aikana liitteessä I mainittuja liikenneluvan haltijan taloudellisen tilan jatkuvaan seurantaan tarvittavia tietoja kuuden kuukauden välein.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että yrityksen toimintaa jatkuvasti ja tosiasiallisesti johtavilta henkilöiltä vaadittaisiin liikenneluvan myöntämistä varten todistus hyvästä maineesta tai siitä, etteivät he ole konkurssissa. Suomessa tällaista nimenomaista todistusta ei ole toistaiseksi vaadittu.

Valtioneuvosto katsoo, että pääsääntö rekisteröinnistä lentoliikenteen harjoittajan kotivaltioon tulisi säilyttää. Tämä on tarkoituksenmukaista, koska silloin sama viranomaisen valvoo sekä yhtiötä että sen käytössä olevien ilma-alusten lentokelpoisuutta. Jos yhtiötä ja sen ilma-alusten lentokelpoisuutta valvoo kaksi eri viranomaista, voi valvontavastuu erityisesti rajapinnalla jäädä epäselväksi. Pääsäännöstä voitaisiin poiketa tilanteissa, joissa lentoliikenteen harjoittaja osoittaisi, että ilma-aluksen lentoturvallisuusvalvonta on tarkoituksenmukaisella tavalla järjestetty.

Valtioneuvosto suhtautuu varauksellisesti 13 artiklaan, jonka mukaan lisäedellytyksenä yhteisön lentoliikenteen harjoittajan vuokrauksessa ilma-aluksen miehistöineen (wet leasing) kolmannelta maasta olisi, että tästä on sovittu vastavuoroisesti asianomaisen kolmannen valtion ja jäsenvaltion tai yhteisön välisessä sopimuksessa. Ehdotus rajoittaisi oleellisesti wet leasingin käyttöä, koska tällaisia sopimuksia ei vielä ole. Lisäksi komission ehdotus wet leasingin osalta ei näyttäisi kaikilta osin ratkaisevan toimintaan liittyviä avoimina olevia kysymyksiä. Valtioneuvosto katsoo, että wet leasingiin liittyen olisi tärkeää turvata riittävän lentoturvallisuuden tason ylläpitäminen, tasapuolisten kilpailuedellytysten luominen ja tarkoituksenmukaisten joustojen luominen lentoyhtiöiden kysynnän vaihteluihin.

Komissiolle ehdotetaan asetuksen 14 artiklassa annettavaksi jäsenvaltioiden kanssa rinnakkainen oikeus puuttua kansallisen viranomaisen myöntämään liikennelupaan. Valtioneuvosto on valmis tarkastelemaan ratkaisumalleja, joissa komissiolle annettaisiin tietyissä tarkemmin määriteltävissä tilanteissa kyseinen oikeus.

Jäsenvaltiot eivät saa 15 artiklan 2 kohdan mukaan vaatia yhteisön lentoliikenteen harjoittajia esittämään asiakirjoja tai tietoja, jotka ne ovat jo toimittaneet toimivaltaiselle lupaviranomaiselle. Valtioneuvosto katsoo, että

asianmukaisella viranomaisella tulisi jatkosakin olla oikeus pyytää toisen jäsenvaltion sertifioimalta lentoliikenteen harjoittajalta tietoja ja asiakirjoja.

Valtioneuvosto katsoo 15 artiklan 6 ja 7 kohtien olevan ristiriidassa asetusehdotuksen soveltamisalaa koskevan 1 artiklan kanssa, jonka mukaan asetuksella säännellään yhteisön lentoliikenteen harjoittajien lupien myöntämistä sekä yhteisön lentoliikenteen harjoittajien oikeutta harjoittaa lentoliikennettä yhteisössä. Kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajiin voitaisiin soveltaa ainoastaan lentoliikenteen hinnoittelua yhteisössä koskevia säännöksiä.

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti julkisen palvelun velvoitteita koskeviin tarkistusehdotuksiin. Julkisen palvelun velvoitteen tarpeen arvioinnissa komissio esittää itselleen lisää toimivaltaa (17 artiklan 10 kohta ja 18 artiklan 2 kohta). Tällä hetkellä kukin valtio asettaa velvoitteet itse. Valtioneuvosto pitää ehdotusta hyväksyttävänä. Ehdotuksen mukaan julkisen palvelun velvoitteiden tarpeen arvioinnissa tulisi ottaa huomioon mm. mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja sekä se, kuinka hyvin nämä liikennemuodot vastaavat kyseessä olevia liikennetarpeita erityisesti siinä tapauksessa, että suunnitellulla reitillä harjoitetaan jo rautatieliikennettä, jota käyttäen matkustusaika on alle kolme tuntia. Tähän liittyen valtioneuvosto pitää tärkeänä, että matkustusajan lisäksi arvioinnissa voidaan ottaa huomioon mm. vuorotiheys ja jatkoyhteydet.

Hinnoittelua koskevien säännösten osalta (21—24 artiklat) valtioneuvosto pitää tärkeänä hintojen avoimuutta ja sitä, että lentoliikenteen harjoittajat vahvistavat kuljetusmaksut syrjimättä matkustajia näiden kansalaisuuden tai asuinpaikan perusteella. Valtioneuvosto katsoo, että hinnoista tiedottamista koskevien säännösten tulisi soveltua vain nk. julkistettuihin hintoihin eli sellaisiin, jotka ovat yleisesti yleisön saatavilla. Yritys- ja yhteisöhintoihin vaatimusta ei tulisi ulottaa.