EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 7.12.2015
COM(2015) 598 final

# KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN KOMITEALLE

## Ilmailustrategia Euroopalle

{SWD(2015) 261 final}

# ILMAILUSTRATEGIA EUROOPALLE

## I. JOHDANTO – ILMAILU UUSIIN KORKEUKSIIN

### 1.1 Ilmailun merkitys EU:lle

Ilmailuala on merkittävä talouskasvun vauhdittaja, työpaikkojen synnyttäjä ja kaupankäynnin ja liikkuvuuden edistäjä Euroopan unionissa. Ilmailulla on ratkaisevaa merkitystä EU:n taloudelle, ja se vahvistaa EU:n maailmanlaajuista johtoasemaa. Ilmailustrategia on tarpeen, jotta voidaan varmistaa, että Euroopan ilmailusektori säilyy kilpailukykyisenä ja kykenee saamaan hyödyt nopeasti muuttuvasta ja kehittyvästä maailmantaloudesta. Tämän vuoksi ilmailustrategia edistää tehokkaasti Euroopan komission ydintavoitteiden saavuttamista.

EU:n ilmailusektori työllistää suoraan 1,4[1]–2[2] miljoonaa henkeä ja tukee yleisesti 4,8[3]–5,5[4] miljoonan työpaikan säilyttämistä. Ilmailun välitön osuus EU:n BKT:sta on 110 miljardia euroa[5], ja kerrannaisvaikutuksen ansiosta kokonaisvaikutus on matkailu mukaan lukien jopa 510 miljardia euroa[6]. Mannertenvälisten suorien lentojen saatavuus on yksi tärkeimmistä tekijöistä, jotka vaikuttavat suuryritysten päätöksiin sijoittaa päätoimipaikkojaan Eurooppaan: mannertenvälisten lentojen 10 prosentin lisäyksestä on tuloksena 4 prosentin lisäys suuryritysten pääkonttorien määrässä[7]. Lisäksi lähtevien lentomatkustajien määrän 10 prosentin lisäys suurkaupunkialueella lisää palvelualojen paikallista työllisyyttä yhdellä prosentilla[8].

EU:n lentoliikenteen sisämarkkinoiden vapauttaminen ja lentoliikenteen kysynnän voimakas kasvu sekä EU:ssa että maailmanlaajuisesti ovat johtaneet Euroopan ilmailualan kehittymiseen merkittävästi viimeksi kuluneiden 20 vuoden aikana. Lentoliikenteen käyttäjillä on saatavillaan ennennäkemätön valikoima lentomatkustuksen vaihtoehtoja kilpailukykyiseen hintaan. EU:n sisäisesti sekä kansainvälisesti liikennöitävien reittien lukumäärä ja liikennöintitaajuus samoin kuin matkustajamäärät ovat kasvaneet huomattavasti[9]. EU:n halpalentoyhtiöt ovat nykyisin suurimpien joukossa sekä matkustajamäärillä että markkina-arvolla mitattuna. Myös Euroopan ilmailuteollisuuden ala on vahva.

Lisäksi kansainvälisessä ilmailussa Euroopan ulkopuolella on todettu eräitä merkittäviä kehityssuuntia, joille on ominaista hyvin vahva kasvu tietyillä maailman alueilla. Tämä on sidoksissa maailmantalouden painopisteen siirtymiseen itään, erityisesti Aasiaan[10]. Siitä seurauksena on syntynyt uusia lentoyhtiöitä ja lentoasemia, joista aiheutuu uusi ja huomattava haaste Euroopan isoille keskuslentoasemille ja lentoliikenteen harjoittajille.

Samaan aikaan Euroopan ja koko muun maailman lentoliikenteen kasvu on voitava sovittaa yhteen lentoturvallisuuden ja ilmailun turvaamisen tiukkojen vaatimusten, ilmailun ympäristöjalanjäljen pienentämisen ja ilmastonmuutoksen torjumisen kanssa. Lyhyesti sanottuna ilmailun täytyy voida kasvaa kestävällä tavalla.

### 1.2 Kattava strategia entistä kilpailukykyisemmälle EU:n ilmailualalle

Koska ilmailun merkitys EU:n kokonaistaloudelle ja maailmanlaajuiselle asemalle on niin keskeinen, EU:n ilmailualan kilpailukyvyn, maailmanlaajuisen johtoaseman ja kasvukyvyn säilyttäminen on

---

[1-3-5-6] Steer Davies Gleave – *Study on employment and working conditions in air transport and airports*, loppuraportti 2015.
[2-4] *Aviation: Benefits Beyond Borders*, raportin laatinut Oxford Economics ATAG:lle huhtikuussa 2014.

[7] Germa Bèl, Xavier Fageda: *Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters* - Journal of Economic Geography 8 (2008).
[8] Jan K. Brueckner, *Airline Traffic and Urban Economic Development*, Urban Studies, 2003.
[9] EU:n jäsenvaltioiden välillä liikennöidään nykyisin yli 3500 reitillä ja EU:n ulkopuolisessa liikenteessä yli 2500 reitillä. Komission yksikköjen valmisteluasiakirja,1 luvun 2 jakso.
[10] Kasvun ennakoidaan olevan voimakkainta Aasian-Tyynenmeren alueella, jonka osuuden kaikesta maailman lentoliikenteestä arvioidaan olevan vuoteen 2034 mennessä 40 prosenttia. Komission yksikköjen valmisteluasiakirja, 1 luvun 4 jakso.

ratkaisevan tärkeää. Euroopan on oltava kansainvälisen ilmailun alalla johtoasemassa ja maailmanlaajuisesti mallina kestävästä ilmailusta, johon kuuluu korkea palvelutaso ja kunnianhimoiset EU-vaatimukset. Tämän ilmailustrategian tavoitteena on parantaa EU:n koko lentoliikenteen arvoverkon kilpailukykyä ja kestävyyttä.

Tämän vuoksi komissio on määritellyt kolme keskeistä tavoitetta:

- **Kasvumahdollisuuksien hyödyntäminen** parantamalla palveluja, markkinoillepääsyä ja investointimahdollisuuksia kolmansien maiden kanssa säilyttäen samalla kuitenkin tasapuoliset toimintaedellytykset;

- **Puuttuminen sekä ilmassa että maassa oleviin kasvun rajoituksiin** vähentämällä kapasiteetin rajoitteita ja parantamalla tehokkuutta ja liikenneyhteyksiä;

- **EU:n korkeatasoisten turvallisuutta ja ilmailun turvaamista koskevien vaatimusten ylläpitäminen** siirtymällä kohti riski- ja suorituskykykeskeistä ajattelutapaa;

Tässä yhteydessä tarvitaan myös EU:n toimia seuraavilla aloilla:

- **Sosiaalipolitiikan vahvistaminen ja korkeatasoisten työpaikkojen luominen ilmailualalla;**

- **Matkustajien oikeuksien suojelu;**

- **Siirtyminen innovaatioiden ja digitaaliteknologian uuteen aikakauteen**;

- **Joustavan energiaunionin saavuttaminen ja tulevaisuuteen suuntautuva ilmastonmuutospolitiikka.**

Tätä ilmailustrategiaa varten on järjestetty laaja julkinen kuuleminen[11] ja käyty vuoropuhelua EU:n jäsenvaltioiden, Euroopan parlamentin, Euroopan talous- ja sosiaalikomitean ja alan sidosryhmien kanssa. Strategiaa toteutetaan paremman sääntelyn[12] periaatteiden mukaisesti. Kaikista toimista, joilla on merkittäviä vaikutuksia, järjestetään kuuleminen ja tehdään vaikutustenarviointi.

## II. EU:N ILMAILUALA TAKAISIN ETURINTAMAAN

### 2.1 Kasvumahdollisuuksien hyödyntäminen parantamalla palveluja ja pääsyä kasvaville markkinoille

***Uudet kilpailijat ja kehittyvät markkinat***

Euroopan ilmailulla on nopeasti kehittyvillä maailmanmarkkinoilla edessään uusia haasteita erityisesti talouskasvun siirtyessä kohti itää. Uudet kilpailijat hyötyvät koko alueen ja varsinkin Aasian nopeasta talouskasvusta, ja siitä, että ilmailusta on tulossa strateginen tekijä niiden talouden kehittämisessä.

Säännöllisen matkustajaliikenteen ennustetaan kasvavan Aasian-Tyynenmeren alueella nopeammin kuin muualla eli yli 6 prosenttia vuodessa vuoteen 2034 asti, jolloin sen osuus koko maailman lentoliikenteestä on jo yli 40 prosenttia. Kiinan ennakoidaan ohittavan Yhdysvallat vuoteen 2023 mennessä, jolloin siitä tulee matkustajamäärillä ilmaistuna maailman suurin lentoliikenteen markkina-alue[13].

[11] http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/doc/2015-aviation-package/synopsis-report.pdf.
[12] Euroopan komission tiedonanto ”paremmalla sääntelyllä parempiin tuloksiin”, COM(2015) 215, 19.5.2015.
[13] Komission yksikköjen valmisteluasiakirja, 1 luvun 4 jakso.

Toisin kuin muilla aloilla lentoliikenteessä on eräitä investointeihin ja markkinoille pääsyyn liittyviä rajoituksia, jotka haittaavat alan kestävää ja dynaamista kasvua. Euroopan unionissa näitä rajoituksia on suurelta osin poistettu perustamalla EU:n ilmailun sisämarkkinat. EU:n lentoyhtiöiden liikenneoikeuksia ei esimerkiksi rajoiteta Euroopassa, jos yhtiöllä on EU:n toimilupa. Ne voivat siis liikennöidä Euroopan matkustajien tarpeiden mukaan mihin tahansa Euroopan alueella. EU:n sijoittajien investoinneille EU:n lentoyhtiöihin ei myöskään ole rajoituksia. Rajoitukset ja esteet ovat kuitenkin edelleen hyvin tavallisia Euroopan ulkopuolella sekä kansainvälisessä liikenteessä ja kolmansien maiden markkinoilla. Esimerkiksi Euroopan lentoyhtiöiden mahdollisuuksia päästä kolmansien maiden markkinoille ja hankkia investointeja erilaisista lähteistä (erityisesti ulkomaisia investointeja) rajoitetaan edelleen, eivätkä ne voi sulautua ja muodostaa suuria täysin yhdentyneitä ryhmittymiä ilman, että niiden liikenneoikeuksia kyseenalaistettaisiin.

***Kasvaviin markkinoihin kohdennettu kunnianhimoinen EU:n ulkoinen ilmailupolitiikka***

EU:n ilmailun on voitava hyödyntää uusia kasvumarkkinoita, joilla on tarjottavanaan merkittäviä taloudellisia mahdollisuuksia tulevina vuosikymmeninä. Maantiede ei ole ainoa tekijä, joka määrittelee menestyvien kansainvälisten keskuslentoasemien ja lentoyhtiöiden sijoittautumisen. Merkitystä on myös soveltuvan infrastruktuurin saatavuudella, taloudellisilla, verotuksellisilla ja sääntelypuitteilla sekä historiallisilla, kulttuurisilla ja kaupankäynnin yhteyksillä[14]. Nämä ovat hallittavissa, ja Euroopalla on käytössään välineet siihen.

Kokemus on osoittanut EU:n tason kattavien ilmailusopimusten neuvottelemisen olevan tehokas väline. Esimerkiksi Länsi-Balkanin kanssa tehdyn EU:n ilmailusopimuksen allekirjoittaminen lähes kolminkertaisti matkustajamäärät. Marokon tapauksessa määrä kaksinkertaistui. Sen jälkeen, kun Yhdysvaltojen ja Kanadan kanssa tehtiin sopimukset, EU:n ja näiden kyseisten markkina-alueiden matkustajamäärien kasvu on ollut yhteensä yli kolme miljoonaa.

EU voi edistää Euroopan ilmailun markkinoillepääsyä ja investointimahdollisuuksia tärkeillä ulkomaisilla markkinoilla sekä parantaa Euroopan kansainvälisiä yhteyksiä ja turvata EU:n lentoyhtiöille tasapuoliset ja avoimet markkinaedellytykset toteuttamalla kunnianhimoista ulkoista ilmailupolitiikkaa, joka perustuu kattavien ilmailusopimusten neuvottelemiseen kasvumarkkinoihin keskittyen. Kokemus EU:n ilmailumarkkinoilla on osoittanut, että tällaisilla sopimuksilla saavutettu markkinoiden avautuminen luo tilaisuuksia myös uusille toiminnanharjoittajille ja uusille liiketoimintamalleille. Komissio pyrkii varmistamaan nopean edistymisen kaikissa tulevissa neuvotteluissa siten, että voidaan varmistaa jatkuva kasvu Euroopan ilmailualalle.

Lisäksi ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden maailmanlaajuisen kaupan tukemiseksi EU:n olisi myös tehtävä lisää kahdenvälisiä lentoturvallisuussopimuksia, joiden tavoitteena on turvallisuussertifioinnin standardien vastavuoroinen tunnustaminen. Tällaisilla sopimuksilla voidaan alentaa merkittävästi ilma-alusten vientiin liittyviä kustannuksia sekä varmistaa samalla korkea turvallisuustaso sopimuskumppanimaissa ja auttaa yhdenmukaistamaan tuotteiden vaatimuksia kaikkialla maailmassa. EU on jo tehnyt kahdenvälisen turvallisuussopimuksen Yhdysvaltojen, Brasilian ja Kanadan kanssa. Seuraavaksi olisi jatkettava neuvotteluja muiden tärkeiden ilmailuteollisuusmaiden, erityisesti Kiinan ja Japanin kanssa.

***Markkinoille pääsy tasapuolisin toimintaedellytyksin***

EU:n ilmailuteollisuuden kilpailukyvyn säilyttämisen kannalta on välttämätöntä, että markkinoille pääsy perustuu sellaiseen sääntelykehykseen, joka tukee EU:n arvoja ja vaatimuksia, luo vastavuoroisesti mahdollisuuksia ja ehkäisee kilpailun vääristymistä.

Koska nykyisellään ei ole olemassa kansainvälisiä oikeussääntöjä, joilla voitaisiin puuttua mahdollisesti sopimattomiin kaupallisiin menettelyihin kansainvälisessä ilmailussa, EU:n on tärkeää ja oikeutettua voida käsitellä tällaisia menettelyjä tasapuolisen ja kestävän kilpailun turvaamiseksi.

[14] (UK) Airports Commission, Final Report, heinäkuu 2015.

Vahingoittavilta tuilta ja epäterveiltä hinnoittelukäytännöiltä suojautumisesta annetussa asetuksessa (EY) N:o 868/2004[15] käsitellään tätä asiaa, mutta sidosryhmät eivät pidä mainittua asetusta toimivana. Kysymystä olisi käsiteltävä neuvoteltaessa EU:n kattavia lentoliikennesopimuksia ja tehostamalla asiaa koskevia poliittisia toimia Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä. Lisäksi komissio suunnittelee uusia EU:n toimenpiteitä, joilla voidaan puuttua sopimattomiin menettelyihin mahdollisimman pian vuonna 2016[16].

Omistajuutta ja määräysvaltaa koskevat määräykset ovat nykyisen kansainvälisen sääntelykehyksen tärkeä osatekijä, ja sijoittajien ja maailmanlaajuisten sijoitusrahastojen kiinnostus lentoyhtiöitä kohtaan on kasvamassa. Omistajuutta ja määräysvaltaa koskeviin kansainvälisiin määräyksiin sisältyy kuitenkin kansallisuutta ja hallintaa koskevia tekijöitä, jotka voivat vähentää muiden maiden sijoittajien kiinnostusta.

Ulkomaalaiset voivat investoida EU:n lentoyhtiöihin, mutta niiden omistusosuus saa olla enintään 49 prosenttia[17], ja yhtiön määräysvallan on säilyttävä EU:ssa. Viime vuosina on tehty useita merkittäviä ulkomaisia investointeja EU:n lentoyhtiöihin. Ne ovat käynnistäneet investointisääntöihin kohdistuvia siviili-ilmailuviranomaisten ja Euroopan komission tutkimuksia sen varmistamiseksi, että EU:n lentoyhtiöiden määräysvalta säilyy EU:n lainsäädännön mukaisena. Useita tutkimuksia on edelleen käynnissä. Ne osoittavat, että tarvitaan sekä viranomaisten välistä yhteistyötä että yhteistä näkemystä siitä, miten määräysvaltaa koskevien vaatimusten täyttymistä ja asianmukaista soveltamista voidaan arvioida.

Monilla lentoyhtiöillä on kaupallista ja taloudellista painoarvoa, ja niiden tehokas toiminta kovaan kilpailuun perustuvassa ympäristössä luo huomattavia ennakkorahoitustarpeita. Sen vuoksi niiden omistajuutta ja määräysvaltaa koskevien vaatimusten, joista säädetään asetuksessa (EY) N:o 1008/2008[18], merkityksellisyyttä ja tärkeyttä olisi tarkasteltava tässä valossa. Komissio jatkaa omistusta ja määräysvaltaa koskevien sääntöjen höllentämistä tosiasiallisen vastavuoroisuuden pohjalta kahdenvälisillä lentoliikenne- ja kauppasopimuksilla ja myös monenvälisellä tasolla.

**Komissio**

- suosittaa, että neuvosto antaa **valtuutuksen neuvotella kattavat EU-tason lentoliikennesopimukset** seuraavien maiden ja alueiden kanssa: Kiina, ASEAN (Kaakkois-Aasian maiden liitto), Turkki, Saudi-Arabia, Bahrain, Yhdistyneet arabiemiirikunnat, Kuwait, Qatar, Oman, Meksiko ja Armenia;

- suosittaa, että EU neuvottelee **kahdenväliset lentoturvallisuussopimukset** ilmailuteollisuudessa tärkeiden maiden Kiinan ja Japanin kanssa;

- ehdottaa **ilmailua koskevan uuden vuoropuhelun** aloittamista alan merkittävien kumppanimaiden, kuten Intian, kanssa;

- **neuvottelee tosiasiallisesti tasapuolista kilpailua koskevia määräyksiä** EU:n kattaviin lentoliikennesopimuksiin sekä harkitsee **toimenpiteitä, joilla voidaan puuttua** kolmansien maiden ja niiden toiminnanharjoittajien **sopimattomiin menettelyihin**;

- **esittää julkaistavaksi tulkintaohjeita** EU:n lentoyhtiöiden **omistamista ja määräysvaltaa** koskevien asetuksen (EY) N:o 1008/2008 säännösten soveltamisesta investoijien ja lentoyhtiöiden oikeusvarmuuden lisäämiseksi.

[15] Asetus (EY) N:o 868/2004, 21.4.2004 (EUVL L 162, 30.4.2004, s. 1–7).
[16] Lainsäädäntöehdotuksiin sovelletaan komission paremman sääntelyn vaatimuksia.
[17] Enemmän kuin 50 prosenttia yrityksestä on oltava EU:n jäsenvaltioiden tai kansalaisten omistuksessa.
[18] Asetus (EY) N:o 1008/2008, 24.9.2008 (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3–20).

## 2.2 Kasvun rajat ilmassa ja maassa

Keskeinen haaste Euroopan ilmailun kasvulle on se, miten voidaan onnistua vähentämään kapasiteettiin ja tehokkuuteen kohdistuvia rajoituksia, jotka haittaavat vakavasti Euroopan ilmailualan mahdollisuuksia kestävään kasvuun ja kansainväliseen kilpailuun sekä aiheuttavat ruuhkautumista ja myöhästymisiä ja lisäävät kustannuksia.

Siviili-ilmailun infrastruktuurin keskeisiä osatekijöitä ovat lentoasemat yhdessä ilmaliikenteen hallintapalvelujen kanssa. Näiden palvelujen laatu, tehokkuus ja kustannukset ovat muodostuneet yhä tärkeämmiksi alan kilpailukyvyn kannalta. Euroopan lentoasemat ja ilmaliikenteen hallinta pystyvät käsittelemään turvallisesti jopa 33 000 lentoa päivässä. Silti Euroopan ilmatila on kokonaisuudessaan tehoton ja tarpeettoman pirstaleinen, ja yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteutumisen hitaus merkitsee lentoyhtiöille kustannusten lisääntymistä, mikä vaikuttaa suoraan niiden kilpailukykyyn. EU:n ilmatilan hajanaisuudesta arvioidaan aiheutuvan vuosittain vähintään viiden miljardin euron kustannukset. Ilmatilan käytön tehottomuudesta on seurauksena matkustajille hintojen nousua ja myöhästymisiä ja toiminnanharjoittajille polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen lisääntymistä. Se myös haittaa ponnisteluja ympäristötehokkuuden parantamiseksi[19]. Lisäksi Euroopan suurilla lentoasemilla ennakoidaan kapasiteettipulaa lähiaikoina.

***Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttaminen***

Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila on konkreettinen esimerkki siitä, miten EU voi vaikuttaa lisäämällä kapasiteettia, parantamalla turvallisuutta ja leikkaamalla kustannuksia ja samalla pienentää ilmailun ympäristöjalanjälkeä. Tämä oli alkuperäinen tavoite yli kymmenen vuotta sitten, mutta hanke ei ole vieläkään saatu tuottamaan tuloksia. Vaikka verkon toiminnan parantamisessa on jossakin määrin edistytty, jäsenvaltioiden lennonvarmistuspalvelun tarjoajien yhteistyö on edelleen kaukana parhaasta mahdollisesta, ja käytetty teknologia ei ole yhdenmukaistettua tai huipputasoista. EU:n jäsenvaltioiden on voitava voittaa nämä haasteet ja saavuttaa todellinen yhtenäinen eurooppalainen ilmatila. Tämä on yksi perustavaa laatua olevista haasteista, joka vaikuttaa EU:n nykyisen ilmailujärjestelmän suoritus- ja kilpailukykyyn. Jos ilmaliikenteen hallintajärjestelmä toimisi parhaalla mahdollisella tavalla, tehottomuudesta (myöhästymiset, reittien pituus jne.) aiheutuvia kustannuksia voitaisiin vähentää.

Komissio on ottanut tärkeän askeleen näiden EU:n ilmailun mahdollisuuksien toteuttamiseksi kehottamalla neuvostoa ja Euroopan parlamenttia hyväksymään SES2+-ehdotukset[20]. Tavoitteena on varmistaa toiminnallisten ilmatilan lohkojen ja verkkotoimintojen tehokkuus sekä täysin riippumattoman suorituskyvyn tarkastuselimen vahvistamien suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän EU:n laajuisten tavoitteiden nopea toteutuminen.

Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tehokas hallinnointi on edelleen yksi komission painopistealueista. Euroopan lentoturvallisuusviraston ja Eurocontrolin tehtävät olisi määriteltävä siten, että voidaan varmistaa kummankin organisaation täydentävän toistensa työtä, välttää päällekkäisyyksiä ja vähentää kustannuksia.

Verkon hallinnoijan tehtäviä, jotka koskevat ilmaliikennevirtojen koordinointia Euroopan tasolla, laajennetaan vähitellen kattamaan yhteisiä palveluja, joiden avulla voidaan vähentää kustannuksia entisestään. Näitä tehtäviä olisi kehitettävä kohti toimialakumppanuutta. Tätä varten vuonna 2017 nimitetään verkon hallinnoija vuoden 2020 jälkeiseen aikaan asti.

Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallinnan tutkimushankkeen SESARin lopullisia tavoitteita ovat ilmaliikenteen hallinnan teknologinen uudenaikaistaminen ja toiminnan tehokkuuden lisääminen ilmatilan käyttäjien kannalta vähentämällä myöhästymisiä, polttoaineen kulutusta ja lentoaikoja sekä kapasiteetin lisääminen ja hiilidioksidipäästöjen vähentäminen. Kaikki nämä tekijät

[19] Komission yksikköjen valmisteluasiakirja, 2 luvun 5.1 jakso.
[20] COM(2013) 409 final ja COM(2013) 410 final, 11.6.2013.

kasvattavat SESAR-ratkaisujen etuja sekä liittyvät kaikilta osin yleiseen ilmaliikenteen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmään.

Tässä yhteydessä on tarpeen ottaa käyttöön teknologisia ratkaisuja oikeaan aikaan ja koordinoidusti. Tätä varten on kehitetty sellaisia välineitä kuin ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelma, yhteiset hankkeet ja käyttöönotto-ohjelma. Niitä toteutetaan julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyökumppanuuksilla. Tällaisia ovat erityisesti SESAR-yhteisyritys määrittelyn ja kehittämisen osalta sekä SESARin käyttöönoton kumppanuus käyttöönoton osalta. Sekä kehittämiseen että käyttöönottoon tarvitaan taloudellista tukea. Tähän mennessä EU on antanut sitä ohjelmiensa, kuten Horisontti 2020:n ja Verkkojen Eurooppa -välineen, kautta.

Ulkosuhteissa komissio jatkaa ilmaliikenteen hallinnan parantamiseen tähtäävien yhteistyöjärjestelyjen edistämistä verkon hallinnoijan ja EU:n keskeisten kumppanien välillä. Lisäksi se tukee SESAR-yhteisyrityksen ja SESARin käyttöönoton hallinnointielimen toimia. SESARin ansiosta EU:lla on myös maailmanlaajuista vaikutusvaltaa, erityisesti Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ilmaliikenteen hallinnan yhdenmukaistamistoiminnassa.

Ilmaliikenteen hallinnan jatkuvuuden varmistamiseksi olisi turvattava Euroopan ilmatilan hallinnan minimitaso, joka mahdollistaa vähintään ylilennot (lennot tietyn valtion tai alueen ilmatilassa) siten, että häiriöt verkossa jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Tätä varten komissio edistää parhaiden toimintatapojen vaihtoa jäsenvaltioiden välillä.

***Kapasiteetin rajoitukset***

Eurocontrolin mukaan Euroopan lentoasemilta jää puuttumaan vuonna 2035 noin 2 miljoonan lennon verran kapasiteettia[21]. Lentoasemia, jotka toimivat täydellä tai lähes täydellä kapasiteetilla vähintään 6 tuntia päivässä, on silloin jo yli 20, kun niitä vielä vuonna 2012 oli vain 3. Kapasiteettivajauksesta on seurauksena lentoasemasta johtuva keskimäärin 5–6 minuutin lisäviivästys jokaista lentoa kohden. Siitä, että kysyntään ei pystytä vastaamaan, on arvioitu aiheutuvan taloudellisina kustannuksina 434 000–818 000 työpaikan menetys vuoteen 2035 mennessä ja BKT:n tasolla koko Euroopan laajuudessa 28–52 miljardia euroa[22].

Kapasiteettipulan ennusteet osoittavat, että kehittyneestä ja laajasta lentoasemaverkosta huolimatta monet Euroopan suurista lentoasemista ovat pahasti ruuhkautuneita, mikä vaarantaa EU:n ilmailujärjestelmän kestävän kasvun tulevaisuudessa. Samaan aikaan muualla Euroopassa on alikäytöllä toimivia lentoasemia ja ylikapasiteettia. Sen vuoksi on välttämätöntä käyttää nykyistä kapasiteettia parhaalla mahdollisella tavalla sekä suunnitella jo hyvissä ajoin tuleviin tarpeisiin vastaamista. Samoin on tarpeen varmistaa lentoasemien parempi strateginen suunnittelu EU:n tasolla. Komissio paneekin tyytyväisenä merkille lentoasemien seurantakeskuksen[23] työn tässä yhteydessä. Keskus on erityisesti suosittanut, että jokaisessa jäsenvaltiossa kehitetään lentoasemien strategista suunnittelua, joka sisältää myös keskeisten lentoasemien yleissuunnitelmat parhaita toimintatapoja koskevan lähestymistavan mukaisesti. Komissio pyytää seurantakeskusta jatkamaan työtä lentoasemien ruuhkautumisongelman ratkaisemiseksi ja erityisesti kehittämään toimenpiteitä lentomelulle altistumisen lieventämiseksi ja hallitsemiseksi.

Lisäksi komissio kehottaa neuvostoa ja Euroopan parlamenttia hyväksymään nopeasti lähtö- ja saapumisaikoja koskevan tarkistetun asetuksen[24], jotta voidaan optimoida vilkkaimpien lentoasemien käyttö ja siten hyödyttää EU:n taloutta[25].

[21] Eurocontrolin todennäköisimmän ennusteen mukaan tämä olisi 12 prosenttia vuoden 2035 kokonaiskysynnästä, 240 miljoonaa matkustajatapahtumaa tai yhdeksän kiitotien verran kapasiteettia. Kaiken kaikkiaan kapasiteettipulaa ennustetaan 21 kaupungin läheisyydessä sijaitseville 24 lentoasemalla.
[22] Lentoasemien kapasiteetin ja laadun seurantakeskus – 2015.
[23] Komission yksikköjen valmisteluasiakirja, 2 luvun 5.3 jakso.
[24] Asetus (EY) N:o 545/2009, 18.6.2009 (EUVL L 167, 29.6.2009, s. 24–25).
[25] Esimerkiksi lähtö- ja saapumisaikojen jälkikaupan käyttöönotto voisi yksinään mahdollistaa vuosittain 14 miljoonan lisämatkustajan kuljettamisen EU:n ilmailujärjestelmässä. Tällaisen lisäyksen taloudellinen merkitys olisi vuodessa 300 miljoonaa euroa,

***Lentoasemapalvelujen tehostaminen***

Suoritus- ja kilpailukykyisten lentoasemapalvelujen saatavuus vaikuttaa ratkaisevasti EU:n ilmailualan kilpailukykyyn ja matkustajien kokemukseen palvelujen laadusta. Tämä koskee niin kiitoteitä kuin matkustajaterminaaleja ja maahuolintaakin.

Alan sidosryhmät ovat kyseenalaistaneet nykyisen lainsäädännön soveltuvuuden. Tämä tuli ilmi myös vuonna 2014 julkaistussa komission kertomuksessa[26] lentoasemamaksuja koskevan direktiivin[27] soveltamisesta.

Lentoasemaksuja käsittelevä Thessalonikin foorumi jatkaa työskentelyä nykyisen direktiivin täytäntöönpanon parantamiseksi sekä toimittaa komissiolle huomioita ja suosituksia markkinavoimien arvioinnin käytöstä keinona määritellä paras mahdollinen lähestymistapa sääntelyyn. Kun lentoasemat joutuvat kilpailemaan tosiasiallisesti, markkinoiden olisi voitava määrittää lentoasemamaksujen taso, ja sääntelyä ei tarvita. Niin kauan kuin lentoasemiin ei kohdistu todellista kilpailua, asiaa koskeva sääntelykehys voi kuitenkin edelleen olla tarpeen. Thessalonikin foorumin on tarkoitus käsitellä myös lentoasemamaksujen läpinäkyvyyttä ja lentoyhtiöiden ja lentoasemien kuulemista. Sen jälkeen komissio tutkii, missä määrin lentoasemamaksuja koskevaa direktiiviä voi olla tarpeen tarkistaa.

Maahuolinta käsittää lentoasemalla tarjottavat palvelut, jotka ovat välttämättömiä ilma-alusten turvallisen ja tehokkaan kääntymisen kannalta. Tällaisia ovat esimerkiksi polttoaineen tankkaus, matkustajien hallinta ja jäänpoisto. Komissio jatkaa työskentelyä nykyisin voimassa olevan direktiivin[28] täytäntöönpanemiseksi. Keskiössä on maahuolinnan markkinoille pääsyn parantaminen EU:n lentoasemilla ja tasapuolisten toimintaedellytysten turvaaminen maahuolitsijoiden välillä. Lisäksi komissio tekee arvion maahuolintapalveluja koskevasta direktiivistä ja sen jälkeen päättää, onko sitä syytä tarkistaa.

Euroopan lentoasemien olisi vielä myös parannettava multimodaaliyhteyksiään liikenneverkon ja matkustajien liikkumisen tehostamiseksi.

***Yhteyksien parantaminen EU:n sisällä ja maailmanlaajuisesti***

Julkinen kuuleminen on osoittanut selvästi, että yhteyksien saatavuudella (laajasti määriteltynä kahden paikan välisten lentoliikennepalvelujen määrä, tiheys ja laatu) on merkitystä matkustajille sekä yrityksille ja koko taloudelle. Tutkimukset[29] osoittavat, että mitä paremmat lentoyhteydet tietystä kaupungista tai alueelta on muualle Eurooppaan ja maailman muihin osiin, sitä enemmän voi syntyä kasvua.

Useimpien EU:n lentoasemien yhteydet ovat parantuneet huikeasti viimeksi kuluneiden kymmenen vuoden aikana, kun EU:n lentoasemat vastaavat edelleen suurelta osin Euroopan yhteyksistä, mutta tätä ei voi pitää itsestään selvyytenä. Erityisesti lentoasemien yhteyksien eri osatekijöiden[30] analysointi osoittaa, että monet Euroopan ulkopuoliset lentoasemat ovat pystyneet lisäämään saavutettavuuttaan ja matkustajavirtojaan huomattavasti enemmän. Euroopassa on isoja eroja suurten keskuslentoasemien ja pienten alueellisten lentoasemien välillä. Ensiksi mainituilta liikennöidään satoihin kohteisiin ja jälkimmäisiltä vain muutamiin. Vaikka ero johtuu suurelta osin eroista kysynnän ja tarjonnan edellytyksissä (esim. markkina-alueen väestö, tarjontapuolen kilpailu, BKT/asukas), niistä voi silti aiheutua merkittävää kilpailuhaittaa kaupungeille, alueille tai maille, joilla on heikommat yhteydet.

[26] COM(2014) 278 final.
[27] Direktiivi 2009/12/EY, 11.3.2009 (EUVL L 70, 14.3.2009, s. 11–16).
[28] Neuvoston direktiivi 96/67/EY, 15.10.1996 (EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36-45).
[29] Komission yksikköjen valmisteluasiakirja, 2 luvun 3 jakso.
[30] Suorat, epäsuorat ja jatkoyhteydet sekä keskuslentoasemien yhteydet – ks. komission yksikköjen valmisteluasiakirja, 2 luvun 3.1 jakso.

Varsinkin Maailmanpankin tutkimukset[31] ovat osoittaneet, miten tärkeää on seurata kansalaisten saatavilla olevien lentoliikennepalvelujen tasoa tietyssä kaupungissa, alueella tai maassa. Valistuneen päätöksenteon edellytys on kyky määritellä puolueettomasti ja läpinäkyvästi, missä määrin yhteydet ovat saatavilla ja/tai sosiaalisesti toivottavia. Se voi myös auttaa määrittämään vertailuarvoja samanlaisilla kysynnän ja tarjonnan edellytyksillä toimivien EU:n lentoasemien palvelutasolle.

Jos näyttää selvältä, että markkinat eivät itsessään voi tuottaa riittävän tasoisia lentoliikennepalveluja jollekin tietylle Euroopan alueelle, jäsenvaltiot voivat harkita julkisen palvelun velvoitteiden asettamista liian heikosti liikennöityjen alueiden palvelujen turvaamiseksi. Asetuksessa (EY) N:o 1008/2008[32] säädetään sovellettavista edellytyksistä, joiden tarkoituksena on muun muassa ehkäistä näiden velvoitteiden mahdollinen epäasianmukainen soveltaminen. Asetuksesta (EY) N:o 1008/2008 tehtiin vuosina 2011–2013 kattava arviointi, jossa todettiin julkisen palvelun velvoitteen sääntöjen olevan tarkoituksenmukaisia, mutta samalla katsottiin, että ohjeet niiden soveltamiseksi voisivat tuoda lisäarvoa[33].

Jäsenvaltioiden soveltamat ilmailua koskevat verot ja maksut, jotka ylittävät tavanomaisen myyntivoiton veron, voivat haitata yhteyksien muodostumista ja kilpailukykyä. Komissio julkaisee luettelon tällaisista veroista ja maksuista ja tutkii niiden vaikutukset.

**Komissio**

- kehottaa Euroopan parlamenttia ja neuvostoa hyväksymään pikaisesti yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (SES 2 +) koskevat ehdotukset ja jatkaa yhteistyötä jäsenvaltioiden ja muiden sidosryhmien kanssa kohti yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan täysimääräistä toteuttamista;
- arvioi, olisiko lentoasemamaksuja koskevaa direktiiviä syytä tarkistaa;
- työskentelee yhdessä lentoasemien seurantakeskuksen kanssa arvioidakseen sekä EU:n sisäisten että ulkoisten yhteyksien suuntauksia Euroopassa sekä yksilöi mahdollisia puutteita ja tarvittavia toimenpiteitä;
- julkaisee tulkintaohjeita nykyisin voimassa olevista julkisen palvelun velvoitteen säännöistä.

### 2.3 EU:n korkeatasoisten turvallisuutta ja ilmailun turvaamista koskevien vaatimusten säilyttäminen

Euroopan lentoliikenteen taloudellinen ja sääntely-ympäristö on viimeksi kuluneiden 20 vuoden aikana muuttunut perusteellisesti, ja tekninen sääntely on onnistunut mukautumaan näihin muutoksiin. Lisäksi Euroopan lentoturvallisuusvirastosta on 10 viimeksi kuluneen vuoden aikana tullut yksi maailman johtavista turvallisuusviranomaisista. EU:n ilmailujärjestelmä auttaa omalta osaltaan varmistamaan paitsi korkeat turvallisuusvaatimukset myös alan tasapuoliset toimintaedellytykset. Uusien haasteiden edessä Euroopan ilmailun sisämarkkinoita on nyt kuitenkin vahvistettava tulevaisuuden kilpailukyvyn turvaamiseksi. Keskeistä tämän tavoitteen kannalta on sääntelyn mukauttaminen.

Turvallisuus ja turvatoimet ovat kilpailukykyisen ilmailusektorin edellytykset. Kun Euroopan lentoliikenteen määrän ennakoidaan kasvavan 14,4 miljoonaan lentoon vuonna 2035, mikä on 50 prosenttia enemmän kuin vuonna 2012, ensimmäisenä tavoitteena on säilyttää nykyinen korkea turvallisuustaso liikennemäärien kasvaessa. Tämä mahdollistaa EU:n ilmailualan turvallisen kehittymisen tulevaisuudessa. Tätä varten sääntelyjärjestelmän on nykyistä paremmin kyettävä tunnistamaan turvallisuusriskit ja lieventämään niitä nopeammin ja tehokkaammin. Tämä voidaan saavuttaa omaksumalla turvallisuuden sääntelyyn ja valvontaan riski- ja suoritusperusteinen

[31] http://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-5722.
[32] Ks. alaviite 18.
[33] Komission yksikköjen valmisteluasiakirja SWD(2013) 208 final, 6.6.2013.

lähestymistapa, korjaamalla nykyisiä turvallisuuspuutteita ja ottamalla paremmin huomioon muita turvallisuuteen liittyvä teknisiä aloja, joita on esimerkiksi ilmailun turvaaminen.

Vaikka turvallisuus on ratkaisevan tärkeää, sitä ei voi käsitellä erillään muista tavoitteista. Sääntelyssä on vahvistettava myös edellytykset, joilla ilmailuteollisuus voi menestyä ja säilyä kilpailukykyisenä maailmanmarkkinoilla. Tämä tarkoittaa muun muassa uusien liiketoimintamallien ja uuden teknologian, kuten sähkömoottorien tai miehittämättömien ilma-alusten, sisällyttämistä sääntelykehykseen. Se edellyttää myös oikeasuhteista lähestymistapaa sääntelyyn ja siviili-ilmailun eri aloihin liittyvien riskien erojen tunnistamista. Lisäksi se tarkoittaa, että on päästävä eroon säännöistä ja menettelyistä, jotka vievät aikaa ja aiheuttavat rasitteita ja kustannuksia, mutta eivät edistä turvallisuutta, sekä myös sellaista säännöistä ja menettelyistä, jotka tukahduttavat innovatiivisuutta ja yrittäjyyttä. Myös toimialan tunnustettuihin standardeihin tukeutumista voisi lisätä. Tällä kaikella voidaan lopulta lisätä sääntelyn joustavuutta sekä säilyttää yleinen turvallisuustaso tai parantaa sitä.

Lisäksi tehokkuutta ja turvallisuutta voidaan parantaa tehostamalla EU:ssa ja jäsenvaltioissa saatavilla olevien resurssien käyttöä. Tätä varten olisi käynnistettävä teknisten resurssien keskittäminen ja jakaminen kansallisten viranomaisten ja Euroopan lentoturvallisuusviraston välillä. Siihen olisi liitettävä jäsenvaltioille mahdollisuus siirtää vapaaehtoisesti Euroopan unionin lainsäädännön täytäntöönpanovastuuta Euroopan lentoturvallisuusvirastolle tai toiselle jäsenvaltiolle. Tämä selkiyttäisi sääntelyvastuuta ja auttaisi välttämään päällekkäistä työtä. Pitkän aikavälin tavoitteena olisi oltava yksi ainoa Euroopan ilmailuviranomainen.

Monet ilmailuonnettomuudet, joissa on osallisena Euroopan valtioiden kansalaisia, tapahtuvat EU:n ulkopuolella. Sen vuoksi EU:n toimien keskeisenä tavoitteena on edelleenkin oltava sellaisten korkeatasoisten maailmanlaajuisten turvallisuusvaatimusten tavoittelu, jotka perustuvat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön yhteisiin vaatimuksiin. EU on oikeutetusti kiinnostunut Euroopan unioniin liikennöivien tai EU:n kansalaisten EU:n ulkopuolella matkustaessaan käyttämien ulkomaisten lentoyhtiöiden turvallisuudesta. Tämän asian suhteen komissio käynnistää perusteellisen arvioinnin EU:n nykyisestä toimintakieltoon asettamista koskevasta lainsäädännöstä[34] ja ilmailuonnettomuuksien tutkintaa koskevista säännöistä[35] varmistaakseen, että ne mahdollistavat EU:n tavoitteiden saavuttamisen parhaalla mahdollisella tavalla. Kansallisten sotilasviranomaisten, Euroopan puolustusviraston ja Euroopan lentoturvallisuusviraston tiivistä yhteistyötä edistetään tehokkuus- ja turvallisuushyötyjen saavuttamiseksi.

Terrorismin uhka siviili-ilmailulle ei ole poistunut, ja se tulee todennäköisesti säilymään vakavana myös lähitulevaisuudessa. Ilmailun turvaamisen korkeatasoiset vaatimukset ovat välttämättömiä lentoliikennejärjestelmän toiminnalle ja kilpailukyvylle. Samaan aikaan on tarpeen yhdistää tehokkaita turvatoimia menettelyihin ja teknologiaan, jotka sujuvoittavat matkustajavirtoja lentoasemilla ja minimoivat matkustajille aiheutuvat haitat ja viivästykset. Komission tarkoituksena on myös etsiä uusia keinoja lieventää turvatarkastuksista matkustajille aiheutuvia hankaluuksia, erityisesti ottamalla käyttöön uutta teknologiaa ja soveltamalla riskiperusteista lähestymistapaa noudattaen kaikilta osin perusoikeuksia. Yksi tapa optimoida turvatoimien kustannuksia on yhden turvatarkastuksen periaatteen soveltaminen. Sen mukaan matkustajille tehdään turvatarkastus vain lähtöpaikassa, ja sen jälkeen kauttakulkupaikoissa ei tarvitse enää kulkea turvatarkastuksen läpi. EU jatkaa vastavuoroisen tunnustamisen ja yhden turvatarkastuksen lähestymistapaansa keskeisten kauppakumppanien kanssa. Tavoitteena on vähentää toimintojen päällekkäisyydestä ja turvajärjestelmien yhteentoimimattomuudesta aiheutuvia turvakustannuksia.

Monien muiden alojen tapaan ilmailukin on hyvää vauhtia digitalisoitumassa. Vaikka tästä on monia hyötyjä, se toisaalta myös tekee ilmailun haavoittuvammaksi kyberturva- ja kyberturvallisuusriskeille. Aivan kuten muidenkin lentoturvallisuuteen kohdistuvien riskien tapauksessa komissio pyytää

[34] Asetus (EY) N:o 2111/2005, 14.12.2005 (EUVL L 344, 27.12.2005, s. 15–22).
[35] Asetus (EU) N:o 996/2010, 20.10.2010 (EUVL L 295, 12.11.2010, s. 35–50).

Euroopan lentoturvallisuusvirastoa tutkimaan myös kyberriskejä[36], jotta voidaan edistää sisäänrakennettua turvallisuutta ja luoda tarvittavia hätätilavalmiuksia. Lentoturvallisuusvirasto tekee tässä asiassa yhteistyötä muiden toimivaltaisten tahojen kanssa.

**Komissio**

- ehdottaa nykyisin voimassa olevan asetuksen (EY) N:o 216/2008 korvaavaa **tarkistettua perusasetusta siviili-ilmailun turvallisuutta koskevista yhteisistä säännöistä**;
- esittää **tarkistetun Euroopan lentoturvallisuusohjelman**, jossa kuvaillaan, miten turvallisuutta Euroopassa nykyisin hallinnoidaan.

### 2.4 Sosiaalipolitiikan vahvistaminen ja korkeatasoisten työpaikkojen luominen ilmailualalla

EU:n ilmailualan työllistämisvaikutus riippuu siitä, miten se pystyy saamaan rakenteellisilla uudistuksilla aikaan merkittävää kasvua. Lisäksi on ratkaisevan tärkeää säilyttää johtoasema ilmailussa. Tähän tarvitaan korkeasti koulutettua, pätevää ja kokenutta työvoimaa. Tutkimustoiminnan, yliopistojen ja toimialan koulutusyhteistyökumppanuudet helpottavat asiantuntijoiden liikkumista edellä mainittujen välillä, mikä koituu lopulta Euroopan ilmailualan kehittämisen hyväksi.

On myös tarpeen kehittää uusia taitoja ja osaamista, joista kaikkia ei vielä edes ole laajasti saatavilla. Asiantuntijoita voidaan tarvita esimerkiksi miehittämättömien ilma-alusten ja lentotietojen analysoinnin alalla. Koulutus olisi asetettava etusijalle, ja Euroopan lentoturvallisuusviraston virtuaalisesta korkeakoulusta kehitetään ilmailun koulutuslaitosten tosiasiallinen eurooppalainen verkosto. Lisäksi olisi vahvistettava ilmailun turvallisuustarkastajien yhteiset pätevyysvaatimukset.

Toimialan kansainvälistyessä ja maailmanlaajuisen kilpailun lisääntyessä lentoyhtiöihin kohdistuu huomattavia paineita toimintakustannusten vähentämiseksi. Monet EU:n lentoliikenteen harjoittajat, joista jotkin joutuvat tosissaan kamppailemaan toimintansa uudelleen järjestämiseksi, ovat ulkoistaneet muita kuin ydintoimintojaan ja ulkoistamassa vähitellen myös ydintoimintojaan tuottavuuden ja kannattavuuden parantamiseksi. On löydetty uusia liiketoiminta- ja työllistämismalleja: tukikohtien lisääminen, lentomiehistön rekrytointi välittäjien kautta, uudet epätyypilliset työllistämistavat tai ohjaamomiehistön lentokokemuksen hankkiminen maksua vastaan. Jatkuva seuranta ja tietojen vaihtaminen komission, jäsenvaltioiden ja alan sidosryhmien välillä voisi myös edesauttaa näiden uusien suuntausten ymmärtämistä ja alan oikeudenmukaisten työolojen turvaamista.

Erityistä huomiota on syytä kiinnittää sellaisten erittäinkin liikkuvien työntekijöiden tilanteeseen, joiden tukikohta (kotiasema) on muualla kuin alueella, jolla lentoyhtiö on saanut toimilupansa. On tarpeen selkiyttää kysymyksiä sovellettavasta työmarkkinalainsäädännöstä ja tuomioistuinten toimivallasta riitatapauksissa. Tätä varten laaditaan käytännön ohjeet sovellettavasta työmarkkinalainsäädännöstä ja tuomioistuinten toimivallasta siviili- ja kauppaoikeuden alan Euroopan oikeudellisen verkoston puitteissa. Komissio harkitsee arvioinnin jälkeen, tarvitaanko ilmailualaa varten objektiivisiin kriteereihin perustuvia tulkintaohjeita tai sääntelyn muutoksia.

Tällaisessa tilanteessa tarvitaan aktiivista ja kattavaa työmarkkinavuoropuhelua. Lisäksi sidosryhmien – myös unionin työmarkkinaosapuolten – asianmukainen kuuleminen on erityisen tärkeää, jos säännöillä voi olla merkittäviä työmarkkinavaikutuksia. Tämä koskee myös Euroopan lentoturvallisuusvirastoa laadittaessa turvallisuutta koskevia täytäntöönpanosääntöjä.

[36] Ottaen huomioon verkko- ja tietoturvaa koskevan direktiiviluonnoksen (COM(2013) 48) vaatimukset riskinhallinnan ja turvapoikkeamista ilmoittamisen osalta, myös liikennealalla.

Komissio pyrkii varmistamaan, että kun neuvotellaan kattavista EU-tason lentoliikennesopimuksista kolmansien maiden kanssa, osapuolten politiikat ja lait tukevat korkeatasoista suojaa työmarkkina- ja sosiaalisissa kysymyksissä ja että sopimuksen avaamat mahdollisuudet eivät heikennä maiden sisäistä työmarkkinalainsäädäntöä ja -vaatimuksia eikä niiden täytäntöönpanon valvontaa.

**Komissio aikoo**

- tukea työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua erityisesti siviili-ilmailun työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun alakohtaisessa neuvottelukomiteassa;
- lujittaa ilmailun työpaikkojen ja työllisyystilanteen analysointia jäsenvaltioiden kanssa ja avata sen myös asiasta kiinnostuneille tahoille;
- julkaista käytännön ohjeet sovellettavasta työmarkkinalainsäädännöstä ja tuomioistuinten toimivallasta siviili- ja kauppaoikeuden alan Euroopan oikeudellisen verkoston puitteissa;
- harkita, onko tarpeen selkiyttää sovellettavaa lainsäädäntöä ja tuomioistuinten toimivaltaa suhteessa ilmailun liikkuvien työntekijöiden työsopimuksiin.

### 2.5 Matkustajien oikeuksien suojaaminen

Lainsäädäntömenettely lentomatkustajien oikeuksista lennolle pääsyn epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen tapauksessa annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004[37] tarkistamiseksi on vuonna 2015 yhä käynnissä. Komissio kehottaa Euroopan parlamenttia ja Euroopan unionin neuvostoa hyväksymään ehdotetut tarkistukset pikaisesti. Sitä odotellessa komissio aikoo huolehtia siitä, että kansalliset täytäntöönpanoelimet soveltavat asetuksella (EY) N:o 261/2004 vahvistettuja EU:n matkustajien oikeuksia tarkasti ja Euroopan unionin tuomioistuimen tulkinnan mukaisesti. Tässä yhteydessä komissio antaa kansalaisille ja lentoyhtiöille tarkoitettuja tulkintaohjeita lainsäädännön nykytilasta ennen muutosten voimaantuloa. Lisäksi komissio tutkii, miten kansallisten täytäntöönpanoelinten ja horisontaalisista kuluttajasäännöistä vastaavien viranomaisten välistä yhteistyötä voisi lisätä.

### 2.6 Siirtyminen uuteen aikakauteen innovaatioiden ja digitaaliteknologian avulla

Innovaatioilla on lentoliikenteen alalla keskeistä merkitystä. Ne lisäävät kilpailukykyä, kannustavat uusiin ideoihin ja luovat markkinatilaisuuksia ja teknologiaa ilmailun turvallisuuden ja suoritustason parantamiseksi ja sujuvan matkustamisen turvaamiseksi. Euroopan on tarpeen olla johtoasemassa seuraavan sukupolven teknologian kehittämisessä ja huipputeknologian käytön edistämisessä. Tämä voidaan saavuttaa kanavoimalla tehokkaasti Euroopan luovuus ja taloudelliset resurssit.

Ilmailun keskiössä ovat tietysti ilma-alukset, ja sen vuoksi ilmailuteollisuuden kilpailukyvyllä on ratkaisevaa merkitystä ilmailualan suorituskyvyn kannalta. Ilmailuteollisuus tunnustetaan yhdeksi Euroopan viidestä huipputeknologian alasta. Sen menestystekijöitä ovat nykyisinkin edelleen tutkimus ja innovaatiot. Ilma-alusten valmistajat ja niiden toimitusketju ponnistelevat ilmailun ympäristöjalanjäljen parantamiseksi, lentoliikenteen turvallisuuden lisäämiseksi, toimintakustannusten vähentämiseksi ja uusien ilma-alusten kasvavaan kysyntään vastaamiseksi. Hyvä esimerkki tästä on julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyökumppanuus Clean Sky 2. Kehittyneet valmistusmenetelmät, uusien materiaalien käyttö ja kiertotalouden toimet ovat muita esimerkkejä tällaisista ponnisteluista[38].

Sertifiointi on portti tutkimuksesta ja kehittämisestä markkinoille, sillä se toimii turvallisuus- ja ympäristövaatimusten noudattamisen pakollisena vakuutena. Euroopan lentoturvallisuusviraston on voitava laatia ja toteuttaa sertifiointi nopeasti ja tehokkaasti sekä säilyttäen riippumattomuutensa ja puolueettomuutensa.

[37] Asetus (EY) N:o 261/2004, 11.2.2004 (EUVL L 46, 17.2.2004, s. 1–7).
[38] Kiertotalouspaketti.

Myös tieto- ja viestintätekniikan käyttöönotto ja optimointi ovat keskeisessä asemassa lentoasemien kapasiteetin, suorituskyvyn ja palvelun laadun kannalta. Lentolippujen jakelua koskevat EU:n säännöt tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käytännesäännöissä[39] eivät välttämättä sovellu nykyajan markkinoille. Sen vuoksi komissio arvioi, onko tarvetta tarkistaa nykyisiä sääntöjä todettujen muutosten perusteella. Lisäksi komissio suhtautuu myönteisesti Euroopan lentoturvallisuusviraston käynnistämään ilmailun massadatahankkeeseen[40], jonka tarkoituksena on mahdollistaa analysointivalmiuksien merkittävä tehostuminen ja suurien datakokonaisuuksien jakaminen, mikä auttaisi parantamaan ilmailun turvallisuutta tieto- ja viestintäteknologian avulla.

***Miehittämättömät ilma-alukset: kaikkien mahdollisuuksien hyödyntäminen***

Miehittämättömät ilma-alukset ovat teknologiaa, joka on jo tuomassa mukanaan rajuja muutoksia luomalla mahdollisuuksia uusille palveluille ja sovelluksille sekä samalla myös uusia haasteita. Ne merkitsevät valtavia mahdollisuuksia sekä EU:n ilmailuteollisuudelle ja etenkin pienille ja keskisuurille yrityksille sekä myös monille ilmailun ja muiden alojen liikeyrityksille, jotka voivat käyttää miehittämättömiä ilma-aluksia tehostaakseen toimintaansa ja kilpailukykyään. Nykyiset lentoturvallisuussäännöt eivät sovellu miehittämättömiin ilma-aluksiin. Koska niitä on käytössä hyvin monia eri tyyppejä hyvin erilaisissa toimintaolosuhteissa, on tarpeen saada nopeasti käyttöön riskiperusteiset puitteet, jotka mahdollistavat miehittämättömien ilma-alusten turvallisen käytön siviili-ilmatilassa ja antavat teollisuudelle oikeusvarmuutta. Tässä yhteydessä on otettava huomioon myös yksityisyyden suojaan ja tietosuojaan, turvatoimintaan, korvausvastuuseen ja vakuutuksiin sekä ympäristöön liittyvät näkökohdat.

Jotta voidaan varmistaa turvallinen toiminta suhteessa EU:n säännöillä toimiviin nykyisiin ilmatilan käyttäjiin ja luoda laajat sisämarkkinat, jotka ovat erityisen merkitykselliset pienille ja keskisuurille yrityksille ja startup-yrityksille, uudet puitteet olisi vahvistettava EU:n tasolla. Turvallisuussyistä on katettava kaikki miehittämättömät ilma-alukset eli myös pienet. Sääntöjen on kuitenkin oltava oikeassa suhteessa riskiin sen varmistamiseksi, että uusia kehityssuuntia ei hankaloiteta tarpeettoman raskailla ja kalliiksi käyvillä säännöillä ja menettelyillä, komission paremman sääntelyn lähestymistapa huomioon ottaen. Komissio pyrkii myös tukeutumaan mahdollisimman pitkälle alan standardeihin.

**Komissio**

- ehdottaa osaksi asetuksen (EY) N:o 216/2008 korvaavaa uutta lentoturvallisuuden perusasetusta oikeudellisia peruspuitteita miehittämättömien ilma-alusten turvalliselle kehittämiselle EU:ssa;
- antaa Euroopan lentoturvallisuusviraston tehtäväksi laatia yksityiskohtaisemmat säännöt, jotka mahdollistavat miehittämättömien ilma-alusten toiminnan ja toimialan standardien kehittämisen.

## 2.7 Joustavan energiaunionin saavuttaminen ja tulevaisuuteen suuntautuva ilmastonmuutospolitiikka

Euroopan lentoliikenteen tuleva kilpailukyky ja ympäristökestävyys kulkevat käsi kädessä. Säännöllinen ja entistä kokonaisvaltaisempi seuranta ja raportointi ympäristövaikutuksista ja eri politiikkojen ja aloitteiden täytäntöönpanon edistymisestä EU:n ilmailujärjestelmän kaikissa osissa auttaa saamaan tietoa alan ympäristövaikutuksista ja voi merkittävästi helpottaa tulevaa päätöksentekoa. Korkeatasoiset ympäristövaatimukset on säilytettävä ja niitä on tehostettava ajan mittaan, jotta voidaan varmistaa ilmailun kestävä kehitys sekä välttää tai minimoida haitalliset vaikutukset ekosysteemeihin ja kansalaisiin.

[39] Asetus (EY) N:o 80/2009, 14.1.2009 (EUVL L 35, 4.2.2009, s. 47).
[40] Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 5 luku.

Ilmailun päästöjen osalta EU on ottanut kasvihuonekaasupäästöihin puuttumiseksi käyttöön tehokkaita lainsäädäntövälineitä kuten päästökauppajärjestelmän[41], joka koskee myös ilmailun päästöjä.

Kansainvälisellä siviili-ilmailujärjestöllä (ICAO) on keskeinen rooli kehitettäessä maailmanlaajuista ratkaisua kansainvälisen ilmailun kasvihuonekaasupäästöihin. EU tavoittelee ICAOssa toimivien jäsenvaltioidensa välityksellä hiilineutraalin kasvun saavuttamiseksi vuodesta 2020 alkaen vankkaa maailmanlaajuista markkinapohjaista mekanismia, jota tarkistettaisiin tarvittaessa aika ajoin ja jonka on määrä olla toimintavalmiina vuodesta 2020, sekä ensimmäisen hiilidioksidistandardin hyväksymistä ilma-aluksille. Euroopan olisi saatava ICAOn yleiskokouksessa vuonna 2016 muut maailman alueet mukaan, jotta mekanismista tulisi todella maailmanlaajuinen.

Energiaunionin tavoitteiden mukaisesti ilmailun ympäristövaikutusten vähentämistä voidaan edistää merkittävästi innovatiivista ympäristöä säästävää teknologiaa koskevilla nykyisillä tutkimus- ja kehittämistoimilla, mukaan luettuna kehittyneiden biopolttoaineiden kehittäminen ja markkinoille saattaminen. EU:n ohjelmat ovat koskeneet pääasiassa ilmaliikenteen hallinnan uudenaikaistamista ja ympäristövaikutusten vähentämistä (Clean Sky). Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallinnan tutkimushanke edistää polttoainesäästöjä ja voi auttaa saavuttamaan 50 miljoonan tonnin vähennyksen hiilidioksidipäästöissä. Toimiala on myös jo tehnyt asiassa aloitteita ja parhaiden toimintatapojen yksilöimiseen olisi kiinnitettävä asianmukaisesti huomiota. Ilma-alusten typen oksidien päästöjen vähentämistä olisi jatkettava, jotta voidaan vähentää vaikutuksia ihmisten terveyteen.

Lennonvarmistuspalvelun tarjonnan ympäristötehokkuus on tullut osaksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmää. Ilmaliikenteen hallintajärjestelmän suorituskykyä ”portilta portille” olisi parannettava ympäristötavoitteiden kannalta, mukaan luettuina ilma-alusten liikkumisesta lentoasemilla aiheutuvan melun ja päästöjen vähentäminen.

Lentoliikenteen melu lentoasemien läheisyydessä vaikuttaa suoraan noin 4 miljoonaan ihmiseen Euroopassa[42]. Meluun liittyvien toimintarajoitusten hallintaa koskevalla uudella EU-asetuksella varmistetaan, että toimintarajoituksiin sovelletaan kesäkuusta 2016 kaikkialla Euroopassa parhaita toimintatapoja ja näyttöön perustuvaa päätöksentekoa. EU on myös hyväksymässä uutta kansainvälistä melustandardia, jota on tarkoitus soveltaa uudentyyppisiin suuriin ilma-aluksiin vuodesta 2017. Lentoasemien ympäristössä kärsitään melun lisäksi huonosta ilmanlaadusta, ja suurin vaikutus kansanterveyteen on mikrohiukkasilla. Tätä varten komissio ja jäsenvaltiot aikovat jatkaa työtä toimialan ja kansainvälisten kumppanien kanssa ICAOssa lentokoneista aiheutuvien ilmansaasteiden vaikutusten lieventämiseksi.

Komissio suhtautuu myönteisesti Euroopan lentoturvallisuusviraston, Eurocontrolin ja Euroopan ympäristöviraston laatimaan Euroopan lentoliikenteen ympäristöraporttiin, jonka pohjalta EU:n jäsenvaltiot ja toimiala voivat paremmin seurata lentoliikenteen ympäristötehokkuutta ja eri toimenpiteiden ja toimintapolitiikkojen vaikuttavuutta.

## III. ILMAILUSTRATEGIAN TOTEUTTAMINEN JA JATKOTOIMET

### 3.1 Yhteisen toiminnan tarve

Euroopan ilmailuala voi säilyä kilpailukykyisenä vain, jos kaikki julkisen ja yksityisen sektorin sidosryhmät käsittelevät kokonaisvaltaisesti Euroopan ilmailun nykyisiä keskeisiä haasteita sekä toimivat koordinoidusti ja toisiaan täydentävästi. Tällainen lähestymistapa on tarpeen, jotta tässä strategiassa esitetyt toimenpiteet voidaan saada tuottamaan konkreettisia tuloksia.

[41] Direktiivi 2003/87/EY, 12.10.2003 (EYVL L 275, 25.10.2003, s. 32).
[42] http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/exposure-to-and-annoyance-by-1/assessment.

Jäsenvaltioilla ja kaikilla sidosryhmillä – lentoyhtiöt, lennonvarmistuspalvelun tarjoajat, valmistusteollisuus ja työmarkkinaosapuolet mukaan lukien – on tässä suhteessa tehtävänsä: ainoastaan tosiasiallisella yhteistyöllä voidaan varmistaa Euroopan ilmailun maailmanlaajuinen menestyminen tulevaisuudessa. Edut voivat joskus olla keskenään ristiriidassa. Meidän olisi kuitenkin löydettävä tapa toimia yhdessä aina kun se on mahdollista. Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun ja erityisesti siviili-ilmailun työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun alakohtaisen neuvottelukomitean olisi oltava keskeisessä asemassa.

Kansainvälisellä tasolla tarvitaan yhtenäisyyttä. Euroopan unionin on puhuttava yhdellä äänellä kansainvälisissä järjestöissä ja kolmansien maiden kanssa. EU:n ulkoisen kulmakiven muodostavien kattavien lentoliikennesopimusten neuvottelemisen lisäksi komissio jatkaa työtä, jonka tavoitteena on tarkistetun Eurocontrol-yleissopimuksen ja EU:n liittymispöytäkirjan ratifioinnin pikainen päätökseen saattaminen. Se antaa myös täyden tukensa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön toiminnalle turvallisuutta ja turvatoimintaa koskevien vaatimusten, ilmaliikenteen hallinnan ja ympäristökysymysten aloilla.

### 3.2 Investoiminen ilmailun tutkimukseen

Innovaatiot ja digitalisoituminen ovat liikkeelle panevia voimia ilmailun kehittämisessä ja sen toiminnassa kasvun aikaan saajana. Komissio on vakuuttunut siitä, että Euroopan johtoasema kansainvälisessä ilmailussa voidaan varmistaa asianmukaisilla yksityisillä ja julkisilla investoinneilla teknologiaan ja innovointiin. Euroopan unioni on suunnitellut investoivansa vuoteen 2020 asti vuosittain 430 miljoonaa euroa[43] yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallinnan tutkimushankkeeseen (SESAR). On arvioitu, että SESARin oikea-aikainen käyttöönotto voisi auttaa luomaan jopa yli 300 000 uutta työpaikkaa.

Komissio tukee ilmailualan tutkimusta ja innovointia julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien. Horisontti 2020 -puiteohjelman, Euroopan rakenne- ja investointirahastojen sekä Euroopan strategisten investointien rahaston (ESIR) kautta sekä varmistaa, että toimet ovat EU:n turvallisuuspolitiikan mukaisia. Tärkeää on myös lentotekniikkaa ja kehittyneitä polttoaineita koskeva tutkimus ja innovointi. Tätä korostetaan myös ilmailun tutkimusta käsittelevän korkean tason ryhmän raportissa ”Flightpath”. Näitä toimia on tarpeen tukea julkisen ja yksityisen rahoituksen toimivalla yhdistelmällä myös esimerkiksi EU:n tasolla, julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyökumppanuuksien, kuten Clean Sky ja SESAR, merkittävillä rahoitusosuuksilla, joita on tarpeen täydentää Horisontti 2020 -tutkimusohjelmasta suoraan rahoitettavilla tutkimus- ja innovointitoimilla sekä Euroopan rakenne- ja investointirahastojen ja Euroopan strategisten investointien rahaston rahoituksella.

Komissio aikoo jatkossakin edistää aktiivisesti näiden välineiden välistä tehokasta koordinointia sekä tarkastella, miten Euroopan investointiohjelmalla[44] voitaisiin tukea ilmailua, ja erityisesti kehittyneiden eurooppalaisten ilmailutuotteiden ja -palvelujen kehittämistä ja teollistamista. Lisäksi strategisten infrastruktuurien ja kestävän liikenteen kehittäminen ovat keskeisiä tavoitteita liikennesektoria koskevassa Euroopan investointipankin luotonantopolitiikassa[45].

### 3.3 Päätelmät ja jatkotoimet

Ilmailusta on tullut talouskasvun moottori: suorituskykyinen ilmailuala tukee EU:n tervettä taloutta.

Euroopan unioni on jo ryhtynyt suunnanmuuttajaksi luomalla ilmailun sisämarkkinat. Niitä kehitettäessä tavoitteena oli edistää kuluttajien etuja, vähentää kaupan esteitä, säilyttää

[43] Suunniteltu vuotuinen keskimääräinen rahoitus vuosina 2014–2020.

[44] Komission tiedonanto – Euroopan investointiohjelma (COM(2014)903 final.

[45] EIP:n liikennesektorin luotonantopolitiikka; tarkistettu vuonna 2011: http://www.eib.org/infocentre/publications/all/eib-transport-lending-policy.htm

toiminnanharjoittajien tasapuoliset toimintaedellytykset, edistää innovointia, ylläpitää korkeinta mahdollista turvallisuustasoa ja saada kaikki sidosryhmät mukaan prosessiin.

Näitä periaatteita on noudatettava myös maailmanlaajuisesti. EU:n ilmailualan on pysyttävä mukana kasvuvauhdissa ja muutoksissa, ja EU:n ilmailutoimialalle ja kansalaisille on turvattava pääsy keskeisille kasvumarkkinoille. EU:n menestyksekkäitä sisämarkkinoita ja niitä periaatteita ja sääntöjä, joihin ne perustuvat, olisi edistettävä kansainvälisellä EU:n kunnianhimoisen ulkoisen ilmailupolitiikan ja keskeisten kumppanien kanssa käytävien neuvottelujen kautta.

Tarvitaan EU:n tason toimia, jotta voidaan voittaa kapasiteetin ja tehokkuuden rajoitteet, jotka johtuvat nykyisten resurssien (ilmatila, lentoasemat) käytön tehottomuudesta ja markkinoiden rajoitteista. Ilmailusta on tehtävä erottamaton osa intermodaaliliikennettä, jotta voidaan edistää Euroopan talouden kasvua parhailla mahdollisilla liikenneyhteyksillä.

EU:n olisi harjoitettava politiikkaa, jonka tavoitteena on optimoida investoinnit ja ilmailualaan vaikuttavat markkinaedellytykset sekä parantaa sääntelykehystä, mutta huolehtia samalla myös EU:n korkeimpien mahdollisten vaatimusten säilyttämisestä turvallisuuden, ilmailun turvaamisen, ympäristön ja kansalaisten hyväksi. Komissio on myös vakuuttunut siitä, että Euroopan johtoasema kansainvälisessä ilmailussa voidaan auttaa varmistamaan älykkäillä investoinneilla teknologiaan ja innovointiin.

Tämän ilmailustrategian täytäntöönpanon onnistuminen riippuu kaikkien toimijoiden valmiudesta tehdä yhteistyötä yhtenäisesti ja johdonmukaisesti. Ilmailu on luonteeltaan maailmanlaajuista toimintaa, ja kaikki EU:n ilmailuverkon osat luovat lisäarvoa. Vain kilpailukykyinen ja kestävä lentoliikenne mahdollistaa Euroopan johtoaseman säilyttämisen sen kansalaisten ja teollisuuden hyväksi.

## ILMAILUSTRATEGIAN ALUSTAVA TOIMINTASUUNNITELMA

| TOIMIELINTEN VÄLISEN PROSESSIN LOPPUUN SAATTAMINEN | |
|---|---|
| 2016 | Lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen (EY) N:o 545/2009 tarkistaminen |
| 2016 | Matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen (EY) N:o 261/2004 tarkistaminen |
| 2016 | SES 2 +: Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan puitteiden tarkistaminen |
| 2016–17 | EU:n Eurocontroliin liittymistä koskevan pöytäkirjan ratifioinnin päätökseen saattaminen |
| **KOMISSION LAINSÄÄDÄNTÖEHDOTUKSET*** | |
| 2015 | Lentoturvallisuutta koskevan perusasetuksen (EY) N:o 216/2008 tarkistaminen ja miehittämättömiä ilma-aluksia koskevien säännösten lisääminen siihen |
| 2016 | Toimenpiteet sopimattomiin menettelyihin puuttumiseksi (asetuksen (EY) N:o 868/2004 tarkistaminen) |
| **KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUKSET** | |
| 2017 | Ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen tarkistaminen ja verkon hallinnoijan valinta |
| 2019 | Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän (portilta portille) tarkistaminen |
| **KANSAINVÄLINEN ULOTTUVUUS** | |
| 2015 | Valtuutukset neuvotella kattavia lentoliikennesopimuksia EU:n tasolla |
| 2016 | Valtuutukset neuvotella kahdenvälisiä lentoturvallisuussopimuksia Kiinan ja Japanin kanssa |
| 2016–17 | Ilmailun uuden vuoropuhelun käynnistäminen keskeisten kumppanien kanssa |
| **OHJEASIAKIRJAT** | |
| 2016 | Lentomatkustajien oikeuksia koskevat ohjeet |
| 2016 | Omistusta ja määräysvaltaa koskevat ohjeet |
| 2016 | Julkisen palvelun velvoitteita koskevat ohjeet |
| 2016–17 | Ilmatilan hallinnan vähimmäispalvelutasojen parhaat käytänteet |
| **TOIMIVUUSTARKASTUS (REFIT)** | |
| 2018 | Lentoyhtiöiden tuotteiden jakelua koskevat tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käytännesäännöt |
| **TUTKIMUKSET JA ARVIOINNIT**** | |
| 2017–18 | Lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä annettu asetus (EY) N:o 1008/2008 |
| 2016–17 | Ilmailun onnettomuustutkinnasta annettu asetus (EU) N:o 996/2010 |
| 2016–17 | Lentoyhtiöiden turvallisuutta koskevasta EU:n luettelosta annettu asetus (EY) N:o 2111/2005 |
| 2016–17 | Lentoasemamaksuista annettu direktiivi 2009/12/EY |
| 2017 | Maahuolintapalveluista annettu direktiivi 96/67/EY |

* Lainsäädäntöehdotuksiin sovelletaan komission paremman sääntelyn vaatimuksia.

** Arvioinneissa voidaan ehdottaa lainsäädäntöehdotusten esittämistä.