II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 5 päivänä joulukuuta 2003,

lentoliikenteestä tehdyn Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimuksen 18 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 soveltamista koskevasta menettelystä

(Asia TREN/AMA/11/03 — Zürichin lentoaseman lähestymismenettelyjä koskevat Saksan liittotasavallan toimenpiteet)

(tiedoksiannettu numerolla K(2003) 4472)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(2004/12/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton 21 päivänä kesäkuuta 1999 tekemän sopimuksen lentoliikenteestä ([1]) ja erityisesti sen 15 artiklan ja 18 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 ([2]) ja erityisesti sen 8 artiklan 3 kohdan,

on kuullut asetuksella (ETY) N:o 2408/92 perustettua neuvoaantavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

TAUSTA

I

(1) Zürichin lentoasema sijaitsee Klotenissa, Zürichin kaupungin koillispuolella ja noin 15 kilometriä kaakkoon Sveitsin ja Saksan välisestä rajasta. Zürichin lentoasemalla on kolme kiitotietä: länsi-itä-suuntainen (10/28), pohjois-etelä-suuntainen (16/34), joka ylittää länsi-itä-suuntaisen kiitotien, ja luode-kaakko-suuntainen (14/32), joka sijaitsee erillään näistä kahdesta muusta kiitotiestä. Näitä kiitoteitä on perinteisesti käytetty seuraavan järjestelmän mukaisesti: suurin osa lentoonlähdöistä päiväsaikaan tapahtuu länsi-itä-suuntaiselta kiitotieltä länteen päin. Aikaisin aamulla ja myöhään illalla tapahtuvissa lentoonlähdöissä käytetään useimmiten pohjoinen-etelä-suuntaista kiitotietä pohjoiseen päin. Laskeutumisissa käytetään paljon luode-kaakko-suuntaista kiitotietä koillisesta päin. Kun otetaan huomioon Saksan rajan läheisyys, kaikkien Zürichiin pohjoisesta tai luoteesta laskeutuvien koneiden on käytettävä Saksan ilmatilaa laskeutumisen tai lentoonlähdön aikana.

(2) Saksan ilmatilan käyttöä Zürichin lentoasemaa lähestyttäessä tai sieltä lentoonlähdettäessä on säännelty Sveitsin ja Saksan 17 päivänä syyskuuta 1984 tekemällä kahdenvälisellä sopimuksella, jonka Saksa irtisanoi 22 päivänä maaliskuuta 2000 täytäntöönpano-ongelmien vuoksi 31 päivästä toukokuuta 2001 alkaen. Saksa ja Sveitsi allekirjoittivat 18 päivänä lokakuuta 2001 uuden sopimuksen, jota ei ole kuitenkaan ratifioitu. Sveitsin kansallisneuvosto (Nationalrat) äänesti ratifiointia vastaan 19 päivänä kesäkuuta 2002, ja maaneuvosto (Ständerat) palautti sen liikennevaliokunnan käsittelyyn 12 päivänä joulukuuta 2002. Saksan liittotasavallassa liittopäivät (Bundestag) hyväksyi sopimuksen 17 päivänä toukokuuta 2002, mutta liittoneuvosto (Bundesrat) vastusti sitä 12 päivänä heinäkuuta 2002. Asiaa ei ole otettu käsittelyyn sen jälkeen.

(3) Saksan liittotasavallan ilmailuviranomainen julkaisi 15 päivänä tammikuuta 2003 mittariohjattuja laskeutumisia ja lentoonlähtöjä Zürichin lentoasemalla koskevista menettelyistä annetun Saksan liittotasavallan ilmaliikennettä koskevan asetuksen 213. täytäntöönpanoasetuksen. Tässä asetuksessa säädetään useita rajoituksia lähestymisille Zürichin lentoasemalle 18 päivästä tammikuuta 2003 alkaen. Siinä säädetään erityisesti, että:

— vähimmäisodotuskorkeus on 6 000 jalkaa SAFFA- ja EKRIT-odotusalueiden yläpuolella ja 13 000 jalkaa RILAX-odotusalueen yläpuolella.

([1]) EYVL L 114, 30.4.2002, s. 73.
([2]) EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8.

— Saksan alueen yläpuolella on yhdeksän erilaista laskeutumismenettelyä. Kuutta ILS-laskeutumismenettelyä ei saa käyttää arkipäivisin kello 22—06 ja viikonloppuisin sekä pyhäpäivisin kello 20—09. Kun kolmea VOD/DME-laskeutumismenettelyä käytetään edellä mainittuina aikoina, lentokoneet eivät saa laskeutua alle 10 000 jalan korkeuteen Saksan liittotasavallan alueella. Poikkeuksia näiden sääntöjen soveltamiseen myönnetään ainoastaan, mikäli ulkoiset edellytykset ovat sellaiset, että lähestyminen on mahdollista ainoastaan pohjoisesta päin.

— Zürichin lentoasemalta lentoonlähtevien koneiden on käytettävä viittä reittiä (Z1, 2, 3, 4 ja 5) siirtyessään Saksan liittotasavallan alueelle, poikkeuksena ovat kiitotiet 32 ja 34, joita käytettäessä ei teknisesti voi saavuttaa näitä koordinaatteja.

(4) Huhtikuun 4 päivänä 2003 Saksan liittotasavallan ilmailuviranomaiset julkaisivat ensimmäisen asetuksen 213. täytäntöönpanoasetuksen muuttamisesta. Muutetun asetuksen johdosta 17 päivästä huhtikuuta 2003 alkaen:

— vähimmäisodotustasot (katso 3 kohdan 1 luetelmakohta) SAFFA- ja EKRIT-alueiden yläpuolella nousevat 12 000 jalkaan arkipäivisin kello 21—07 ja viikonloppuisin sekä pyhäpäivisin kello 20—09. RILAX-alueen yläpuolella vähimmäisodotustaso nousee vastaavina aikoina 18 000 jalkaan.

— Kuutta ILS- ja kolmea VOR/DME-laskeutumismenettelyä (katso johdanto-osan 3 kappaleen 2 luetelmakohta) koskevat rajoitukset laajenevat kello 22:n ja 06:n välisestä ajasta ajanjaksolle kello 21—07 viikonpäivisin, ja kolmea VOR/DME-menettelyä koskeva vähimmäiskorkeus edellä mainittuina aikoina nousee 12 000 jalkaan.

— Erityiset lentoonlähtömenettelyt kiitoteiltä 32 ja 34 (katso 3 kappaleen 3 luetelmakohta) kielletään arkipäivisin kello 21—07 ja viikonloppuisin sekä pyhäpäivisin kello 20—09; lisäksi Saksan liittotasavallan alueelle siirryttäessä vähimmäislentokorkeus on 10 000 jalkaa.

(5) Muutetussa asetuksessa määritellään myös ne sääolosuhteet, jolloin ulkoisten olosuhteiden katsotaan olevan sellaiset, että lähestyminen on mahdollista suorittaa ainoastaan pohjoisesta. Toisin sanoen siinä säädetään 4 kappaleen toista luetelmakohtaa koskevista poikkeuksista. Tämän säädöksen oli kuitenkin tarkoitus tulla voimaan vasta 10 päivänä heinäkuuta 2003.

(6) Saksan toimenpiteiden tarkoituksena on estää normaalien sääolosuhteiden vallitessa alhaisella lentokorkeudella tapahtuvat Saksan alueen ylilennot Sveitsin rajan läheisyydessä arkipäivisin kello 21—07 ja viikonloppuisin sekä pyhäpäivisin kello 20—09 ja alentaa näin ollen melutasoa, jolle paikallinen väestö altistuu. Säännösten seurauksena näinä aikoina ei voi enää käyttää niitä kahta lähestymisreittiä, joita aikaisemmin käytettiin pääasiallisina lähestymisreitteinä laskeutumisissa Zürichin lentoasemalle pohjoisesta päin ja myöhään yöllä ja aikaisin aamulla tapahtuvissa lentoonlähdöissä pohjoiseen päin. Saksan alueen melutasot olivat 2 kappaleessa tarkoitettujen neuvottelujen ja sopimusten pääasiallinen aihe viimeisten kahdenkymmenen vuoden ajan.

(7) Sveitsin valaliitto pyysi 10 päivänä kesäkuuta 2003 komissiota tekemään päätöksen, jonka mukaan:

— Saksa ei voi jatkaa mittariohjattuja laskeutumisia ja lentoonlähtöjä Zürichin lentoasemalla koskevista menettelyistä annetun Saksan liittotasavallan ilmaliikenneasetuksen 213. täytäntöönpanoasetuksen, sellaisena kuin se on muutettuna ensimmäisen kerran 4 päivänä huhtikuuta 2003 annetulla asetuksella, soveltamista,

— Saksan liittotasavallan on keskeytettävä mittariohjattuja laskeutumisia ja lentoonlähtöjä Zürichin lentoasemalla koskevista menettelyistä annetun Saksan liittotasavallan ilmaliikenneasetuksen 213. täytäntöönpanoasetuksen soveltaminen, kunnes komissio tekee edellä pyydetyn päätöksen.

(8) Saksan ja Sveitsin viranomaisten 26 päivänä kesäkuuta 2003 tekemä sopimus muuttaa hieman valituksen perustana olevaa asiasisältöä. Sopimuksessa säädetään seuraavaa:

— Sveitsi varmistaa, että seuraavia mittarilaskeutumislähestymisiä voidaan käyttää kiitotiellä 34:

  — VOR/DME-menettelyä viimeistään 30 päivänä lokakuuta 2003,

  — LLZ/DME-menettelyä viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2004, ja

  — ILS-CAT1-menettelyä viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2004.

(9) Saksa suostui keskeyttämään 213. asetuksen muuttamisesta annetun ensimmäisen asetuksen säännösten, joiden piti tulla voimaan 10 päivänä heinäkuuta (katso edellä oleva 5 kappale), soveltamisen 30 päivään lokakuuta 2003 saakka. Saksan liittotasavalta voi tehdä sopimukseen lisämuutoksia tarkasteltuaan uudelleen sääolosuhteita, joiden perusteella sallitaan laskeutuminen kiitoteille 14 ja 16 kahdeksan viikkoa ennen 8 kohdassa tarkoitettuja päivämääriä. Se poistaa myös EKRIT- ja SAFFA-odotusalueita koskevat menettelyt. Sveitsi ottaa käyttöön vastaavat odotusmenettelyt helmikuuhun 2005 mennessä.

(10) Komissio pyysi 20 päivänä kesäkuuta 2003 päivätyllä kirjeellä Saksan viranomaisia antamaan lausunnon Sveitsin pyynnöstä. Samana päivänä päivätyllä kirjeellä komissio myös pyysi Sveitsin viranomaisilta lisätietoja. Saksan liittotasavalta ilmoitti 30 päivänä kesäkuuta 2003 päivätyssä vastauksessaan, että Sveitsin viranomaisten kanssa oli päästy 26 päivänä kesäkuuta 2003 sopimukseen, jonka mukaan joidenkin 213. asetuksen säännösten soveltamista lykätään. Se piti näin ollen Sveitsin valitusta rauenneena ja oletti, että Euroopan komission menettely päätetään. Sveitsin viranomaiset ilmoittivat vastaavasti komissiolle tehdystä sopimuksesta 27 päivänä kesäkuuta 2003. Heidän mielestään sopimus ei kuitenkaan vaikuta valitukseen.

(11) Sveitsi ilmoitti 4 päivänä heinäkuuta päivätyssä kirjeessä, että se oli kokoamassa komission pyytämiä lisätietoja sekä arvioimassa 26 päivänä kesäkuuta 2003 tehdyn sopimuksen vaikutuksia sen väliaikaisia toimenpiteitä koskevaan pyyntöön. Komissio pyysi 14 päivänä heinäkuuta 2003 Sveitsin viranomaisilta tarkkoja tietoja valitukseen mahdollisesti tehtävistä muutoksista, koska Sveitsin väliaikaisia toimenpiteitä koskevan pyynnön perustana olevien toimenpiteiden soveltamista oli lykätty 30 päivään lokakuuta saakka. Sveitsin viranomaiset toimittivat 24 päivänä heinäkuuta 2003 lisätietoja vastauksena komission 20 päivänä kesäkuuta päivättyyn pyyntöön. He ilmoittivat myös haluavansa pitää väliaikaisia toimenpiteitä koskevan pyyntönsä voimassa. Komissio pyysi uusia lisätietoja 12 päivänä elokuuta 2003 päivätyllä kirjeellä. Sveitsi toimitti pyydetyt lisätiedot 17 päivänä syyskuuta 2003 päivätyllä ja 24 päivänä syyskuuta 2003 vastaanotetuksi kirjatulla kirjeellä.

(12) Komissio ilmoitti 16 päivänä heinäkuuta 2003 päivätyssä kirjeessä Saksan viranomaisille Sveitsin halusta pitää valitus voimassa ja uudisti pyyntönsä toimittaa lausunto Sveitsin väitteistä. Saksan viranomaiset toimittivat Sveitsin väitteitä koskevan lausuntonsa 28 päivänä elokuuta päivätyssä kirjeessä. He toimittivat 6 päivänä lokakuuta päivätyssä kirjeessä huomionsa Sveitsin 17 päivänä syyskuuta päivättyyn kirjeeseen ja ilmoittivat 213. täytäntöönpanoasetuksen muuttamisesta toisen kerran.

(13) Väitetiedoksianto toimitettiin Sveitsin ja Saksan viranomaisille tiedoksi 14 päivänä lokakuuta 2003. Saksa toimitti yleisarviota koskevat kommenttinsa 20 päivänä lokakuuta päivätyllä kirjeellä ja säilytti asetuksen (ETY) N:o 2408/92 soveltuvuutta koskevan varaumansa. Sveitsi toimitti huomionsa väitetiedoksiantoon ja Saksan 28 päivänä elokuuta toimittamiin huomioihin 21 päivänä lokakuuta päivätyllä kirjeellä.

II

(14) Sveitsin viranomaiset perustelevat komissiolle tekemäänsä Saksan sääntöjä koskevaa valitusta seuraavasti:

A) **213. täytäntöönpanoasetus rikkoo asetusta (ETY) N:o 2408/92.**

a) *Saksan sääntö pienentää kuljetuskapasiteettia Zürichin lentoasemalla ja vaikeuttaa näin liikenneoikeuksien käyttämistä*

Sveitsin viranomaisten mukaan Zürichin lentoaseman enimmäiskapasiteetti käytettäessä pohjoista lähestymisreittiä on 68 tapahtumaa tunnissa (36 suunniteltua laskeutumista ja/tai 44 lentoonlähtöä). Saksan toimintasääntöjen takia Zürichin lentoaseman on käytettävä lentokieltotuntien aikana lähestyttäessä idästä kiitotietä 28. Koska tällä kiitotiellä ei voida hyödyntää tarkkuuslähestymismenettelyä, laskeutumisissa käytetään niin sanottua VOR/DME-menettelyä. Kiitotiellä ei myöskään ole nopeita erkanemisreittejä. Näistä syistä laskeutumiskapasiteetti on teoriassa enintään 28 tapahtumaa tunnissa, käytännössä se on vielä vähemmän, koska leveärunkoiset koneet voivat laskeutua kiitotie 28:lle ainoastaan parhaiden mahdollisten olosuhteiden vallitessa. Merkittävin näkökohta on kuitenkin se, että kiitotie on liian lyhyt. Sveitsin viranomaisten mielestä Zürichin lentoasema ei voi enää taata, että lentoliikenteenharjoittajat voivat käyttää liikenneoikeuksiaan, koska kentän kapasiteetti on erittäin rajoitettu Saksan toimintasääntöjen takia. Lentoasema pystyy vastaanottamaan aikaisemman 39 laskeutumisen (36 suunniteltua laskeutumista) sijaan vain hieman yli 20 — parhaimmillaan 28 — laskeutumista tunnissa, mikä merkitsee kapasiteetin huomattavaa pienentymistä. Täysimittaiseen toimintaan tarvittaisiin 39 laskeutumista. Tämän lisäksi myös lentoonlähtökapasiteetti laskee, mikä johtaa merkittäviin myöhästymisiin.

Keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä tarkasteltuna lähestymisiä etelästä ja idästä voidaan rajoitetusti lisätä. Näitä toimenpiteitä ei kuitenkaan voida toteuttaa nopeasti, eivätkä ne voi täysin korvata lähestymisiä pohjoisesta. ILS-CAT3-lähestymiset (”sokeat lähestymiset”) ovat mahdollisia kiitotiellä 14. Lentoaseman eteläpuolella oleva alue on kuitenkin tiiviisti rakennettu ja täynnä näköesteitä. Lisäksi maanpinta kohoaa jopa 700 metriin seitsemän kilometrin päässä lentoasemasta. Lähestyminen voidaan suorittaa ainoastaan 3,3 asteen kulmassa. Näin ollen kiitotie 34 voidaan varustaa ainoastaan ILS-CAT1-lähestymislaitteilla, mikä tarkoittaa, että lentokone voi laskeutua ainoastaan horisontaalisen (maa) näkyvyyden ollessa vähintään 550 metriä ja vertikaalisen (pilven alaraja) vähintään 60 metriä/200 jalkaa. Ellei nopeita erkanemisreittejä rakenneta, tai kunnes niitä rakennetaan, enimmäiskapasiteetti on keskimäärin 30—32 laskeutumista tunnissa. Kiitotie 28 idästä, jonka nykyinen kapasiteetti on 29 laskeutumista tunnissa (katso edellä), voidaan varustaa ILS-lähestymislaitteilla, mutta kapasiteettia voitaisiin lisätä enintään noin 30 laskeutumiseen tunnissa. Jos lentokone laskeutuisi kiitotielle 28 tai 34, lentoonlähtökapasiteetti pienenisi noin kuudella tapahtumalla tunnissa. Ei ole varmaa, voidaanko ILS-CAT3-laitteisto asentaa kiitotielle 32 kaakosta lähestyviä lentokoneita varten, koska alueella on näköesteitä ja lentokone voi lähestyä ainoastaan 3,3 asteen kulmassa. Kapasiteetti pienenee kuitenkin joka tapauksessa, mikä vaikeuttaa näin ollen liikenneoikeuksien käyttämistä.

Lähitulevaisuudessa olisi voinut syntyä äärimmäinen tilanne, mikäli 10. heinäkuuta 2003 voimaan tuleviksi suunnitellut Saksan säännöt olisivat tulleet voimaan aikataulun mukaisesti, koska Saksan viranomaiset tekivät virheellisiä päätelmiä Zürichin lentoaseman teknisistä laitteistoista. Tämä päivämäärän jälkeen ne sääolosuhteet, joiden perusteella Saksa olisi ollut valmis myöntämään poikkeuslupia lähestymisiä varten rajoitettuina aikoina, kattavat ainoastaan osan niistä sääolosuhteista, joiden aikana laskeutuminen etelästä, kaakosta ja idästä ei ole mahdollista. Mikäli horisontaalinen näkyvyys on näin ollen yli 1 800 metriä mutta alle 4 000 metriä tai jos vertikaalinen näkyvyys on yli 700 jalkaa, mutta alle 1 200 jalkaa, lentokoneet eivät voi lainkaan laskeutua Zürichin lentoasemalle toimintasääntöjen voimassa ollessa. Tietyissä sääolosuhteissa lentoasema olisi pidettävä suljettuna kello 21—07 tai kello 20—09, mikä vaikeuttaa selkeästi liikenneoikeuksien käyttämistä.

b) *Saksan rajoitukset lisäävät lentoaseman käyttökustannuksia ja näin ollen lentoasemamaksuja, mikä vaikeuttaa liikenneoikeuksien käyttämistä*

Sveitsin viranomaiset ovat edelleen sitä mieltä, että lähestymisten vaihteleminen pohjoisen, etelän ja idän välillä aiheuttaisi merkittäviä kustannuksia lisähenkilöstön palkkaamisen, infrastruktuurihankkeiden ja henkilöstön koulutuksen takia. Lentoaseman kokonaiskustannukset olisivat 65 miljoonaa Sveitsin frangia, josta 10 miljoonaa Sveitsin frangia on jo käytetty. Lennonjohtoyrityksen olisi sijoitettava 15 miljoonaa Sveitsin frangia ja lisättävä toimintakustannuksiaan 2—3 miljoonaa Sveitsin frangia vuodessa. Tämän seurauksena lentoliikenteen harjoittajat joutuvat maksamaan korkeampia lentoasemamaksuja ja heidän on vaikeampaa käyttää liikenneoikeuksiaan.

c) *Saksan säännöt ovat syrjiviä*

Sveitsi väittää, että Saksan toimenpiteet ovat kaksinkertaisesti syrjiviä. Yhteenkään vastaavaan Saksan lentoasemaan ei sovelleta yhtä pitkiä yöaikarajoituksia kuin 213. täytäntöönpanoasetuksessa säädetyt rajoitukset. Lisäksi Swiss International Air Lines Zürichin lentoaseman pääkäyttäjänä kärsii näistä toimenpiteistä enemmän kuin muut lentoliikenteen harjoittajat ja joutuu epäedulliseen asemaan kilpailijoihinsa nähden. Tämä on välillistä syrjintää.

d) *Ympäristönsuojelu ei voi olla Saksan toimenpiteiden perusteena*

Sveitsi arvioi, että Saksan alueella asuvien kansalaisten edut on jo otettu riittävästi huomioon. Sveitsin ilmaliikenteen infrastruktuuria koskevassa asetuksessa on yölentoja koskevia säännöksiä, joiden mukaisesti ainoastaan vähäisiä melupäästöjä aiheuttavat lentokoneet voivat liikennöidä kello 22—06. Lisäksi voidaan todeta, että mannertenvälisenä lentoasemana Zürichin lentoasemalla on Euroopan tiukimpiin kuuluvat yölentosäännöt. Zürichin lentoaseman vuonna 1972 antamassa yölentokiellossa kielletään lennot kello 00—5.30. Lisäksi Sveitsissä yli 150 000 ihmistä altistuu jatkuvasti vastaaville melutasoille kuin pahimmin lentomelusta kärsivillä tietyillä alueilla Saksan Hohentengenissa on mitattu päiväsaikaan, eli 50—56 dB. Tämän lisäksi yli 70 000 Sveitsissä asuvaa henkilöä altistuu korkeammille melutasoille kuin eteläisessä Saksassa mitatut tasot.

Saksan toimenpiteet vähentävät meluhaittoja ainoastaan Saksan alueen yläpuolella, mutta lisäävät niitä suuressa määrin Sveitsin alueella, koska uusien lentoratojen läheisyydessä sijaitsevat alueet ovat tiheämmin asuttuja ja kylät ovat lähempänä Zürichin lentoasemaa kuin suojellut saksalaiset kylät, joten lentokoneet lentävät niiden ylitse matalammalla ja aiheuttavat enemmän melua. Tästä syystä meluhaitat lisääntyvät, eivät vähene.

B) **213. täytäntöönpanoasetus rikkoo lentoliikenteestä tehdyn Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimuksen 17 artiklaa, jossa säädetään, että**

> ”Sopimuspuolet toteuttavat kaikki tarvittavat yleiset ja erityiset toimenpiteet varmistaakseen sopimuksesta aiheutuvien velvoitteiden täyttämisen ja pidättyvät kaikista toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen.”

Sveitsin viranomaisten mukaan tästä säännöksestä aiheutuu vilpittömän yhteistyön velvoite, jota vastaan Saksa on rikkonut hyväksymällä riidanalaiset toimenpiteet ottamatta tarvittavassa määrin huomioon Sveitsin oikeuksia ja etuja. Saksan toimenpiteet saatetaan lisäksi voimaan tarpeettoman nopeasti, mikä tarkoittaa, että Zürichin lentoasemalla ei ole riittävästi aikaa tehdä tarvittavia mukautuksia (katso edellä oleva a kohta).

III

(15) Saksan viranomaiset esittävät erityisesti seuraavat perusteet Sveitsin pyynnön osalta:

A) **Komissiolla ei ole toimivaltaa tehdä päätöstä 213. täytäntöönpanoasetuksesta**

a) *Asetusta (ETY) N:o 2408/92 ei voida soveltaa Sveitsin valitukseen*

Euroopan lentoliikenteen vapauttaminen 1980-luvun loppupuolella ja 1990-luvun alkupuolella perustuu vuonna 1944 tehtyyn Chicagon yleissopimukseen, jossa vahvistetaan valtioiden oikeus hallita omaa ilmatilaansa. Yhteisön oikeudessa on käsitelty ainoastaan taloudellisia vapauksia (vapaudet 3—8). Tekniset vapaudet (ylilento ja laskeutuminen muissa kuin kaupallisissa tarkoituksissa) kuuluvat näin ollen ainoastaan Chicagon yleissopimuksen soveltamisalaan.

Asetus (ETY) N:o 2408/92 on osa kolmatta Euroopan lentoliikenteen vapauttamista koskevaa säädöspakettia. Tämän prosessin tavoitteena, ja näin ollen myös asetuksen (ETY) N:o 2408/92 tavoitteena on, että lentoliikenteen harjoittajat voivat vapaasti hyödyntää käytettävissä olevia infrastruktuureja (lentoasemat, lentoradat) kilpailuun perustuen ja asetuksissa säädettyjen sääntöjen mukaisesti. Asetukset eivät koske infrastruktuureja vaan niiden oletetaan olevan olemassa. Infrastruktuurin perustamista ei säädellä Euroopan tasolla. Aivan kuten päätös lentoaseman rakentamisesta kuuluu kansalliseen päätäntävaltaan, olisi siihen kuuluttava myös päätös ylilennoista. Jopa yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa, joka ei ole vielä voimassa, kunnioitetaan kansallista oikeutta hallita ilmatilaa.

Näin ollen komissiolla ei ole toimivaltaa asiassa, ja lisäksi oman ilmatilan kansallisen hallintaoikeuden seurauksena valtio ei voi vaatia toista valtiota antamaan ilmatilansa osia käyttöön, kuten Sveitsi valituksessaan tekee. Asetusta (ETY) N:o 2408/92 ei missään tapauksessa sovelleta lentoihin kolmansiin maihin tai kolmansista maista. Juuri nämä lennot häiriintyvät Sveitsin mukaan eniten 213. täytäntöönpanoasetuksen soveltamisesta.

b) *Komissiolla ei ole toimivaltaa ratkaista Sveitsin ja yhteisön välisen sopimuksen soveltamisesta aiheutuvia kiistoja.*

Sveitsi väittää, että Sveitsin valaliiton ja Euroopan yhteisön välisen sopimuksen 15 artiklaa rikotaan. Liikennepalvelujen tarjoamisen vapautta sovelletaan yhteisön ja Sveitsin välisissä suhteissa ainoastaan, mikäli se perustuu erityisesti yhteisön lainsäädäntöön ja on siirretty yhteisön ja Sveitsin väliseen sopimukseen. Toimivalta ratkaista riitoja on kuitenkin sopimuksella perustetulla sekakomitealla eikä Euroopan komissiolla.

B) **Saksan säännöt eivät ole syrjiviä eivätkä kohtuuttomia**

a) *Saksan toimenpiteet eivät ole syrjiviä*

213. täytäntöönpanoasetusta sovelletaan kaikkeen ilmaliikenteeseen, kansallisuudesta ja liikenteenharjoittajasta riippumatta. Syrjintää ei näin ollen siis tapahdu. Välillistä syrjintää koskevan väitteen osalta todettakoon, että tämän kriteerin tarkoituksena on välttää syrjimättömyysperiaatteen kiertäminen käyttämällä toissijaisia näkökohtia välillisen syrjinnän aiheuttamiseksi. Se ei tarkoita, että kaikki sellaiset kansalliset toimet, joilla on kielteisiä vaikutuksia toiseen jäsenvaltioon, ovat syrjiviä. Kyseessä olevassa tapauksessa välillistä syrjintää olisi tapahtunut, mikäli rajoituksia olisi sovellettu ainoastaan niihin lentoliikenteen harjoittajiin, joiden päälentoasema Zürichin lentoasema on. Kyseessä ei ole tällainen tapaus.

b) *Saksan toimenpiteet ovat kohtuullisia*

Saksan toimenpiteet ovat tarpeellisia. Perimmiltään melua aiheuttavan valtion olisi kärsittävä melusta, koska valtio saa taloudellista hyötyä melua tuottavista toiminnoista. Tämä on vahvistettu Sveitsin liittotuomioistuimen päätöksessä [1]. Koska Saksan Zürichin lentoaseman toiminnasta saamat taloudelliset hyödyt ovat marginaaliset (henkilökunnasta alle yksi prosentti on Saksan kansalaisia) ja koska lähes kaikki aikaisin aamulla ja myöhään yöllä tapahtuvat lentoonlähdöt tapahtuvat Saksan alueella, lentoaseman aiheuttama melutaso on täysin kohtuuton.

Paras tapa ratkaista ongelma olisi yhteinen sopimus. Sveitsin ja Saksan välillä on pitkään käyty neuvotteluja asiasta tilanteen parantumatta. Melulle altistuvilla Saksan alueilla tilanne on jopa pahentunut, mikä todistaa, että Saksa on pyrkinyt löytämään yhteisen ratkaisun. Ratkaisun löytäminen on kuitenkin osoittautunut mahdottomaksi. Sveitsi hylkäsi viimeisimmän ratkaisuehdotuksen, vaikka Saksan aikomus toteuttaa yksipuolisia toimenpiteitä tällaisessa tapauksessa oli tiedossa.

Koska Saksan velvollisuutena on ottaa huomioon Saksan kansalaisten etu, yksipuolisia toimenpiteitä ei voida enää välttää. Sveitsi ei ole koskaan ottanut asianmukaisesti huomioon kyseessä olevien Saksan alueiden etua. Sveitsin mainitsema kuuleminen järjestettiin osana maiden välisiä neuvotteluja. Sveitsi ei ole ilmeisesti lainkaan järjestänyt Saksan kansalaisten itsenäistä kuulemista.

Saksan toimenpiteet eivät johda Zürichin lentoaseman kapasiteetin vähentämiseen. Saksan toimenpiteet koskevat lähinnä sitä, että Saksan alueen yläpuolella on käytettävä eri lentoratoja. Niillä ei aseteta rajoituksia Zürichin lentoaseman käytölle; Saksalla ei ole toimivaltaa tehdä tällaisia päätöksiä. Mikäli Sveitsin viranomaiset toteuttavat asianmukaiset toimenpiteet lentoaseman sopeuttamiseksi uusiin lähestymismenettelyihin, lentoaseman kapasiteetti ei muutu.

Näin ollen useat Sveitsin väitteistä ovat vääriä. Ensimmäiseksi, kiitotie 28 on tarpeeksi pitkä jopa suurimmille lentokoneille. Toiseksi, odotusalueita voi edelleen käyttää huolimatta odotuskorkeuden muuttumisesta; vaikka laskeutuminen neljän asteen kulmassa olisi paras mahdollinen ratkaisu, jopa kahdeksan asteen kulma on hyväksyttävissä. Uusi odotuskorkeus edellyttää enintään 7,5 asteen kulmaa, joka voidaan helposti pienentää viiteen asteeseen muuttamalla menettelyä Sveitsin yläpuolella. Kolmanneksi todettakoon, että saksalainen tuomioistuin on äskettäin todennut, että Zürichin lentoaseman kapasiteetti voi 213. täytäntöönpanoasetusta sovellettaessa olla 32 tapahtumaa tunnissa tai enemmän, mikä on paljon enemmän kuin Sveitsin esittämä 20—24 tapahtumaa tunnissa.

[1] Lausannen liittotuomioistuimen päätös laajennuksen viidennestä vaiheesta, tehty 24 päivänä kesäkuuta 1998 — BGE 124 II 293.

Zürichin lentoaseman rakennusvaiheen aikana vuonna 2000 kiitoteille 32 ja 34 oli mahdollista laskeutua ongelmitta. Rakennustöiden jälkeen sovelletun menettelyn ja Saksan ja Sveitsin välisen sopimuksen mukaisen VOD/DME-menettelyn käyttöönoton jälkeen Zürichin lentoasema voi toimia kapasiteetin pienentymättä. Saksa viittaa erityisesti Sveitsin ympäristö-, liikenne-, energia- ja teleliikenneministeriön asiakirjaan ([1]), joka koskee Saksan ja Sveitsin välistä irtisanottua sopimusta, mikä vastaa pitkälti yksipuolisia toimenpiteitä, joiden mukaisesti on useita toimintavaihtoehtoja, jotka ovat toimintasääntöjen mukaisia.

Tarkkuuslähestymismenettelyjen puuttuminen (ILS-CAT2- ja ILS-CAT3-menettelyjä ei voi käyttää laskeuduttaessa etelästä kiitotielle 32) ei vaikuta kapasiteettiin, vaan tämän kapasiteetin luotettavuuteen huonoissa sääolosuhteissa. Saksa tunnustaakin, että näin ollen saattaa olla tarpeen myöntää poikkeuksia toimintasääntöihin. Se onkin valinnut edellytykset 213. täytäntöönpanoasetuksessa määritellyille poikkeuksille niin, että ne vastaisivat sääolosuhteita, joiden vallitessa on käytettävä ILS-CAT2- tai ILS-CAT3-menettelyä. Vaikka alkuperäisen lainsäädännön mukaisesti olisi saattanut esiintyä siirtymäajan ongelmia, 26 päivänä kesäkuuta 2003 tehdyssä sopimuksessa vahvistetaan aikataulu Zürichin lentoaseman parantamiselle; Sveitsi on hyväksynyt tämän sopimuksen, mitä voidaan pitää varmistuksena siitä, että tällaisia ongelmia ei esiinny.

Saksan toimenpiteet eivät rasita Sveitsin ympäristöä liiallisesti. Sveitsin alueen yläpuolella suoritettavat uudet lähestymismenettelyt eivät aiheuta Sveitsissä voimassa olevia melun raja-arvoja ylittäviä melutasoja. Irtisanottua sopimusta koskevaa asiakirjaa jälleen lainaten voidaan todeta, että lentoreittejä voidaan Sveitsin alueella järjestellä uudelleen niin, että melulle altistuvien kansalaisten määrä jopa laskee verrattuna Saksan alueella tehtäviin lähestymisiin. Melun haittavaikutukset eivät ole riippuvaisia ainoastaan melulle altistuvien kansalaisten määrästä, vaan myös muista tekijöistä, kuten siitä, että kyseinen Saksan alue on merkittävä virkistysalue ja erittäin riippuvainen matkailusta.

OIKEUDELLINEN ARVIO

IV — OIKEUDELLINEN KEHYS

Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimus lentoliikenteestä

(16) Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton suhteita lentoliikenteen alalla säädellään 21 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä kahdenvälisellä sopimuksella (jäljempänä 'sopimus'), joka tuli voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2002.

(17) Sopimuksen 1 artiklan mukaan sopimuksessa "vahvistetaan sopimuspuolia koskevat säännöt siviili-ilmailun alalla". Määräykset, jotka ovat "sisällöltään yhteneviä EY:n perustamissopimuksen vastaavien määräysten ja perustamissopimuksen nojalla annettujen säädösten kanssa, tulkitaan niitä täytäntöön pantaessa ja sovellettaessa Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen ja Euroopan yhteisöjen komission ennen tämän sopimuksen allekirjoittamispäivää antamien, tätä asiaa koskevien tuomioiden ja asetusten mukaisesti. Tämän sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen annettavat tuomiot ja asetukset toimitetaan tiedoksi Sveitsille. Jos yksi sopimuspuoli sitä pyytää, näiden myöhemmin annettavien tuomioiden ja asetusten vaikutukset määritetään sekakomiteassa sopimuksen asianmukaisen toiminnan varmistamiseksi".

(18) Sopimuksen 3 artiklassa erityisesti kielletään syrjintä: "Kaikenlainen kansallisuuteen perustuva syrjintä on kielletty tämän sopimuksen soveltamisalan piirissä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sopimukseen sisältyvien erityismääräysten soveltamista."

(19) Vaikka sopimuksen 15 artiklassa säädetäänkin, että "jollei neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 tämän sopimuksen liitteessä mainituissa säännöksissä toisin säädetä, yhteisön ja Sveitsin lentoliikenteen harjoittajille myönnetään liikenneoikeudet minkä tahansa Sveitsissä sijaitsevan paikan ja minkä tahansa yhteisössä sijaitsevan paikan välillä", siinä rajoitetaan myös vastavuoroisten oikeuksien soveltamisalaa siten, että "sveitsiläisille lentoliikenteen harjoittajille myönnetään kahden vuoden kuluttua tämän sopimuksen voimaantulosta liikenneoikeudet EY:n eri jäsenvaltioissa sijaitsevien paikkojen välillä", ja siten, että "sopimuspuolet neuvottelevat tämän artiklan soveltamisalan mahdollisesta laajentamisesta siten, että se kattaa liikenneoikeudet Sveitsissä sijaitsevien paikkojen välillä sekä EY:n jäsenvaltioissa sijaitsevien paikkojen välillä, viiden vuoden kuluessa sopimuksen voimaantulosta".

(20) Sopimuksen soveltamisen osalta 18 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä virkkeessä määrätään, että "tapauksissa, jotka voivat vaikuttaa 3 luvun nojalla hyväksyttävän lentoliikenteen harjoittamiseen, yhteisön toimielimet käyttävät toimivaltaa, joka niille on myönnetty niissä asetuksissa ja direktiiveissä, joiden soveltaminen on

([1]) Botschaft zum Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland. http://www.uvek.admin.ch/imperia/md/content/gs_uvek2/d/verkehr/luftverkehrsverhandlungen/21.pdf

nimenomaisesti vahvistettu liitteessä". Sopimuksen 20 artiklan mukaisesti yhteisöjen tuomioistuin valvoo toimivallan käyttämistä. Sopimuksen 29 artiklassa määrätään, että "tämän sopimuksen tulkintaa tai soveltamista koskevat erimielisyydet" voidaan antaa sopimuksella perustetun sekakomitean ratkaistavaksi.

(21) Sopimuksen liitteen mukaan "aina kun tässä liitteessä mainituissa säädöksissä viitataan Euroopan yhteisöjen jäsenvaltioihin, tai niissä vaaditaan yhteyttä näihin valtioihin, viittausten katsotaan koskevan myös Sveitsiä tai yhteyttä Sveitsiin koskevaa vaatimusta". Näiden säädösten joukossa, jotka on siis "nimenomaisesti vahvistettu liitteessä" on asetus (ETY) N:o 2408/92 lukuun ottamatta sen 11 artiklaa (neuvoa-antavaa komiteaa koskeva säännös). Euroopan yhteisön ja Sveitsin välisten palvelujen osalta komissiolla on asetusta (ETY) N:o 2408/92 sovellettaessa sama toimivalta kuin sovellettaessa asetusta yhteisön sisällä. Euroopan yhteisöjen tuomioistuin valvoo tämän toimivallan käyttämistä. Poikkeuksena ovat tapaukset, jolloin Sveitsi toteuttaa tai aikoo toteuttaa ympäristönsuojelutoimia asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 2 kohdan tai 9 artiklan mukaisesti. Näissä tapauksissa sekakomitea päättää yhden sopimuspuolen pyynnöstä, ovatko kyseiset toimenpiteet yhdenmukaisia sopimuksen kanssa.

Komission toimivalta

(22) Sopimuksen 18 artiklan 2 kohdan säännösten (katso edellä 20 kappaleen) mukaan komissio käyttää toimivaltaa, joka sille on myönnetty asetuksen (ETY) N:o 2409/92 8 ja 9 artiklan mukaisesti. Asetuksen 8 artiklan 2 ja 3 kohdassa säädetään, että komissio tutkii jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan "kansallisia, alueellisia ja paikallisia sekä yhteisön sääntöjä, jotka koskevat turvallisuutta, ympäristönsuojelua sekä ilmaalusten lähtö- ja saapumisaikojen jakamista", joihin liikenneoikeudet perustuvat, ja päättää 11 artiklassa tarkoitettua komiteaa kuultuaan, voiko jäsenvaltio edelleen jatkaa toimenpiteen soveltamista. Asetuksen 8 artiklan 4 kohdan mukaan jokainen jäsenvaltio voi saattaa komission päätöksen neuvoston käsiteltäväksi. Poikkeustapauksissa neuvosto voi määräenemmistöllä päättää asiasta toisin.

(23) Asetuksen 9 artiklan 1 kohta antaa jäsenvaltiolle oikeuden "asettaa liikenneoikeuksien käyttämiselle ehtoja, rajoittaa niiden käyttämistä tai kieltää niiden käyttämisen varsinkin silloin, kun liikenne saadaan hoidetuksi tyydyttävästi muilla liikennemuodoilla", "jos ilmenee ruuhkautumiseen tai ympäristöön liittyviä vakavia ongelmia". Jäsenvaltion on ilmoitettava näistä toimista muille jäsenvaltioille ja komissiolle. Asetuksen 9 artiklan 4 kohdan mukaan komissio voi tarkastella näitä toimia ja estää niiden soveltamisen tarkastuksen aikana. Kuultuaan 11 artiklassa tarkoitettua komiteaa komissio ratkaisee kuukauden kuluessa siitä, kun se on saanut kaikki tarvitsemansa tiedot, ovatko kyseiset toimenpiteet aiheellisia ja asetuksen (ETY) N:o 2408/92 mukaisia ja muutoinkin joka suhteessa sopusoinnussa yhteisön oikeuden kanssa. Poikkeustapauksissa neuvosto voi määräenemmistöllä päättää asiasta toisin.

(24) Ottaen huomioon Sveitsin ja yhteisön välisen sopimuksen soveltamisalan toimivalta rajoittuu kuitenkin Sveitsin ja yhteisön välisten liikenneoikeuksien käyttämiseen, lukuun ottamatta yhteisön tai Sveitsin sisäisiä lentoja tai Sveitsin ja kolmansien maiden taikka yhteisön ja kolmansien maiden välisiä lentoja.

Asetuksen 8 artiklan soveltaminen ainoastaan yhteisöä koskevissa tapauksissa

(25) Vaikka 9 artiklaa ei ole vielä sovellettu, Euroopan komissio on jo useasti soveltanut 8 artiklaa yhteisön sisäisten tilanteiden [1] yhteydessä. Komissio on tarkastellut näitä tilanteita toisaalta palvelujen tarjoamisen vapautta koskevan yleisen periaatteen eli syrjimättömyyden periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen perusteella ja toisaalta sen perusteella, onko tilanne muiden yhteisön säännösten mukainen.

(26) Kuten Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on vahvistanut äskettäisessä tuomiossaan, asetuksen (ETY) N:o 2408/92 tarkoituksena on muun muassa "antaa erityisesti EY:n perustamissopimuksen 59 ja 61 artiklassa [2] tarkoitetun palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamista koskevat säännöt lentoliikenteen alalla", joissa "ei vaadita ainoastaan poistamaan kaikkea toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen palvelujen tarjoajan syrjintää kansalaisuuden perusteella, vaan siinä edellytetään myös kaikkien rajoitusten poistamista, vaikka niitä sovellettaisiin erotuksetta sekä kotimaisiin palvelujen tarjoajiin että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneisiin palvelujen tarjoajiin, jos näillä rajoituksilla estetään toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen, siellä vastaavanlaisia palveluja lainmukaisesti tarjoavan henkilön toiminta, haitataan tätä toimintaa tai tehdään se vähemmän houkuttelevaksi". Jotta tällaiset rajoitukset voisivat olla asetuksen (ETY) N:o 2408/92 säännösten mukaan sallittuja, niiden on oltava perusteltuja ja erityisesti asianmukaisessa suhteessa niillä tavoiteltuun päämäärään nähden [3].

[1] Katso esimerkiksi komission päätös 1994/290/EY "Orly", EYVL L 127, 19.5.1994, s. 22; komission päätös 2001/163/EY "Malpensa", EYVL L 58, 28.2.2001, s. 29, ja komission päätös 98/523/EY "Karlstad", EYVL L 233, 20.8.1998, s. 25.

[2] Nyt 49 ja 51 artikla.

[3] Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen antama tuomio asiassa C-361/98, Malpensa, Kok. 2001, s. I-385, 31—36 kohta. On myös huomionarvoista, että Karlstadin lentoasemalle pääsystä annetussa päätöksessä säädetään, että "komission on sille asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 3 kohdassa myönnettyä toimivaltaa käyttäessään varmistettava, etteivät jäsenvaltioiden viranomaisten toimenpiteet ole muiden yhteisön lainsäädännön säännösten vastaisia". Katso EYVL L 233, 20.8.1998, s. 25.

V — ANALYYSI

Oikeudellinen perusta

(27) Kuten edellä IV luvussa todettiin, yhteisön ja Sveitsin välisen sopimuksen 18 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen mukaisesti tapauksissa, jotka voivat vaikuttaa sopimuksen 3 luvun nojalla hyväksyttävän lentoliikenteen harjoittamiseen, toisin sanoen sopimuksen 15 artiklan mukaisiin liikenneoikeuksiin, annetaan komissiolle toimivalta tarkastella 213. täytäntöönpanoasetusta asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 2—4 kohdan ja 9 kohdan mukaisesti. Sveitsin valituksessa viitataan molempiin näistä asetuksen (ETY) N:o 2408/92 säännöksistä yksilöimättä kuitenkaan tarkasti, millä perusteella se pyytää komission puuttuvan asiaan. Vaikka komissio on kirjallisesti pyytänyt Sveitsin viranomaisia selventämään pyyntönsä oikeusperustaa, Sveitsi on edelleen sitä mieltä, että Saksan velvollisuutena on määritellä, aikooko se käyttää toimenpiteidensä perusteena 8 artiklan 2—4 kohtaa vaiko 9 artiklaa. Vaikka selvennykset puuttuvat, komission olisi tarkasteltava Saksan toimenpiteitä kaikkien näiden näkökohtien osalta. Tässä tapauksessa komission velvollisuutena on määritellä sovellettavat artiklat.

(28) Asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti liikenneoikeuksien käyttämisessä noudatetaan ”julkaistuja kansallisia, alueellisia tai paikallisia sekä yhteisön sääntöjä, jotka koskevat turvallisuutta, ympäristönsuojelua sekä ilma-alusten lähtö- ja saapumisaikojen jakamista”. Saksan 213. täytäntöönpanoasetus on julkaistu kansallinen toimintasääntö, joka liittyy turvallisuuteen ([1]) ja ympäristönsuojeluun ja kuuluu näin ollen 8 artiklan 2 kohdan soveltamisalaan.

(29) Saksan väite, jonka mukaan asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan mukaisesti komissiolle annetun toimivallan soveltamisalaan eivät kuulu lennonjohtotoimet, on väärä.

(30) Asetuksen 9 artiklan 4 kohdasta poiketen 8 artiklassa ei viitata Sveitsin pyytämiin väliaikaisiin toimenpiteisiin. Koska väliaikaisia toimenpiteitä koskevaa erityistä säännöstä ei ole ja koska komissio ei pitänyt 9 artiklaa soveltuvana oikeusperustana päätökselle, Sveitsi perustaa väliaikaisia toimenpiteitä koskevan pyyntönsä oikeuskäytäntöön, jonka mukaan on tärkeää varmistaa, että tutkimusten aikana ei aiheudu korvaamatonta vahinkoa, kuten sellaista, jota ei voitaisi korvata komission hallinnollisen menettelyn päätteeksi tekemällä päätöksellä ([2]). Kysymys väliaikaisista toimenpiteistä ei ole enää ajankohtainen tämän päätöksen tekemisen jälkeen. On kuitenkin syytä ottaa huomioon, että vaikka väliaikaiset toimenpiteet olisivat mahdollisia 8 artiklan mukaisesti, eivät Sveitsin viranomaiset ole esittäneet mitään vakuuttavia todisteita korjaamattomista vahingoista.

(31) Asetuksen 8 artiklan 2—4 kohdan soveltamista on tarkasteltava asetuksen (ETY) N:o 2408/92 tarkoituksen ja soveltamisalan yhteydessä. Tämän seurauksena komissiolle 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti annettu toimivalta rajoittuu toimenpiteisiin, jotka vaikuttavat lentoliikenteen harjoittajan toimenpiteisiin, eli sopimuksen 18 artiklan 2 kohdan sanamuotoa käyttäen tapauksiin, jotka voivat vaikuttaa lentoliikenteen harjoittamiseen.

(32) Asetuksen (ETY) N:o 2408/92 9 artiklan 3 kohdassa säädetään, että jäsenvaltio voi panna täytäntöön 1 alakohdan mukaisia toimia ainoastaan, mikäli mikään muu kyseessä oleva jäsenvaltio tai komissio ei ole vastustanut toimia kuukauden kuluessa siitä, kun jäsenvaltio on ilmoittanut toimista. Tällainen muille jäsenvaltioille ja komissiolle osoitettava ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen ehdotetun toimen voimaantuloa. Saksan viranomaiset eivät ilmoittaneet komissiolle toimenpiteistään kolmea kuukautta ennen asetuksen voimaantuloa, itse asiassa ilmoitusta ei ole lainkaan tehty. Näin ollen komissio ei voi soveltaa 9 artiklaa Saksan toimintasääntöjä koskevaan tutkimukseen ([3]).

(33) Näin ollen komissio tarkastaa Saksan toimenpiteet asetuksen (ETY) N:o 2408/92 8 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti.

(34) Asetuksen (ETY) N:o 2408/92 11 artikla, johon 8 artiklan 3 kohdassa viitataan, ei sisälly sopimuksen liitteeseen. Muissa asetuksen artikloissa olevat viittaukset neuvoa-antavaan komiteaan ovat yleensä osa sopimusta. Lisäksi päätösasiakirjassa on Sveitsin osallistumista komiteoihin koskeva julistus, jonka mukaan Sveitsin edustajat voivat asian koskiessa heitä osallistua muun muassa lentoliikennereittejä koskeviin neuvoa-antaviin komiteoihin. Komission mielestä oli tarpeen kuulla asetuksen 11 artiklalla perustettua neuvoa-antavaa komiteaa, jonka kokoukseen Sveitsi osallistui tarkkailijana.

([1]) perustuu Saksan ilmaliikennelain 32 pykälän 1.1.1 kohtaan (BGBI, 27.3.1999, s. 550) yhdessä ilmaliikenneasetuksen 27 pykälän 1 ja 2 kohdan kanssa (BGBI, 27.3.1999, s. 580).

([2]) Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen antama tuomio asiassa C-792/79, Camera Care, Kok. 1980, s.119.

([3]) Sveitsin viranomaiset ilmoittavat 21 päivänä lokakuuta päivätyssä kirjeessään, että asetuksen 9 artiklaa ei voida olla soveltamatta, vaikka toimenpiteistä ei ollut ilmoitettu. Asetuksen 9 artiklan 4 kohdassa todetaan kuitenkin selkeästi, että ”jos komissio päättää tarkastella näitä toimenpiteitä kuukauden kuluessa siitä, kun sille on ilmoitettu niistä 3 kohdan mukaisesti, …”. Katso myös komission päätös 98/523/EY ”Karlstad”, katso kohdat 41—43.

Sovellettavat kriteerit

(35) Edellä 25 ja 26 kohdassa määritetyt kriteerit on vahvistettu ainoastaan yhteisön sisäistä käyttöä varten ([1]). On siis harkittava, voidaanko samoja kriteerejä käyttää lentoliikennettä koskevan yhteisön ja Sveitsin välisen sopimuksen yhteydessä.

a) *Syrjimättömyys*

Syrjinnän kieltoa on selkeästi sovellettava. Kuten edellä on todettu, Sveitsin ja yhteisön välisen sopimuksen 3 artiklassa todetaan, että "kaikenlainen kansallisuuteen perustuva syrjintä on kielletty tämän sopimuksen soveltamisalan piirissä". Ottaen huomioon sopimuksen sisällön mahdollista syrjintää koskevaa analyysia ei voida rajoittaa välittömään syrjintään, vaan siihen on yhtä lailla sisällytettävä välillinen syrjintä.

b) *Suhteellisuus*

Päin vastoin kuin syrjimättömyyden periaatetta, suhteellisuusperiaatetta ei erityisesti mainita sopimuksessa. Edellä mainitussa oikeustapauksessa ([2]) tuomioistuin katsoi, että suhteellisuusperiaatetta oli sovellettava, koska asetuksella (ETY) N:o 2408/92 "pyritään muun muassa antamaan erityisesti EY:n perustamissopimuksen 59 ja 61 artiklassa tarkoitetun palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamista koskevat säännöt lentoliikenteen alalla" ([3]). Kuitenkin, kuten edellä on todettu, Sveitsi ei tällä hetkellä osallistu lentoliikenteen sisämarkkinoihin. Yhteisön sisäiset lennot avautuvat Sveitsille vasta kesäkuussa 2004, ja vielä on neuvoteltava yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä Sveitsin sisäisille reiteille ja Sveitsin lentoliikenteen harjoittajien pääsystä Euroopan unionin jäsenvaltioiden sisäisille reiteille. Tämän johdosta sopimuksessa säädetään lähinnä liikenneoikeuksien vaihdosta. Näin ollen on selvää, että palvelujen tarjoamisen vapaus ei toteudu perustamissopimuksen 49 ja 51 ([4]) artiklan tarkoituksessa yhteisön ja Sveitsin välisen sopimuksen osalta. Joka tapauksessa lentoliikenteen sisämarkkinat, sellaisena kuin niistä on säädetty asetuksessa (ETY) N:o 2408/92, eivät koske jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä liikenneoikeuksia, joten kolmansien maiden ja Sveitsin väliset lennot jäävät sen soveltamisalan ulkopuolelle.

Edellä lainattu oikeustapaus on ratkaistu sopimuksen tekemisen jälkeen. Tästä syystä sitä ei sovelleta, koska 1 artiklan 2 kohdassa säädetään, että "tämän sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen annettavat tuomiot ja asetukset toimitetaan tiedoksi Sveitsille". Jos yksi sopimuspuoli sitä pyytää, näiden myöhemmin annettavien tuomioiden ja asetusten vaikutukset määritetään sekakomiteassa sopimuksen asianmukaisen toiminnan varmistamiseksi. Sekakomitea ei ole käsitellyt kyseistä lainsäädäntöä.

Näin ollen näyttää siltä, ettei ole asianmukaista tutkia Sveitsin pyyntöä suhteellisuusperiaatteen perusteella. Kun otetaan kuitenkin huomioon, miten sitä on aikaisemmissa tapauksissa sovellettu ja miten kunnianhimoisia sopimuksen säännökset ovat, suhteellisuusperiaatetta olisi myös tarkasteltava sen toteamiseksi, rikkoisivatko Saksan toimenpiteet sitä, jos sitä sovellettaisiin.

c) *Sopimuksen muiden säännösten noudattaminen*

Sopimuksen muiden säännösten noudattamisen osalta todettakoon, että ainoastaan ne yhteisön lainsäädännön säännökset, jotka kuuluvat sopimuksen soveltamisalaan, ovat mahdollisesti asiaan kuuluvia. Sopimuksen täytäntöönpanoa koskeva perussääntö on sopimuksen 18 artiklan 1 kohdassa, jonka mukaisesti "kumpikin sopimuspuoli vastaa omalla alueellaan sopimuksen ja erityisesti sen liitteessä lueteltujen asetusten ja direktiivien asianmukaisesta täytäntöönpanosta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 2 kohdan ja 2 luvun määräysten soveltamista". Sopimuksen 18 artiklan 2 kohdan mukaisesti komissiolle annettu toimivalta on tämän perussäännön poikkeus. Lisäksi näyttää siltä, että komissiolla ei ole toimivaltaa tarkastella mahdollisia sopimusrikkomuksia sopimuksen 18 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen soveltamisalan ulkopuolella.

Syrjimättömyys

(36) Saksan 213. täytäntöönpanoasetuksessa ei tehdä mitään eroa kansallisuuden tai liikenteenharjoittajan identiteetin perusteella. Yleisen säännön soveltamista koskevat perusteet ovat objektiivisia (pelastustyöt, huonot sääolosuhteet, onnettomuuksien vuoksi käytöstä poissa olevat kiitotiet, suunnistusjärjestelmissä olevat viat ja koneet, jotka ovat liian painavia noustakseen riittävän nopeasti tietylle korkeudelle Saksan alueen yläpuolella). Tästä syystä niitä sovelletaan yhtäläisesti yhteisön ja Sveitsin liikenteenharjoittajiin, jotka lähestyvät Zürichin lentoasemaa Saksan alueella tai jotka lähtevät lentoon Zürichin lentoasemalta kohti Saksan aluetta. Mikäli lentoreittejä on mukautettava tai maksettava lisämaksuja, asia koskee yhtäläisesti kaikkia lentoliikenteen harjoittajia.

([1]) On otettava huomioon, että Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on tuomiossaan todennut, että yhteisön ja kolmansien maiden välisten sopimusten säännösten sanamuotojen samankaltaisuus perustamissopimuksen säännösten sanamuotojen kanssa ei kuitenkaan ole riittävä peruste saattaa sopimusjärjestelmä osaksi edellä mainittua oikeuskäytäntöä. Tämän oikeuskäytännön merkitystä on tarkasteltava yhteisön tavoitteiden ja toiminnan näkökulmasta sellaisina, kuin ne määritellään perustamissopimuksessa. Tuomio asiassa C-270/80, "Polydor", Kok. 1982, s. 329.

([2]) Katso alaviite 8, asia C-361/98 (Malpensa).

([3]) Nyt 49 ja 51 artikla.

([4]) Tämä eroaa sopimuksen 4 artiklassa määrätystä täydestä sijoittumisvapaudesta.

(37) On kuitenkin huomattava, kuten komissio on jo todennut päätöksissä 95/259/EY ([1]), 98/710/EY ([2]) ja 2001/163/EY ([3]), että 8 artiklan 1 kohdassa säädetty syrjimättömyysperiaate sulkee pois myös sellaiset toimenpiteet, joissa ei nimenomaan viitata lentoliikenteen harjoittajan kansallisuuteen tai identiteettiin, mutta jotka käytännössä aiheuttavat syrjintää, vaikka se olisikin välillistä syrjintää. Näin ollen on tutkittava, ovatko sveitsiläiset lentoliikenteen harjoittajat kärsineet eri tavoin kuin yhteisön lentoliikenteenharjoittajat. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan syrjintää on erilaisten sääntöjen soveltaminen samankaltaisissa tilanteissa tai saman säännön soveltaminen erilaisissa tilanteissa ([4]).

(38) Komissio toteaa, että pää- ja sivulentoasemaverkkojen käytöstä on tullut yhteisön lentoliikenteenharjoittajien omaksuma yleinen käytäntö. Kyseisten lentoliikenteenharjoittajien verkostot rakentuvat päälentoasemien varaan, jotka sijaitsevat lähes aina siinä jäsenvaltiossa, jossa lentoliikenteen harjoittajan kotipaikka sijaitsee ja jossa on sen pääasiallinen toimintapaikka. Päälentoasemajärjestelmä antaa näille lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuuden kattaa laajasti lentoliikennemarkkinat, koska ne voivat liikennöidä keskuslentoasemalta käsin minkä tahansa kahden lentoaseman väliä tarvitsematta tehdä suoran liikenteen edellyttämiä investointeja. Lentoliikenteenharjoittajilla, jotka käyttävät tiettyä lentoasemaa keskuslentoasemanaan, on yleensä erittäin suuri osuus tämän lentoaseman liikenteestä. Näin ollen mahdollisilla rajoituksilla olisi automaattisesti suurempi vaikutus hallitsevaan lentoliikenteenharjoittajaan kuin sen kilpailijoihin. Tämä ei sellaisenaan näytä täyttävän syrjinnän edellytyksiä. Mikäli näin olisi, kaikkia rajoituksia pidettäisiin automaattisesti syrjivinä eivätkä jäsenvaltiot voisi antaa 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja toimintasääntöjä.

(39) Jotta olisi ollut kyse välillisestä syrjinnästä, Saksan toimenpiteiden olisi pitänyt vaikuttaa sopimuksen soveltamisalaan kuuluvien lentojen osalta ainoastaan yhteisön ja Sveitsin välisiin lentoihin ja pääasiassa sveitsiläisten lentoliikenteen harjoittajien lentoihin. Saksan toimenpiteiden soveltamisalaan kuuluvina ajanjaksoina suoritettavien lentojen osalta asia ei ole näin, koska sveitsiläisille ja yhteisön lentoliikenteen harjoittajille aiheutuvat vaikutukset ovat täysin suhteessa niiden osuuteen sopimuksen soveltamisalan kuuluvista lennoista. Vaikutukset ovat samat kaikkien yhteisön ja Sveitsin välisten lentojen osalta lentoliikenteen harjoittajan kansallisuudesta riippumatta. Näin ollen Saksan toimenpiteitä ei voida pitää syrjivinä.

([1]) EYVL L 162, 13.7.1995, s. 25.
([2]) EYVL L 337, 12.12.1998, s. 52, johdanto-osan 30 kappale.
([3]) EYVL 58, 28.2.2001, s. 29, 49 kohta.
([4]) Katso esimerkiksi asia C-311/97, "Royal Bank Of Scotland", Kok. 1999, I-2651, 26 kohta.

(40) Sopimuksen 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu asetuksen (ETY) N:o 2408/92 aihe on liikenneoikeudet. Zürichin lentoaseman mahdollinen syrjiminen verrattuna Saksan lentoasemiin, mikäli sellaista esiintyisi, ei näin ollen kuuluisi komission analyysin soveltamisalaan. Tilanteita ei kuitenkaan voi verrata. Saksalla on täydet valtuudet ohjata oman alueensa lentoasemien kehittämistä, mutta sillä ei ole mitään valtuuksia Zürichin lentoaseman osalta. Vastaavasti asetuksessa (ETY) N:o 2408/92 ei säännellä kansalaisten altistumista lentomelulle. Myöskään mahdollinen kyseessä olevilla Sveitsin alueella asuvan väestön syrjiminen, mikäli sellaista tapahtuisi, ei kuuluisi komission tässä yhteydessä tekemän analyysin soveltamisalaan.

Suhteellisuus

(41) Vaikuttaa asianmukaiselta päätellä edellä IV luvussa esitettyjen väitteiden perusteella, että komissio ei käytä suhteellisuusperiaatetta kriteerinä yhteisön ja Sveitsin välistä sopimusta koskevassa asiassa. Kuten edellä on osoitettu, kyse ei ole lentoliikennepalvelujen tarjoamisen vapaudesta vaan ainoastaan liikenneoikeuksien vaihdosta yhteisön ja Sveitsin välillä, ja ainakin tässä vaiheessa soveltamisalan ulkopuolelle on jätetty kabotaasiliikenne ja yhteisön jäsenvaltioiden väliset lennot. Ei ole myöskään ilmeistä, että Saksan toimenpiteet johtaisivat välttämättä rajoituksiin, koska toimenpiteet edellyttävät erityisesti lentoreittien mukauttamista eikä niinkään liikenneoikeuksien muuttamista. Lisäksi "Malpensa" -oikeustapausta ([5]) ei ole ilmoitettu sekakomitealle eikä käsitelty sekakomiteassa, joten sitä ei voida käyttää Sveitsiä koskevan voimassa olevan yhteisölainsäädännön tulkinnan ohjeena.

(42) Vaikka katsottaisiin, että suhteellisuusperiaatetta olisi sovellettava, komission mielestä Saksan toimenpiteet eivät ole kohtuuttomia. Ensiksi, Saksan toimenpiteet eivät ole tarpeettomia. Päin vastoin, Saksan ja Sveitsin kanssa vuosien varrella käydyt pitkät neuvottelut ovat todiste siitä, että toimenpiteet ovat todellakin tarpeellisia. Sveitsi katsoo, että Saksan nykyinen melutaso ei ylitä "voimassa olevia rajoja". Melurajoja on kuitenkin tarkasteltava suurimpina hyväksyttävissä olevina raja-arvoina eikä mukavuustasoina. Jäsenvaltiot voivat vapaasti toteuttaa toimenpiteitä melutasojen alentamiseksi näiden raja-arvojen alapuolelle paikallisista olosuhteista riippuen. Kuten Saksa on todennut, se Saksan alue, jonka ylitse Zürichin lentoasemaa lähestyvät koneet lentävät, on merkittävä matkailukohde, ja sellaisena erityisen suojaton melua vastaan. Lisäksi Saksan toimenpiteet koskevat suurimmalta osin aikaista aamua ja myöhäistä yötä, jolloin meluherkkyys on erityisen suuri.

([5]) Asia C-361/98, "Malpensa".

(43) Ei voida myöskään sanoa, että Saksan toimenpiteet olisivat kohtuuttomia, eli että Saksan päättämillä vähemmän ankarilla säännöillä olisi saavutettu sama tulos, toisin sanoen parannettu Saksan ympäristötilannetta, mikä kuuluu Saksan viranomaisten toimivaltaan tässä yhteydessä. Kuten Saksa on todennut, sillä ei ole toimivaltaa lentoasemaa koskevissa asioissa, koska se on Sveitsin alueella. Saksa ei voi käyttää muita keinoja melutason alenemisen varmistamiseksi, kuten esimerkiksi lentoaseman käyttöä koskevia muutoksia. Vain Sveitsi voi päättää tällaisista toimenpiteistä, mukaan luettuna tarvittavien laitteiden asentaminen. Näyttää todellakin siltä, että yhtenä Saksan ja Sveitsin välisten neuvottelujen aiheena on ollut varmistaa, että Sveitsi toteuttaa toimivaltaansa kuuluvat tarvittavat toimenpiteet, mitä se ei ole tehnyt viimeisten kahdenkymmenen vuoden aikana.

(44) Kun arvioidaan, olisivatko vastaavia tuloksia tuottavat toimet olleet lievempiä, yhteisön ja Sveitsin välisen sopimuksen ja asetuksen (ETY) N:o 2408/92 tarkastelu on rajoitettava ainoastaan näiden toimien vaikutuksiin lentoliikenteeseen. 213. täytäntöönpanoasetuksen vaikutus on lähinnä se, että aikaisin aamulla ja myöhään yöllä lähestyvien koneiden lentoreittejä muutetaan. Tällä hetkellä lähestyvien lentokoneiden on noudatettava erityistä lähestymismenettelyä. Saksan asetuksen ja Sveitsin lennonjohdollisten toimenpiteiden vaikutus on se, että pakollinen lähestymismenettely muuttuu toiseksi tiettyinä vuorokauden aikoina.

(45) Ei ole myöskään ilmeistä, että Saksan toimenpiteet vähentävät merkittävästi Zürichin lentoaseman kapasiteettia. Vaikutus on luultavasti hyvin pieni, ellei olematon, mikäli Sveitsi toteuttaa asianmukaiset toimenpiteet ja varustaa kiitotiet sopivilla tarkkuuslähestymistä koskevilla laitteilla sekä ottaa käyttöön vastaavat lentomenettelyt.

(46) Sveitsi väittää, että Zürichin lentokentän kapasiteetti on selvästi pienentynyt aikaisemmasta enintään 40—42 laskeutumisesta ja 44 lentoonlähdöstä (yhteensä 68 tapahtumaa). Saksan toimintasääntöjen mukaisesti enimmäiskapasiteetti olisi 26—30 laskeutumista ja 30—32 lentoonlähtöä (yhteensä (56—60 tapahtumaa). Kuitenkin myös ilman Saksan toimintasääntöjä klo 21—7 tapahtuvissa laskeutumisissa käytettävän järjestelmän keskimääräinen kapasiteetti olisi noin 25 laskeutumista ja lentoonlähtöä. Joka tapauksessa kesän 2003 ja talven 2003/2004 aikataulujen mukaisesti suunniteltuja laskeutumisia tällä ajanjaksolla on enintään 23 ja tapahtumia yhteensä 34 ([1]).

(47) Mikäli vaikutusta olisi lainkaan, se rajoittuisi näin ollen kolmeen tuntiin viikonloppuina ja pyhäpäivinä. Kesä- ja talviaikataulujen mukaan näinä ajankohtina suoritetaan enintään 60 tapahtumaa, edellä mainittu kapasiteetti ylittyy ainoastaan muutamilla lennoilla ja ainoastaan osan aikaa. Lisäksi voidaan todeta, että ennen kyseisiä ajankohtia ja välittömästi niiden jälkeen on runsaasti vapaata kapasiteettia ([2]).

(48) Mitä tulee esitettyyn huoleen siitä, että 10 päivänä heinäkuuta 2003 voimaan tulevaksi suunnitellut Saksan toimet johtaisivat siihen, että Zürichin lentoasema pitäisi sulkea tiettyjen säännöllisesti esiintyvien sääolosuhteiden vallitessa, asiaa on käsitelty 26 päivänä kesäkuuta 2003 tehdyssä kahdenvälisessä sopimuksessa. Saksa on suostunut lykkäämään suunniteltuja toimenpiteitä ja Sveitsi on laatinut yksityiskohtaisen aikataulun Zürichin lentoaseman varustamiseksi etelästä tapahtuvia laskeutumisia varten niin, että se pystyy toimimaan kaikissa niissä sääolosuhteissa, joiden osalta Saksa ei voi myöntää poikkeuslupia. Valituksen tämä osa ei näin ollen ole enää voimassa.

(49) Lisäksi Saksan toimenpiteiden kohtuullisuus olisi voitu kyseenalaistaa ainoastaan, mikäli Saksa olisi voinut lievempiä toimenpiteitä toteuttamalla päästä samaan tulokseen. Halutun melutason vähennyksen saavuttamiseksi Saksalla ei kuitenkaan ollut muita keinoja käytettävissään. Ja koska vaikutus lentoliikenteeseen on vähäinen tai jopa olematon, on vaikeaa kuvitella, että Saksa toteuttaisi muita toimivaltansa mukaisia toimia, joilla olisi vähemmän vaikutuksia liikenneoikeuksiin. Vaikka suhteellisuusperiaatetta sovellettaisiin tässä yhteydessä, mikä komission mukaan ei ole tilanne, komission mielestä tutkittavana olevat Saksan toimenpiteet eivät olisi rikkoneet tätä periaatetta vastaan.

Sopimuksen muita säännöksiä vastaan rikkovat Saksan toimenpiteet

(50) Sveitsin valaliitto väittää lisäksi, että 213. täytäntöönpanoasetus rikkoo 21 päivänä kesäkuuta 1999 lentoliikenteestä tehtyä Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välisen sopimuksen 17 artiklaa.

([1]) Olisi otettava huomioon, että klo 6—7, jolloin kysynnän väitetään olevan liian suurta, ylivoimaisesti suurin osuus saapuvista lennoista tulee kolmansista maista. Nämä lennot eivät kuulu lentoliikennettä koskevan yhteisön ja Sveitsin välisen sopimuksen soveltamisalaan.

([2]) Tässä yhteydessä olisi otettava huomioon, että nämä laskelmat perustuvat Sveitsin antamiin tietoihin, jotka Saksa on kiistänyt. Laskelmat perustuvat näin ollen Sveitsin kannalta suosiollisimpiin oletuksiin.

(51) Sopimuksen 17 artiklassa säädetään, että

> ”Sopimuspuolet toteuttavat kaikki tarvittavat yleiset ja erityiset toimenpiteet varmistaakseen sopimuksesta aiheutuvien velvoitteiden täyttämisen ja pidättyvät kaikista toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen.”

(52) Kuten 17 artiklan sanamuodosta käy selville, artikla aiheuttaa velvoitteita sopimuksen osapuolille eli Sveitsille ja Euroopan yhteisölle. Saksa ei ole sopimuksen sopimuspuoli ja näin ollen kyseinen säännös ei koske sitä. On kuitenkin otettava huomioon, että kuten Saksan ja Sveitsin viimeisten 20 vuoden aikana käymät neuvottelut osoittavat, molempia sopimuspuolia tyydyttävään ratkaisuun on pyritty vakavasti ja pitkäjännitteisesti.

(53) Sveitsi viittaa myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2002/30/EY meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen antamisesta [1], jonka johdanto-osan 7 kappaleessa edellytetään melunhallinnan ”tasapainoista lähestymistapaa”. Koska yhteisö on antanut tämän direktiiviin sen jälkeen, kun yhteisön ja Sveitsin välinen sopimus on tehty, sekakomitean on ensin hyväksyttävä se yhteisön ja Sveitsin välisen sopimuksen 23 artiklan mukaisesti, jotta sitä voitaisiin soveltaa sopimukseen liittyvissä kysymyksissä. Tätä ei ole vielä tehty, ja sitä ei näin ollen voida soveltaa vastoin Sveitsin 21 päivänä lokakuuta 2003 päivätyssä kirjeessä esittämiä perusteluja. Ja vaikka se olisi sisällytetty sopimukseen, olisi korostettava, että direktiivin 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti jäsenvaltiot käyttävät tasapainoista lähestymistapaa oman alueensa lentoasemien meluongelmia käsitellessään,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Saksan liittotasavalta voi edelleen soveltaa mittariohjattuja laskeutumisia ja lentoonlähtöjä Zürichin lentoasemalla koskevista menettelyistä annetun Saksan liittotasavallan ilmaliikennettä koskevan asetuksen 213. täytäntöönpanoasetusta, sellaisena kuin se on muutettuna ensimmäisen kerran 4 päivänä huhtikuuta 2003 annetulla asetuksella.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 5 päivänä joulukuuta 2003.

Komission puolesta

Loyola DE PALACIO

Varapuheenjohtaja

[1] EYVL L 85, 28.3.2002, s. 40.