



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 9. kesäkuuta 2017
(OR. en)

10146/17

Toimielinten välinen asia:
2017/0116 (COD)

AVIATION 85
CODEC 1023

EHDOTUS

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	8. kesäkuuta 2017
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	COM(2017) 289 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI kilpailun turvaamisesta ilmakuljetuksissa ja asetuksen (EY) N:o 868/2004 kumoamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2017) 289 final.

Liite: COM(2017) 289 final



Bryssel 8.6.2017
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

kilpailun turvaamisesta ilmakuljetuksissa ja asetuksen (EY) N:o 868/2004 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- **Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet**

Ilmailualalla on EU:n taloudessa keskeinen asema. Vuonna 2015 Euroopan unionissa tehtiin noin 918 miljoonaa lentomatkaa ja EU:n lentokenttien kautta kulki yli 1,45 miljardia matkustajaa. Lentoliikenne edistää merkittäväällä tavalla sekä jäsenvaltioiden että unionin ja muun maailman välisten yhteyksien toimivuutta. Lentoliikenne yhdistää ihmisiä, yrityksiä ja alueita, ja se on elintärkeää EU:n yhdentymisen ja kilpailukyvyn kannalta. Se edistää myös unionin alueellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta. Lisäksi ilmailualalla on merkittävä vaikutus talouskasvuun ja työllistäjänä. Vuonna 2014 ala työllisti lähes 9,3 miljoonaa ihmistä ja sen osuus EU:n bruttokansantuotteesta oli yli 510 miljardia euroa. Se myös vahvisti muita talouden aloja, sillä tutkimukset osoittavat, että jokainen ilmakuljetusalalla lisäarvona tuotettu euro tuottaa lähes kolmen euron lisäarvon koko kansantalouteen. Samoin yksi uusi työpaikka ilmakuljetusalalla synnyttää yli kolme työpaikkaa muualle talouteen¹.

Unionin sisäisten yhteyksien toimivuus on suurelta osin unionin lentoyhtiöiden harjoittaman lentoliikenteen varassa. Ne liikennöivät keskimäärin 7 miljoonaa lentoa vuodessa unionin lentoasemien kautta. Unionin ulkopuolisten maiden lentoyhtiöiden osalta vastaava luku on 1,3 miljoonaa lentoa vuodessa². EU:n ja muun maailman välisissä yhteyksissä unionin lentoyhtiöiden osuus (49,9 prosenttia lennoista ja noin 239 miljoonaa matkustajaa vuonna 2015) on kuitenkin lähes yhtä suuri kuin EU:n ulkopuolisten maiden lentoyhtiöiden osuus (50,1 prosenttia lennoista ja noin 240 miljoonaa matkustajaa vuonna 2015)³.

Kansainvälisten ilmakuljetusten kilpailun vapauttaminen ja sääntelyn purkaminen on luonut ennennäkemätöntä kilpailua sekä Euroopan unionin että globaaleille markkinoille. Maailmanlaajuisen kilpailun odotetaan tulevina vuosina lisääntyvän edelleen, ja kansainvälisen ilmailun arvellaan kasvavan noin 5 prosentin vuosivauhtia vuoteen 2030⁴.

Koska ei ole olemassa kansainvälisiä puitteita, joissa asetettaisiin lentoliikenteen harjoittajien välistä kilpailua sääntelevät edellytykset⁵, lentoliikenteen harjoittajien kohtelua koskevat käytännöt voivat kuitenkin vaihdella maasta toiseen ja vaikuttaa kilpailuun. Näin ei ole unionissa, jossa EU:n säännöt takaavat, että kaikilla lentoliikenteen harjoittajilla, sekä eurooppalaisilla että Euroopan ulkopuolisilla, on samat oikeudet ja mahdollisuudet saada ilmakuljetuksiin liittyviä palveluja. Näin voi kuitenkin olla joissakin kolmansissa maissa, joiden syrjivät käytännöt ja tuet⁶ voivat tuoda maiden omille lentoliikenteen harjoittajille epäreilua kilpailuetua. Komissio on todennut, että ”*vaikka EU:n lentoyhtiöt vastaavatkin viime kädessä itse kilpailukyvystään ja niiden on mukautettava tuotteensa ja*

¹ Komission tiedonanto ”Ilmailustrategia Euroopalle”, COM(2015)598 final, 7.12.2015.

² Lähde: OAG Summer schedules for the year 2016.

³ Sama kuin edellä.

⁴ Komission tiedonanto ”EU:n ulkoinen ilmailupolitiikka - Tulevat haasteet”, COM(2012)556, 27.9.2012.

⁵ ICAOn puitteissa ei ole luotu asiaa koskevia monenvälisiä sääntöjä, ja ilmakuljetuspalvelut on suurelta osin jätetty Maailman kauppajärjestön (WTO) sopimusten ulkopuolelle (Marrakeshin sopimus, liite 1B, palvelukaupan yleissopimus (GATS), ilmakuljetuspalveluja koskeva liite). GATS-sopimusta ei sovelleta toimenpiteisiin, jotka liittyvät a) ilma-aluksen korjaus- ja huoltopalveluihin; b) lentoliikennepalvelujen myyntiin ja markkinointiin; ja c) tietokonepohjaisiin paikanvarausjärjestelmiin.

⁶ Tämä viittaa ainoastaan tukiin, jotka ovat valikoivia tämän asetusehdotuksen 2 artiklan h alakohdassa määritellyllä tavalla.

liiketoimintamallinsa vallitseviin markkinaolosuhteisiin (...), yhtä tärkeää on, että sekä EU:n sisäinen että sen ulkopuolinen kilpailu perustuu avoimuuteen, vastavuoroisuuteen ja oikeudenmukaisuuteen ja että epäreilut käytännöt eivät vääristä sitä”⁷.

Jos epäoikeudenmukaisten käytäntöjen annetaan jatkua, ne voivat pitkällä aikavälillä johtaa määrääviin tai jopa monopoliasemiin ilmailumarkkinoilla. Tämä merkitsee EU:n kansalaisten kannalta vähemmän valinnanvaraa, vähemmän yhteyksiä ja korkeampia hintoja.

Siksi tapauksissa, joissa unionin yhteyksien toimivuus ja kilpailukyky ovat vaarassa, unionin on voitava toimia tehokkaasti avointen ja kilpailukykyisten markkinoiden varmistamiseksi.

Tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin lentoliikenteen harjoittajien välillä voidaan puuttua ilmailukuljetus- tai lentoliikennesopimuksissa. Useimmissa kolmansien maiden kanssa tehdyissä ilmailukuljetus- tai lentoliikennesopimuksissa ei kuitenkaan toistaiseksi ole vastaavia sääntöjä.

Asetuksella (EY) N:o 868/2004⁸ oli tarkoitus ratkoa näitä kysymyksiä unionin yksipuolisin toimenpitein. Tätä välinettä ei ole kuitenkaan koskaan sovellettu, ja joidenkin sen piirteiden takia on epätodennäköistä, että sitä koskaan tullaan (konkreettisesti) soveltamaan. Näin ollen unionilla ei ole tehokasta välinettä unionin lentoliikenteen harjoittajien ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien välisen tasapuolisen kilpailun varmistamiseksi. Tukien ohella asetusta (EY) N:o 868/2004 sovelletaan nimittäin pelkästään niin kutsuttuihin epäterveisiin hinnoittelukäytäntöihin. Niistä on kyse vain silloin, kun EU:n ulkopuolinen maa perii ”kuljetusmaksuja, jotka ovat niin paljon alhaisempia kuin kilpailevien yhteisön lentoliikenteen harjoittajien hinnat, että ne aiheuttavat vahinkoa”, mitä on vaikea todistaa. ”Epäterveiden hinnoittelukäytäntöjen” osoittaminen edellyttää myös, että asianomainen kolmannen maan lentoliikenteen harjoittaja on saanut muuta kuin kaupallista etua, mutta tällaisen edun olemassaolo ei yksin riitä unionin toimien käynnistämiseen. Asetuksessa (EY) N:o 868/2004 ei myöskään säädetä erityisestä EU:n sisäisestä menettelystä, joka koskisi niihin ilmailukuljetus- tai lentoliikennesopimukseen sisältyviä tasapuolisen kilpailun varmistamiseen tähtääviä velvoitteita, joiden osapuolena unioni on, tapauksissa, joissa näitä velvoitteita on rikottu. Lisäksi tutkinnan aloittamista koskevat säännöt ovat melko rajoittavia. Oikeus tehdä valitus komissiolle rajoittuu nimittäin ”yhteisön ilmailualaan”, jonka määritellään olevan ”yhteisön lentoliikenteen harjoittajia, jotka tarjoavat samankaltaisia lentoliikennepalveluja, tai näistä lentoliikenteen harjoittajista niitä, joiden yhteinen osuus muodostaa merkittävän osan kyseisten palvelujen tarjonnasta yhteisössä”. Jäsenvaltiot tai yksittäiset lentoliikenteen harjoittajat eivät voi tehdä valitusta omissa nimissään.

Tiedonannossaan ”Ilmailustrategia Euroopalle”⁹ komissio ilmoitti aikeestaan arvioida asetuksen (EY) N:o 868/2004 toimivuutta tarkoituksenaan muuttaa sitä tai korvata se tehokkaammalla välineellä, joka takaisi tasapuoliset kilpailuolosuhteet kaikkien lentoliikenteen harjoittajien välillä ja näin turvaisi unionin yhteydet maailmalle. Ilmailustrategiassa korostetaan myös, että on tärkeää jatkaa neuvotteluja tasapuolista kilpailua koskevien lausekkeiden sisällyttämiseksi EU:n ja jäsenvaltioiden kahdenvälisiin ilmailusopimuksiin, saada aikaan edistymistä monenvälisellä tasolla ja samalla parantaa tämän välineen tehokkuutta.

⁷ Komission tiedonanto ”EU:n ulkoinen ilmailupolitiikka - Tulevat haasteet”.

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 868/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen muista maista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista liittyviltä yhteisön lentoliikenteen harjoittajia vahingoittavilta tulta ja epäterveiltä hinnoittelukäytännöiltä suojautumisesta (EYVL L 162, 30.4.2004, s.1).

⁹ Komission tiedonanto ”Ilmailustrategia Euroopalle”.

Neuvosto, joka on samaa mieltä tavoitteesta tarkistaa tai korvata asetus (EY) N:o 868/2004, totesi 20. joulukuuta 2012 antamissaan päätelmissä¹⁰, että ”asetuksessa (EY) N:o 868/2004 ei ole riittäväällä tavalla otettu huomioon lentoliikennepalvelujen erityispiirteitä”, ja kannatti ”komission aikomusta analysoida (...) mahdollisia vaihtoehtoja tehokkaammaksi välineeksi, jolla voitaisiin turvata avoin ja tasapuolinen kilpailu, sekä sen aikomukseen tehdä sen perusteella ehdotus asetuksen (EY) N:o 868/2004 tarkistamisesta tai korvaamisesta”.

Myös Euroopan parlamentti kannatti tätä lähestymistapaa ja kehotti ”tarkistamaan asetusta (EY) N:o 868/2004 siten, että asetuksella turvataan oikeudenmukainen kilpailu unionin ulkoisissa ilmailusuhteissa ja vahvistetaan unionin ilmailualan kilpailuasemaa, varmistetaan vastavuoroisuus ja lopetetaan epäoikeudenmukaiset käytännöt (...)”¹¹.

- **Johdonmukaisuus suhteessa tällä politiikan alalla voimassa oleviin politiikkaa koskeviin säännöksiin**

Aloite on johdonmukainen suhteessa komission tiedonantoon EU:n ulkoisesta ilmailupolitiikasta, jossa todetaan, että ”on tärkeää ja perusteltua, että EU pystyy tehokkaasti suojaamaan EU:n lentoyhtiöiden kansainvälistä kilpailukykyä vilpilliseltä kilpailulta ja/tai epäreiluilta käytännöiltä niiden lähteestä riippumatta”.

Aloite on yksi Euroopan ilmailustrategiaa koskevassa komission tiedonannossa luetelluista toimista, ja se on johdonmukainen tasapuolista kilpailua koskevan EU:n politiikan kanssa.

Aloite perustuu lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93¹² 12 artiklassa ja pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla annetun neuvoston direktiivin 96/67/EY¹³ 20 artiklan näkökohtia vastaaviin näkökohtiin. Kummissakin säännöissä todetaan, että toimiin voidaan ryhtyä, jos kolmannet maat myöntävät omille lentoliikenteen harjoittajilleen etuuskohtelun verrattuna unionin lentoliikenteen harjoittajiin lähtö- ja saapumisaikojen jakamisessa taikka maahuolintapalvelujen tai omahuolinnan markkinoille pääsyssä.

Aloite ei vaikuta perussopimusten mukaiseen toimivallan jakautumiseen unionin ja sen jäsenvaltioiden välillä unionin lainsäädännön mukaisesti siten kuin Euroopan unionin tuomioistuin sitä tulkitsee.

- **Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan**

Aloitteella pyritään varmistamaan, että ilmailua harjoitetaan tasapuolisen kilpailun olosuhteissa, ja sillä edistetään ilmailualan mahdollisuutta vaikuttaa komissio ensisijaisten tavoitteiden saavuttamiseen työpaikkojen luomisen ja kestäväen kasvun tukemisessa.

Aloite myös vahvistaa osaltaan unionin vaikutusvaltaa maailmassa ja myötävaikuttaa näin vastaavien strategisten tavoitteiden saavuttamiseen eli siihen, että unionista tulee vahvempi maailmanlaajuinen toimija ja että vapaakauppaa kehitetään eurooppalaisista normeista

¹⁰ Neuvostonpäätelmät tiedonannosta 'EU:n ulkoinen ilmailupolitiikka - Tulevat haasteet', 20.12.2012.

¹¹ Euroopan parlamentin 9. syyskuuta 2015 antama päätöslauselma aiheesta ”Liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan täytäntöönpano: tilannekatsaus ja eteneminen kohti kestäväää liikkuvuutta” (2015/2005(INI)).

¹² Neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, annettu 18 päivänä tammikuuta 1993, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1).

¹³ Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla (EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36).

tinkimättä. Erityisesti aloite on linjassa sen lähestymistavan kanssa, jota komissio soveltaa kilpailua suosivista ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksista kolmansien maiden kanssa käytävissä neuvotteluissa sekä työmarkkina- ja sosiaalisia kysymyksiä koskevaan korkeatasoiseen suojaan.

Aloite on johdonmukainen unionin muiden asiaa koskevien politiikkojen kanssa, myös kauppaja- ja kilpailupolitiikan kanssa.

2. OIKEUSPERUSTA SEKÄ TOISSIJAISSUUS- JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Aloite perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohtaan. Kyseinen säännös mahdollistaa kaikkien ilmakuljetuspalveluja koskevien asianmukaisten säännösten antamisen, ja se oli perustana jo asetuksen (EY) N:o 868/2004¹⁴ antamiselle.

• Toissijaisuusperiaate

Johdonmukaisuus toissijaisuusperiaatteen kanssa tunnustettiin asetuksen (EY) N:o 868/2004 johdanto-osan 26 kappaleessa siltä osin kuin se koski kyseisen asetuksen ehtoja.

Nyt ehdotettuun asetukseen sisältyvä uusi keskeinen tekijä on toiminta tapauksissa, joissa 'rikotaan sovellettavia kansainvälisiä velvoitteita'. Asetusehdotuksessa määritetään 'sovellettavat kansainväliset velvoitteet' velvoitteiksi, jotka sisältyvät sopimukseen, jonka osapuolena unioni on. Yksittäiset jäsenvaltiot eivät voi yksinään käyttää kolmansiin maihin nähden sellaisiin sopimuksiin perustuvia oikeuksia, joiden osapuolena unioni on.

Koska haluttuja tavoitteita ei voitaisi saavuttaa ilman unionin tason toimia, tällainen toiminta on tarpeen ja tuo lisäarvoa verrattuna kansallisen tason toimiin.

• Suhteellisuusperiaate

Ehdotetut toimintavaihtoehdot eivät ylitä sitä, mikä on tarpeen ehdotuksen tavoitteen saavuttamiseksi eli tasapuolisen kilpailun varmistamiseksi unionin lentoliikenteen harjoittajien ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien välillä, jotta voidaan pitää yllä unionin yhteyksien hyvää toimivuutta edistäviä olosuhteita.

Kyseessä olevat käytännöt ovat kaikki omiaan aiheuttamaan haittaa tasapuoliselle kilpailulle. Ne on joko todettu sellaisiksi asiaan liittyvissä kansainvälisissä sopimuksissa tai ne koostuvat tuista¹⁵ tai ovat syrjintää, mikä voi lisäksi johtaa toimenpiteiden käyttöönottoon ainoastaan siinä tapauksessa, että unionin lentoliikenteen harjoittajille aiheutuu tai uhkaa aiheutua vahinkoa.

Tämän välineen nojalla käyttöön otettavat toimenpiteet ovat nekin suhteellisia. Jos kansainvälisiä velvoitteita on rikottu, toimenpiteet rajataan siihen, mikä on asianomaisen sopimuksen ja/tai kansainvälisen julkisoikeuden nojalla mahdollista.

¹⁴ Tuolloin EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta.

¹⁵ Tämä viittaa ainoastaan tukiin, jotka ovat valikoivia tämän asetusehdotuksen 2 artiklan h alakohdassa määritellyllä tavalla.

Jos toimenpiteitä otetaan käyttöön unionin lentoliikenteen harjoittajille vahinkoa tai vahingon uhkaa aiheuttavien tukien tai syrjinnän takia, toimenpiteet eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen tällaisen vahingon tai vahingon uhan korjaamiseksi.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMÄKUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Sidosryhmien kuuleminen

Julkista kuulemista koskevien komission sääntöjen mukaisesti sidosryhmiä kuultiin julkisen verkkokuulemisen kautta ”*ehdotuksesta paremmasta suojautumisesta tulta ja epäterveiltä hinnoittelukäytännöiltä*” 29. lokakuuta 2013–21. tammikuuta 2014. Julkiseen kuulemiseen osallistui 20 eri tahoa, jotka edustivat lentoyhtiöitä (sekä unionin että unionin ulkopuolisia), lentoasemia ja toimialajärjestöjä (sekä unionin että unionin ulkopuolisia), EU:n ammattiyhdistyksiä, jäsenvaltioita ja kansalaisia. Kuulemiseen saatujen vastausten vähäisyys on otettava huomioon tietoja tulkittaessa. Ne antavat kuitenkin kuvan tärkeimpien sidosryhmien kannasta.

Sidosryhmiä kuultiin myös komission ilmailustrategian valmistelun aikana järjestetyn julkisen kuulemisen yhteydessä 19. maaliskuuta–10. kesäkuuta 2015. Komissio sai 233 täytettyä kyselylomaketta ja 41 kannanottoa sidosryhmiltä, jotka edustivat jäsenvaltioita ja EU:n ulkopuolisia maita, lentoyhtiöitä, lentoasemia, maahuolintayrityksiä, lentäjiä, ilma-alusten toimittajia ja valmistajia, toimiala- ja työntekijäjärjestöjä, konsulttiyrityksiä, tiedeyhteisöjä ja kansalaisia.

Sidosryhmien kuulemisesta saatuja tietoja täydennettiin tutkimuksilla, joissa myös kuultiin sidosryhmiä.

Lopuksi komissio järjesti joukon epävirallisia tapaamisia jäsenvaltioiden ja asianosaisten sidosryhmien (sekä unionin että unionin ulkopuolisten) kanssa.

Vaikutustenarviointi sisältää suoritettujen julkisten kuulemisten tiivistelmät.

• Vaikutustenarviointi

Vaikutustenarvioinnin tiivistelmä on saatavilla osoitteessa: *(to be included when published on SG website)*.

Vaikutustenarviointiraportti ja sen tiivistelmä toimitettiin sääntelyntarkastelulautakunnan tarkasteltaviksi. Lautakunta antoi ensin kielteisen lausunnon 8. huhtikuuta 2016 ja sittemmin myönteisen lausunnon 29. heinäkuuta 2016. Raporttia mukautettiin lautakunnan suositusten mukaisesti. Nyt raportissa esitetään etenkin käsillä oleva ongelma paremmin ja kerrotaan selkeämmin, miksi nykysäännöillä ei pystytä ratkaisemaan tätä ongelmaa. Todetun ongelman tueksi annetaan esimerkkejä väitetyistä syrjivistä käytännöistä. Raportissa myös selitetään paremmin lainsäädännön yhteensopivuus kansainvälisen lain ja kolmansien maiden kanssa tehtyjen ilmakuljetussopimusten kanssa. Lisäksi siinä keskitytään enemmän kuluttajiin kohdistuviin vaikutuksiin ja arvioidaan paremmin kunkin toimintavaihtoehdon vaikutukset. Myös sidosryhmien näkemykset esitellään paremmin.

Sääntelyntarkastelulautakunnan myönteinen lausunto on saatavilla seuraavassa osoitteessa: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

Vaikutustenarvioinnissa tarkastellaan neljää toimintavaihtoehtoa perusskenaario mukaan luettuna. Vaihtoehto, jossa yhdistyvät asetuksen (EY) N:o 868/2004 rajallinen tarkistus ja tulkintaohjeiden antaminen, on hylätty.

Vaihtoehdossa A (perusskenaario) säilytetään asetus (EY) N:o 868/2004 eli sitä ei kumota.

Vaihtoehdossa B yhdistyvät voimakkaammat kansainväliset ponnistelut WTO:n ja ICAOn tasolla tasapuolista kilpailua koskevan monenvälisen oikeudellisen kehyksen hyväksymisen edistämiseksi sekä neuvottelut, joiden tavoitteena on laajennettujen tasapuolista kilpailua koskevien lausekkeiden sisällyttäminen ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksiin.

Vaihtoehdossa C asetus (EY) N:o 868/2004 kumotaan ja se korvataan uudella kattavalla ja tehokkaalla asetuksella, jonka esikuvana on kaupan esteitä koskeva asetus ja jossa otetaan huomioon ilmailualan erityisominaisuudet.

Vaihtoehto D yhdistää vaihtoehdot B ja C ja käsittää näin ollen sekä asetuksen (EY) N:o 868/2004 korvaamisen uudella säädöksellä että toimien lisäämisen kansainvälisellä tasolla, myös ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksia koskevien neuvottelujen suhteen.

Vaihtoehto D tarjoaa yhdenmisen lähestymistavan, jota pidetään sopivimpana havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi. Ottamalla mukaan kolme toisiaan vahvistavaa rakenneosaa (kansainvälisten tasapuolisen kilpailun lausekkeet sopimuksissa, asetuksen (EY) N:o 868/2004 tarkistaminen) luodaan synergioita, mahdollistetaan EU:n yhteyksien tehokas turvaamisen ja tuetaan avointa kilpailua kaikkien lentoliikenteen harjoittajien välillä. Näistä syistä vaihtoehtoa D pidetään parhaana vaihtoehtona.

Vaihtoehdon D taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia analysoidaan vaikutustenarvioinnissa. Vaikka vaihtoehdon D taloudellisia vaikutuksia on mahdotonta määrittää tarkasti, sen odotetaan tuovan eniten taloudellista hyötyä, sillä sen avulla EU voi kilpailla tasavertaisesti kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien kanssa. Tämä vaihtoehto hyödyttää myös EU:n lentoasemia ja matkustajia lisäämällä liikennettä ja valinnanvaraa. Yleisesti ottaen Euroopan lentoyhteydet paranevat ja ilmailuala voi jatkossakin edistää unionin kasvua ja työllisyyttä ja tuoda hyötyjä matkustajille, yrityksille ja EU:n koko taloudelle. Sosiaalisista näkökohdista vaihtoehdon D odotetaan vaikuttavan myönteisesti EU:n työntekijöiden suoraan työllistyvyyteen etenkin lentoasemilla ja niihin liittyvillä aloilla. Vaikutuksen välilliseen työllisyyteen odotetaan olevan vieläkin positiivisempi. Vaikka vaihtoehdon D odotetaan tuottavan joitakin ympäristöhyötyjä melusaasteen ja kasvihuonekaasujen vähentyessä sen ansiosta, että EU:n lentoliikenteen harjoittajien liikennöimien suorien lentojen määrä mahdollisesti kasvaa, ne yleensä kumoutuvat muilla tekijöillä kuten lentoliikenteen tulevilla ennustetulla kasvulla. Siksi tämän vaihtoehdon ympäristövaikutusten odotetaan olevan neutraaleja.

Ehdotettu asetus edistää vaihtoehdon D toteuttamista, ja siinä tarkennetaan edelleen sen merkityksellisiä näkökohtia. Tarkentamisen perusteella määritetään kaksi mahdollista linjaa: niin kutsuttu 'rikkomislinja' ja niin kutsuttu 'vahinkolinja'.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Talousarviovaikutukset liittyvät Euroopan komission tutkimusten aloittamiseen ja suorittamiseen ja rahoitusvastuisiin.

Komission tekemistä saman tyyppisistä tutkimuksista saatujen kokemusten perusteella on arvioitu, että tarvittavat resurssit ovat 3–4 kokoaikaista virkamiestä tutkimusta kohti ja 2–3 tutkimusta vuodessa. Tämän säädöksen täytäntöönpanoa varten siis 9 virkamiestä. On myös

varauduttava virkamatkoista ja paikan päällä tehtävistä tutkimuksista aiheutuviin kustannuksiin. Henkilöresursseja ja virkamatkoja koskeva määrärahatarve katetaan määrärahoilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

Tuloja odotetaan kertyvän rahoitusvastuiden maksamisen kautta. Määrien arvioiminen on erittäin vaikeaa, koska tulot riippuvat kunkin yksittäisen tapauksen olosuhteista.

5. MUUT ASIAT

• Täytäntöönpanosuunnitelmat sekä seuranta-, arviointi- ja raportointijärjestelyt

Tätä aloitetta koskeva seuranta-, arviointi- ja raportointikehys kuvataan oheisasiakirjana olevan vaikutustenarviointiraportin 7 luvussa.

• Ehdotuksen esittely

Johdanto-osan kappaleissa esitetään asetuksen tavoite, joka on taata tasapuolinen kilpailu unionin lentoliikenteen harjoittajien ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien välillä sellaisten olosuhteiden ylläpitämiseksi, jotka edistävät yhteysien hyvää toimivuutta.

Ehdotuksen I luku sisältää yleisiä säännöksiä. Luvussa vahvistetaan asetuksen soveltamisala ja joukko määritelmiä, jotta asetus ja erityisesti asetuksen kohteena olevat käytännöt voidaan ymmärtää oikein.

II luku sisältää yleiset säännöt menettelyistä. Säännöt koskevat tutkimuksen aloittamista ja suorittamista. Luvussa säädetään, että tutkimus voidaan aloittaa jäsenvaltion, EU:n lentoliikenteen harjoittajan tai EU:n lentoliikenteen harjoittajien yhteenliittymän tekemän valituksen perusteella tai komission omasta aloitteesta. Siinä vahvistetaan edellytykset, joilla komissio voi päättää tai kieltäytyä tutkinnan aloittamisesta, ja täsmennetään menettely, jota on noudatettava ilmoitettaessa tutkimuksen aloittamisesta. Siinä määritetään komission oikeus hankkia kaikki tiedot, jotka se katsoo tarpeellisiksi tutkimuksen suorittamiseksi ja saamiensa tai keräämiensä tietojen oikeellisuuden tarkistamiseksi¹⁶. Siinä määritellään myös tutkimuksen kaksi mahdollista tarkoitusta, jotka koskevat joko sovellettavien kansainvälisten velvoitteiden rikkomista (nk. 'rikkomuslinja') tai kolmannen maan tai kolmannen maan yhteisön käyttöön ottamia käytäntöjä, jotka vaikuttavat kilpailuun ja aiheuttavat vahinkoa tai vahingon uhkaa unionin lentoliikenteen harjoittajille (nk. 'vahinkolinja'). Lisäksi tässä luvussa vahvistetaan säännöt, joiden mukaisesti tutkimus on tehtävä ja joiden mukaan asianosaiset voivat tutustua tutkimukseen liittyviin tietoihin. Se sisältää myös säännöksiä, jotka koskevat yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa, luottamuksellisuutta ja tietojen ilmaisemista.

III luvussa kuvataan toimet, joilla sovellettavan kansainvälisen oikeuden rikkomista koskevat menettelyt saatetaan päätökseen joko korjaustoimenpitein tai ilman niitä. Tältä osin käytettävissä olevat toimenpiteet ovat erityisesti ne, joista säädetään sovellettavat kansainväliset velvoitteet sisältävässä säädöksessä.

¹⁶ Tällä pyritään korjaamaan havaittu avoimuuden ja tietojen puute käytännöistä, joiden väitetään vaikuttavan kilpailuolosuhteisiin markkinoilla.

IV luku sääntelee tapauksia, joissa on kyse kilpailuun vaikuttavista käytännöistä. Tätä varten siinä vahvistetaan ensin edellytykset, joilla vahingon tai vahingon uhan olemassaolo voidaan todeta. Siinä vahvistetaan myös edellytykset, joiden mukaisesti menettely voidaan keskeyttää tai saattaa päätökseen joko korjaustoimenpitein tai ilman niitä. Siinä säädetään mahdollisuudesta ottaa käyttöön rahoituksellisia tai toiminnallisia toimenpiteitä, joilla on tarkoitus korjata vahinko tai vahingon uhka, ja edellytetään, etteivät toimenpiteet ylittä sitä mikä on tarpeen korjaamisen kannalta ottaen huomioon, että toimenpiteiden tavoitteena ei ole rangaista kolmannen maan lentoliikenteen harjoittaja vaan palauttaa tasapuolinen kilpailutilanne. Tässä luvussa määritellään myös edellytykset, joiden täytyessä korjaustoimenpiteitä voidaan tarkastella uudelleen.

Lopuksi V luku sisältää säännökset, jotka koskevat komiteamenettelyä, asetuksen (EY) N:o 868/2004 kumoamista ja tämän asetuksen voimaantuloa.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

kilpailun turvaamisesta ilmakuljetuksissa ja asetuksen (EY) N:o 868/2004 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁷,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹⁸,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Ilmailualalla on EU:n taloudessa elintärkeä asema. Se on merkittävä talouskasvun vauhdittaja, työpaikkojen synnyttäjä ja kaupankäynnin ja liikkuvuuden edistäjä. Viime vuosikymmenten aikana ilmakuljetuspalvelujen kasvu on parantanut huomattavasti sekä unionin sisäisten yhteyksien että unionin ja EU:n ulkopuolisten maiden välisten yhteyksien toimivuutta ja edistänyt merkittävästi unionin koko taloutta.
- (2) Unionin lentoliikenteen harjoittajat ovat keskeisiä tekijöitä maailmanlaajuisessa verkostossa, joka yhdistää Euroopan sekä sisäisesti että muuhun maailmaan. Niiden olisi voitava kilpailla kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien kanssa toimintaympäristössä, jossa kilpailu on avointa ja tasapuolista kaikkien lentoliikenteen harjoittajien välillä. Tämä pitäisi osaltaan yllä olosuhteita, jotka edistävät unionin yhteyksien hyvää toimivuutta.
- (3) Tasapuolinen kilpailu on tärkeä yleisperiaate kansainvälisissä ilmakuljetuspalveluissa. Tämä periaate tunnustetaan erityisesti kansainvälisen siviili-ilmailun

¹⁷ EUVL C , , s. .

¹⁸ EUVL C , , s. .

yleissopimuksessa eli Chicagon yleissopimuksessa, jonka johdanto-osassa todetaan, että kansainvälisten ilmakuljetuspalvelujen on perustuttava ”yhtäläisiin mahdollisuuksiin”. Chicagon yleissopimuksen 44 artiklassa todetaan myös, että Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, jäljempänä ’ICAO’, olisi pyrittävä edistämään kansainvälistä ilmakuljetusta ”varmistamalla (...) jokaisen sopimusvaltion yhtäläinen mahdollisuus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä” ja ”välttämällä diskriminointia sopimusvaltioiden kesken”.

- (4) Tasapuolisen kilpailun periaate on vakiintunut unionissa, jossa markkinoita vääristäviin käytäntöihin sovelletaan voimassa olevaa unionin lainsäädäntöä, joka takaa yhtäläiset mahdollisuudet ja tasapuoliset kilpailuedellytykset kaikille unionissa toimiville lentoliikenteen harjoittajille, sekä eurooppalaisille että Euroopan ulkopuolisille.
- (5) Joidenkin kolmansien maiden ja unionin jatkuvista ponnisteluista huolimatta tasapuolisen kilpailun periaatteita ei kuitenkaan ole vielä määritelty erityisissä monenvälisissä säännöissä, kuten ICAOn tai Maailman kauppajärjestön (WTO) sopimuksissa, joiden soveltamisalasta ilmakuljetuspalvelut on suurelta osin jätetty pois¹⁹.
- (6) ICAOn ja WTO:n puitteissa olisi siksi pyrittävä tehokkaammin tukemaan aktiivisesti tasapuoliset kilpailuedellytykset kaikille lentoliikenteen harjoittajille takaavien kansainvälisten sääntöjen kehittämistä.
- (7) Tasapuolinen kilpailu lentoliikenteen harjoittajien välillä olisi turvattava mieluiten ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksin. Useimmissa ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksissa, jotka on tehty unionin ja/tai sen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä ei toistaiseksi ole vastaavia sääntöjä. Siksi olisi tehostettava pyrittävä neuvottelupyrkimyksiä tasapuolisen kilpailun lausekkeiden lisäämisestä kolmansien maiden kanssa jo tehtyihin ja tuleviin ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksiin.
- (8) Tasapuolinen kilpailu lentoliikenteen harjoittajien välillä voidaan varmistaa myös asianmukaisella unionin lainsäädännöllä, kuten neuvoston asetuksella (ETY) N:o 95/93²⁰ ja neuvoston direktiivillä 96/97/EY²¹. Siltä osin kuin tasapuolinen kilpailu edellyttää unionin lentoliikenteen harjoittajien suojelemista tietyiltä kolmansien maiden tai kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien käyttöön ottamilta käytännöiltä, tätä kysymystä säännellään tällä hetkellä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 868/2004²². Asetus (EY) N:o 868/2004 on kuitenkin osoittautunut riittämättömäksi mitä tulee sen taustalla olevaan yleiseen tasapuolisen kilpailun tavoitteeseen. Tämä johtuu erityisesti sen tietyistä säännöistä, jotka koskevat etenkin asianomaisten käytäntöjen (muiden kuin tukien) määritelmää sekä tutkimusten

¹⁹ Marrakeshin sopimus, liite 1B, palvelukaupan yleissopimus (GATS), ilmakuljetuspalveluja koskeva liite.

²⁰ Neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, annettu 18 päivänä tammikuuta 1993, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1).

²¹ Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuollinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla (EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36).

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 868/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen muista maista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista liittyviltä yhteisön lentoliikenteen harjoittajia vahingoittavilta tulta ja epäterveiltä hinnoittelukäytännöiltä suojaumisesta (EUVL L 162, 30.4.2004, s.1).

vireillepanolle ja suorittamiselle asetettuja vaatimuksia. Asetuksessa (EY) N:o 868/2004 ei myöskään säädetä erityisestä unionin sisäisestä menettelystä, joka koskisi niihin ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimukseen sisältyviä velvoitteita, joiden osapuolena unioni on ja joiden tarkoituksena on varmistaa tasapuolinen kilpailu. Koska näiden ongelmien korjaamiseksi olisi tehtävä lukuisia merkittäviä muutoksia, asetus (EY) N:o 868/2004 on aiheellista korvata uudella säädöksellä.

- (9) Tarvitaan tehokasta, oikeasuhteista ja varoittavaa lainsäädäntöä, jotta voidaan ylläpitää olosuhteita, jotka edistävät unionin yhteyksien hyvää toimivuutta ja varmistavat tasapuolisen kilpailun kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien kanssa. Tätä varten komissiolle olisi annettava toimivalta suorittaa tutkimus ja ryhtyä tarvittaessa toimenpiteisiin. Tällaisten toimenpiteiden olisi oltava käytettävissä joko silloin, kun sopimukseen, jossa unioni on osapuolena, perustuvia velvoitteita rikotaan tai silloin, kun kilpailuun vaikuttavat käytännöt aiheuttavat tai uhkaavat aiheuttaa vahinkoa unionin lentoliikenteen harjoittajille.
- (10) Jos unioni on osapuolena kolmannen maan kanssa tehdyssä ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksessa, sopimuksessa vahvistettujen kansainvälisten velvoitteiden rikkomista olisi käsiteltävä kyseisen sopimuksen puitteissa erityisesti soveltamalla tasapuolisen kilpailun lauseketta, kun sellainen on olemassa, ja tarvittaessa riitojenratkaisun kautta.
- (11) Jotta komissio saa riittävästi tietoa mahdollisista tekijöistä, jotka oikeuttavat tutkimuksen vireillepanoon, millä tahansa jäsenvaltiolla, unionin lentoliikenteen harjoittajalla tai unionin lentoliikenteen harjoittajien yhteenliittymällä olisi oltava oikeus tehdä valitus.
- (12) On tärkeä varmistaa, että tutkimus kattaa merkitykselliset tekijät mahdollisimman laajasti. Tätä varten komissiolla olisi oltava mahdollisuus suorittaa tutkimuksia kolmansissa maissa asianomaisen kolmannen maan ja kolmannen maan yhteisön suostumuksella. Samoista syistä ja samaa tarkoitusta varten jäsenvaltiot olisi velvoitettava tukemaan komissiota parhaan kykynsä mukaan. Komission olisi saatettava tutkimus päätökseen parhaan saatavilla olevan näytön perusteella.
- (13) Jos komission suorittama tutkimus koskee toimenpiteitä, jotka kuuluvat kolmannen maan kanssa tehdyn sellaisen ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksen piiriin, jossa unioni ei ole osapuolena, olisi varmistettava, että komissio toimii täysin tietoisena kaikista asianomaisessa jäsenvaltiossa tällaisen sopimuksen nojalla käynnistetyistä tai suunnitelluista menettelyistä, jotka liittyvät komission tutkimuksen kohteena olevaan tilanteeseen. Jäsenvaltiot olisi siksi velvoitettava pitämään komissio ajan tasalla.
- (14) On tarpeen vahvistaa edellytykset, joiden mukaisesti menettely olisi saatettava päätökseen joko korjaustoimenpitein tai ilman niitä.
- (15) Menettelyä ei pitäisi käynnistää tai se olisi saatettava päätökseen ilman tämän asetuksen mukaisia korjaustoimenpiteitä, jos niiden käyttöönotto olisi unionin edun vastaista, kun otetaan huomioon niiden vaikutus muihin henkilöihin, eritoten kuluttajiin tai yrityksiin unionissa. Menettely olisi saatettava päätökseen ilman toimenpiteitä myös silloin, kun tällaisten toimenpiteiden käyttöönottoa koskevat edellytykset eivät täyty tai eivät enää täyty.

- (16) Jos sovellettavia kansainvälisiä velvoitteita on rikottu, korjaustoimenpiteiden olisi perustuttava tällaiset velvoitteet sisältävään säädökseen tai kansainvälisen julkisoikeuden sääntöihin ja periaatteisiin. Kyseisten säädösten eheyden säilyttämiseksi tällaisia toimenpiteitä olisi otettava käyttöön ainoastaan niissä säädetyn menettelyn päättämisen jälkeen.
- (17) Unionin lentoliikenteen harjoittajaan tai harjoittajiin kohdistuvaa vahinkoa tai vahingon uhkaa koskevien havaintojen olisi vastattava realistista arviota tilanteesta ja siksi perustuttava kaikkiin asiaankuuluviin tekijöihin, erityisesti asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien tilanteeseen ja niiden ilmakuljetusmarkkinoiden yleistilanteeseen, johon vaikutukset kohdistuvat.
- (18) Hallinnolliseen tehokkuuteen liittyvistä syistä ja menettelyn mahdolliseksi päättämiseksi ilman toimenpiteitä asian käsittely olisi voitava keskeyttää, jos asianomainen kolmas maa tai kolmannen maan yhteisö on ryhtynyt päättäväisesti poistamaan asianomaista kilpailuun vaikuttavaa tai vahinkoa taikka vahingon uhkaa aiheuttavaa käytäntöä.
- (19) Kilpailuun vaikuttaviin käytäntöihin kohdistuvien korjaustoimenpiteiden tarkoituksena on korjata vahinko, joka aiheutuu tai uhkaa aiheutua kyseisten käytäntöjen takia. Sen vuoksi ne olisi toteutettava taloudellisina velvoitteina tai muina toimenpiteinä, jotka ovat mitattavissa rahassa ja joilla voidaan saavuttaa sama vaikutus. Niitä voivat olla toimenpiteet, joilla keskeytetään toimilupa, toimittamatta jääneet palvelut tai muut kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan oikeudet niin, ettei tämä kuitenkaan johda asianomaisen kolmannen maan kanssa tehdyn ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksen rikkomiseen. Suhteellisuusperiaatteen noudattamiseksi kaikenlaiset toimenpiteet olisi rajoitettava siihen, mikä on tarpeen todetun vahingon tai vahingon uhan korjaamiseksi.
- (20) Saman periaatteen mukaisesti kilpailuun vaikuttaviin käytäntöihin kohdistuvat korjaustoimenpiteet olisi pidettävä voimassa vain niin kauan ja siinä laajuudessa kuin on tarpeen tällaiseen käytäntöön ja siitä johtuvaan vahinkoon tai vahingon uhkaan nähden. Tästä syystä toimenpiteitä olisi tarkasteltava uudelleen olosuhteiden sitä edellyttäessä.
- (21) Tämän asetuksen mukaisesti tutkitut tapaukset ja niiden mahdolliset vaikutukset jäsenvaltioihin voi vaihdella olosuhteiden mukaan. Korjaustoimenpiteitä voidaan näin ollen soveltaa tapauksen mukaan yhteen tai useampaan jäsenvaltioon tai ne voidaan rajata tiettyyn maantieteelliseen alueeseen.
- (22) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²³ mukaisesti.
- (23) Koska jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on kaikille unionin lentoliikenteen harjoittajille sama ja yhtenäisiin kriteereihin ja menettelyihin perustuva tehokas suojele sovellettavien kansainvälisten velvoitteiden rikkomista vastaan tai yhteen taikka useampaan unionin lentoliikenteen harjoittajaan

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovalan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

kohdistuvaa vahinkoa taikka vahingon uhkaa vastaan, jota aiheuttavat kolmansien maiden tai kolmansien maiden yhteisöjen käyttöön ottamat kilpailuun vaikuttavat käytännöt, vaan kyseiset tavoitteet voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

- (24) Koska tämä asetus korvaa asetuksen (EY) N:o 868/2004, kyseinen asetus olisi kumottava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat komission suorittamia tutkimuksia ja korjaustoimenpiteiden käyttöön ottamista, kun on kyse sovellettavien kansainvälisten velvoitteiden rikkomisesta ja käytännöistä, jotka vaikuttavat unionin lentoliikenteen harjoittajien ja muiden lentoliikenteen harjoittajien väliseen kilpailuun ja aiheuttavat tai uhkaavat aiheuttaa vahinkoa unionin lentoliikenteen harjoittajille.
2. Tätä asetusta sovelletaan rajoittamatta asetuksen (ETY) N:o 95/93 12 artiklan ja direktiivin 96/67/EY 20 artiklan soveltamista.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- a) 'lentoliikenteen harjoittajalla' lentoliikenteen harjoittajaa sellaisena kuin se on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1008/2008²⁴;
- b) 'ilmakuljetuspalvelulla' lentoa tai lentosarjaa, jolla kuljetetaan matkustajia, rahtia tai postia korvausta tai vuokraa vastaan;

²⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3).

- c) 'sovellettavilla kansainvälisillä velvoitteilla' velvoitteita, jotka sisältyvät kansainväliseen ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimukseen, jonka osapuolena unioni on, tai ilmakuljetuspalvelujen tarjoamista koskevia säännöksiä, jotka sisältyvät kauppasopimukseen, jonka osapuolena unioni on, ja jotka liittyvät kilpailuun mahdollisesti vaikuttaviin käytäntöihin tai muuhun toimintatapaan, jolla on merkitystä lentoliikenteen harjoittajien välisen kilpailun kannalta;
- d) 'asianosaisella' sellaista luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä taikka virallista elintä, riippumatta siitä, onko se oikeushenkilö, jolle menettelyn lopputulos on todennäköisesti erittäin merkityksellinen;
- e) 'kolmannen maan yhteisöllä' sellaista luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, riippumatta siitä, harjoittaako se voittoa tuottavaa toimintaa, tai virallista elintä, riippumatta siitä, onko se oikeushenkilö, joka kuuluu kolmannen maan lainkäyttövaltaan, riippumatta siitä, onko se kolmannen maan julkishallinnon valvoma, joka on suoraan tai välillisesti mukana ilmakuljetuspalvelujen tai niihin liittyvien palvelujen tarjoamisessa taikka ilmakuljetuspalvelujen tai niihin liittyvien palvelujen tarjoamisessa käytettävien infrastruktuurien tai palvelujen tarjoamisessa;
- f) 'kilpailuun vaikuttavilla käytännöillä' syrjintää ja tukia;
- g) 'syrjinnällä' kaikenlaista erilaiseen asemaan asettamista ilman objektiivisia perusteita, kun on kyse ilmakuljetuspalvelujen tarjoamisessa käytettävien tavaroiden tai palvelujen, myös julkisten palvelujen, tarjoamisesta, tai siitä, miten viranomaiset kohtelevat tällaisia palveluja (myös seuraaviin liittyvät käytännöt: lentosuunnistus tai lentoasemien rakennelmat ja laitteet ja lentoasemapalvelut, polttoaine, maahuolinta, turvallisuus, tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät, lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen, maksut sekä ilmakuljetuspalveluissa käytettävien muiden rakenteiden tai palvelujen käyttö);
- h) 'tuella' rahallista avustusta,
 - i) jonka myöntää kolmannen maan julkishallinto tai muu julkinen organisaatio missä tahansa seuraavista muodoista:
 - 1) julkishallinnon tai muun julkisen organisaation käytäntö, joka käsittää varojen suoran siirron tai varojen taikka vastuuden mahdollisen suoran siirron (kuten avustukset, lainat, omaan pääomaan tehdyt sijoitukset, lainatakuut, toimintatappioiden korvaaminen tai viranomaisten asettamien taloudellisten velvoitteiden korvaaminen);
 - 2) julkishallinnon tai muun julkisen organisaation saatavasta, joka muuten olisi maksettava, luovutaan tai sitä ei kanneta (kuten suotuista verokohtelu tai verohyvitysten kaltaiset verokannustimet);
 - 3) julkishallinto tai muu julkinen organisaatio, myös valtion määräysvallassa oleva yritys, myy tai ostaa tavaroita tai palveluja;
 - 4) julkishallinto tai muu julkinen organisaatio suorittaa maksuja rahoitusmekanismiin taikka valtuuttaa tai määrää yksityisen tahon

vastaamaan yhdestä tai useammasta 1, 2 ja 3 alakohdassa tarkoitettusta tavanomaisesti julkishallinnolle kuuluvasta tehtävästä, joka ei tosiasiallisesti eroa julkishallinnon tavanomaisesti noudattamasta käytännöstä;

- ii) joka antaa etua;
 - iii) joka on joko oikeudellisesti tai tosiasiallisesti rajoitettu johonkin yhteisöön tai yritykseen tai yhteisö- tai yritysryhmään etuuden myöntävän viranomaisen lainkäyttövallan piirissä;
- i) 'unionin lentoliikenteen harjoittajalla' lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on jonkin jäsenvaltion asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisesti myöntämä voimassa oleva liikennelupa.

II LUKU

MENETTELYJÄ KOSKEVAT YHTEISET SÄÄNNÖKSET

3 artikla

Menettelyn aloittaminen

1. Tutkimus on pantava vireille jäsenvaltion, unionin lentoliikenteen harjoittajan tai unionin lentoliikenteen harjoittajien yhteenliittymän 2 kohdan mukaisen kirjallisen valituksen johdosta tai komission omasta aloitteesta, jos on olemassa alustavaa näyttöä jommastakummasta seuraavista:
 - a) sovellettavien kansainvälisten velvoitteiden rikkominen;
 - b) kaikkien seuraavien olosuhteiden olemassaolo:
 - i) kolmannen maan tai kolmannen maan yhteisön käyttöön ottama kilpailuun vaikuttava käytäntö;
 - ii) yhdelle tai useammalle unionin lentoliikenteen harjoittajalle aiheutuva vahinko tai vahingon uhka;
 - iii) väitetyn käytännön ja väitetyn vahingon tai vahingon uhan välinen syy-yhteys.
2. Valituksessa on esitettävä alustavaa näyttöä jommastakummasta 1 kohdassa tarkoitettusta tapauksesta.
3. Komissio tutkii mahdollisimman hyvin valituksessa esitettyjen tai komission käytettävissä olevien seikkojen oikeellisuuden ja riittävyyden määrittääkseen, onko näyttöä riittävästi tutkimuksen panemiseksi vireille 1 kohdan mukaisesti.

4. Komissio voi päättää olla panematta tutkimusta vireille, jos 10 tai 13 artiklan mukaisten toimenpiteiden käyttöönotto olisi vastoin unionin etua tai jos komissio katsoo, ettei valituksessa esitetyissä tosiseikoissa nosteta esiin järjestelmässä olevaa ongelmaa eivätkä ne vaikuta merkittävästi yhteen tai useampaan unionin lentoliikenteen harjoittajaan.
5. Jos esitetty näyttö ei riitä 1 kohdan tarkoituksiin, komissio ilmoittaa valituksen tekijälle tästä riittämättömyydestä 60 päivän kuluessa valituksen tekopäivästä. Valituksen tekijällä on 30 päivää aikaa esittää lisätodisteita. Jos valituksen tekijä ei esitä lisätodisteita asetetussa määräajassa, komissio voi päättää olla panematta tutkimusta vireille.
6. Komissio päättää tutkimuksen vireillepanosta 1 kohdan mukaisesti 6 kuukauden kuluessa valituksen jättämisestä.
7. Jollei 4 kohdasta muuta johdu, jos komissio katsoo, että näyttö riittää tutkimuksen vireillepanoon, komissio toteuttaa seuraavat toimet:
 - a) panee menettelyn vireille;
 - b) julkaisee ilmoituksen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*; ilmoituksessa on ilmoitettava tutkimuksen vireillepanosta, tutkimuksen laajuus, sovellettavat kansainväliset velvoitteet, joita väitetään rikotaan, tai se kolmas maa tai kolmannen maan yhteisö, jonka väitetään harjoittaneen kilpailuun vaikuttavia käytäntöjä, ja väitetty vahinko tai vahingon uhka, asianomainen unionin lentoliikenteen harjoittaja tai harjoittajat sekä määräaika, jossa asianomaiset voivat ilmoittautua, esittää näkökantansa kirjallisesti, toimittaa tietoja tai pyytää tulla komission kuulemiksi.
 - c) ilmoittaa asianomaisen kolmannen maan ja kolmannen maan yhteisön edustajille virallisesti tutkimuksen vireillepanosta;
 - d) ilmoittaa valituksen tekijälle ja 15 artiklassa säädetylle komitealle tutkimuksen vireillepanosta.
8. Jos valitus peruutetaan ennen tutkimuksen vireillepanoa, sitä ei katsota tehdyksi. Tämä ei rajoita komission oikeutta panna tutkimus vireille omasta aloitteestaan 1 kohdan mukaisesti.

4 artikla

Tutkimus

1. Komissio aloittaa tutkimuksen, kun menettely on pantu vireille.
2. Tutkimuksen tavoitteena on määrittää jompikumpi seuraavista:
 - a) onko sovellettavia kansainvälisiä velvoitteita rikottu;

- b) onko kolmannen maan tai kolmannen maan yhteisön käyttöön ottama kilpailuun vaikuttava käytäntö aiheuttanut vahinkoa tai vahingon uhkaa asianomaiselle unionin lentoliikenteen harjoittajalle tai harjoittajille.
3. Komissio voi hankkia kaikki tutkimuksen suorittamiseksi tarpeellisina pitämänsä tiedot ja tarkistaa saamiensa tai keräämiensä tietojen oikeellisuuden asianomaiselta unionin lentoliikenteen harjoittajalta tai harjoittajilta taikka asianomaiselta kolmannelta maalta tai kolmannen maan yhteisöltä.
 4. Komissio voi pyytää jäsenvaltioilta tukea tutkimuksen teossa, ja jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet pyynnön noudattamiseksi. Jäsenvaltioilta pyydetty tuki voi käsittää tietojen toimittamista ja analysointia sekä osallistumista selvityksiin, tarkastuksiin ja tutkimuksiin.
 5. Tarpeen vaatiessa komissio voi suorittaa tutkimuksia asianomaisen kolmannen maan alueella edellyttäen, että asianomaisen kolmannen maan viranomaisille ja asianomaiselle kolmannen maan yhteisölle on virallisesti tiedotettu asiasta ja ne ovat antaneet tähän suostumuksensa.
 6. Vireillepanoilmoituksessa vahvistetussa määräajassa ilmoittautuneita osapuolia kuullaan, jos ne ovat pyytäneet tulla kuulluiksi ja osoittaneet olevansa asianosaisia.
 7. Valituksen tekijät, asianosaiset, asianomaiset jäsenvaltiot ja kolmannen maan tai kolmannen maan yhteisön edustajat voivat tutustua kaikkeen komission saataville asetettuun tietoon, lukuun ottamatta komission ja hallintoelinten käyttöön tarkoitettuja sisäisiä asiakirjoja, mikäli nämä tiedot eivät ole 6 artiklassa tarkoitettuja luottamuksellisia tietoja ja ne ovat esittäneet kirjallisen tutustumispyynnön komissiolle.

5 artikla

Yhteistyö jäsenvaltioiden kanssa IV lukuun kuuluviin tapauksiin liittyvissä menettelyissä

1. Jos komissio aikoo panna menettelyn vireille 3 artiklan mukaisesti ja jos asianomaisia ilmakuljetuspalveluja säännellään yhden tai useamman jäsenvaltion ja jonkin kolmannen maan välisellä ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksella, jossa unioni ei ole osapuolena, komission on ilmoitettava asiasta asianomaiselle jäsenvaltiolle tai asianomaisille jäsenvaltioille.
2. Jos komissio antaa jollekin jäsenvaltiolle ilmoituksen 1 kohdan mukaisesti, kyseisen jäsenvaltion on viipymättä ilmoitettava komissiolle aikeestaan turvautua riitojen ratkaisumenettelyyn tai johonkin muuhun asianomaisen kolmannen maan kanssa tehdystä ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksessa määrättyyn menettelyyn tarkoituksenaan käsitellä tutkimuksen piiriin kuuluvaa tilannetta.
3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettun jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle myös kaikista asiaan liittyvistä kokouksista, joista on sovittu asianomaisen kolmannen maan kanssa tehdyn ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksen puitteissa ja joissa on tarkoitus käsitellä tutkimuksen piiriin kuuluvia kysymyksiä. Asianomaisen jäsenvaltion on

toimitettava komissiolle kokouksen asialista ja kaikki kokouksessa käsiteltävien asioiden ymmärtämiseksi tarvittavat tiedot.

4. Asianomaisen jäsenvaltion on pidettävä komissio ajan tasalla 2 kohdassa tarkoitettun menettelyn kulusta, ja se voi tarvittaessa kutsua komission osallistumaan menettelyihin. Komissio voi pyytää asianomaiselta jäsenvaltiolta lisätietoja.

6 artikla

Luottamuksellisuus

1. Komission on pätevistä syistä käsiteltävä luottamuksellisina kaikkia tietoja, jotka ovat luonteeltaan luottamuksellisia, eli muun muassa tietoja, joiden ilmaisemisesta olisi merkittävää kilpailuetua kilpailijalle tai merkittävää haittaa tiedon antajalle tai sille taholle, jolta tiedon antaja on saanut tiedon, tai tietoja, jotka tutkimuksen osapuolet ovat toimittaneet luottamuksellisina.
2. Luottamuksellisia tietoja toimittavien asianosaisten on toimitettava niistä yhteenvedot, jotka eivät ole luottamuksellisia. Näiden yhteenvedojen on oltava riittävän yksityiskohtaisia, jotta luottamuksellisina toimitettujen tietojen olennainen sisältö voidaan kohtuullisesti ymmärtää. Poikkeuksellisissa olosuhteissa asianosaiset voivat ilmoittaa, että luottamuksellisista tiedoista ei voida esittää yhteenvedoa. Tällaisissa poikkeuksellisissa olosuhteissa on esitettävä syyt, miksi yhteenvedoa ei voida toimittaa.
3. Tämän asetuksen nojalla saatuja tietoja saa käyttää ainoastaan siihen tarkoitukseen, jota varten ne on pyydetty. Tämä säännös ei estä yhden tutkimuksen yhteydessä saatujen tietojen käyttämistä toisen tutkimuksen vireillepanemiseksi tämän asetuksen mukaisesti.
4. Komissio ja jäsenvaltiot tai niiden edustajat eivät saa paljastaa tämän asetuksen nojalla saamiaan luottamuksellisia tietoja tai tutkimusmenettelyn osapuolen luottamuksellisesti toimittamia tietoja ilman tiedot toimittaneen osapuolen nimenomaista lupaa. Komission ja jäsenvaltioiden välillä vaihdettuja tietoja tai unionin tai sen jäsenvaltioiden viranomaisten valmistelemia sisäisiä asiakirjoja ei saa luovuttaa, paitsi jos niiden luovuttamisesta nimenomaan säädetään tässä asetuksessa.
5. Jos vaikuttaa siltä, että luottamuksellisuutta koskeva pyyntö ei ole oikeutettu tai jos tiedot toimittanut taho ei halua julkistaa niitä tai esittää niitä yleisessä tai tiivistelmän muodossa, kyseiset tiedot voidaan jättää ottamatta huomioon.
6. Tämä artikla ei estä unionin viranomaisia ilmaisemasta yleisiä tietoja eikä varsinkaan tämän asetuksen nojalla tehtyjen päätösten perusteita eikä ilmaisemasta todisteita, joihin unionin viranomaiset tukeutuvat, siltä osin kuin tämä on tarpeen näiden perusteiden selittämiseksi oikeudenkäynnissä. Tällaisessa ilmaisemisessa on otettava

huomioon asianomaisten osapuolten lailliset edut siten, että niiden liikesalaisuudet tai valtiosalaisuudet pidetään salaisina.

7 artikla

Päätelmien perusteet yhteistyöstä kieltäytymisen tapauksessa

Jos tarvittavien tietojen saanti evätään tai niitä ei muutoin toimiteta asianmukaisessa määräajassa tai jos tutkimusta merkittävästi vaikeutetaan, päätelmät on tehtävä saatavilla olevien tosiasioiden perusteella. Jos komissio havaitsee, että on toimitettu vääriä tai harhaanjohtavia tietoja, näitä tietoja ei oteta huomioon.

8 artikla

Tietojen ilmoittaminen

1. Asianomaiselle kolmannelle maalle, kolmannen maan yhteisölle ja kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajalle sekä valituksen tekijälle ja asianosaisille ilmoitetaan kaikki olennaiset tosiasiat ja huomiot, joiden perusteella aiotaan ottaa käyttöön korjaustoimenpiteitä tai päättää menettely ilman korjaustoimenpiteitä, viimeistään kuukausi ennen kuin asia pannaan vireille 15 artiklassa tarkoitettussa komiteassa 10 artiklan 2 kohdan, 10 artiklan 3 kohdan, 12 artiklan 2 kohdan tai 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti.
2. Tietojen ilmoittaminen ei vaikuta komission mahdollisesti tekemiin myöhempisiin päätöksiin. Jos komissio aikoo perustaa tällaisen päätöksen täydentäviin tai poikkeaviin tosiasioihin ja huomioihin, ne on ilmoitettava mahdollisimman pian.
3. Ilmoittamisen jälkeen tehdyt havainnot voidaan ottaa huomioon ainoastaan, jos ne saadaan määräajassa, jonka komissio vahvistaa kunkin tapauksen yhteydessä ottaen asianmukaisesti huomioon asian kiireellisyyden, mutta joka on vähintään kymmenen päivää. Lyhempi määräaika voidaan vahvistaa, jos täydentävä lopullinen ilmoittaminen on tarpeen.

9 artikla

Menettelyn kesto ja keskeyttäminen

1. Menettely on saatava päätökseen kahden vuoden kuluessa. Tätä aikaa voidaan jatkaa asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa.
2. Kiireellisissä tapauksissa, kuten tilanteissa, joissa on olemassa unionin lentoliikenteen harjoittajalle tai harjoittajille aiheutuvan välittömän ja peruuttamattoman vahingon riski, menettely voidaan lyhentää yhteen vuoteen.

3. Komissio voi keskeyttää menettelyn, jos asianomainen kolmas maa tai kolmannen maan yhteisö on ryhtynyt päättäväisesti poistamaan, tapauksen mukaan,
 - a) kyseistä rikkomista, kun on kyse sovellettavan kansainvälisen velvoitteen rikkomisesta;
 - b) joko kyseistä käytäntöä tai asianomaiselle unionin lentoliikenteen harjoittajalle tai harjoittajille aiheutuvaa vahinkoa tai vahingon uhkaa, kun on kyse kilpailuun vaikuttavasta käytännöstä.
4. Jos sovellettavien kansainvälisten velvoitteiden rikkomista tai kilpailuun vaikuttavaa käytäntöä taikka unionin lentoliikenteen harjoittajalle tai harjoittajille aiheutuvaa vahinkoa tai vahingon uhkaa ei ole poistettu kohtuullisen ajan kuluessa, komissio voi jatkaa menettelyä.

III LUKU

SOVELLETTAVIEN KANSAINVÄLISTEN VELVOITTEIDEN RIKKOMINEN

10 artikla

Menettelyn päättäminen

1. Jos valitus peruutetaan, komissio voi päättää 4 artiklan mukaisen tutkimuksen ottamatta käyttöön korjaustoimenpiteitä.
 2. Komissio päättää 4 artiklan mukaisen tutkimuksen täytäntöönpanosäädöksillä ottamatta käyttöön korjaustoimenpiteitä seuraavissa tapauksissa:
 - a) komissio katsoo, ettei sovellettavia kansainvälisiä velvoitteita ole rikottu;
 - b) komissio katsoo, että korjaustoimenpiteet olisivat unionin edun vastaisia;
 - c) unionin ja asianomaisen kolmannen maan välillä on päästy tyydyttävään ratkaisuun sovellettavassa sopimuksessa tai järjestelyssä määrätyn asianmukaisen mekanismin tai kansainvälisen julkisoikeuden mukaisesti.
- Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.
3. Rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen asiaa koskevien määräysten soveltamista ja jollei 1 ja 2 kohdasta muuta johdu, komissio ottaa

täytäntöönpanosäädöksillä käyttöön korjaustoimenpiteitä, jos tutkimuksessa todetaan, että sovellettavia kansainvälisiä velvoitteita on rikottu.

Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvonta-antavaa menettelyä noudattaen.

4. Jos sovellettavat kansainväliset velvoitteet sisältävä säädös edellyttää, että aikaisemmasta kansainvälisestä neuvottelumenettelystä tai riitojenratkaisumenettelystä luovutaan, tällainen menettely on ensin päätettävä ja 3 kohdan mukaisesti tehdyissä päätöksissä on otettava huomioon sen tulokset.
5. Edellä 3 kohdassa tarkoitettujen korjaustoimenpiteiden on oltava toimenpiteitä, joista säädetään sovellettavat kansainväliset velvoitteet sisältävässä säädöksessä tai jotka voidaan kansainvälisen julkisoikeuden asiaankuuluvien sääntöjen ja periaatteiden mukaan ottaa käyttöön.

IV LUKU

KILPAILUUN VAIKUTTAVAT KÄYTÄNNÖT

11 artikla

Vahingon määrittäminen

1. Tätä lukua sovellettaessa vahinkoa koskevan päätelmän on perustuttava näyttöön ja siinä on otettava huomioon kaikki asiaankuuluvat tekijät, joita ovat erityisesti seuraavat:
 - a) asianomaisten unionin lentoliikenteen harjoittajien tilanne, erityisesti esimerkiksi vuorotiheys, kapasiteetin käyttöaste, verkostovaikutus, myynti, markkinaosuus, voitot, pääoman tuotto, investoinnit ja työllisyys;
 - b) vaikutuksen kohteena olevien ilmakuljetusmarkkinoiden yleistilanne, erityisesti kuljetusmaksujen tai lentohintojen suuruus, ilmakuljetuspalvelujen kapasiteetti ja tiheys tai verkoston käyttö.
2. Päätelmä vahingosta tai vahingon uhasta edellyttää, että tietyn tilanteen voidaan selkeästi ennakoida todennäköisesti kehittyvän tosiasialliseksi vahingoksi. Kaikkien päätelmien on perustuttava näyttöön ja niissä on otettava huomioon kaikki asiaankuuluvat tekijät, joita ovat erityisesti seuraavat:
 - a) asianomaisten unionin lentoliikenteen harjoittajien tilanteen ennakoitava kehitys, erityisesti vuorotiheys, kapasiteetin käyttöaste, verkostovaikutus, myynti, markkinaosuus, voitot, pääoman tuotto, investoinnit ja työllisyys;

- b) mahdollisen vaikutuksen kohteena olevien ilmakuljetusmarkkinoiden yleistilanteen ennakoitava kehitys, erityisesti kuljetusmaksujen tai lentohintojen suuruus, ilmakuljetuspalvelujen kapasiteetti ja tiheys tai verkoston käyttö.
3. Komissio valitsee tutkimusajanjakson ja analysoi kyseistä jaksoa koskevan merkityksellisen näytön.
4. Muiden tekijöiden kuin kilpailuun vaikuttavan käytännön aiheuttamaa vahinkoa tai vahingon uhkaa, joka myös vaikuttaa kielteisesti asianomaisiin unionin lentoliikenteen harjoittajiin, ei saa ottaa huomioon tutkinnan kohteena olevassa menettelyssä.

12 artikla

Menettelyn päättäminen ilman korjaustoimenpiteitä

1. Jos valitus peruutetaan, komissio voi päättää tutkimuksen ottamatta käyttöön korjaustoimenpiteitä.
2. Komissio päättää 4 artiklan mukaisen tutkimuksen täytäntöönpanosäädöksillä ottamatta käyttöön korjaustoimenpiteitä, jos
- a) komissio päättelee, että mikään seuraavista ei toteudu:
- i) kolmannen maan tai kolmannen maan yhteisön käyttöön ottaman kilpailuun vaikuttavan käytännön olemassaolo;
- ii) asianomaisille unionin lentoliikenteen harjoittajille aiheutuvan vahingon tai vahingon uhan olemassaolo;
- iii) tutkinnan kohteena olevan käytännön ja vahingon tai vahingon uhan välisen syy-yhteyden olemassaolo;
- b) komissio päättelee, että korjaustoimenpiteiden käyttöönotto 13 artiklan mukaisesti olisi unionin edun vastaisia;
- c) asianomainen kolmas maa tai kolmannen maan yhteisö on poistanut kilpailuun vaikuttavan käytännön;
- d) asianomainen kolmas maa tai kolmannen maan yhteisö on poistanut asianomaisille unionin lentoliikenteen harjoittajille aiheutuvan vahingon tai vahingon uhan.

Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvooantavaa menettelyä noudattaen.

3. Päätökselle, joka koskee tutkimuksen päättämistä 2 kohdan mukaisesti, on annettava perustelut ja se on julkaistava *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

13 artikla

Korjaustoimenpiteet

1. Rajoittamatta 12 artiklan 1 kohdan soveltamista ja lukuun ottamatta 12 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettua tapausta komissio ottaa täytäntöönpanosäädöksillä käyttöön korjaustoimenpiteitä, jos 4 artiklan mukaisessa tutkimuksessa määritetään, että kolmannen maan tai kolmannen maan yhteisön käyttöön ottama kilpailuun vaikuttava käytäntö on aiheuttanut asianomaiselle unionin lentoliikenteen harjoittajalle vahinkoa tai vahingon uhkaa.

Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen korjaustoimenpiteiden on määrättävä kilpailuun vaikuttavasta käytännöstä hyötyville kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajille, ja ne voivat olla muodoltaan jompikumpi seuraavista:
 - a) taloudelliset velvoitteet;
 - b) mikä tahansa vastaavan tai vähemmän arvoinen toimenpide.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen korjaustoimenpiteiden ei saa ylittää sitä mikä on tarpeen asianomaisille unionin lentoliikenteen harjoittajille aiheutuneen vahingon tai vahingon uhan korvaamiseksi. Tätä varten 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden voidaan rajata tietyille maantieteellisille alueille.
4. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen korjaustoimenpiteiden ei saa johtaa siihen, että unioni tai asianomainen jäsenvaltio rikkoo ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksia tai asianomaisen kolmannen maan kanssa tehtyyn kauppasopimukseen sisältyviä ilmakuljetuspalvelujen tarjoamista koskevia määräyksiä.
5. Jos tutkimuksen perusteella tehdään päätös 1 kohdassa tarkoitettujen korjaustoimenpiteiden käyttöönotosta, päätöksen mukana on oltava päätöksen perustelut, ja se on julkaistava *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

14 artikla

Korjaustoimenpiteiden uudelleentarkastelu

1. Edellä 13 artiklassa tarkoitettujen korjaustoimenpiteiden on pidettävä voimassa vain niin kauan ja siinä laajuudessa kuin se on tarpeen kilpailuun vaikuttavan käytännön ja siitä johtuvan vahingon tai vahingon uhan olemassaolon vuoksi. Tätä varten sovelletaan 2, 3 ja 4 kohdassa vahvistettua uudelleentarkastelumenettelyä.
2. Jos olosuhteet sitä edellyttävät, korjaustoimenpiteiden jatkamista alkuperäisessä muodossaan voidaan tarkastella uudelleen joko komission tai valituksen tekijän

aloitteesta taikka asianomaisen kolmannen maan tai kolmannen maan yhteisön perustellusta pyynnöstä.

3. Uudelleentarkastelun aikana komissio arvioi, onko kilpailuun vaikuttava käytäntö, vahinko tai vahingon uhka sekä käytännön ja vahingon tai vahingon uhan välinen syy-yhteys edelleen olemassa.
4. Komissio kumoo, muuttaa tai pitää voimassa, tapauksen mukaan, korjaustoimenpiteet täytäntöönpanosäädöksillä. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen.

V LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

15 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.

16 artikla

Kumoaminen

Kumotaan asetus (EY) N:o 868/2004. Viittauksia kumottuun asetukseen pidetään viittauksina tähän asetukseen.

17 artikla

Voimaantulo

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

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

SÄÄDÖKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

- 1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi
- 1.2. Toimintalohko(t) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä (ABM/ABB)
- 1.3. Ehdotuksen/aloitteen luonne
- 1.4. Tavoite (Tavoitteet)
- 1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut
- 1.6. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto
- 1.7. Hallinnointitapa (Hallinnointitavat)

2. HALLINNOINTI

- 2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt
- 2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä
- 2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

- 3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat
- 3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin
 - 3.2.1. *Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista menoihin*
 - 3.2.2. *Arvioidut vaikutukset toimintamäärärahoihin*
 - 3.2.3. *Arvioidut vaikutukset hallintomäärärahoihin*
 - 3.2.4. *Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen kanssa*
 - 3.2.5. *Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet*
- 3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

SÄÄDÖKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus kilpailun turvaamisesta ilmakuljetuksissa ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 868/2004 kumoamisesta

1.2. Toimintalohko(t) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetoitijärjestelmässä (ABM/ABB)²⁵

06 - Liikkuvuus ja liikenne

1.3. Ehdotuksen/aloitteen luonne

- Ehdotus/aloite liittyy **uuteen toimeen**.
- Ehdotus/aloite liittyy uuteen toimeen **uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen**²⁶.
- Ehdotus/aloite liittyy **käynnissä olevan toimen jatkamiseen**.
- Ehdotus/aloite liittyy **toimeen, joka on suunnattu uudelleen**.

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. *Komission monivuotinen strateginen tavoite (monivuotiset strategiset tavoitteet), jonka (joiden) saavuttamista ehdotus/aloite tukee*

Työllisyys ja kasvu: Aloitteella pyritään edistämään kilpailukykyistä Euroopan ilmailualaa, joka luo kestävästä kasvusta ja laadukkaita työpaikkoja ja toimii teknologisen innovoinnin moottorina.

Syvennetyt ja oikeudenmukaisemmat sisämarkkinat ja lujempi teollisuusperusta: kilpailukykyinen yhtenäinen Euroopan liikennealue, joka tarjoaa kansalaisille ja yrityksille puitteet turvalliseen, tehokkaaseen ja korkealaatuiseen liikkumiseen.

EU:n toimilla voidaan varmistaa tasapuolinen kilpailu unionin lentoliikenteen harjoittajien ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien välillä eli niiden yhtäläiset toimintaedellytykset. Tämä auttaa osaltaan ylläpitämään olosuhteita, jotka edistävät yhteyksien toimivuutta.

Ehdotettu asetus auttaa vahvistamaan EU:n roolia maailmanlaajuisena toimijana.

²⁵ ABM: toimintoperusteinen johtaminen; ABB: toimintoperusteinen budjetointi.

²⁶ Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 54 artiklan 2 kohdan a tai b alakohdassa.

1.4.2. *Erityistavoite (erityistavoitteet) sekä toiminto (toiminnot) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä*

Erityistavoite

PÄÄOSASTO MOVE Erityistavoite 1: Yhtenäinen Euroopan liikennealue, joka on tehokas, kestävä, turvallinen ja turvattu: Asetuksen parantaminen, EU:n liikennelainsäädännön kattavan täytäntöönpanon varmistaminen sekä avoin ja tasapuolinen kilpailu sekä EU:ssa että suhteissa tärkeimpien kumppanimaiden kanssa.

Toiminto (toiminnot) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä

06 02 - Euroopan liikennepolitiikka

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

Selvitys siitä, miten ehdotuksella/aloitteella on tarkoitus vaikuttaa edunsaajien/kohderyhmän tilanteeseen

Ehdotetun asetuksen odotetaan takaavan tasapuolinen kilpailu unionin lentoliikenteen harjoittajien ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien välillä, minkä pitäisi osaltaan edistää EU:n ja kolmansien maiden välisten yhteyksien toimivuutta.

Tämän tavoitteen saavuttamiseksi ehdotetussa asetuksessa vahvistetaan puitteet kolmansien maiden tai kolmansien maiden yhteisöjen käyttöön ottamien, kilpailuun vaikuttavien ja vahinkoa tai vahingon uhkaa EU:n lentoliikenteen harjoittajille aiheuttavien käytäntöjen käsittelemiseksi ja korjaustoimenpiteitä käyttöön ottamiseksi vahingon korvaamiseksi ja tasapuolisen kilpailun palauttamiseksi.

Asetuksessa säädetään myös puitteista toimenpiteiden käyttöön ottamiseksi, jos sovellettavia kansainvälisiä velvoitteita on (väitetyksi) rikottu.

EU:n lentoyhtiöiden odotetaan hyötyvän tästä asetuksesta.

EU:n matkustajienkin odotetaan hyötyvän asetuksesta, jolla edesautetaan säilyttämään ilmakuljetuspalvelujen laaja saatavuus eri puolilla EU:ta.

Myös EU:n talouden odotetaan hyötyvän asetuksesta sitä kautta, että ilmailuala myötävaikuttaa edelleen työpaikkoja ja kasvua koskevan tavoitteen saavuttamiseen.

Odotettuihin taloudellisiin seurauksiin kuuluu EU:n lentoyhtiöiden kuljettamien matkustajien määrän ja tätä myötä yhtiöiden tulojen kasvu. Myös EU:n lentoasemat hyötyvät, kun niiden kautta kulkee enemmän matkustajia.

Odotettuihin toiminnallisiin vaikutuksiin kuuluvat lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisesta kilpailusta seuraavat paremmat yhteydet Euroopan ilmatilassa.

1.4.4. Tulos- ja vaikutusindikaattorit

Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen toteuttamista seurataan

- toimialan komissiolle lähettämien virallisten valitusten määrä ja luonne;
- eurooppalaisten sidosryhmien näkemykset eurooppalaisen oikeudellisen kehyksen sovellettavuudesta.

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä

Tarjota tehokas väline, jolla pystytään puuttumaan kilpailuun vaikuttaviin käytäntöihin, jotka aiheuttavat vahinkoa tai vahingon uhkaa unionin lentoliikenteen harjoittajille. Näissä tapauksissa käyttöön otettavien toimenpiteiden tarkoituksena on korvata tällainen vahinko tai vahingon uhka.

Tarjota puitteet toimenpiteiden käyttöön ottamista varten, jos sovellettavia kansainvälisiä velvoitteita on (väitetysti) rikottu.

Näiden toimenpiteiden olisi myös edistettävä EU:n ja kolmansien maiden välisten yhteyksien toimivuutta.

1.5.2. *EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo*

Johdonmukaisuus toissijaisuusperiaatteen kanssa tunnustettiin asetuksen (EY) N:o 868/2004 johdanto-osan 26 kappaleessa siltä osin kuin se koski kyseisen asetuksen ehtoja.

Ehdotettuun asetukseen sisältyvä uusi keskeinen tekijä on toiminta tapauksissa, joissa 'rikotaan sovellettavia kansainvälisiä velvoitteita'. Ehdotetussa asetuksessa määritellään 'sovellettavat kansainväliset velvoitteet' velvoitteiksi, jotka sisältyvät sellaiseen sopimukseen, jonka osapuolena unioni on. Yksittäiset jäsenvaltiot eivät voi yksinään käyttää kolmansiin maihin nähden sellaisiin sopimuksiin perustuvia oikeuksia, joiden osapuolena unioni on.

Koska haluttuja tavoitteita ei voitaisi saavuttaa ilman unionin tason toimia, tällainen toiminta on tarpeen ja tuo lisäarvoa verrattuna kansallisen tason toimiin.

1.5.3. *Vastaavista toimista saadut kokemukset*

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 868/2004 tavoitteena oli ehkäistä ja korjata kolmansien maiden ja kolmansien maiden yhteisöjen epäreilut käytännöt, eli tuet ja syrjintä, jotka vaikuttavat kielteisesti EU:n lentoliikenteen harjoittajiin.

Vaikka asetus hyväksyttiin yli 10 vuotta sitten, sitä ei kuitenkaan ole koskaan käytetty, sillä yksikään EU:n lentoliikenteen harjoittaja ei ole koskaan tehnyt virallista valitusta huolimatta siitä, että toimiala on esittänyt useita epävirallisia syytöksiä ja valituksia, joiden mukaan kolmannet maat ja kolmansien maiden yhteisöt olisivat ottaneet käyttöön epäreiluja käytäntöjä.

Tärkein syy asetuksen (EY) N:o 868/2004 osoittautumiselle tehottomaksi on se, että asetuksen "epäterveitä hinnoittelukäytäntöjä" koskevan osuuden käsitteellisenä mallina on käytetty välineitä, joita käytetään tavaroiden polkumyyntiä vastaan, joten siinä ei oteta huomioon ilmakuljetusalan erityisominaisuuksia.

Tukien ohella asetusta (EY) N:o 868/2004 sovelletaan nimittäin pelkästään niin kutsuttuihin epäterveisiin hinnoittelukäytäntöihin. Niistä on kyse vain silloin, kun EU:n ulkopuolinen maa perii "kuljetusmaksuja, jotka ovat niin paljon alhaisempia kuin kilpailevien yhteisön lentoliikenteen harjoittajien hinnat, että ne aiheuttavat vahinkoa", mitä on vaikea todistaa. "Epäterveiden hinnoittelukäytäntöjen" osoittaminen edellyttää myös, että asianomainen kolmannen maan lentoliikenteen harjoittaja on saanut muuta kuin kaupallista etua, mutta tällaisen edun olemassaolo ei yksin riitä unionin toimien käynnistämiseksi.

Asetuksessa (EY) N:o 868/2004 ei myöskään säädetä erityisestä EU:n sisäisestä menettelystä, joka koskisi niihin ilmakuljetus- tai lentoliikennesopimuksiin sisältyviä

velvoitteita, joiden osapuolena unioni on ja joiden tarkoituksena on varmistaa tasapuolinen kilpailu silloin, kun näitä velvoitteita on rikottu.

Lisäksi tutkinnan aloittamista koskevat säännöt ovat melko rajoittavia. Etenkin varsinainen oikeus tehdä valituksia komissiolle on rajattu ”yhteisön ilmailualaan”, jonka määritellään olevan ”yhteisön lentoliikenteen harjoittajia, jotka tarjoavat samankaltaisia lentoliikennepalveluja, tai näistä lentoliikenteen harjoittajista niitä, joiden yhteinen osuus muodostaa merkittävän osan kyseisten palvelujen tarjonnasta yhteisössä”. Jäsenvaltiot ja yksittäiset lentoliikenteen harjoittajat eivät voi tehdä valitusta omissa nimissään.

1.5.4. Yhteensopivuus muiden kyseeseen tulevien välineiden kanssa ja mahdolliset synergiaedut

Ehdotettu asetus on ilmailustrategiassa esitettyjen tavoitteiden mukainen ja edistää sellaisena suoraan näiden tavoitteiden saavuttamista kilpailukykyisemmän EU:n ilmailualan hyväksi.

1.6. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto

- Ehdotuksen/aloitteen mukaisen toiminnan **kesto on rajattu**.
- Ehdotuksen/aloitteen mukainen toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.
- Rahoitusvaikutukset alkavat vuonna VVVV ja päättyvät vuonna VVVV.
- Ehdotuksen/aloitteen mukaisen toiminnan **kestoa ei ole rajattu**.
- Käynnistysvaihe alkaa vuonna VVVV ja päättyy vuonna VVVV,
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. Hallinnointitapa (Hallinnointitavat)²⁷

- Suora hallinnointi**, jonka komissio toteuttaa käyttämällä
 - yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään
 - toimeenpanovirastoja
- Hallinnointi yhteistyössä** jäsenvaltioiden kanssa
- Välillinen hallinnointi**, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty
 - kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille
 - kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)
 - Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle
 - varainhoitoasetuksen 208 ja 209 artiklassa tarkoitetuille elimille
 - julkisoikeudellisille yhteisöille
 - sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, jotka antavat riittävät rahoitustakuut
 - sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja jotka antavat riittävät rahoitustakuut
 - henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.
 - *Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, huomautuksille varatussa kohdassa on annettava lisätietoja.*

²⁷

Kuvaukset eri hallinnointitavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston verkkosivuilla osoitteessa http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

Huomautukset:

Ei sovelleta

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Komission yksiköiden odotetaan suorittavan arviointi sen tarkistamiseksi, onko aloitteen tavoitteet on saavutettu, viiden vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta. Tavoitteena on tarkistaa, ovatko uudet toimenpiteet luoneet yhtäläiset toimintaedellytykset ja ovatko ne auttaneet säilyttämään toimivat yhteydet. Tämä arviointi suoritetaan jaksossa *Tulos- ja vaikutusindikaattorit* täsmennettyjen keskeisten edistymistä kuvaavien indikaattorien perusteella. Arvioinnin on oltava komission asettamien arviointia koskevien vaatimusten mukainen.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä

2.2.1. Todetut riskit

Seuraavat ehdotetun asetuksen täytäntöönpanoon liittyvät riskit on yksilöity:

1) EU:n yrityksiin kohdistuvat vastatoimet

Korjaustoimenpiteiden käyttöönotto saattaisi johtaa EU:n toimialaan kohdistuviin vastatoimiin (jotka liittyvät esimerkiksi lentoliikenteen harjoittajien mahdollisuuksiin saada palveluja tai kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien ilma-alushankintoihin EU:ssa). Ehdotetussa asetuksessa kuitenkin täsmennetään, että komissio voi päättää olla ryhtymättä toimiin, jos se olisi vastoin unionin etua. Komissiolla on myös mahdollisuus suunnitella korjaustoimenpiteitä, joilla pyritään minimoimaan sivuvaikutusten, myös vastatoimien, riski.

2) Odottamaton ja hallitsematon valitusten määrä

Ehdotetun asetuksen täytäntöönpano johtaa tapauksiin, jotka komission on käsiteltävä, ja näin ollen hallinnollisten kustannusten kasvuun (työvoimakustannukset, laite- ja materiaalikustannukset sekä yleiskustannukset). Jos valituksia saadaan odottamattoman paljon, voi tulla henkilöstöpulaa, hallinnointivaikeuksia ja lisäkustannuksia. Ehdotetussa asetuksessa kuitenkin täsmennetään, että komissio voi päättää olla ryhtymättä toimiin, jos tapaus ei nosta esiin järjestelmässä olevaa ongelmaa eikä vaikuta merkittävästi unionin lentoliikenteen harjoittajiin. Lisäksi ehdotetussa asetuksessa säädetään, että komissio voi pyytää jäsenvaltioilta tukea tutkimuksessa.

2.2.2. Tiedot käyttöön otetusta sisäisen valvonnan järjestelmästä.

- Komissio määräisi korjaustoimenpiteitä täytäntöönpanosäädöksillä SEUT-sopimuksen 291 artiklan mukaisesti.

- Jäsenvaltioiden valvontaa hallinnoitaisiin asetuksella (EY) N:o 182/2011, joka koskee jäsenvaltioiden suorittamaa komission täytäntöönpanovallan käytön valvontaa.

- Kolmansien maiden yhteisöihin kohdistuvat taloudelliset vastatoimet pantaisiin täytäntöön SEUT-sopimuksen 299 artiklan mukaisesti.

2.2.3. *Arvio tarkastusten kustannustehokkuudesta ja odotettavissa olevasta virheriskin tasosta*

Ei sovelleta

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut torjunta- ja suoja-toimenpiteet

Ei sovelleta

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Määrärahalaji	Rahoitusosuudet			
	Numero [...][Otsake.....]	JM/Ei- JM ²⁸ .	EFTA- mailta ²⁹	ehdokas- mailta ³⁰	kolmansil- ta mailta	varainhoitoasetus- en 21 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitett rahoitusosuudet
	[5][06.01.01.01]	EI-JM	EI	EI	EI	EI

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Määrärahalaji	Rahoitusosuudet			
	Numero [...][Otsake.....]	JM/EI-JM	EFTA- mailta	ehdokas- mailta	kolmansil- ta mailta	varainhoitoasetus- en 21 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitett rahoitusosuudet
	[...][XX.YY.YY.YY]		KYLL Ä/EI	KYLLÄ/ EI	KYLL Ä/EI	KYLLÄ/EI

²⁸ JM = jaksotetut määrärahat / EI-JM = Jaksottamattomat määrärahat.

²⁹ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

³⁰ Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista menoihin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehysten otsake	Numero	[...][Otsake.....]
--------------------------------------	--------	-----------------------------

PÄÄOSASTO: <.....>			Vuosi N ³¹	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	Ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen vaikutukset ulottuvat (ks. kohta 1.6)			YHTEENSÄ
• Toimintamäärärahat										
Budjettikohdan numero	Sitoumukset	(1)								
	Maksut	(2)								
Budjettikohdan numero	Sitoumukset	(1a)								
	Maksut	(2a)								
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat ³²										
Budjettikohdan numero		(3)								
<.....> PÄÄOSASTON määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1+1a +3								
	Maksut	=2+2a +3								

³¹ Vuosi n on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi.

³² Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

•Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)								
	Maksut	(5)								
•Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)								
Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEESEEN <...> kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=4+ 6								
	Maksut	=5+ 6								

Jos ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia useampaan otsakkeeseen:

•Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)								
	Maksut	(5)								
•Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)								
Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEISIIN 1-4 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (Viitemäärä)	Sitoumukset	=4+ 6								
	Maksut	=5+ 6								

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	5	”Hallintomenot”
--	---	-----------------

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2018	Vuosi 2019	Vuosi 2020	YHTEENSÄ
PÄÄOSASTO: MOVE					
• Henkilöresurssit		1,242	1,242	1,242	3,726
• Muut hallintomenot		0,02	0,02	0,02	0,06
PÄÄOSASTO MOVE YHTEENSÄ	Määrärahat	1,262	1,262	1,262	3,786

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 5 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)	1,262	1,262	1,262	3,786
--	--	-------	-------	-------	-------

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2018	Vuosi 2019	Vuosi 2020	YHTEENSÄ
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEISIIN 1–5 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	1,262	1,262	1,262	3,786
	Maksut	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Arvioidut vaikutukset toimintamäärärahoihin

- Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

Maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset			Vuosi N		Vuosi N+1		Vuosi N+2		Vuosi N+3		Ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen vaikutukset ulottuvat (ks. kohta 1.6)						YHTEENSÄ	
	TUOTOKSET																	
	↓	Tyyppi ³³	Keski määr. kustannukset	Nro	Kustannus	Nro	Kustannus	Nro	Kustannus	Nro	Kustannus	Nro	Kustannus	Nro	Kustannus	Nro	Kustannus	Lukumäärä yhteensä
ERITYISTAVOITE 1 ³⁴ ...																		
- Tuotos																		
- Tuotos																		
- Tuotos																		
Välisumma erityistavoite 1																		
ERITYISTAVOITE 2 ...																		
- Tuotos																		
Välisumma erityistavoite 2																		
KUSTANNUKSET YHTEENSÄ																		

³³ Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

³⁴ Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoitteet”.

3.2.3. Arvioidut vaikutukset hallintomäärärahoihin

3.2.3.1. Yhteenveto

- Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.
- Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi 2018	Vuosi 2019	Vuosi 2020	YHTEENS Ä
--	---------------	---------------	---------------	--------------

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKE 5				
Henkilöresurssit	1,242	1,242	1,242	3,726
Muut hallintomenot	0,02	0,02	0,02	0,02
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKE 5, välisumma	1,262	1,262	1,262	3,786

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 5 ³⁵ sisältyvät				
Henkilöresurssit				
Muut hallintomenot				
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 5 sisältyvät, välisumma				

YHTEENSÄ	1,262	1,262	1,262	3,786
-----------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Henkilöresursseihin ja muihin hallintomenoihin käytettävien määrärahojen tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetuilla määrärahoilla ja/tai komissiossa toteutetuilla määrärahojen uudelleenjärjestelyillä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimeen hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

³⁵ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

3.2.3.2. Henkilöresurssien arvioitu tarve

- Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja.
- Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

	Vuosi 2018	Vuosi 2019	Vuosi 2020
• Henkilöstötaulukoon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikainen henkilöstö)			
06 01 01 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)	9	9	9
XX 01 01 02 (edustustot EU:n ulkopuolella)			
XX 01 05 01 (epäsuora tutkimustoiminta)			
10 01 05 01 (suora tutkimustoiminta)			
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)³⁶			
XX 01 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)			
XX 01 02 02 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)			
XX 01 04 yy ³⁷	- Päätoimipaikassa		
	- Edustustoissa		
XX (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö – epäsuora tutkimustoiminta)			
10 01 05 02 (suora tutkimustoiminta: sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)			
Muu budjettikohta (mikä?)			
YHTEENSÄ	9	9	9

XX viittaa kyseessä olevaan toimintalohkoon eli talousarvion osastoon.

Henkilöresurssien tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetulla henkilöstöllä ja/tai komissiossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka tointa hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	Vastaanottaa ja käsitellä komissiolle osoitettuja valituksia, käynnistää menettelyjä ja suorittaa tutkimuksia, valmistella komission säädöksiä, käsitellä tietopyyntöjä ja käsitellä komission päätösten uudelleentarkastelua koskevia pyyntöjä.
Ulkopuolinen henkilöstö	Ei sovelleta

³⁶ AC = sopimussuhteiset toimihenkilöt; AL = paikalliset toimihenkilöt; END = kansalliset asiantuntijat; INT = vuokrahenkilöstö; JED = nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

³⁷ Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen kanssa

- Ehdotus/aloite on nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen mukainen.
- Ehdotus/aloite edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen asianomaisen otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.

Selvitys rahoitussuunnitelmaan tarvittavista muutoksista, mainittava myös kyseeseen tulevat budjettikohdat ja määrät.

- Ehdotus/aloite edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen asianomaisen otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehityksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät.

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja.

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:

(i) vaikutukset omiin varoihin

(ii) vaikutukset sekalaisiin tuloihin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ³⁸					Ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen vaikutukset ulottuvat (ks. kohta 1.6)		
		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3				
Momentti ...									

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen sekalaisen tulojen tapauksessa:

Selvitys tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmästä.

³⁸

Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 25 prosentin osuus.