



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 24.02.2003  
KOM(2003) 91 lopullinen

2003/0038 (CNS)

Ehdotus

## NEUVOSTON ASETUS

**asetuksen (ETY) N:o 3975/87 kumoamisesta ja asetuksen (ETY) N:o 3976/87 ja  
asetuksen (EY) N:o 1/2003 muuttamisesta yhteisön ja kolmansien maiden välisen  
lentoliikenteen osalta**

(komission esittämä)

## PERUSTELUT

### 1. JOHDANTO

1. Menettelystä sovellettaessa EY:n kilpailusääntöjä lentoliikenteen alalla annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3975/87<sup>1</sup> soveltamisala rajoittuu Euroopan yhteisön lentoasemien väliseen lentoliikenteeseen.<sup>2</sup> Neuvoston asetus (EY) N:o 1/2003<sup>3</sup>, joka korvaa asetuksen (ETY) N:o 3975/87 menettelysäännökset 1 päivästä toukokuuta 2004 alkaen, ei muuta soveltamisalaa<sup>4</sup>. Sen vuoksi komissiolla on yhteisön ja kolmansien maiden välisen lentoliikenteen alalla ainoastaan rajoitetut valtuudet valvoa kilpailusääntöjen soveltamista esimerkiksi toteuttamalla tutkimuksia, vaatimalla yrityksiä lopettamaan kilpailusääntöjen rikkomisen ja määräämällä korjaustoimenpiteitä ja seuraamuksia.
2. Sääntelyn kannalta tarkasteltuna tämä on poikkeustilanne. Kaikilla muilla talouden aloilla muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta on annettu soveltamisasetuksia, joita voidaan soveltaa täysimääräisesti, kun EU:n markkinoilla havaitaan kilpailunvastaisten sopimusten tai väärinkäytösten vaikutuksia.<sup>5</sup> Myöskään sulautuma-asetuksessa<sup>6</sup> ei eroteta toisistaan yhteisön sisäistä lentoliikennettä ja EY:n ja kolmansien maiden välistä lentoliikennettä. Seurauksena on tilanne, jossa samanlaisia rakenteellisia liiketoimia – yhtäältä (maailmanlaajuisia) lentoyhtiöiden liittoutumia ja toisaalta täydellisiä sulautumisia – käsitellään hyvin erilaisten kilpailusääntöjen täytäntöönpanojärjestelmien perusteella. Sääntelyn ja erityisesti kilpailupolitiikan kannalta tarkasteltuna kaikkien rakenteellisia muutoksia koskevien päätösten lentoliikenteen alalla olisi oltava seurausta yksittäisten toimijoiden tarpeista eikä käytössä olevien erilaisten kilpailusääntöjen täytäntöönpanojärjestelmien institutionaalisten etujen tai haittojen tulisi vaikuttaa niihin. On selvää, että nykyinen sääntelytilanne ei luo alalle tasapuolisia toimintaedellytyksiä, jotka ovat välttämättömät. Sen vuoksi EU:n on varmistettava, että kansainväliseen ilmailuun sovelletaan samoja kilpailu- ja täytäntöönpanosääntöjä kuin EU:n sisäisiin reitteihin.
3. Komissio on useissa aikaisemmissa ehdotuksissa ehdottanut neuvostolle asetuksen (ETY) N:o 3975 soveltamisalan laajentamista siten, että se kattaisi myös yhteisön ja kolmansien maiden välisen lentoliikenteen. Itse asiassa komission vuonna 1981 tekemä alkuperäinen ehdotus asetukseksi (ETY) N:o 3975/87 kattoi kansainvälisen lentoliikenteen kolmansien maiden kanssa<sup>7</sup>. Kun komission ehdotusta käsiteltiin

---

<sup>1</sup> EYVL L 374, 31.12.1987, sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston asetuksella (ETY) N:o 1284/91 (EYVL L 122, 17.5.1991), neuvoston asetuksella (EY) N:o 2410/92 (EYVL L 240, 24.8.1992) ja 16 päivänä joulukuuta 2002 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1/2003 (EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1).

<sup>2</sup> Asetuksen 1 artikla.

<sup>3</sup> EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1.

<sup>4</sup> Asetuksen (EY) N:o 1/2003 32 artiklan c alakohdassa jätetään asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle yhteisön lentoasemien ja kolmansien maiden välinen lentoliikenne.

<sup>5</sup> Nämä poikkeukset ovat hakurahtiliikenne ja kabotaasi (ks. EY:n kilpailusääntöjen soveltamisesta meriliikenteeseen annetun asetuksen (ETY) N:o 4056/86 1 artikla; poikkeus sisältyy myös asetuksen (ETY) N:o 1/2003 32 artiklan a ja b alakohtaan.

<sup>6</sup> Asetus (ETY) N:o 4064/89, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1310/97 (EYVL L 180, 9.7.1997, s. 1).

<sup>7</sup> Komissio toimitti ehdotuksen neuvostolle 10 päivänä elokuuta 1981 (EYVL C 291, 12.11.1981, s. 4).

neuvostossa ilmeni kuitenkin, että sopimukseen pääsemiseksi ehdotuksen soveltamisala olisi rajoitettava kansainväliseen lentoliikenteeseen yhteisön sisällä.<sup>8</sup>

4. Vuonna 1989 yhteisöjen tuomioistuin vahvisti 11 päivänä huhtikuuta 1989 asiassa *Ahmed Saeed*<sup>9</sup> antamassaan tuomiossa asiassa *Nouvelles Frontières*<sup>10</sup> omaksumansa tulkinnan perustamissopimuksen 81 artiklan soveltamisen osalta ja totesi, että kansalliset tuomioistuimet voivat soveltaa suoraan perustamissopimuksen 82 artiklaa, vaikka ei olisikaan olemassa perustamissopimuksen 83 artiklan mukaista soveltamisasetusta tai jäsenvaltion kilpailuviranomaisen (perustamissopimuksen 84 artiklan nojalla) tai komission (perustamissopimuksen 85 artiklan nojalla) antamaa säädöstä. Tuomion perusteella komissio ehdotti jälleen, että neuvosto antaisi asetuksen, jolla laajennetaan komission valtuuksia kilpailusääntöjen täytäntöönpanoon siten, että valtuudet koskisivat myös EY:n ja kolmansien maiden välistä lentoliikennettä.<sup>11</sup> Neuvosto ei kuitenkaan toiminut komission ehdotuksen mukaisesti.
5. Vuonna 1997 komissio katsoi, että oli ilmennyt useita uusia seikkoja, joiden perusteella oli entistä välttämättömämpää antaa komissiolle samat toimivaltuudet yhteisön ja kolmansien maiden välisen liikenteen alalla kuin asetuksessa (ETY) N:o 3975/87 annetaan sille yhteisön sisäisen lentoliikenteen alalla<sup>12</sup>. Komissio viittasi erityisesti sääntely-ympäristöön, joka oli muuttunut huomattavasti sen jälkeen, kun lentoliikenteen kolmas vapauttamispaketti tuli voimaan vuonna 1993. Kuten komissio totesi, lentoyhtiöiden kaupalliseen toimintaan kohdistuvasta sääntelystä johtuvien esteiden poistamisen jälkeen kilpailukäyttäytymiseen liittyvistä seikoista tuli yhä kiireellisempiä. Komissio katsoi sen vuoksi, että sillä olisi oltava asianmukaiset täytäntöönpanovaltuudet sen varmistamiseksi, että eurooppalaisten tai Euroopan ulkopuolisten kaupallisten toimijoiden kilpailua rajoittava toiminta tai väärinkäytökset eivät osittain kumoja vapauttamisprosessin suotuisia vaikutuksia kuluttajien vahingoksi. Lisäksi komissio korosti lentoliikennemarkkinoiden, joilla sovelletaan yhteisön jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden kahdenvälisen sopimusten järjestelmää, ulkoisia heikkouksia ja tarvetta luoda paremmin jäsennellyt oikeudelliset puitteet.
6. Edellä esitetyt perustelut pitävät edelleen paikkansa. Lisäksi viime aikoina on tapahtunut merkittävää uutta kehitystä, jonka vuoksi tulee yhä kiireellisemmäksi luoda asianmukaiset täytäntöönpanovälineet kilpailusääntöjen soveltamiseksi yhteisön ja kolmansien maiden väliseen lentoliikenteeseen. Ensinnäkin kansainvälisistä ilmailualan liittoutumista on tullut yhä merkittävämpiä ja niillä on suuri vaikutus kilpailuun lentoliikenteen alalla. Toiseksi yhteisöjen tuomioistuimen jonkin aikaa sitten "open skies" -sopimuksia koskevissa asioissa antamissa tuomioissa vaaditaan yhdenmukaista politiikkaa kansainvälisen ilmailun alalla, johon

---

<sup>8</sup> Tämä muutos tehtiin muistiossa nro 2 ja se sisällytettiin asetuksen (ETY) N:o 3975/87 1 artiklan 2 kohtaan (EYVL L 374, 31.12.1987, s. 1). Alussa komission valtuudet eivät myöskään ulottuneet kotimaiseen liikenteeseen. Lentoliikenteen kolmannessa vapauttamispaketissa asetuksen (ETY) N:o 3975/87 soveltamisalaa laajennettiin kattamaan myös jäsenvaltion sisäinen lentoliikenne (23 päivänä heinäkuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2410/92, EYVL L 240, 24.8.1992).

<sup>9</sup> Asia 66/86, Kok. 1989, s. 803.

<sup>10</sup> Yhdistetyt asiat 209–213/84, Kok. 1986, s. 1425.

<sup>11</sup> KOM(89) 417 lopullinen, 8.9.1989 (EYVL C 248, 29.9.1989, s. 7).

<sup>12</sup> KOM(97) 218 lopullinen, 16.5.1997 (EYVL C 165, 31.5.1997, s. 13).

sisältyy yhteisön kilpailusääntöjen tehokas täytäntöönpano. Nämä kaksi ilmailualaa muuttavaa tekijää ovat seuraavat.

## **2. KANSAINVÄLISTEN YHTEISTYÖSOPIMUSTEN LISÄÄNTYVÄ MERKITYS ILMAILUALALLA**

7. Yhteisön lentoyhtiöiden ja kolmansien maiden lentoyhtiöiden kansainvälisten liittoutumien ja muun muotoisten yhteistyösopimusten lukumäärä on noussut merkittävästi viime vuosina. Yhteisön sisäistä lentoliikennettä koskevien liittoutumasopimusten tavoin tällaisiin kansainvälisiin yhteistyösopimuksiin sisältyy usein läheistä yhteistyötä niiden avaintekijöiden suhteen, joilla lentoyhtiöt tavallisesti kilpailevat, kuten aikataulut, kapasiteetti, tariffit, tulot ja kanta-asiakasohjelmat, ja sen vuoksi ne periaatteessa kuuluvat EY:n kilpailusääntöjen soveltamisalaan<sup>13</sup>.
8. Komissio on tutkinut erityisesti useita yhteisön ja yhdysvaltalaisen lentoyhtiöiden välisiä liittoutumasopimuksia määrittääkseen, ovatko ne EY:n kilpailusääntöjen nojalla yhteismarkkinoille soveltuvia. Vuonna 1996 komissio aloitti menettelyn useissa lentoyhtiöiden liittoutumia koskevissa asioissa, joissa se keskittyi kyseisten liittoutumien Atlantin ylittäviin reitteihin.<sup>14</sup> Koska ei ole olemassa täytäntöönpanoa koskevaa erityistä asetusta EY:n kilpailusääntöjen soveltamisesta yhteisön ja kolmansien maiden väliseen lentoliikenteeseen, näiden menettelyjen oikeusperusta oli perustamissopimuksen 85 artikla (entinen 89 artikla), jossa annetaan komissiolle toimivalta ehdottaa aiheellisia toimenpiteitä rikkomisen lopettamiseksi, jos se toteaa, että EY:n kilpailusääntöjä on rikottu. Jos rikkomista ei lopeteta, komissio voi tehdä perustellun päätöksen, jossa se toteaa rikkomisen ja valtuuttaa jäsenvaltiot toteuttamaan tilanteen korjaamiseksi tarvittavia toimenpiteitä, joiden ehdot ja yksityiskohdat se määrittelee.
9. Komission kokemus tällaisten asioiden käsittelystä perustamissopimuksen 85 artiklan nojalla on osoittanut, että asianmukaisten täytäntöönpanovaltuuksien puuttuminen on valitettavaa ja tekee täytäntöönpanosta aikaa vievää ja vaivalloista, vaikka käsitellyissä asioissa löydettiin lopulta tyydyttävä ratkaisu havaittuihin kilpailuongelmiin<sup>15</sup>. Komissiolta puuttuvat erityisesti asianmukaiset välineet, jotka ovat välttämättömiä tapausten tutkimiseksi. Vaikka komissio soveltaa tarvittaessa mahdollisimman paljon asetuksen (ETY) N:o 3975/87 menettelyjä, käytännössä sen on luotettava osapuolten halukkuuteen toimittaa komissiolle tarvittavat tiedot. Lisäksi perustamissopimuksen 85 artiklassa annetaan komissiolle valtuudet todeta rikkominen perustellussa päätöksessä. Siinä ei kuitenkaan anneta komissiolle valtuuksia tehdä päätöstä, jolla kyseiset osapuolet vaaditaan lopettamaan rikkominen ja määrätään korjaustoimenpiteitä, jotka ovat välttämättömiä kilpailuongelmien ratkaisemiseksi, kuten asetuksen (EY) N:o 1/2003 7 artiklassa säädetään. Kyseessä olevien jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toteutettava tällaiset toimenpiteet. Vaikka komissio onkin viimeaikaisissa Atlantin ylittäviä

---

<sup>13</sup> On syytä huomata, että yhteisön kilpailulainsäädäntöä sovellettaisiin ainoastaan silloin, kun esiintyy vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tällainen vaikutus on määriteltävä tapauskohtaisesti.

<sup>14</sup> Kilpailupolitiikkaa koskeva kertomus 1996.

<sup>15</sup> Komissio päätti 24 päivänä lokakuuta 2002 lopettaa menettelyt, jotka koskivat KLM:n ja North Westin sekä Lufthansan, SAS:n ja Unitedin välisiä liittoutumasopimuksia. Jälkimmäisessä asiassa tämä tapahtui sen jälkeen, kun osapuolet olivat ehdottaneet korjaustoimenpiteitä havaittujen kilpailuongelmien poistamiseksi.

liittoutumasopimuksia koskevissa ilmailualan tutkimuksissa tehnyt tiivistä yhteistyötä asianomaisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa, on selvää, että tämä käytäntö ei varmista täysin EY:n kilpailulainsäädännön tehokasta ja yhdenmukaista soveltamista. Sen vuoksi EU:n on varmistettava, että kansainväliseen ilmailuun sovelletaan samoja kilpailu- ja täytäntöönpanosääntöjä kuin EU:n sisäisiin reitteihin.

10. Täytäntöönpanoon sovellettavien sääntöjen laajentaminen kilpailualalla siten, että ne koskisivat myös kansainvälistä lentoliikennettä, joka suuntautuu yhteisöön tai yhteisöstä muualle, toisi lentoyhtiöille sen selvän edun, että niiden sopimusten laillisuutta tutkittaisiin yhtenäisellä EU:n laajuisella kilpailusääntöjen täytäntöönpanojärjestelmällä, joka olisi paljon yksinkertaisempi ja välittömämpi kuin perustamissopimuksen 85 artiklan mukainen menettely. Myös neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 soveltamisen alettua komissiolla on edelleen merkittävä rooli EY:n kilpailusääntöjen soveltamisessa kansainvälisen lentoliikenteen alalla. Jotta varmistettaisiin kilpailusääntöjen yhdenmukainen soveltaminen EY:n kilpailuviranomaisten verkoston sisällä, komissio aikoo jatkossakin määrittellä politiikkaansa päätöksentekokäytännöllään tietyissä asioissa. Vain poistamalla komission tutkinta- ja täytäntöönpanovaltuuksia koskevat nykyiset rajoitukset voidaan taata lentoliikennealalla välttämättömät tasavertaiset toimintaedellytykset kaikille lentoliikennetoiminnoille, mikä muodostaa perustan kasvulle ja kuluttajien hyvinvoinnille.

### **3. YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIOT "OPEN SKIES" -ASIOISSA**

11. Yhteisöjen tuomioistuimen hiljattain "open skies"-sopimuksia koskevissa asioissa<sup>16</sup> antamien tuomioiden odotetaan nopeuttavan ilmailualan muutoksia. Muutokset kansainvälisessä sääntely-ympäristössä lisäävät eurooppalaisten lentoyhtiöiden mahdollisuuksia tervehdyttää toimintojaan ja ryhmittäytyä uudelleen toteuttamalla liittoutumia, sulautumia ja yrityskauppoja. Lisäksi eurooppayhtiöstä annettava säädös johtaa siihen, että lentoyhtiöt voivat muuttua todella eurooppalaisiksi yrityksiksi, joiden toiminta-alue kattaa koko Euroopan.
12. Tuomioistuimien totesi, että jäsenvaltiot toimivat laittomasti tehdessään kahdenvälisiä sopimuksia, jotka syrjivät yhteisön lentoyhtiöitä niiden omistajien kansallisuuden perusteella. Yhteisön oikeuden mukaan tällainen syrjintä on laitonta, ja kaikkien yhteisön lentoyhtiöiden, joilla on jonkinlainen toimipaikka jäsenvaltiossa, on voitava lentää kansainvälisiä reittejä kyseisestä jäsenvaltiosta riippumatta siitä, missä yhteisön maassa niiden pääasiallinen toimipaikka sijaitsee tai mistä päin yhteisöä niiden omistajat ovat peräisin. Yhteisöjen tuomioistuimen tuomioista seuraa, että kansallisuuteen perustuvan syrjinnän kieltämisen periaatetta sovelletaan kaikissa sopimuksissa, vaikka kyse olisikin jäsenvaltioiden kahdenvälisestä

---

<sup>16</sup> Asiat C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98 Yhdistynyt kuningaskunta, Tanska, Ruotsia, Suomea, Belgia, Luxemburgia, Itävalta ja Saksa vastaan. Tuomion mukaan jäsenvaltiot toimivat laittomasti, kun ne tekivät Yhdysvaltojen kanssa sopimuksia useista seikoista, joita koskevaa yhteisön lainsäädäntöä on olemassa. Tuomiossa mainitaan yhteisön toimivaltaan kuuluvina asioina erityisesti lähtö- ja saapumisajat, yhteisön sisäiset hinnat ja tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät. Tuomioistuimien totesi lisäksi, että jäsenvaltiot toimivat laittomasti tehdessään kahdenvälisiä sopimuksia, jotka syrjivät yhteisön lentoyhtiöitä niiden omistajien kansallisuuden perusteella.

lentoliikennesopimuksesta, joka ei kuulu yhteisön toimivaltaan, minkä vuoksi yhteisön hyväksyntä ei ole perusteltavissa.

13. Jäsenvaltioiden on avattava liikenteensä muista jäsenvaltioista oleville yrityksille. Näissä olosuhteissa lentoliikennealan ei voida enää katsoa olevan kansallisten rajojen mukaan jakautunut ala. Enää ei ole perusteita soveltaa yhteisön sisäiseen lentoliikenteeseen erilaisia kilpailusääntöjä kuin yhteisön ja kolmansien maiden väliseen lentoliikenteeseen. Näin ollen komissiolla olisi oltava samat valtuudet, kun se käsittelee lentoyhtiöiden yhteisön sisäistä yhteistyötä ja kun se käsittelee yhteisöstä olevan yrityksen ja kolmannesta maasta olevan lentoyhtiön välisiä yhteistyösopimuksia.
14. Yhteisöjen tuomioistuimen tuomion jälkeen komissio on pyytänyt neuvostoa myöntämään komissiolle asianmukaisen valtuutuksen neuvotella Yhdysvaltojen kanssa, jotta voitaisiin määritellä yhdenmukainen politiikka kansainvälisen lentoliikenteen alalla.<sup>17</sup> Yhteisön kilpailulakien tehokas täytäntöönpano on olennainen osa tällaista yhteensovittua lentoliikennepolitiikkaa. Nykyinen järjestelmä ei luo riittävän tasapuolisia toimintaedellytyksiä alan yrityksille eikä jäsenvaltioille, sillä EU:n sisäiseen liikenteeseen ja yhteisöön sekä yhteisöstä pois suuntautuvaan kansainväliseen liikenteeseen sovelletaan erilaisia täytäntöönpanojärjestelmiä, vaikka yhtiöt ja liittoutumat pitävät niitä yhtenä ja samana liiketoimintana. Näin ollen tuomioistuimen tuomioiden perusteella on yhä tärkeämpää panna EY:n kilpailusäännöt tehokkaasti täytäntöön kansainvälisen lentoliikenteen alalla.

#### **4. EI ENÄÄ TARVETTA ASETUKSEN (ETY) N:o 3975/87 SÄILYTTÄMISEEN**

15. Kuten todettiin, asetus (EY) N:o 1/2003 korvaa 1 päivästä toukokuuta 2004 alkaen asetuksessa (ETY) N:o 3975/87 säädetyt menettelysäännökset<sup>18</sup>. Asetuksen (ETY) N:o 3975/87 aineelliset säännökset jäävät kuitenkin voimaan.
16. Asetuksen (ETY) N:o 3975/87 säännökset, joita asetuksella (EY) N:o 1/2003 ei kumota, ovat 1 artikla (asetuksen soveltamisala), 2 artikla (teknisille sopimuksille myönnettävä poikkeus) ja 20 artikla (asetuksen voimaantulo). Lisäksi 6 artiklan 3 kohta sovelletaan edelleen siirtymäsäännöksenä 81 artiklan 3 kohdan nojalla ennen 1 päivää toukokuuta 2004 myönnettyihin poikkeuksiin kyseisten päätösten voimassaoloajan päättymiseen saakka. Asetuksen 1 artiklan käytännön merkitys pienenee, jos, kuten on ehdotettu, kilpailusääntöjen soveltaminen ulotetaan yhteisön ja kolmansien maiden väliseen lentoliikenteeseen; näin ollen 1 artiklan sisältämä soveltamisalan rajoitus olisi poistettava. Asetuksen 20 artiklalla ei ole itsenäistä asemaa. Sen vuoksi periaatteessa asetuksen (ETY) N:o 3975/87 ainoa varsinainen aineellinen säännös on 2 artikla, jossa myönnetään poikkeus tietyn tyyppisille teknisille sopimuksille.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> Komission tiedonanto yhteisöjen tuomioistuimen 5. marraskuuta 2002 antamien tuomioiden vaikutuksista Euroopan lentoliikennepolitiikkaan, annettu 19 päivänä marraskuuta 2002 (KOM(2002) 649 lopullinen).

<sup>18</sup> Asetuksen 39 artikla.

<sup>19</sup> Tässä suhteessa asetus (ETY) N:o 3975/87 eroaa muista liikennealan asetuksista, erityisesti asetuksesta (ETY) N:o 1017/68 (sisämaaliikenne) ja asetuksesta (ETY) N:o 4056/86 (meriliikenne), jotka molemmat sisältävät ryhmäpoikkeuksia.

17. Komissio on tulkinnut asetuksen (ETY) N:o 3975/87 2 artiklaa erittäin tiukasti katsoen sen koskevan ainoastaan puhtaasti teknisiä sopimuksia<sup>20</sup>. Sitä ei ole tähän mennessä koskaan muodollisesti sovellettu käytännössä ja se on luonteeltaan pelkästään toteava.<sup>21</sup> Lisäksi komissiolla olisi tietyissä tapauksissa vaihtoehtoisia tapoja ilmaista kantansa puhtaasti teknisistä säännöksistä, jotka jäävät 81 artiklan 1 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle, esimerkiksi tekemällä yksittäisessä asiassa yhteisön edun sitä vaatiessa päätöksen, jonka mukaan 81 artiklaa ei sovelleta, tai mahdollisesti antamalla komission tiedonannon.
18. Koska asetuksen (EY) N:o 1/2003 soveltamisen alettua ei enää ole selvää perustetta asetuksen (ETY) N:o 3975/87 voimassaolon jatkamiselle, ehdotetaan, että asetuksen (ETY) N:o 3975/87 soveltamisalan laajentamisen sijasta ennemminkin kumottaisiin sen jäljellä olevat säännökset kokonaan ja tehtäisiin asetukseen (EY) N:o 1/2003 muutos, jolla pystyttäisiin ulottamaan kilpailusääntöjen soveltaminen yhteisön ja kolmansien maiden väliseen lentoliikenteeseen. Koska tällä tavoin saataisiin kaikki lentoliikenteen muodot asetuksen (EY) N:o 1/2003 soveltamisalaan, yksinkertaistuisi lainsäädäntö huomattavasti.

## **5. SOVELTAMISEN ALKAMISPÄIVÄ**

19. Jotta välttyttäisiin monimutkaiselta siirtymäkauden järjestelmältä olisi suotavinta soveltaa ehdotettua asetusta siitä päivästä alkaen, jolloin aletaan soveltaa asetuksella (EY) N:o 1/2003 tehtyjä muutoksia asetukseen (ETY) N:o 3975/87, eli 1 päivästä toukokuuta 2004 alkaen. Tämän päivän jälkeen jatkettaisiin ainoastaan asetuksen (ETY) N:o 3975/87 6 artiklan 3 kohdan soveltamista voimassa oleviin poikkeuslupapäätöksiin kyseisten päätösten voimassaolon päättymiseen saakka.

## **6. VALTUUTUS MYÖNTÄÄ TIETTYJÄ RYHMÄPOIKKEUKSIA**

20. Ehdotettujen muutosten, joiden mukaan kilpailualan täytäntöönpanosäännöt kattaisivat yhteisön ja kolmansien maiden välisen lentoliikenteen, lisäksi komissiolle olisi annettava valtuudet myöntää myös ryhmäpoikkeuksia näissä tapauksissa kuten se jo voi tehdä yhteisön lentoasemien välisessä lentoliikenteessä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3976/87<sup>22</sup> mukaisesti.
21. Ilmailualan sisämarkkinoiden vapauttamiseen liittyvien toimenpiteiden ja lentoyhtiöihin sovellettavien kilpailusääntöjen samanaikaisen täytäntöönpanon yhteydessä neuvosto myönsi komissiolle valtuudet antaa ryhmäpoikkeusasetuksia.
22. Komission yleisen kokemuksen mukaan tällaiset ryhmäpoikkeukset täyttävät lentoyhtiöiden ja muiden markkinatoimijoiden todellisen tarpeen oikeusvarmuuteen ja luovat samalla kannustimen luopua aikaisemmista, rajoittavammista sopimuksista.

---

<sup>20</sup> Tällä tarkoitetaan sopimuksia, joiden ainoana tarkoituksena tai seurauksena ovat tekniset parannukset tai tekninen yhteistyö.

<sup>21</sup> Ks. komission päätökset asiassa FEFC (EYVL L 378, 31.12.1994, s. 17, 66 kohta) ja asiassa FETTCSA (EYVL L 268, 20.10.2000, s. 1, 146–147 kohta), joissa käsitellään asetuksen (ETY) N:o 1017/68 3 artiklan ja asetuksen (ETY) N:o 4056/86 2 artiklan 1 kohdan sisältämää samantapaista säännöstä teknisistä sopimuksista.

<sup>22</sup> EYVL L 374, 31.12.1987, s. 9, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (ETY) N:o 2411/92 (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 19).

Tällainen tarve on olemassa myös yhteisön ja kolmansien maiden välisessä lentoliikenteessä.

23. Mitä tulee ehdotukseen ulottaa EY:n kilpailualan täytäntöönpanosäännöt koskemaan yhteisön ja kolmansien maiden välistä lentoliikennettä, komissio katsoo, että sillä olisi oltava myös valtuudet myöntää ryhmäpoikkeuksia tällaisille reiteille samoin kuin yhteisön lentoasemien välisen lentoliikenteen tapauksessa neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3976/87 mukaisesti.
24. Sen vuoksi ehdotetaan neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3976/87 soveltamisalan muuttamista siten, että se kattaa myös yhteisön ja kolmansien maiden välisen lentoliikenteen. Näin komissio saa valtuudet myös ryhmäpoikkeusten myöntämiseen yhteisön ja kolmansien maiden välisen kansainvälisen lentoliikenteen alalla tehdyille lentoyhtiöiden sopimuksille, päätöksille ja yhdenmukaistetuille menettelytavoille, jotka liittyvät lentoyhtiöiden aikataulujen yhteiseen suunnitteluun ja yhteensovittamiseen, neuvottelemiseen matkustajilta ja matkustajien matkatavaroista perittävistä hinnoista interline-järjestelmän yhteydessä, neuvottelemiseen reittilentojen rahtimaksuista, yhteiseen liikennöintiin uudella tai vähän liikennöidyllä reitillä, lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseen lentoasemilla sekä tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien ostamiseen, kehittämiseen ja käyttämiseen yhdessä.
25. Komissio katsoo, että kilpailunrajoitukset yhteisön ja kolmansien maiden välisillä reiteillä ovat omiaan vääristämään kilpailua yhteisössä samalla tavoin kuin rajoitukset yhteisön sisäisillä reiteillä.
26. Sen vuoksi komissio aikoo antaa neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3976/87 soveltamisalan ehdotetussa laajennuksessa sille myönnettävien valtuuksien perusteella ryhmäpoikkeusasetuksen, jossa asetetaan tiettyjä ehtoja ja velvoitteita, ottaen huomioon tilanteen yhteisön lentoasemien välisen lentoliikenteen alalla tällä hetkellä sovellettavan ryhmäpoikkeuksen<sup>23</sup> osalta. Mainittu poikkeus olisi myönnettävä rajoitetuksi ajaksi ja sen soveltamisalaa olisi tarkasteltava säännöllisesti uudelleen ottaen huomioon kilpailuolosuhteiden odotetun koventumisen.

## **7. PÄÄTELMÄ**

27. Komissio ehdottaa, että neuvosto hyväksyy ehdotetun asetuksen (ETY) N:o 3975/87, asetuksen (ETY) N:o 3976/87 ja asetuksen (EY) N:o 1/2003 muuttamisesta ja antaa komissiolle valtuudet yhteisön kilpailusääntöjen täytäntöönpanoon ja ryhmäpoikkeusten antamiseen yhteisön ja kolmansien maiden välisen lentoliikenteen alalla.
28. Ehdotetulla asetuksella muutetaan mainittuja asetuksia seuraavasti:

---

<sup>23</sup> Tällä hetkellä ainoa komission ryhmäpoikkeusasetus, joka perustuu neuvoston asetukseen (ETY) N:o 3976/87, on asetus (ETY) N:o 1617/93 (EYVL L 155, 26.6.1993, s. 18), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1105/2002. Tällä asetuksella myönnetään ryhmäpoikkeus 30 päivään kesäkuuta 2005 saakka asettaen tiettyjä ehtoja ja velvoitteita, jotka koskevat matkustajatariffineuvotteluja ja lähtö- ja saapumisaikojen jakamista lentoasemilla.



- a) kumotaan asetus (ETY) N:o 3975/87 lukuun ottamatta 6 artiklan 3 kohtaa, jossa säädetään siirtymäsäännöksistä, joiden mukaan komissio voi kumota tai muuttaa voimassa olevia poikkeuslupapäätöksiä;
  - b) poistetaan asetuksen (ETY) N:o 3976/87 1 artiklasta sanat "yhteisön lentoasemien väliseen";
  - c) poistetaan asetuksen (EY) N:o 1/2003 32 artiklan c alakohta, jossa jätetään asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle yhteisön ja kolmansien maiden välinen lentoliikenne.
29. Näin ollen komissio ehdottaa, että neuvosto hyväksyy ehdotetun asetuksen asetuksen (ETY) N:o 3975/87, asetuksen (ETY) N:o 3976/87 ja asetuksen (EY) N:o 1/2003 muuttamisesta. Ehdotettu asetus korvaa komission vuonna 1997 lähettämät ehdotukset<sup>24</sup>, jotka näin ollen perutaan.
30. Komission tässä asiakirjassa esittämä asetusehdotus kuuluu Euroopan talousalueen soveltamisalaan ja on näin ollen sen kannalta merkityksellinen.

---

<sup>24</sup> KOM(97) 218 lopullinen, EYVL C 165, 31.5.1997, s. 13.

Ehdotus

## NEUVOSTON ASETUS

**asetuksen (ETY) N:o 3975/87 kumoamisesta ja asetuksen (ETY) N:o 3976/87 ja asetuksen (EY) N:o 1/2003 muuttamisesta yhteisön ja kolmansien maiden välisen lentoliikenteen osalta**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 83 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen<sup>25</sup>,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon<sup>26</sup>,

ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>27</sup>,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Menettelystä sovellettaessa kilpailusääntöjä lentoliikenteen alalla toimiviin yrityksiin 14 päivänä joulukuuta 1987 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 3975/87<sup>28</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1/2003<sup>29</sup>, ei sovelleta yhteisön ja kolmansien maiden väliseen lentoliikenteeseen kuten ei myöskään asetusta (EY) N:o 1/2003.
- (2) Näin ollen komissiolla ei ole yhteisön ja kolmansien maiden välisen lentoliikenteen alalla samoja tutkinta- ja täytäntöönpanovaltuuksia perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklan rikkomistapauksissa kuin yhteisön sisäisen lentoliikenteen alalla. Komissiolla ei varsinkaan ole tarvittavia välineitä rikkomistapausten tutkimiseksi eikä valtuuksia määrätä korjaustoimenpiteitä, jotka ovat välttämättömiä rikkomisten lopettamiseksi tai seuraamusten määräämiseksi todistetuista rikkomisista. Lisäksi kansallisille tuomioistuimille ja jäsenvaltioiden kilpailuviranomaisille asetuksessa (EY) N:o 1/2003 myönnetty oikeudet ja valtuudet sekä niille asetetut velvollisuudet eivät koske yhteisön ja kolmansien maiden välistä lentoliikennettä kuten ei myöskään asetuksessa (EY) N:o 1/2003 säädetty komission ja jäsenvaltioiden kilpailuviranomaisten välinen yhteistyöjärjestely.
- (3) Kilpailunvastaiset menettelytavat yhteisön ja kolmansien maiden välisessä lentoliikenteessä voivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Koska

---

<sup>25</sup> EUVL C [...], [...], s. [...].

<sup>26</sup> EUVL C [...], [...], s. [...].

<sup>27</sup> EUVL C [...], [...], s. [...].

<sup>28</sup> EYVL L 374, 31.12.1987, s. 1.

<sup>29</sup> EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1.

asetuksessa (EY) N:o 1/2003 säädetyt järjestelyt, joiden tarkoituksena on panna täytäntöön perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklassa määrätyt kilpailusäännöt, soveltuvat yhtä hyvin kilpailusääntöjen soveltamiseen yhteisön ja kolmansien maiden väliseen lentoliikenteeseen, kyseisen asetuksen soveltamisalaa olisi laajennettava kattamaan tällainen liikenne.

- (4) Asetuksen (ETY) N:o 3975/87 2 artikla on luonteeltaan pelkästään toteava ja olisi sen vuoksi poistettava. Sen jälkeen kun suurin osa asetuksen (ETY) N:o 3975/87 säännöksistä on poistettu asetuksella (EY) N:o 1/2003, ei kyseisellä asetuksella ole enää tarkoitusta lukuun ottamatta 6 artiklan 3 kohtaa, jota olisi jatkossakin sovellettava perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan nojalla ennen tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivää tehtyihin päätöksiin kyseisten päätösten voimassaolon päättymiseen saakka. Sen vuoksi kyseinen asetus olisi kumottava.
- (5) Vastaavanlainen muutos olisi myös tehtävä perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta tiettyihin sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin lentoliikenteen alalla 14 päivänä joulukuuta 1987 annettuun neuvoston asetukseen (ETY) N:o 3976/87<sup>30</sup>, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1/2003. Kyseinen asetus, jossa annetaan komissiolle valtuudet julistaa asetuksella, että 81 artiklan 1 kohdan määräyksiä ei sovelleta tiettyihin yritysten välisten sopimusten, yritysten yhteenliittymien päätösten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin, on tällä hetkellä nimenomaisesti rajoitettu yhteisön lentoasemien väliseen lentoliikenteeseen.
- (6) Komissiolle olisi annettava valtuudet myöntää ryhmäpoikkeuksia sekä yhteisön ja kolmansien maiden väliselle lentoliikenteelle että yhteisön sisäiselle lentoliikenteelle. Asetuksen (ETY) N:o 3976/87 soveltamisalaa olisikin laajennettava poistamalla rajoitus yhteisön lentoasemien väliseen lentoliikenteeseen.
- (7) Näin ollen asetus (ETY) N:o 3975/87 olisi kumottava ja asetusta (ETY) N:o 3976/87 ja asetusta (EY) N:o 1/2003 olisi muutettava,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

#### *1 artikla*

Kumotaan asetus (ETY) N:o 3975/87 lukuun ottamatta 6 artiklan 3 kohtaa, jota sovelletaan jatkossakin perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan nojalla ennen asetuksen (EY) N:o 1/2003 soveltamisen alkamispäivää tehtyihin päätöksiin kyseisten päätösten voimassaolon päättymiseen saakka.

#### *2 artikla*

Poistetaan asetuksen (ETY) N:o 3976/87 1 artiklasta sanat "yhteisön lentoasemien väliseen".

---

<sup>30</sup> EYVL L 374, 31.12.1987, s. 9.

*3 artikla*

Poistetaan asetuksen (EY) N:o 1/2003 32 artiklan c alakohta.

*4 artikla*

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

Sitä sovelletaan 1 päivästä toukokuuta 2004.

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

Tehty Brysselissä [...] päivänä [...] kuuta [...].

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*