

## II

(Tiedonannot)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA  
VIRASTOJEN TIEDONANNOT

## EUROOPAN KOMISSIO

## KOMISSIION TIEDONANTO

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 tulkintaa koskevat suuntaviivat –  
Julkisen palvelun velvoitteet

(2017/C 194/01)

## Sisällysluettelo

|                                                                                                             | Sivu |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1. Johdanto .....                                                                                           | 2    |
| 2. Suuntaviivojen tarve .....                                                                               | 3    |
| 2.1 Oikeudellinen kehys .....                                                                               | 3    |
| 2.2 Tarve selventää sääntöjä .....                                                                          | 3    |
| 3. Julkisen palvelun velvoitteen asettaminen .....                                                          | 4    |
| 3.1 Yleiset periaatteet .....                                                                               | 4    |
| 3.2 Kelpuutettavat lentoliikenteen lajit ja reitit .....                                                    | 5    |
| 3.2.1 Lentoliikenteen lajit .....                                                                           | 5    |
| 3.2.2 Reittityypit .....                                                                                    | 5    |
| 3.2.3 Reitin ehdoton tärkeys .....                                                                          | 6    |
| 3.2.4 Reittien niputtaminen .....                                                                           | 7    |
| 3.2.5 Yhteys lähtö- ja saapumisaikojen koskevaan asetukseen .....                                           | 7    |
| 3.3 Velvoitteiden tarpeellisuus ja riittävyys .....                                                         | 8    |
| 3.3.1 Oikeasuhteisuus taloudellisiin ja sosiaalisiin kehitystarpeisiin nähden .....                         | 8    |
| 3.3.2 Vaihtoehtoisten liikennemuotojen riittämättömyys .....                                                | 8    |
| 3.3.3 Nykyiset lentohinnat ja ehdot .....                                                                   | 8    |
| 3.3.4 Nykyisen lentoliikennetarjonnan yhteisvaikutus .....                                                  | 9    |
| 3.4 Velvoitetyypit .....                                                                                    | 9    |
| 3.5 Jatkuvuutta koskevat velvoitteet .....                                                                  | 10   |
| 3.6 Julkisen palvelun velvoitteiden asettamisesta aiheutuvat seuraukset .....                               | 10   |
| 4. Menettelyt julkisen palvelun velvoitteiden asettamiseksi .....                                           | 11   |
| 4.1 Ilmoitusten julkaiseminen virallisessa lehdessä .....                                                   | 12   |
| 5. Tarve arvioida julkisen palvelun velvoitteita säännöllisesti uudelleen .....                             | 12   |
| 6. Yksinomaiset käyttöoikeussopimukset .....                                                                | 13   |
| 6.1 Velvollisuus järjestää julkinen tarjouskilpailu .....                                                   | 13   |
| 6.2 Kelpoisuus esittää tarjous .....                                                                        | 14   |
| 6.3 Valintaperusteet .....                                                                                  | 14   |
| 6.4 Reitin liikennöimistä koskevan yksinoikeuden myöntämisen seuraukset .....                               | 14   |
| 6.5 Julkisen palvelun velvoitteen ja yksinoikeuden uudelleentarkastelu kunkin toimilupakauden lopussa ..... | 15   |

|           |                                                                                                                 |    |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 6.6       | Erityistapaus: kilpailutettavien reittien ryhmittely yhteen .....                                               | 15 |
| 7.        | Julkisissa tarjouskilpailuissa noudatettavat menettelyt .....                                                   | 16 |
| 8.        | Maksettava korvaus ja suhde valtiontukisääntöihin .....                                                         | 17 |
| 8.1       | Mahdollisuus maksaa korvausta ja korvauksen määrä .....                                                         | 17 |
| 8.2       | Suhde valtiontukisääntöihin .....                                                                               | 17 |
| 8.2.1     | Julkiset tuet korvausten maksamiseksi julkisen palvelun velvoitteesta .....                                     | 18 |
| 8.2.2     | Altmark-perusteet .....                                                                                         | 18 |
| 9.        | Kiireellisyysmenettely .....                                                                                    | 19 |
| 10.       | Julkisen palvelun velvoitetta koskevat tarjousmenettelyt ja suhde julkista hankintaa koskeviin sääntöihin ..... | 20 |
| 11.       | Komission selvitys- ja päätöksentekovaltuudet .....                                                             | 21 |
| LIITE I:  | COMP- ja MOVE-pääosastojen laatima kyselylomake julkisen palvelun velvoitteen ilmoittamiseksi komissiolle ..... | 22 |
| LIITE II: | Ote asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 esitetyistä julkisen palvelun velvoitetta koskevista säännöistä .....        | 25 |

## 1. JOHDANTO

1. Lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 <sup>(1)</sup>, jäljempänä 'asetus (EY) N:o 1008/2008' tai 'asetus', mukaisten julkisen palvelun velvoitteiden tehtävänä on vahvistaa jatkuvuutta, säännöllisyyttä, hinnoittelua tai vähimmäiskapasiteettia koskevat vaatimukset. Tällä tavoin halutaan varmistaa yhteydet syrjäisille tai kehittyville alueille, jos jäsenvaltio katsoo, ettei aluekehityspolitiikan tavoitteita pystyttäisi täyttämään riittävällä tavalla siinä tilanteessa, että markkinavoimat saisivat toimia vapaasti, koska markkinat eivät itse tuottaisi riittävääntasoisia lentoyhteyksiä näille alueille. Julkisen palvelun velvoitteet ovat siten poikkeus yleiseen periaatteeseen lentoliikennepalvelujen vapaasta tarjonnasta EU:ssa. Tämä yleinen periaate turvataan asetuksen 15 artiklan 1 kohdassa.
2. Tiedonannossaan Ilmailustrategia Euroopalle <sup>(2)</sup> komissio yksilöi kansalaisten ja yritysten erilaisia tarpeita EU:ssa, kuten korkealaatuisten lentoliikennepalvelujen saanti, ja katsoi, että jos markkinat eivät itsessään tuota riittävääntasoisia lentoyhteyksiä tietyille Euroopan alueille, jäsenvaltiot voivat harkita julkisen palvelun velvoitteiden asettamista välineenä, jolla turvataan liian heikosti liikennöityjen alueiden palvelut eli varmistetaan yhteydet tarpeen mukaan. Julkisen palvelun velvoitteet voivat parantaa yhteyksiä merkittävästi, ja joidenkin tutkimusten mukaan yhteydet ovat olennaisen tärkeitä EU:n alueille: tutkimusten mukaan yhteyksien 10 prosentin lisäys nostaa asukasta kohti laskettua BKT:tä 0,5 lisäprosenttia, lisää BKT:n kasvua yhdellä prosentilla ja kasvattaa yleisesti ottaen työn tuottavuutta <sup>(3)</sup>. Yhteydet ovat olennaisen tärkeitä kasvun, työpaikkojen ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden kannalta.
3. EU:ssa on nykyisin 179 asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaista julkisen palvelun velvoitteen reittiä 13 jäsenvaltiossa (Espanja, Kreikka, Kroatia, Kypros, Irlanti, Italia, Portugali, Ranska, Ruotsi, Suomi, Tšekki, Viro ja Yhdistynyt kuningaskunta) <sup>(4)</sup>. Tällaisia reittejä on eniten Ranskassa eli 40 reittiä, joilla vuosittain niillä matkustaa noin 5,7 miljoonaa matkustajaa. Tämä tarkoittaa sitä, että joka viides kotimaanliikenteen matkustaja matkustaa jollakin julkisen palvelun velvoitteen reitillä. Irlannissa julkisen palvelun velvoitteen reittien osuus kotimaanliikenteestä on noin 70 prosenttia. Käytännössä julkisen palvelun velvoitteen reitit ovat lähinnä kotimaan reittejä. Vain seitsemän reittiä yhdistää kahdessa eri jäsenvaltiossa olevat lentoasemat. Viranomaiset maksavat tukea 136 nykyiselle julkisen palvelun reitille, ja vuosittain reittien toimintaan käytetään arviolta – komission käytettävissä olevien tietojen mukaan – vähintään 300 miljoonaa euroa.

<sup>(1)</sup> EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3.

<sup>(2)</sup> COM(2015) 598 final, 7.12.2015.

<sup>(3)</sup> InterVISTAS, 2015, Economic Impact of European Airports – A Critical Catalyst to Economic Growth; PwC, 2013, Econometric analysis to develop evidence on the links between aviation and the economy; IATA, 2007, Aviation Economic Benefits – Measuring the economic rate of return on investment in the aviation industry.

<sup>(4)</sup> Jotkin muutkin jäsenvaltiot ovat osoittaneet kiinnostusta julkisen palvelun velvoitteiden asettamiseen. Esimerkiksi Saksassa on ollut aiemmin kolme julkisen palvelun veloitetta. Unkarin tarkoituksena oli asettaa julkisen palvelun velvoite, mutta eräs lentoliikenteen harjoittaja ilmoitti aikomuksestaan aloittaa liikennöinti reitillä juuri sitä ennen. Slovenia on lähestynyt komissiota julkisen palvelun velvoitteita koskevien kysymysten kanssa. Latviassa ja Maltalla on edustajia julkisen palvelun velvoitteiden sidosryhmässä CIRCABC:ssa (Hallintotahojen, yritysten ja kansalaisten viestintä- ja tietoresurssikeskus. Pääsy sidosryhmään voidaan antaa asianomaisille kansallisille viranomaisille). Linkki verkkosivustolle: <https://circabc.europa.eu>

4. Komissio teki vuosina 2011–2013 asetuksen (EY) N:o 1008/2008 toimivuustarkastuksen, jossa todettiin, että asetuksessa säädetty julkisen palvelun velvoitteita koskevat säännöt ovat tarkoitukseensa sopivia, eli niillä voidaan varmistaa yhteydet, jos markkinat eivät niitä tarjoa. Sidosryhmät ja jäsenvaltiot suosittivat, että kansalliset viranomaiset ja komissio tehostaisivat yhteistyötään ja että varmistettaisiin EU:n valtioneuvoston päätösten ja asetuksessa vahvistettujen julkisen palvelun velvoitteita koskevien sääntöjen hyvä niveltäminen toisiinsa, myös mahdollisesti antamalla ohjeistusta<sup>(5)</sup>.
5. Näiden suositusten perusteella on toteutettu käytännön toimia. Komissio perusti ajantasaisen julkisen palvelun velvoitteiden yhteystahojen verkoston. Se myös järjesti asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisen markkinoille pääsyä käsittelevän komitean<sup>(6)</sup> kokouksia. Kokouksissa komission yksiköt tekivät koonnetun esityksen julkisen palvelun velvoitteista, ja jäsenvaltiot vaihtoivat näkemyksiä käytännön kokemuksistaan. Laadittiin yksinkertainen kyselylomake, jonka avulla kansallisten viranomaisten on helppo tiedottaa aikomuksestaan asettaa julkisen palvelun velvoitteita, ja viranomaiset käyttivät nykyään kyseistä lomaketta järjestelmällisesti. Komission yksiköt tuovat mahdolliset ongelmat jo etukäteen jäsenvaltioiden tietoon. Ne saavat uudesta tietokannasta koonnettua tietoa julkisen palvelun velvoitteista eri puolilta Eurooppaa.

## 2. SUUNTAVIIVOJEN TARVE

### 2.1 Oikeudellinen kehys

6. Julkisen palvelun velvoitteita koskevat edellytykset ja vaatimukset vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16–18 artiklassa (ks. ote näiden suuntaviivojen liitteessä II). Asetuksen 16 artiklassa vahvistetaan julkisen palvelun velvoitteiden yleiset periaatteet. Siinä vahvistetaan julkisen palvelun velvoitteen asettamisperusteet ja jatkuvuutta koskevat vaatimukset, arviointiperusteet, joita jäsenvaltioiden on sovellettava, säännöt, jotka koskevat julkaisumenettelyä ja liikennöinnin aloittamista julkisen palvelun velvoitteiden reiteillä, sekä edellytykset, joissa reitille pääsyä voidaan rajoittaa, ja tällöin sovellettava menettely samoin kuin menettely, jota sovelletaan kiireellisissä tapauksissa. Asetuksen 17 artiklassa säädetään, miten julkinen tarjouskilpailu on toteutettava. Siinä vahvistetaan säännöt tarjouspyynnön ja sen perusteella tehtävän sopimuksen sisällöstä, julkaisumenettelystä ja tiedoista, jotka on toimitettava tarjoajille, tarjousten valintaperusteista, maksettavasta korvauksesta sekä tiedoista, jotka on toimitettava komissiolle tarjousmenettelyn päätteeksi. Lopuksi 18 artiklassa vahvistetaan säännöt edellisten artikloiden perusteella tehtyjen päätösten uudelleentarkastelusta ja tarkistamisesta.

### 2.2 Tarve selventää sääntöjä

7. Asetuksella (EY) N:o 1008/2008 vahvistettu EU:n oikeudellinen kehys varmistaa julkisen palvelun velvoitteiden asettamisen menettelyn avoimuuden, julkisuuden ja läpinäkyvyyden. On tärkeää seurata julkisen palvelun velvoitteita koskevien sääntöjen asianmukaista soveltamista sen välttämiseksi, että järjestelmää mahdollisesti käytettäisiin väärin asettamalla kohtuuttomia kilpailurajoituksia suhteessa asetettuihin yhteiskunnallisiin ja taloudellisiin tavoitteisiin. Komission tavoitteena on antaa neuvoja ja ratkaista mahdollisimman monta potentiaalista ongelmaa jo ennen kuin julkisen palvelun velvoitetta koskeva ilmoitus julkaistaan.
8. Tässä yhteydessä katsotaan hyödylliseksi jakaa aiemmin yksittäisissä tapauksissa tehtyjä arviointoja laajemmin, sillä tavallisesti nämä tapaukset ovat vain asianomaisten jäsenvaltion ja komission tiedossa.
9. Toinen syy näiden suuntaviivojen hyväksymiselle on se, ettei unionin tuomioistuin ole tähän mennessä hyväksynyt oikeuskäytäntöä, joka koskisi asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisia julkisen palvelun velvoitteita.
10. Komission yksiköt mainitsivat mahdollisuuden antaa julkisen palvelun velvoitteita koskevaa ohjeistusta kokouksessa, joka järjestettiin kansallisten asiantuntijoiden kanssa syyskuussa 2015<sup>(7)</sup>. Kyseessä oli yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsy yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille koskevan lainsäädännön soveltamista käsittelevän neuvoston antaman komitean kokous. Jäsenvaltiot pitivät tätä ajatusta tervetulleena ja olivat samaa mieltä siitä, että tällainen ohjeistus voisi tarjota läpinäkyvyyttä, yhtenäisyyttä ja selkeyttä EU:n lentoyhtiöille, jäsenvaltioille, alueviranomaisille ja hallinnoille. Tämä kanta vastaa niitä näkemyksiä, joita on esitetty aiemmissa kahdenvälisissä keskusteluissa kansallisten ja paikallisten viranomaisten kanssa. Sen vuoksi komissio sitoutui ilmailustrategiaa koskevassa tiedonannossaan julkaisemaan suuntaviivat, joissa selvennetään, miten komission yksiköt tulkitsevat ja soveltavat asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 säädettyjä julkisen palvelun velvoitteita koskevia sääntöjä ja menettelyjä. Nämä suuntaviivat perustuvat tuohon sitoumukseen. Suuntaviivoja valmistelevana vaiheena järjestettiin kesällä 2016 epävirallinen kohdennettu kuuleminen keskeisten sidosryhmien näkemysten keräämiseksi.

<sup>(5)</sup> Komission yksikköjen valmisteluasiakirja SWD(2013) 208 final, Bryssel, 6.6.2013, 5.1.1.3 kohta. [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal\\_market/fitness\\_check\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm)

<sup>(6)</sup> Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsy yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille koskevan lainsäädännön soveltamista käsittelevä neuvoston antama komitea.

<sup>(7)</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3118>

11. Suuntaviivojen tarkoituksena on selittää, miten komissio tulkitsee asetuksessa käytettyjä perusteita, ja kuvata sovellettavia menettelyjä. Lisäksi teksti sisältää vastauksia yleisimmin esitettyihin kysymyksiin, joihin asetuksessa ei anneta tarkkoja vastauksia. Selvästikin jotkin jäsenvaltiot tuntevat julkisen palvelun velvoitteita koskevat säännöt ja niiden soveltamisen hyvin tarkkaan, kun taas joillakin muilla jäsenvaltioilla on vain hyvin vähän tai ei lainkaan kokemusta kyseisten sääntöjen soveltamisesta. Sääntöjen ja niiden tulkinnan selventämisen tarkoituksena on helpottaa sääntöjen soveltamista, varsinkin niissä jäsenvaltioissa, jotka käyttävät julkisen palvelun velvoitteita ensimmäistä kertaa.
12. Sen kokemuksen lisäksi, jota komissio on saanut asetuksessa säädettyjen julkisen palvelun velvoitteita koskevien sääntöjen soveltamisesta, näissä suuntaviivoissa otetaan myös huomioon EU:n lainsäädännössä vahvistetut valtioneutukisäännöt (erityisesti SEUT-sopimuksen 107–109 artikla) <sup>(8)</sup>. Komissiolle esitetään yleisesti ottaen paljon kysymyksiä julkisen palvelun velvoitteista – lähes päivittäin ja kysyjinä ovat yleensä jäsenvaltiot. Virallisia kanteluita – joita esittävät lentoyhtiöt ja lentoasemat – esitetään kuitenkin hyvin vähän. Suuntaviivoissa pyritään vastaamaan kysymyksiin, joita kansalliset viranomaiset, lentoyhtiöt ja lentoasemat useimmin esittävät. Niissä ei pyritä kattamaan kaikkia säännöksiä tyhjentävästi.
13. Suuntaviivoissa annetaan ohjeistusta, joka on merkityksellistä useimmissa tapauksissa, mutta olisi korostettava, että jokaista tapausta on arvioita erillisesti ja ottaen huomioon kaikki siihen liittyvät erityispiirteet.
14. Suuntaviivoilla ei kuitenkaan ole tarkoitus luoda uusia oikeudellisia velvoitteita, eikä niillä rajoiteta unionin tuomioistuimen julkisen palvelun velvoitteista tulevaisuudessa mahdollisesti antamaa tulkintaa.

### 3. JULKISEN PALVELUN VELVOITTEEN ASETTAMINEN

#### 3.1 Yleiset periaatteet

15. Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 1 ja 4 kohdasta seuraa, että jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista aikomuksistaan asettaa julkisen palvelun velvoitteita. Ilmoituksen julkaiseminen ei anna oikeusvarmuutta jostakin tietystä lopputuloksesta, vaan sen tarkoituksena on tiedottaa markkinoille jäsenvaltion aikomuksesta asettaa uusi julkisen palvelun velvoite <sup>(9)</sup>. Komission yksiköt ovat laatineet kyselylomakkeen julkisen palvelun velvoitteiden ilmoittamiseksi ja kuvaamiseksi. Kyselylomake kattaa myös niin asetuksen (EY) N:o 1008/2008 kuin valtioneutukisääntöjen mukaiset tärkeimmät kysymykset, jotka ovat olennainen mutta riippumaton osa minkä tahansa julkisen palvelun velvoitteen arviointia (ks. liite I) <sup>(10)</sup>. Vaikka komissio ei sinällään tee virallista päätöstä julkisen palvelun velvoitteesta, on kuitenkin hyvin tärkeää selvittää mahdollisesti havaittuja seikkoja ennen kuin julkisen palvelun velvoite asetetaan tai sitä muutetaan ja se saattaa aiheuttaa vastaisuudessa huolta. Komissio kehottaa jäsenvaltioita ottamaan yhteyttä yksikköihinsä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, kun ne alkavat harkita uuden julkisen palvelun velvoitteen asettamista tai voimassa olevan julkisen palvelun velvoitteen muuttamista. Tällä varmistetaan, että komission yksiköt ovat suunnitelmista tietoisia ja voivat tarjota apuaan alusta lähtien, minkä myötä koko menettely myös sujuvoituu.
16. Lentoliikennealalla julkisen palvelun velvoitteilla on tärkeä erityispiirre: julkisen palvelun velvoitteiden järjestelmä, jossa vahvistetaan edellytykset liikennöidä tietyllä reitillä, on erotettava selkeästi sopimuksesta, jolla annetaan yksinoikeus (korvauksen kanssa tai ilman sitä) jollekin toimijalle. Julkisen palvelun velvoitteen asettaminen lentoliikennealalla ei välttämättä ja automaattisesti anna asianomaiselle jäsenvaltiolle oikeutta rajoittaa pääsy lentoreiteille yhteen lentoliikenteen harjoittajaan tai myöntää korvauksia julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä (niin kutsuttu rajoitettu julkisen palvelun velvoite). Jos lentoliikenteen harjoittaja ilmaisee halukkuutensa liikennöidä reittiä ilman yksinoikeutta ja korvausta, pääsyn reitille on säilyttävä vapaana kaikille lentoliikenteen harjoittajille, jotka noudattavat julkisen palvelun velvoitteen edellytyksiä (niin kutsuttu avoin julkisen palvelun velvoite).

<sup>(8)</sup> Valtioneutukisääntöjä – niin aineellisia kuin menettelyjä koskevia – sovelletaan edelleen julkisen palvelun velvoitteiden reiteillä. Asetuksen mukainen julkisen palvelun velvoitteita koskeva menettely ei korvaa valtioneutukimenettelyä.

<sup>(9)</sup> Komissio voi myös milloin vain pyytää lisätietoja ennen julkaisemista tai sen jälkeen joko jonkin jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan (jos esimerkiksi tehdään kantelu).

<sup>(10)</sup> Kuten kyselylomakkeessa todetaan, valtioneutuki-ilmoituksia koskevia sääntöjä sovelletaan täysimääräisesti julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti maksettavaan korvaukseen. Tapauksen mukaan valtioneutuki-ilmoitus olisi tehtävä, kun korvauksen määrä on tiedossa, eli se on vahvistettu ratkaisupäätöksessä ja/tai sopimuksessa. Jäsenvaltiot voivat myös ilmoittaa julkisen palvelun velvoitteen mukaisesta korvauksesta ennakolta komissiolle. Ennakkoilmoitus on hyödyllinen epävirallinen vaihe ennen julkisen palvelun velvoitteesta tehtävää ilmoitusta, ja komission yksiköt voivat tässä vaiheessa antaa epävirallista palautetta ja ohjeistusta jäsenvaltiolle. On jäsenvaltion tehtävä pyytää komissiota ennakkoon ohjeistusta, jos se katsoo sen tarpeelliseksi.

17. Asetuksen mukaan julkisen palvelun velvoitteita voidaan erityisesti käyttää varmistamaan pääsy pitkien etäisyyksien päässä tai eristyksissä oleville alueille tai tietyin edellytyksin, jos markkinavoimat eivät yksin mahdollista tiettyjen vaatimusten mukaisten lentoliikennepalvelujen vähimmäistarjontaa.
18. Koska julkisen palvelun velvoitteet ovat poikkeus yleiseen periaatteeseen lentoliikennepalvelujen vapaasta tarjonnasta<sup>(1)</sup>, julkisen palvelun velvoitteisiin sovelletaan tiukkoja vaatimuksia ja rajoituksia. Julkisen palvelun velvoitteiden olisi noudatettava läpinäkyvyyden, syrjimättömyyden ja oikeasuhteisuuden periaatteita. Julkisen palvelun velvoitteissa ei varsinkaan saa syrjiä lentoliikenteen harjoittajia näiden kansallisuuden tai identiteetin perusteella, eikä niissä saa ylittää sitä, mikä on tarpeen politiikkatavoitteiden saavuttamiseksi<sup>(12)</sup>.

### 3.2 Kelpuutettavat lentoliikenteen lajit ja reitit

#### 3.2.1 Lentoliikenteen lajit

19. Julkisen palvelun velvoitteet voivat koskea vain säännöllistä lentoliikennettä<sup>(13)</sup>. Ne eivät voi koskea tilauslentoliikennettä. Jos lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa reitillä istuinpaikkojen myyntiä<sup>(14)</sup> reitille asetetun julkisen palvelun velvoitteen vaatimusten mukaisesti, myös kyseinen lentoliikenne katsotaan säännölliseksi lentoliikenteeksi<sup>(15)</sup>.

#### 3.2.2 Reittityypit

20. Asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 mahdollistetaan julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen kahdentyyppisillä reiteillä<sup>(16)</sup>:

##### a) Reitit syrjäistä aluetta tai kehitysaluetta palvelevalle lentoasemalle

Syrjäinen alue on tyypillisesti pitkien etäisyyksien päässä oleva alue tai alue, jolle on vaikea päästä pääkaupungista ja muista jäsenvaltion isoista kaupungeista. Pitkiä etäisyyksiä ja eristyneisyyttä olisi arvioitava ottaen huomioon jäsenvaltion alue sekä hallinnolliset, liike-elämän, opetusalan ja lääkäripalveluiden keskukset mutta myös jäsenvaltion rajanaapureina olevien muiden jäsenvaltioiden alue ja tällaiset keskukset. Kehitysalue on muita alueita jäljessä taloudellisesti<sup>(17)</sup> mitattuna esimerkiksi asukasta kohti lasketulla BKT:llä tai työttömyysasteella.

##### b) Vähäliikenteiset reitit jollekin lentoasemalle

Asetuksessa ei esitetä kvantifioitua perustetta jonkin reitin vähäliikenteisyyden arvioimiseksi, koska tilanteet saattavat vaihdella paljon eri jäsenvaltioissa. Koska komissiolla on kuitenkin kokemusta useista julkisen palvelun velvoitteita koskevista tapauksista, voitaneen todeta, ettei reittiä, jolla on yli 100 000 matkustajaa vuodessa, voida tavallisesti katsoa vähäliikenteiseksi reitiksi asetuksessa tarkoitettulla tavalla<sup>(18)</sup>.

21. Asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 julkisen palvelun velvoitteita ei rajoiteta reitille, joita liikennöidään yhdessä ainoassa jäsenvaltiossa. Julkisen palvelun velvoitteita voidaan vallon hyvin soveltaa kaikilla EU:n sisäisillä reiteillä, jotka täyttävät asetuksen edellytykset. Kolmansien maihin liikennöivät julkisen palvelun velvoitteiden reitit eivät kuulu asetuksen soveltamisalaan, sillä asetus koskee vain EU:n sisäistä lentoliikennettä<sup>(19)</sup>.

<sup>(1)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 15 artiklassa määritellyn mukaisesti.

<sup>(12)</sup> Ks. asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 1 kohta.

<sup>(13)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 1 kohta.

<sup>(14)</sup> Asetuksen 2 artiklan 15 alakohdasta: ”istuinpaikkojen myynnillä” sitä, että lentoliikenteen harjoittaja tai sen valtuutettu edustaja taikka lennon tilaaja myy suoraan yleisölle istuinpaikkoja ilman muita siihen liittyviä palveluja, kuten majoitusta”.

<sup>(15)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 7 kohta.

<sup>(16)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 1 kohta.

<sup>(17)</sup> Tämän edellytyksen täyttävät tavallisesti esimerkiksi EU:n aluepolitiikassa määritellyt vähemmän kehittyneet alueet (joilla asukasta kohti laskettu BKT on alle 75 % EU:n keskiarvosta). Koska tilanne jäsenvaltion eri alueilla voi vaihdella paljonkin, jokin alue voitaisiin määrittää kehitysalueeksi myös sen perusteella, että sitä on verrattu asianomaisen jäsenvaltion kansalliseen BKT:hen tai työttömyysasteeseen.

<sup>(18)</sup> Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että kaikki reitit, joilla on alle 100 000 matkustajaa vuodessa, olisivat välttämättä vähäliikenteisiä. Yleisesti ottaen voidaan sanoa, että mitä enemmän matkustajia jollakin tietyllä reitillä on, sen vaikeampaa on väittää, että tällaiselle reitille voitaisiin asettaa julkisen palvelun velvoite eli että ilman julkisen palvelun velvoitetta yksikään lentoliikenteen harjoittaja ei ottaisi vastatakseen 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista tietyistä vaatimuksista, jos se ottaisi huomioon pelkästään kaupallisen etunsa.

<sup>(19)</sup> Ks. erityisesti asetuksen (EY) N:o 1008/2008 1 artiklan 1 kohta ja 15 artiklan 1 kohta. Asetus ei kuitenkaan periaatteessa estä jäsenvaltioita sopimasta samankaltaisia järjestelyjä kolmansien maiden kanssa kahden- tai monenvälisen sopimusten perusteella, jollei eritoten sovellettavasta EU:n kilpailulainsäädännöstä muuta johdu. Yksi jäsenvaltio on esimerkiksi tehnyt yhteisymmärryspöytäkirjan kolmansien maiden kanssa, jotta niiden alueiden välillä voitaisiin liikennöidä lentoja samankaltaisin edellytyksin kuin julkisen palvelun velvoitteiden reiteillä EU:ssa. Tarjouskilpailu järjestettiin julkisia tarjouskilpailuja koskevien unionin säännösten mukaisesti.

22. Asetuksen 16 artiklan 1 kohdasta seuraa, että julkisen palvelun velvoitteen reitti on aina määritettävä yhdeltä lentoasemalta toiselle lentoasemalle, eikä viittaamalla kahteen kaupunkiin tai alueeseen. Olisi perusteltava asianmukaisella tavalla, miksi lentoasema on valittu julkisen palvelun velvoitetta varten. Tässä arvioinnissa on otettava huomioon yhtenä tekijänä jatkoyhteydet – eli kohteet, joihin määräpaikkana olevan kaupungin lentoasemilta liikennöidään, ja vuorotiheydet – mutta jatkoyhteydet eivät voi olla ainoa peruste sille, miksi valitaan jokin tietty lentoasema eikä jokin toinen lentoasema. Vaihtoehtoisesti, jos viranomainen katsoo, että useat määrälentoasemat palvelisivat jonkin alueen tarpeita yhtäläisesti, se voi asettaa julkisen palvelun velvoitteen joltakin alueen lentoasemalta useille tällaisille määrälentoasemille, ja siten asettaa julkisen palvelun velvoitteen näille eri reiteille. Jos jokin lentoliikenteen harjoittaja ryhtyy liikennöimään jollain näistä reiteistä tai jos jokin lentoliikenteen harjoittaja valitaan yhdelle reitille sen jälkeen, kun on käyty kaikkia näitä reittejä koskeva julkinen tarjouskilpailu, muut julkisen palvelun velvoitteet on kumottava, jottei markkinoita suljettaisi aiheettomasti<sup>(20)</sup>. Vaikkei tätä asetelmaa suoranaisesti tarkastellakaan 16 artiklan 1 kohdassa, se ei ole säännöksen vastainen, ja lisäksi se on säännöksen tavoitteiden mukainen. Jotta kohtelu ei olisi eriarvoista ja vältettäisiin kilpailun vääristymät, on kuitenkin tärkeää tehdä viranomaisen aiheet selkeiksi alusta lähtien, erityisesti asetuksen 16 artiklan 4 kohdassa tarkoitettussa ilmoituksessa.
23. Se, että julkisen palvelun velvoite määritettäisiin jonkin alueen ja useiden samaa kaupunkia palvelevien lentoasemien välisille reiteille, ei yleensä olisi oikeassa suhteessa tavoitteisiin, jotka koskevat liikkuvuuden ja alueellisen koheesion varmistamista. Toimenpide vaikuttaisi niin, että se sulkisi pois satunnaiset lentoliikenteen harjoittajat, koska ne eivät voisi lentää alueelta millekään määräpaikkana olevan kaupungin lentoasemalle, ja sen vuoksi se edistäisi markkinoiden lopullista sulkemista uusilta toimijoilta kilpailulle otollisilla reiteillä. Julkisen palvelun velvoitteiden ei sen vuoksi tulisi vaikuttaa saman kaupungin muihin lentoasemiin, jotka eivät tulleet valituiksi.
24. Julkisen palvelun velvoitteita voidaan tavallisesti soveltaa reiteillä, joilla tehdään yksi tai useampi välilasku<sup>(21)</sup>. Julkisen palvelun velvoitteen riittävyttä on kuitenkin arvioitava kunkin lentosegmentin osalta erikseen. Julkisen palvelun velvoitetta ei tulisi soveltaa lentosegmentteihin, jotka eivät täytä velvoitteen vaatimuksia. Jos julkisen palvelun velvoite asetetaan esimerkiksi reitille A–C ja tehdään välilasku B:ssä, on arvioitava erikseen reittien A–C, A–B ja B–C kelpoisuutta. Jos esimerkiksi segmentti B–C ei täytä julkisen palvelun velvoitetta omana tapauksenaan, julkisen palvelun velvoitteita ei tulisi soveltaa lentoliikenteen harjoittajiin, jotka kuljettavat matkustajia ja/tai rah tia kyseisellä segmentillä. Reittiä A–C koskevien velvoitteiden ei tulisi estää lentoliikennepalvelujen vapaata tarjontaa segmentillä B–C.
- 3.2.3 *Reitin ehdoton tärkeys*
25. Julkisen palvelun velvoite voidaan asettaa reitille vain, ”jos tällaista reittiä pidetään ehdottoman tärkeänä lentoaseman liikennöintialueen taloudelliselle ja sosiaaliselle kehitykselle”<sup>(22)</sup>. Tämä on olennainen edellytys kaikille edellä mainitun kaltaisille reiteille, ja arviointi on aina tehtävä ottaen huomioon tapauksen erityispiirteet. Jäsenvaltioilla on tietty harkintavalta reitin ehdottoman tärkeyden arvioinnissa. Harkintavaltaa on kuitenkin käytettävä yhteystarpeita koskevien objektiivisten tekijöiden perusteella asetuksen ja yleisemmin ottaen EU:n lainsäädännön mukaisesti.
26. Reitti, joka on välttämätön pienen saaren tai pitkien etäisyyksien päässä olevan alueen kaltaiselle alueelle, on selkeästi ehdottoman tärkeä. Lentoyhteyksiä, joilla yhdistetään pienet ja keski suuret kaupungit tärkeisiin taloudellisiin tai hallinnollisiin keskuksiin, voitaisiin myös pitää ehdottoman tärkeinä kyseisten alueiden taloudelliselle ja sosiaaliselle kehitykselle tietyissä olosuhteissa. On esimerkiksi luotu julkisen palvelun velvoitteiden järjestelmä reitille, joka yhdistää erään saarijäsenvaltion pääkaupungin Brysseliin eli kaupunkiin, johon EU:n eri toimielimet ja laitokset ovat sijoittuneet.
27. Asetuksen 16 artiklan 1 kohta rajoittaa kuitenkin jäsenvaltioiden harkintavaltaa. Julkisen palvelun velvoitteita voidaan esimerkiksi asettaa poistamaan alueiden tai kaupunkien taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen esteitä, mutta niitä ei voida asettaa sen vuoksi, että suorana tai välillisenä tavoitteena olisi edistää tai tukea tiettyä lentoliikenteen harjoittajaa tai kehittää jotakin lentoasemaa.

<sup>(20)</sup> Tämä tarkoittaa, että kilpailijat voivat tarjota lentoliikennepalveluja muilla reiteillä. Tässä tapauksessa, jos kilpailevat lentoliikennepalvelut ovat julkisen palvelun velvoitteen vaatimusten mukaisia, julkisen palvelun velvoite olisi kumottava. Jos kilpailevat lentoliikennepalvelut täyttävät kyseiset vaatimukset vain osittain, vaatimuksia olisi mukautettava. Esimerkkinä voidaan mainita Yhdistynyt kuningaskunta, joka vuonna 2014 asetti julkisen palvelun velvoitteen kuudelle reitille (Dundee – kuusi lontoolaista lentoasemaa). Tarjouskilpailun voitti reitti Dundee–Stanstedin lentoasemalle, ja sen jälkeen viisi muuta julkisen palvelun velvoitetta kumottiin.

<sup>(21)</sup> Mahdollisuus tehdä välilaskuja olisi mainittava julkisen palvelun velvoitteessa ja tarjousarjoituksessa.

<sup>(22)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 1 kohta. ”Lentoasemalla” tarkoitetaan tässä yhteydessä lentoasemaa, joka palvelee syrjäistä aluetta tai kehitys aluetta jäsenvaltion alueella.

### 3.2.4 Reittien niputtaminen

28. Jäsenvaltiot eivät voi asettaa jollekin reitille pääsyn ehdoksi muiden reittien liikennöimistä. Tällainen niputtaminen olisi asetuksen (EY) N:o 1008/2008 vastaista <sup>(23)</sup>. Asetuksen 16 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa säädettyä kelpoisuutta ja riittävyyttä koskeissa perusteissa viitataan "reittiin", jota ei voida rinnastaa niputettuihin reitteihin. Sen vuoksi kutakin kyseisistä perusteista olisi arvioitava erikseen suhteessa kuhunkin yksittäiseen reittiin. Niputettujen reittien katsomista yhdeksi ainoaksi reitiksi voitaisiin pitää reiteille pääsyn liiallisena rajoittamisena, sillä todennäköisesti vain sellaiset lentoliikenteen harjoittajat, joilla on alueellisia toimipaikkoja, voisivat tarjota palveluja kaikilla näillä reiteillä.
29. Kieltoa niputtaa reittejä julkisen palvelun velvoitteen asettamisvaiheessa ei pitäisi sekoittaa mahdollisuuteen esittää tarjous pääsystä useammalle reitille asetuksen 16 artiklan 10 kohdassa säädettyllä tavalla. Tätä mahdollisuutta selitetään tarkemmin näiden suuntaviivojen 6.6 kohdassa. Sitä sovelletaan vain niihin reitteihin, joilla yksikään lentoliikenteen harjoittaja ei ole aloittanut tai ei ole aloittamassa säännöllistä lentoliikennettä julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti.

### 3.2.5 Yhteys lähtö- ja saapumisaikoja koskevaan asetukseen

30. Lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annettu asetus (ETY) N:o 95/93 <sup>(24)</sup>, jäljempänä 'asetus N:o 95/93', mahdollistaa lähtö- ja saapumisaikojen varaamisen julkisen palvelun velvoitteita varten. Asetuksen 9 artiklan 1 kohdan mukaan "jäsenvaltio voi koordinoitulla lentoasemalla varata kyseisellä reitillä suunniteltua liikennettä varten vaadittavat lähtö- ja saapumisaajat. Jos reittiä varten varattuja lähtö- ja saapumisaikoja ei käytetä, nämä lähtö- ja saapumisaajat annetaan minkä tahansa muun sellaisen lentoliikenteen harjoittajan käyttöön, joka on kiinnostunut liikennöimään reitillä julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti -- --. Jos mikään muu lentoliikenteen harjoittaja ei ole kiinnostunut liikennöimään reitillä eikä kyseinen jäsenvaltio julkaise tarjouspyyntöä [asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 10 kohdan nojalla] --, lähtö- ja saapumisaajat joko varataan toista reittiä varten, jolle on määrätty julkisen palvelun velvoitteita, tai palautetaan pooliin." Nämä velvoitteet astuvat voimaan viimeistään asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 11 kohdassa tarkoitettuna hetkenä; kyseisen kohdan mukaan julkisen palvelun velvoitteen voimassaolon katsotaan päättyneen, jos tällaisen velvoitteen alaisella reitillä ei ole harjoitettu säännöllistä lentoliikennettä 12 kuukauteen. Lähtö- ja saapumisaikojen varaaminen samalle reitille uudestaan vaatisi julkisen palvelun velvoitteen asettamista uudelleen.
31. Asetuksen N:o 95/93 9 artiklan 2 kohdassa selkeytetään, että julkisen palvelun velvoitteita koskevaa tarjouspyyntömenettelyä olisi sovellettava, "jos useampi kuin yksi [EU:n] lentoliikenteen harjoittaja on kiinnostunut liikennöimään tällä reitillä eikä ole saanut lähtö- ja saapumisaikoja alun perin pyytämäänsä aikojen edeltävältä tai niitä seuraavalta tunnilta".
32. Julkisen palvelun velvoitteita koskevat asetuksen (EY) N:o 1008/2008 säännökset eivät vaikuta toimivallan jakautumiseen jäsenvaltioiden välillä asetuksen N:o 95/93 9 artiklan soveltamiseksi <sup>(25)</sup>.
33. Lähtö- ja saapumisaikojen varaaminen ei rajoita asetuksen N:o 95/93 mukaisia vakiintuneita oikeuksia. Siksi se on mahdollista ainoastaan asetuksen N:o 95/93 10 artiklalla perustetusta jakamattomien lähtö- ja saapumisaikojen poolista, joka sisältää kyseisen asetuksen 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti palautetut lähtö- ja saapumisaajat.
34. On korostettava, ettei lähtö- ja saapumisaikoja saa varata muihin tarkoituksiin kuin julkisen palvelun velvoitteisiin. Tämä kysymys on erityisen merkityksellinen välilaskujen tapauksessa. Esimerkiksi reitillä A–B–C, jolla B ja C ovat ruuhkaisten lähtö- ja saapumisaikojen lentoasemia, lähtö- ja saapumisaikoja voidaan varata B:n ja C:n välisille lennoille vain, jos kyseiselle segmentille on itselleen asetettu julkisen palvelun velvoite. A:n ja C:n välistä reittiä (eli näiden kahden paikan välistä liikennettä) koskeva julkisen palvelun velvoite ei eritoten tee perustelluksi lähtö- ja saapumisaikojen varaamista paikassa B.
35. Julkisen palvelun velvoitteen reiteillä, joilla lähtö- ja saapumisaajat varataan,
- 1) olisi mahdollisuuksien mukaan vältettävä välilaskuja ruuhkaisilla lentoasemilla;
  - 2) ilma-alusta ei tulisi korvata toisella välilaskun aikana, jollei myös toinen segmentti (B–C) ole käytettävän (toisen) ilma-alustyyppin osalta julkisen palvelun velvoitteen mukainen. Muutoin lähtö- ja saapumisaikoja voidaan varata vain suurille ilma-aluksille, joita liikennöidään sen lisäksi ja ohessa, minkä julkisen palvelun velvoitteet tekevät perustelluksi.

<sup>(23)</sup> Tämä tarkoittaa, että kauttakulkuasemia koskevat julkisen palvelun velvoitteet, jotka kattaisivat kaikki joltakin lentoasemalta lähtevät reitit tai suurimman osan niistä, eivät ole asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisia.

<sup>(24)</sup> 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).

<sup>(25)</sup> Tämä tarkoittaa, että jäsenvaltio voi varata lähtö- ja saapumisaikoja vain omalla alueellaan, ei toisen jäsenvaltion alueella, jos kyseessä on julkisen palvelun velvoite kahden jäsenvaltion välillä.

### 3.3 Velvoitteiden tarpeellisuus ja riittävyys

36. Suunnitellun julkisen palvelun velvoitteen tarpeellisuus ja riittävyys on määritettävä neljän perusteen<sup>(26)</sup> pohjalta. Näitä perusteita käsitellään seuraavissa kohdissa. Komissiolla ei ole toimivaltaa vaatia jäsenvaltioita asettamaan erityistä julkisen palvelun velvoitetta millekään reitille, mutta se arvioi perusteet, joiden pohjalta (suunniteltu) julkisen palvelun velvoite asetetaan, tarkastaakseen, onko julkisen palvelun velvoite asetettu asetuksen mukaisesti. Komission yksiköt ottavat tarvittaessa yhteyttä asianomaiseen jäsenvaltioon ja pyytävät selvennyksiä. Kokemus osoittaa, että saarille liikennöitävät julkisen palvelun velvoitteen reitit ovat useimmissa tapauksissa tarpeen ja perusteltuja, koska matkailukysyntää ei ole riittävästi tukemaan kaupallista toimintaa ympäri vuoden. Tällaisia reittejä on esimerkiksi Virossa, Irlannissa, Italiassa, Kreikassa, Portugalissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa. Myös Suomen ja Ruotsin kaltaisissa harvaan asutuissa jäsenvaltioissa reiteille voidaan yleensä asettaa julkisen palvelun velvoitteita niissä tapauksissa, joissa alueiden väliset etäisyydet ovat erityisen pitkät eikä liikennevaihtoehtoja yleensä ole.

#### 3.3.1 Oikeasuhteisuus taloudellisiin ja sosiaalisiin kehitystarpeisiin nähden<sup>(27)</sup>

37. Tämä peruste ilmentää suoraan yleistä suhteellisuusperiaatetta. Se on läheisessä yhteydessä 16 artiklan 1 kohtaan, jonka mukaan julkisen palvelun velvoitteita voidaan asettaa vain sellaisille reiteille, jotka ovat ehdottoman tärkeitä lentoaseman liikennöintialueen taloudelliselle ja sosiaaliselle kehitykselle<sup>(28)</sup>. Asetuksen 16 artiklan 3 kohdan a alakohdasta seuraa, että velvoitteiden olisi itsessään oltavassa oikeassa suhteessa kyseisen alueen taloudellisiin kehitystarpeisiin. Julkisen palvelun velvoitteilla ei voida rajoittaa lentoliikennepalvelujen tarjontaa tavalla, joka ylittää sen, mikä on tarpeen näiden tarpeiden täyttämiseksi.

#### 3.3.2 Vaihtoehtoisten liikennemuotojen riittämättömyys<sup>(29)</sup>

38. Julkisen palvelun velvoitteita tulisi asettaa vain sikäli kuin muilla liikennemuodoilla ei pystytä täyttämään kyseisen alueen liikennetarpeita. Huomioon olisi otettava lähinnä rautatieliikenteen, lauttaliikenteen ja linja-autoliikenteen harjoittajien tarjoamat palvelut. Palvelujen riittävyyttä olisi arvioitava ottaen erityisesti huomioon vuorotiheydet, matka-ajat, lähtöajat ja mahdolliset yhteydet muihin tärkeisiin kohteisiin, varsinkin pitkä matkan<sup>(30)</sup> liikennevaihtoehtoihin. Olisi myös tarkasteltava yksityisen (auto)liikenteen mahdollisuuksia ottaen erityisesti huomioon ajomatkan kesto.
39. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä suunnitellun reitin junayhteyksiin, joissa matkustusaika on alle kolme tuntia<sup>(31)</sup>. Tällä viitataan niin suurnopeusjuniin kuin muihin junayhteyksiin. Jos tällaiset junavuorot tarjoavat asianomaiselle alueelle liikkuvuustarpeiden kannalta riittävän vuorotiheyden, lentoliikenteelle ei periaatteessa tulisi asettaa julkisen palvelun velvoitteita. Tällaisia julkisen palvelun velvoitteita voidaan kuitenkin poikkeuksellisesti harkita erityisesti, jos junavuorot eivät mahdollista riittäviä yhteyksiä keskipitkän ja pitkän matkan lentoliikenteeseen (esim. riittämättömät yhteydet asianomaisen alueen rautatieaseman sekä keskipitkän ja pitkän matkan lentoja tarjoavan lentoaseman välillä tai pitkän matkan kohteisiin yhdistävien vaihtoehtoisten liikennevaihtojen, myös välilaskullisten lentojen, puuttuminen). Arviointi on tehtävä tapauskohtaisesti.

#### 3.3.3 Nykyiset lentohinnat ja ehdot<sup>(32)</sup>

40. Asetuksessa edellytetty julkisen palvelun velvoitteiden tarpeellisuus ja riittävyys olisi arvioitava myös lentohintojen ja kuluttajille tarjottujen ehtojen kannalta. Julkisen palvelun velvoitteisiin voidaan sisällyttää enimmäishintoja koskevia vaatimuksia, jos tämä katsotaan tarpeelliseksi, koska muutoin hinnat olisivat liian korkeita ajatellen asianomaisen alueen taloudellisia tarpeita. Enimmäishinnan vahvistava julkisen palvelun velvoite voisi olla mahdollinen tietyissä tapauksissa. Jyrkkä hintojennousu tai matkustajamäärien lasku lyhyellä aikavälillä saattaa tapauksesta riippuen olla merkki siitä, että hintakatto on tarpeen.

<sup>(26)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 3 kohta.

<sup>(27)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 3 kohdan a alakohta.

<sup>(28)</sup> 'Lentoasemalla' tarkoitetaan tässä yhteydessä lentoasemaa, joka palvelee syrjäistä aluetta tai kehitysalueita jäsenvaltion alueella.

<sup>(29)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 3 kohdan b alakohta.

<sup>(30)</sup> Asetuksen (EY) N:o 261/2004 (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus, annettu 11 päivänä helmikuuta 2004, matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta) 6 artiklan 1 kohdassa vahvistetaan seuraavat luokat lennon pituudelle: enintään 1 500 kilometriä, 1 500–3 500 kilometriä sekä muut lennot (yli 3 500 kilometriä). Näitä etäisyyksiä käytetään usein määrittämään lyhyen, keskipitkän ja pitkän matkan lentoja.

<sup>(31)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 3 kohdan b alakohta.

<sup>(32)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 3 kohdan c alakohta.

### 3.3.4 Nykyisen lentoliikennetarjonnan yhteisvaikutus <sup>(33)</sup>

41. Se, tarvitaanko julkisen palvelun velvoitteita, riippuu loppujen lopuksi kyseistä reittiä liikennöivien tai sillä liikennöintiä aikovien lentoliikenteen harjoittajien toiminnan yhteisvaikutuksesta. Jos nykyisin tarjotut lentoyhteydet jo täyttävät asianomaisen alueen liikkuvuustarpeet, markkinat eivät ole toimimattomat, joten tällaiseen toimimattomuuteen ei tarvitse puuttua. Näin ollen julkisen palvelun velvoite ei ole tarpeen. Komissio katsoo, että matkustajien kuljetukseen liittyvää julkisen palvelun velvoitetta ei tavallisesti voitaisi pitää perusteltuna reiteillä, joilla on kriittinen määrä matkustajia (kokemuksen mukaan tällainen kriittinen määrä näyttäisi tavallisesti syntyvän, jos matkustajia on vuodessa 100 000) ja joilla liikennöi useita lentoliikenteen harjoittajia ympäri vuoden. Yleisenä periaatteena on, että niissä tapauksissa, joissa asianomaisella reitillä liikennöi jo lentoliikenteen harjoittajia, velvoitteiden vaikutuksia olisi arvioitava erityisen huolellisesti: liiallisilla velvoitteilla (esim. hintakattojen, aikataulujen tai vuorotiheyksien määrääminen) voi olla itseään vastaan kääntyvä vaikutus, jos ne vähentävät lentoliikennepalvelujen tarjontaa. Olisi pantava merkille, että julkisen palvelun velvoite voidaan asettaa myös vain sen vuoksi, että halutaan varmistaa rahdin ja postin kuljetus. Kussakin tapauksessa on arvioitava edellä mainittuja tekijöitä ja tapauksen mukaan niiden yhteisvaikutusta.
42. Nykyisen lentoliikennetarjonnan arvioinnissa olisi otettava huomioon myös välilaskulliset lentoyhteydet ja muut lähiseudun lentoasemat. Julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen tietyille lentoasemalle liikennöitävälle reitille vaatisi erityisen vankkoja perusteluita, jos jo liikennöidään välilaskullista yhteyttä, jossa vaihtoaika on kohtuullinen (esim. yksi tunti tai sen alle), tai jos yhteydet lähistöllä sijaitsevalle lentoasemalle (esim. samaa kaupunkia tai aluetta palvelevat lentoasemat, myös naapurijäsenvaltioiden lentoasemat) ovat jo riittävät. Tässä yhteydessä voi olla merkitystä sillä seikalla, miten kotimaan ja ulkomaan liikenne on jakautunut näiden lentoasemien välille. Jos toinen lentoasema on yli 100 kilometrin päässä ja/tai matka sinne julkista liikennettä käyttäen kestää yli tunnin, voidaan yleensä kohtuudella kysyä, voidaanko nämä kaksi lentoasemaa nähdä toistensa vaihtoehtoina. Arviointi on kuitenkin aina tehtävä tapauskohtaisesti ja otettava huomioon kunkin tapauksen erityispiirteet. Yleisesti ottaen voidaan todeta, että julkisen palvelun velvoite on todennäköisemmin perusteltu, jos ei ole olemassa yhteyksiä, joita liikennöitäisiin muille lentoasemille harkittavana olevan lentoaseman lähistöllä.

### 3.4 Velvoitetypit

43. Julkisen palvelun velvoitteiden tehtävänä on varmistaa, että jatkuvuutta, säännöllisyyttä, hinnoittelua tai vähimmäiskapasiteettia koskevat vahvistetut vaatimukset täyttyvät <sup>(34)</sup>.
44. Tietyissä olosuhteissa lentoliikenteen jatkuvuus voidaan varmistaa asettamalla jatkuvuutta koskevia velvoitteita <sup>(35)</sup> (ks. lisätietoja jäljempänä 3.5 kohdassa).
45. Säännöllisyyttä ja kapasiteettia koskeviin velvoitteisiin sisältyy lähinnä tarjottuina istuinpaikkoina esitetyn vähimmäiskapasiteetin vahvistaminen tai tietyn ajanjakson sisällä tarjottavan vähimmäisvuorotiheyden vahvistaminen. Nämä velvoitteet voivat vaihdella esimerkiksi lähtöaikojen ja viikonpäivien mukaan ja kausiluonteisesti. Yhtä tai kahta päivittäistä vuoroa voidaan esimerkiksi pitää useimmiten tavallisena. On kuitenkin asetettu julkisen palvelun velvoitteita, joissa edellytetään niinkin vähän kuin vain yhtä vuoroa viikossa. Jäsenvaltioilla on harkintavaltaa päättää näistä seikoista, mutta velvoitteiden on oltava syrjimättömiä ja oikeasuhteisia ja niiden on täytettävä 16 artiklan 3 kohdassa vahvistetut vaatimukset tarpeellisuudesta ja riittävydestä (vrt. edellä 3.3 kohta).
46. Voi myös olla mahdollista asettaa ilma-alusta koskevia vaatimuksia, mutta ne olisi perusteltava objektiivisesti ja niiden olisi oltava suhteellisuuseriaatteen mukaisia, eli velvoitteissa olisi tältä osin vältettävä tarpeettomia rajoituksia, ja sen vuoksi niiden olisi oltava mahdollisimman yleisiä asianomaisissa olosuhteissa (esim. potkuriturbiinimoottori tai suihkumoottori riippuen lentomatkan pituudesta ja ilma-aluksen soveltuvuus laskeutumiseen erityisissä olosuhteissa). Näiden vaatimusten ei varsinkaan tulisi johtaa tilanteeseen, jossa tietyt lentoliikenteen harjoittajat suljetaan tosiasiallisesti mielivaltaisesti pois asianomaisten reittien liikennöinnistä. Tältä osin olisi vain poikkeuksellisissa tapauksissa asetettava ilma-aluksen istuinpaikkojen vähimmäiskapasiteettina esitettävä vaatimus, ja se olisi perusteltava asianmukaisesti lentotoiminnan olosuhteilla ja suhteessa asetettuihin liikkuvuustavoitteisiin <sup>(36)</sup>.
47. Julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen merkitsee vähimmäisvaatimusten vahvistamista. Istuinpaikkojen enimmäiskapasiteettia tulisi harkita ainoastaan, jos tämä voidaan selvästi ja objektiivisesti perustella toiminnallisilla rajoituksilla jollakin julkisen palvelun velvoitteen reittiin sisältyvällä lentoasemalla. Sen edellyttäminen, että ainakin osa miehistöstä osaa asianomaisen jäsenvaltion kieltä, on tavallisesti hyväksyttävää.

<sup>(33)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 3 kohdan d alakohta.

<sup>(34)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 1 kohta.

<sup>(35)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 2 kohta.

<sup>(36)</sup> Päivittäinen vähimmäiskapasiteetti voitaisiin saavuttaa myös lentämällä useampia lentoja pienemmällä ilma-aluksella.

48. Voidaan myös edellyttää, että julkisen palvelun velvoitteen reittiä liikennöidään tietyntyyppisellä ilma-aluksella – lentokoneella tai helikopterilla – riippuen kunkin tapauksen erityisistä olosuhteista. Ilma-aluksen tyyppistä voidaan asettaa erityisiä vaatimuksia (esim. moottorityyppi, suurin lentoonlähtepaino, laskeutumisjärjestelmälaitteet), kun tämä on objektiivisesti perusteltua toiminnallisista syistä (esim. helikopterin käyttö, jos kiitotietä ei ole). Myös kaikkien tällaisten vaatimusten on oltava syrjimättömiä.
49. Hinnoittelun kannalta velvoitteisiin voisi lähinnä sisältyä enimmäishintojen tai hintataulukoiden vahvistaminen osalle tarjotuista palveluista tai kaikille niistä. Näissä taulukoissa voidaan määrittää hintaluokat tai etuushinnat tietyille matkustajaluokille (esim. alueen asukkaat ja opiskelijat). Asukkaiden etuuskohtelu on perusteltava objektiivisesti sillä, että tällaisen henkilöryhmän on päästävä osallistumaan asuinmaansa kulttuuriseen, taloudelliseen ja yhteiskunnalliseen elämään. Hintoja koskevia muita velvoitteita voidaan asettaa sikäli kuin myös ne ovat syrjimättömiä ja oikeasuhteisia sekä täyttävät edellä 3.3 kohdassa tarkoitettut vaatimukset <sup>(37)</sup>.
50. Julkisen palvelun velvoitteessa edellytetään joskus, että asiakkaan maksamaan enimmäishintaan sisällytetään ateria tai yksi matkalaukku. Tällaisen vaatimuksen perustelua ja oikeasuhteisuutta on arvioitava tapauskohtaisesti, mutta periaatteessa tällaiset edellytykset eivät ole julkisen palvelun velvoitteen tarpeellisia osia. Poikkeuksena voisivat olla keskipitkän ja pitkän matkan lennot eli yli kolmen tunnin lennot. Tällaisissa tapauksissa vaikuttaisi tavallisesti perustellulta sisällyttää enimmäishintaan ateria ja myös matkatavarakuljetus, koska tällaisiin lentoihin yhdistyy tavallisesti pidempi oleskelu määräpaikassa. On kuitenkin todettava, että jos (enimmäis)hinta tällaisessa tapauksessa ei sisällä matkalaukkuja, hinta voitaisiin asettaa alemmalle tasolle ja mukaan voitaisiin sisällyttää määräys, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittaja voi periä tietyn ylimääräisen maksun matkalaukusta.

### 3.5 Jatkuvuutta koskevat velvoitteet

51. Julkisen palvelun velvoitteessa voidaan edellyttää, että lentoliikenteen harjoittajat takaavat liikennöivänsä asianomaista reittiä tietyn ajan. Tällä on enemmän merkitystä avoimien (eli yksinoikeudettomien) julkisen palvelun velvoitteiden kannalta, sillä rajoitetuissa julkisen palvelun velvoitteissa sopimukseen sisältyy tavallisesti tämäntyyppinen sitoumus vastineena yksinoikeuden (ja mahdollisen taloudellisen korvauksen) saamisesta. Tällaisia jatkuvuutta koskevia velvoitteita voidaan asettaa ainoastaan, jos keskeytymätöntä liikennettä, jossa liikennöidään vähintään kaksi päivittäistä vuoroa, ei voida varmistaa muilla liikennemuodoilla <sup>(38)</sup>. Tällä tarkoitetaan palvelua, joka on saatavilla läpi vuoden. Jatkuvuutta koskevat velvoitteet voidaan asettaa seuraavilla kahdella tavalla.
52. Ensinnäkin julkisen palvelun velvoitteessa voidaan edellyttää, että reittiä liikennöivät lentoliikenteen harjoittajat ilmoittavat ennakolta määräajassa, jos ne aikovat lopettaa yhteyden. Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti ilmoitusta ei tavallisesti kuitenkaan tarvitse antaa yli kuusi kuukautta etukäteen, sillä tämän ajanjakso riittää julkisen palvelun velvoitetta koskevan tarjousmenettelyn käynnistämiseen.
53. Toiseksi, jos liikennöinti asianomaisella reitillä vaihtelee kausiluonteisesti hyvin paljon, saattaa olla hyödyllistä varmistaa vähimmäisyhteydet niinä vuodenaikoina, joina lentoyhteyksiä tarjotaan yleensä hyvin vähän. Tietyillä reiteillä lentoliikenteen harjoittajilla on tapana keskittää kapasiteetti ajanjaksoihin, joilla kysyntä on suurta, ja vähentää kapasiteettia huomattavasti muina ajanjaksoina kyseisen yhteyden kannattavuuden parantamiseksi. Tämä voi johtaa tilanteisiin, joissa lentoliikennepalvelujen tarjonta on epävakaata ja vähäisen kysynnän ajanjaksoilla riittämätöntä asianomaisen alueen liikkuvuustarpeisiin vastaamiseksi. Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti ajanjaksot, joille jatkuvuutta koskevia velvoitteita asetetaan, eivät tavallisesti saisi olla yli vuoden mittaisia <sup>(39)</sup>.
54. Jatkuvuutta koskevien velvoitteiden yhteydessä asetettuja toiminnallisia ajanjaksoja ei tulisi sekoittaa neljän tai viiden vuoden enimmäisaikaan, jonka kuluessa pääsy reitille voidaan rajata yhteen lentoliikenteen harjoittajaan <sup>(40)</sup>.

### 3.6 Julkisen palvelun velvoitteiden asettamisesta aiheutuvat seuraukset

55. Tietylle reitille asetettua julkisen palvelun velvoitetta sovelletaan kaikkiin EU:n lentoliikenteen harjoittajiin aikaisintaan siitä päivästä, jona ilmoitus julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai ilmoituksessa tarkennetusta myöhemmästä päivämäärästä <sup>(41)</sup>. Periaatteessa asianomaisen jäsenvaltion tehtävänä on määrittää kansallisessa lainsäädännössään, mitä seuraamuksia velvoitteen noudattamatta jättämisestä aiheutuu. Kaikkien tässä yhteydessä säädettyjen ja asetettujen seuraamusten on oltava tältä osin sovellettavan EU:n lainsäädännön mukaisia eli tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

<sup>(37)</sup> Ei esimerkiksi vaikuttaisi oikeasuhteiselta periä alennettuja hintoja henkilöiltä, jotka ovat syntyneet jollakin alueella mutta eivät enää asu siellä.

<sup>(38)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 2 kohta.

<sup>(39)</sup> Jatkuvuutta koskevaan velvoitteeseen voidaan yhdistää seuraamus, mutta seuraamuksessa on myös noudatettava suhteellisuusperiaatetta ja liiallinen seuraamus saattaisi toimia jarruna toiminnan aloittamiselle.

<sup>(40)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 9 kohta.

<sup>(41)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 6 kohta.

56. Julkisen palvelun velvoitteen ei tulisi rajoittaa lentoliikenteen harjoittajien mahdollisuutta tarjota palveluja, jotka ylittävät julkisen palvelun velvoitteissa vaaditun kapasiteetin tai vuorotiheyden <sup>(42)</sup>. Vaikka kansalliset viranomaiset voivat tietysti seurata, että julkisen palvelun velvoitteet täytetään asianmukaisesti ja että asianomaista lainsäädäntöä noudatetaan, ne eivät saisi puuttua siihen tapaan, jolla markkinat täyttävät julkisen palvelun velvoitteet. Esimerkiksi tapauksessa, jossa useampi kuin yksi lentoliikenteen harjoittaja on kiinnostunut (avoimen) julkisen palvelun velvoitteen reitin liikennöimisestä, kansallisten viranomaisten ei tulisi jakaa vuorotiheyksiä tai kapasiteettia asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien kesken.
57. Kun julkisen palvelun velvoite on asetettu, kuka tahansa EU:n lentoliikenteen harjoittaja voi milloin tahansa ryhtyä harjoittamaan säännöllistä lentoliikennettä, joka täyttää julkisen palvelun velvoitteen vaatimukset <sup>(43)</sup>, paitsi jos jollekin lentoliikenteen harjoittajalle on myönnetty yksinoikeus (ks. lisätietoja jäljempänä 6 luvussa).
58. Velvoitteet jaetaan kahteen ryhmään:
- 1) Velvoitteet, joita sinällään sovelletaan kuhunkin lentoliikenteen harjoittajaan erikseen. Esimerkkeinä voidaan mainita velvoitteet, jotka koskevat enimmäishintoja tai toiminnan jatkuvuutta. Kaikkien lentoliikenteen harjoittajien on erikseen noudatettava näitä velvoitteita jatkuvasti.
  - 2) Velvoitteet, jotka koskevat useiden lentoliikenteen harjoittajien yhdessä saavutettavaksi asetettua tavoitetta, siten, että jokainen lentoliikenteen harjoittaja osallistuu kyseisen (kokonais)tavoitteen saavuttamiseen reitillä. Tyypillisesti kyseessä ovat velvoitteet, jotka koskevat vähimmäisvuorotiheyttä tai istuinpaikkakapasiteettia. Komissio on antanut tälle vahvistuksen Sardiniaa koskevassa 23. huhtikuuta 2007 tehdyssä päätöksessä <sup>(44)</sup> (51 kohta): "Liikenteenharjoittajien ei (...) edellytetä sitoutuvan toimijakohtaisesti takaamaan lentojen tai matkustajapaikkojen määrää, vaan kaikki toimijat voivat yhdessä varmistaa kyseisen vähimmäispalvelun tarjonnan." On sanomattakin selvää, että tämän soveltamisella ei rajoiteta sovellettavia kilpailulainsäädännön sääntöjä (erityisesti SEUT-sopimuksen 101 ja 102 artikla). Tilanteissa, joissa julkisen palvelun velvoitteet täyttyvät useiden lentoliikenteen harjoittajien panoksen myötä, edellyttävät tyypillisesti velvoitteiden vastaavaa mukauttamista (ks. jäljempänä 5 luku).
59. Koska asetuksen 15 artiklan 4 kohdassa sallitaan yhteisten reittitunnusten käyttö liikennöinnissä eikä tästä suljeta pois julkisen palvelun velvoitteita, tällaiset sopimukset ovat tässä tapauksessa periaatteessa hyväksyttäviä. Kuten kaikissa muissakin tapauksissa, kilpailusääntöjä on noudatettava. Sama koskee kanta-asiakasohjelmia.
60. Jollei muuta täsmennetä ja sanotun kuitenkin rajoittamatta tarvetta tehdä säännöllisesti uudelleenarviointi jäljempänä 5 luvussa kuvatulla tavalla, julkisen palvelun velvoitteilla ei tarvitse olla aikarajaa. Julkisen palvelun velvoitteen voimassaolon katsotaan kuitenkin päättyneen, jos säännöllistä lentoliikennettä ei ole harjoitettu 12 kuukauteen <sup>(45)</sup>.

#### 4. MENETTELYT JULKISEN PALVELUN VELVOITTEIDEN ASETTAMISEKSI

61. Ennen julkisen palvelun velvoitteen asettamista jäsenvaltion tulisi kuulla asianomaisia muita jäsenvaltioita (erityisesti jos kyseessä on julkisen palvelun velvoite toiseen jäsenvaltioon liikennöitävällä reitillä tai jos toisella jäsenvaltiolla on lentoasema raja-alueella, joka on lähellä julkisen palvelun velvoitteen reitille sisällytettäväksi suunniteltua lentoasemaa). Sen tulisi tiedottaa asiasta komissiolle <sup>(46)</sup>, asianomaisille lentoasemille ja kyseistä reittiä parhaillaan liikennöiville lentoliikenteen harjoittajille. Tätä varten jäsenvaltion tulisi lähettää suunniteltua julkisen palvelun velvoitetta koskevan säädösluonnoksen teksti näille osapuolille ja jättää riittävästi aikaa mahdollisille vastauksille. Yhteydenpidon komissioon tulisi tapahtua liikenteen ja liikkuvuuden pääosaston, jäljempänä 'MOVE-pääosasto', kautta. Tehokkaimmin tämän voi tehdä lähettämällä sähköpostia seuraavaan osoitteeseen, joka on omistettu julkisen palvelun velvoitteille: MOVE-PSO@ec.europa.eu. Jos alueellinen tai paikallinen viranomainen aikoo asettaa julkisen palvelun velvoitteen, komissio kannustaa ottamaan asianomaisen maan pysyvän edustuston tai keskushallinnon mukaan tässä kuvattuun viestintämenettelyyn kansallisen lainsäädännön sovellettavien vaatimusten mukaisesti, jotta voidaan varmistaa riittävä koordinaatio.

<sup>(42)</sup> Tämä ei rajoita vaatimusta siitä, että kaikkien julkisen palvelun velvoitteiden on oltava tarpeellisia, kun otetaan huomioon asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 1 kohdassa vahvistetut tavoitteet. Vaikka julkisen palvelun velvoitteen ylittävä palvelun taso saattaa joskus herättää epäilyksiä tästä tarpeellisuudesta, tämän seikan ratkaiseminen riippuu kunkin tapauksen ominaispiirteistä. Jos palvelun tason nousu verrattuna asetettuun julkisen palvelun velvoitteeseen on vain lyhytaikaista tai muutoin epäsystemaattista, sitä ei varsinkaan voida katsoa ratkaisevaksi indikaattoriksi.

<sup>(43)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 8 kohta. Tämä koskee myös selkeästi lentoliikenteen harjoittajia, jotka ovat liikennöineet reittiä aiemmin.

<sup>(44)</sup> K(2007) 1712 lopullinen, 23.4.2007. Päätös koskee asetuksen (ETY) N:o 2408/92 nojalla täytäntöönpantua järjestelmää. Kyseinen asetus edelsi asetusta (EY) N:o 1008/2008.

<sup>(45)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 11 kohta.

<sup>(46)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 1 kohta.

62. Komission yksiköt ovat valmiita antamaan neuvoja epävirallisesti, ja niihin olisi hyvä ottaa yhteyttä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa julkisen palvelun velvoitteen valmistelua. Keskusteluissa voidaan käsitellä asetuksen tulokintaa, menettelyjä ja mahdollisia ratkaisuja tiettyihin tilanteisiin. Varhainen yhteydenpito nopeuttaa menettelyjä, sillä mahdollisiin huolenaiheisiin on jo puututtu etukäteen. Epävirallisen yhteydenpidon avulla saatetaan myös välttää tiettyjen ongelmien syntyminen myöhemmässä vaiheessa, esimerkiksi asianomaisten osapuolten tekemät mahdolliset kantelut.

#### 4.1 Ilmoitusten julkaiseminen virallisessa lehdessä

63. Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan jäsenvaltion, joka haluaa asettaa julkisen palvelun velvoitteen, on toimitettava julkisen palvelun velvoitteen suunniteltua asettamista koskeva teksti komissiolle<sup>(47)</sup>. Tämän jälkeen on komission tehtävä julkaista kyseisen säännöksen toisessa alakohdassa tarkoitettu ilmoitus. Jotta asian käsittely olisi tehokasta ja nopeaa, on suotavaa, että jäsenvaltiot laativat asiaan liittyvän ilmoitusluonnoksen ja toimittavat sen komissiolle (millä tahansa EU:n virallisella kielellä). Luonnos olisi toimitettava sähköpostitse edellä mainittuun asiointiosoitteeseen<sup>(48)</sup> (sähköisessä muodossa ja jotakin tavallista käsittelyjärjestelmää käyttäen). Luonnoksen olisi sisällettävä asetuksen 16 artiklan 4 kohdan a–c alakohdassa luetellut tiedot<sup>(49)</sup>. Ilmoituksen julkaisemisella halutaan tiedottaa suunnitellusta julkisen palvelun velvoitteesta kaikille asiasta kiinnostuneille osapuolille ja antaa niille mahdollisuus saada lisätietoja, erityisesti velvoitteen tarkat ehdot. Komissio on laatinut mallit, jotka ovat asianomaisten kansallisten hallintojen saatavilla CIRCABC:n verkkosivustolla. Mallista voi pyytää jäljennöksiä myös suoraan komissiolta.
64. Täyden läpinäkyvyyden varmistamiseksi MOVE-pääosasto julkaisee sille toimitetut ilmoitukset verkkosivustollaan<sup>(50)</sup>, tiedotuslehdessään ja asianomaisessa CIRCABC-uutisryhmässä.
65. Sellaisten lentoreittien osalta, joiden ennakoitu kokonaismatkustajamäärä on vähemmän kuin 10 000 henkilöä vuodessa, asetus antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden valita, pyytävätkö ne komissiota julkaisemaan ilmoituksen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* vai julkaisevatko ne sen itse kansallisessa virallisessa lehdessään<sup>(51)</sup>. Olisi pantava merkille, että asetuksen 16 artiklan 5 kohta on poikkeus 4 kohtaan ainoastaan julkaisuvaatimusten osalta. Kaikkia muita 16 artiklan vaatimuksia, erityisesti vaatimusta kuulla ja informoida komissiota, muita jäsenvaltioita, asianomaisia lentoasemia ja lentoliikenteen harjoittajia, sovelletaan myös sellaisiin reitteihin, joilla ennakoidaan olevan alle 10 000 matkustajaa vuodessa.
66. Julkisen palvelun velvoitteen voimaantulopäivä ei saa olla aikaisempi kuin ilmoituksen julkaisupäivä<sup>(52)</sup>. Ilmoitusta ei saisi julkaista kansallisessa virallisessa lehdessä 16 artiklan 5 kohdan mukaisesti aikaisemmin kuin se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, jos jäsenvaltio haluaa julkaista sen molemmissa.
67. Jotta markkinoille tiedotettaisiin muutoksista, joita aiotaan tehdä jo asetetun julkisen palvelun velvoitteen ehtoihin, komissio katsoo, että edellä mainittuja menettelyjä olisi sovellettava tällaisiin olemassa olevien julkisen palvelun velvoitteiden muutoksiin periaatteessa samoista 16 artiklan 4 ja 5 kohdassa suoraan mainituista syistä kuin alkuperäisen julkaisemisen osalta. Läpinäkyvyyden vuoksi olisi mainittava kaikki muutokset, jotka asetetun julkisen palvelun ehtoihin tehdään. Siinä tapauksessa, että jäsenvaltio tulee siihen tulokseen, ettei julkisen palvelun velvoitetta enää tarvita, se voi pyytää komissiota julkaisemaan ilmoituksen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* julkisen palvelun velvoitteen kumoamisesta, jotta markkinoille tiedotetaan reitin vapautumisesta. Vaihtoehtoisesti se voi julkaista tällaisen ilmoituksen itse kansallisessa virallisessa lehdessään, jos julkisen palvelun velvoitetta koskeva ilmoitus on alun perin julkaistu vain siinä.

#### 5. TARVE ARVIOIDA JULKISEN PALVELUN VELVOITTEITA SÄÄNNÖLLESTI UUELLEEN

68. Julkisen palvelun velvoitteen tarpeellisuuden ja oikeasuhteisuuden arvioinnin (ks. edellä 3.3 kohta) ei pitäisi jäädä vain yhteen kertaan. Sen sijaan julkisen palvelun velvoite olisi arvioitava uudelleen säännöllisesti ja vähintään aina,

<sup>(47)</sup> Sekä muille asianomaisille jäsenvaltioille, asianomaisille lentoasemille ja kyseistä reittiä liikennöiville lentoliikenteen harjoittajille.

<sup>(48)</sup> MOVE-pääosasto pyytää julkaisemista komission pääsihteeristön välityksellä. Jäsenvaltiot eivät saisi ottaa suoraan yhteyttä EU:n julkaisuosiin.

<sup>(49)</sup> Ilmoitusluonnos voi kattaa useille reiteille asetettuja julkisen palvelun velvoitteita.

<sup>(50)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal\\_market/pso\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/pso_en.htm)

<sup>(51)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 5 kohta. Jos reitillä on yli 10 000 matkustajaa, ilmoitus on julkaistava ainakin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, mutta jäsenvaltiot voivat julkaista sen myös kansallisessa virallisessa lehdessään saadakseen tarjouskilpailulle mahdollisimman paljon julkisuutta.

<sup>(52)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 6 kohta.

kun jokin merkityksellisistä arviointiin liittyvistä tekijöistä, kuten palveluntarjoajien lukumäärä, muuttuu tuntuvasti. Julkisen palvelun velvoitteilla vastataan tiettyyn markkinoiden toimintapuutteeseen, ja sen vuoksi niiden olisi kehityttävä markkinoiden mukana. Uudelleenarviointi voi johtaa asianomaisen julkisen palvelun velvoitteen muuttamiseen tai jopa kumoamiseen. Sen varmistamiseksi, että julkisen palvelun velvoitteen reiteillä liikennöivät lentoliikenteen harjoittajat noudattavat koko ajan velvoitteita, on hyvää käytäntöä tarkastella niiden toimintaa ainakin kerran vuodessa.

69. Aina kun uusi liikenteenharjoittaja aloittaa tai on aloittamassa toimintaansa reitillä, kullekin toimijalle julkisen palvelun velvoitteella määrättyä kapasiteetin ja vuorotiheyksien tasoa olisi mukautettava siten, että kullakin reitillä tarjottava kapasiteetin ja vuorotiheyksien kokonaismäärä ei ylitä sitä, mikä on ehdottoman tarpeen riittävän palvelun tarjoamiseksi. Tällä tavoin varmistetaan, etteivät edellä 58 kohdan 2 alakohdassa kuvatuista tilanteista aiheutuivat asiointitil tilojen syrjintään lentoliikenteen harjoittajien välillä.

## 6. YKSINOMAISET KÄYTTÖOIKEUSSOPIMUKSET

70. Sisämarkkinoiden periaatteiden mukaisesti asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 pyritään varmistamaan, että kilpailu julkisen palvelun velvoitteiden yhteydessä on mahdollisimman laajaa ja että mahdolliset poikkeukset tähän periaatteeseen rajoittuvat siihen, mikä on tarpeen yhteyksiä koskevan perustellun tavoitteen saavuttamiseksi. Yleensä järjestelmä tuo jäsenvaltioille tai paikallisille/alueellisille viranomaisille huomattavia säästöjä, mutta varmistaa riittävät yhteydet.
71. Konkreettisesti asetuksen 16 artiklan 9 kohdassa sallitaan, että pääsy säännölliseen lentoliikenteeseen julkisen palvelun velvoitteen reitillä voidaan rajoittaa vain yhteen EU:n lentoliikenteen harjoittajaan ainoastaan, jos yksikään tällainen lentoliikenteen harjoittaja ei ole aloittanut tai osoittanut olevansa aloittamassa kestävää säännöllistä lentoliikennettä kyseisellä reitillä. Tässä yhteydessä näytön siitä, että lentoliikenteen harjoittaja on aloittamassa kestävän säännöllisen liikenteen, joka vastaa julkisen palvelun velvoitetta, olisi oltava vankkaa ja uskottavaa. Tämä tarkoittaa, että lentoliikenteen harjoittajan olisi sitouduttava siihen, että se selkeän ja rajallisen määrääjän kuluessa ryhtyy tarjoamaan tällaisia palveluja ja tarjoaa niitä tietyin, julkisen palvelun velvoitetta koskevissa edellytyksissä täsmennetyin ajan. Lentoliikenteen harjoittajan olisi myös hyväksyttävä se mahdollisuus, että sille asetetaan seuraamuksia, jos se ei noudata tätä sitoumusta. Julkisen palvelun velvoitteiden järjestelmän rajaaminen yhteen lentoliikenteen harjoittajaan voidaan yhdistää taloudelliseen korvaukseen, kuten asetuksessa täsmennetään<sup>(53)</sup>.

### 6.1 Velvollisuus järjestää julkinen tarjouskilpailu

72. Yksinoikeus reitin liikennöimiseen on tarjottava julkisella tarjouskilpailulla asetuksen (EY) N:o 1008/2008 menettelyjen mukaisesti. Tarjouskilpailun läpinäkyvyys varmistetaan julkaisemalla tarjouskilpailu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*<sup>(54)</sup>.
73. Jos ennen tarjousmenettelyä tai sen aikana jokin lentoliikenteen harjoittaja aloittaa julkisen palvelun velvoitteen mukaisen säännöllisen lentoliikenteen tai osoittaa olevansa aloittamassa tämäntyyppisen kestävän liikenteen<sup>(55)</sup> (mutta vaatimatta yksinoikeutta tai korvausta), tarjousmenettely on peruutettava ja pääsyn reitille on säilyttävä avoinna kilpailulle<sup>(56)</sup>. Tarkan määrääjän, jona lentoliikenteen harjoittajan on aloitettava tai osoitettava olevansa aloittamassa liikennöintiä, ei tulisi olla aiempi kuin päivä, jona sopimus tehdään valitun lentoliikenteen harjoittajan kanssa. Sopimuksen tekeminen merkitsee osapuolten keskinäisiä velvoitteita, joista muodostuu ”pääsyn rajoittaminen” asetuksen 16 artiklan 9 kohdan mukaisessa merkityksessä. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin lykätä tätä määräpäivää esimerkiksi siihen saakka, kun tarjouskilpailussa valittu lentoliikenteen harjoittaja aloittaa liikennöinnin.
74. Jos tarjous koskee reittiä, jolle pääsy on jo rajoitettu yhteen lentoliikenteen harjoittajaan asetuksen 16 artiklan 9 kohdan mukaisesti, asetuksen 17 artiklan 4 kohdassa säädetään, että tarjouspyyntö on julkaistava vähintään kuusi kuukautta ennen uuden toimilupakauden alkua. Tämän ennakkoilmoituksen keskeisenä tavoitteena on antaa niille lentoliikenteen harjoittajille, jotka ovat kiinnostuneita reitin liikennöinnistä ilman korvausta, mahdollisuus estää 16 artiklan 9 kohdassa vahvistettujen perusteiden mukaisesti reitin rajoittaminen uudelleen yhteen ainoaan asetuksen 16 artiklan 9–12 kohdan ja 17 artiklan mukaisesti valittuun lentoliikenteen harjoittajaan (vrt. edellinen kohta).

<sup>(53)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 8 kohta. Ks. lisätietoja jäljempänä 8 luvussa. Käytännössä kaikki rajoitetut julkisen palvelun velvoitteet ovat EU:ssa tähän saakka toimineet taloudellista korvausta vastaan.

<sup>(54)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 4 kohta.

<sup>(55)</sup> Vrt. asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 9 kohta.

<sup>(56)</sup> Vrt. myös edellä 71 kohta.

## 6.2 Kelpoisuus esittää tarjous

75. Asetuksen 16 artiklan 9 kohdan mukaan vain EU:n lentoliikenteen harjoittajat tai sellaiset lentoliikenteen harjoittajat, jotka voidaan rinnastaa niihin EU:n lainsäädännön nojalla, voivat saada yksinoikeuden liikennöidä julkisen palvelun velvoitteen reittiä. Kelpoisia ovat siis lentoliikenteen harjoittajat, joilla on jäsenvaltion tai sellaisen kolmannen maan, johon sovelletaan asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 vahvistettua järjestelmää, (esim. Norja ja Islanti) <sup>(57)</sup> toimivaltaisten viranomaisten myöntämä voimassa oleva liikennelupa. Jäljempänä viitataan yksikertaisuuden vuoksi ainoastaan ”lentoliikenteen harjoittajiin” tai ”EU:n lentoliikenteen harjoittajiin”.
76. Asetus ei estä lentoliikenteen harjoittajien ryhmää esittämästä yhteistä tarjousta, mutta tarjouksessaan EU:n lentoliikenteen harjoittajan on yksilöitävä lentoliikenteen harjoittaja(t) (yhteenliittymä), joka liikennöisi (jotka liikennöisivät) julkisen palvelun velvoitteen reittiä tarjouseritelmässä vahvistettujen edellytysten mukaisesti, jotta kansalliset viranomaiset voivat valvoa, että kaikki mukana olevat lentoliikenteen harjoittajat täyttävät muodolliset vaatimukset. Vaikka alihankintaa ei kielletäkään asetuksessa, on periaatteessa jäsenvaltion tehtävänä täsmentää, salliiko se alihankinnan vai ei ja missä olosuhteissa, edellyttäen, että asetusta ja EU:n lainsäädäntöä yleisesti ottaen noudatetaan. Alihankkijan on joka tapauksessa myös oltava EU:n lentoliikenteen harjoittaja.
77. Tiettyä julkisen palvelun velvoitetta voidaan liikennöidä ainoastaan, jos liikennelupa ja lentotoimintalupa (AOC) ovat kyseisen julkisen palvelun velvoitteen vaatimusten mukaisia. Eritoten lentoliikenteen harjoittaja, jolla on asetuksen 5 artiklan 3 kohdan soveltamisalaan kuuluva niin kutsuttu B-lupa, ei voi liikennöidä muuta ilma-alusta kuin tällaiseen lupaan (ja lentoliikenteen harjoittajalle myönnettyyn lentotoimintalupaan) kuuluvaa ilma-alusta. Näitä vaatimuksia sovelletaan lentoliikenteen harjoittajaan (harjoittajiin), joka tarjoaa (jotka tarjoavat) julkisen palvelun velvoitteen mukaisia palveluja.

## 6.3 Valintaperusteet

78. Tarjouskilpailu on ratkaistava mahdollisimman pian ottaen huomioon kyseisen lentoliikenteen riittävyys sekä käyttäjille tarjottavat hinnat ja ehdot sekä asianomaiselta jäsenvaltiolta (asianomaisilta jäsenvaltioilta) mahdollisesti vaaditusta korvauksesta aiheutuvat kulut <sup>(58)</sup>. Jäsenvaltioilla on periaatteessa vapaus määrittää, miten ne painottavat valinnassa (tarjouskilpailun ratkaisussa) käytettäviä perusteita, esimerkiksi 70 prosenttia korvauksen tasosta ja 30 prosenttia laadusta <sup>(59)</sup>. Komission kannan mukaan mikään ei tavallisesti estä jäsenvaltioita vahvistamasta maksettavan kokonaiskorvauksen enimmäismäärää. On kuitenkin erityisen tärkeää, että kaikki tällaiset perusteet vahvistetaan etukäteen tarjouskilpailuasiakirjoissa selkeällä, objektiivisella ja läpinäkyvällä tavalla.

## 6.4 Reitin liikennöimistä koskevan yksinoikeuden myöntämisen seuraukset

79. Kun yksinoikeus on voimassa, asianomaista reittiä voi liikennöidä ainoastaan tarjouskilpailulla valittu lentoliikenteen harjoittaja. Yksinoikeus reitin liikennöintiin ei voi kestää yli neljää vuotta. Tämä ajanjakso voidaan kuitenkin pidentää enintään viiteen vuoteen, jos julkisen palvelun velvoite asetetaan reitille, joka suuntautuu jotakin nykyisin SEUT-sopimuksen 349 artiklassa ja 355 artiklan 1 kohdassa määriteltä syrjäisintä aluetta palvelevalle lentoasemalle <sup>(60)</sup>. Jos sopimus tehdään alun perin lyhyemmäksi ajaksi kuin asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 vahvistettu enimmäisaika (eli neljä tai viisi vuotta) <sup>(61)</sup>, sopimus voidaan uusia sovellettavaan enimmäisaikaan asti edellyttäen, että tämä vaihtoehto on selkeästi ja läpinäkyvästi mainittu tarjouskilpailuasiakirjoissa ja sopimuksessa. Jos sopimus tehdään jo alun perin enimmäisajaksi, on järjestettävä uusi tarjouskilpailu, jos jäsenvaltio katsoo, että tämän perustelluiksi tekevät olosuhteet ovat edelleen voimassa, sillä asetuksen 16 artiklan 9 kohdan mukaan tilannetta on tarkasteltava uudelleen. Asetuksen 17 artiklan 4 kohdassa säädetään, että jos tarjous koskee reittiä, jolle pääsy on jo rajoitettu yhteen lentoliikenteen harjoittajaan asetuksen 16 artiklan 9 kohdan mukaisesti, tarjouspyyntö on julkais-tava vähintään kuusi kuukautta ennen uuden toimilupakauden alkua sen arvioimiseksi, onko pääsy pidettävä edelleen rajoitettuna. Sopimusta ei voi uudistaa enimmäisaikaa pidemmälle, koska on tehtävä säännöllinen uudelleen-tarkastelu, ja tällainen uudistaminen sulkisi markkinat uusilta tulijoilta liian pitkäksi aikaa.

<sup>(57)</sup> Ks. asetuksen (EY) N:o 1008/2008 2 artiklan 11 alakohta.

<sup>(58)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 7 kohta.

<sup>(59)</sup> Huomioon otettaviin laatunäkökohtiin voi sisältyä kokemus julkisen palvelun velvoitteen mukaisesta liikennöinnistä; ilma-aluksen huolto ja varajärjestelyt; aikataulujen soveltuvuus ja oleskelun kesto määräpaikassa päivämatkan aikana; tarjotut interline-järjestelmän vaihtoehdot; tarjotut keskimääräiset lentohinnat; myynti ja mainonta; palvelujen edistäminen ja lentoliikenteen harjoittajan taloudellinen vakaus. Reitin markkinointi voisi esimerkiksi olla hyvin tärkeää sen varmistamiseksi, että reitti menestyy ja on pitkällä tähtäimellä elinkelpoinen, jotta voidaan luoda reitti, jonka tukia voidaan myöhemmin vähentää ja tuista voidaan lopulta luopua.

<sup>(60)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 9 kohta – asianomaiset alueet ovat Guadeloupe, Ranskan Guayana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azorit, Madeira ja Kanariansaaret.

<sup>(61)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 9 kohta.

80. Vaatimus oikeasuhteisuudesta merkitsee, että yksinoikeus tulisi rajoittaa niihin palveluihin, joita julkisen palvelun velvoitteet koskevat. Jos julkisen palvelun velvoite koskee esimerkiksi vain talvikautta, pääsyn reitille tulisi olla vapaata kesäkaudella. Julkisen palvelun velvoitteessa ja tarjouspyynnössä olisi selvästi mainittava, mitkä ajanjaksot ja palvelut ovat kyseessä. Nämä tiedot ovat olennaisen tärkeitä tarjouspyyntöön vastaaville lentotoiminnan harjoittajille, sillä yksinoikeuden laajuudella on tavallisesti tuntuva vaikutus tehdyn tarjouksen ehtoihin.
81. Pääsyn rajoittamisen yhteen lentoliikenteen harjoittajaan ei tulisi estää kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa sopimasta yhteisten reittitunnusten käytöstä muiden lentoliikenteen harjoittajien kanssa edellyttäen, että kilpailusääntöjä noudatetaan. Kuten edellä muistutetaan <sup>(62)</sup>, asetuksen 15 artiklan 4 kohdassa vahvistettu lupa liikennöidä yhteisiä reittitunnuksia käyttämällä koskee myös julkisen palvelun velvoitteen reittejä, eikä asetukseen sisälly poikkeusta silloinkaan, kun pääsy reitille on rajoitettu asetuksen 16 artiklan 9 kohdan ja sitä seuraavien kohtien nojalla.
82. Jollei tarjouskilpailuasiakirjoissa muuta mainita, mikään asetuksessa ei estä EU:n lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on yksinoikeus, antamasta osaa lentoliikennepalveluista tai kaikkia niistä alihankintatyönä toiselle EU:n lentoliikenteen harjoittajalle. Vastuu sopimuksen toteuttamisesta on kuitenkin edelleen tarjousmenettelyllä valitulla lentoliikenteen harjoittajalla.
83. Asetuksen 16 artiklan 9 kohta muodostaa poikkeuksen 8 kohdassa vahvistettuun periaatteeseen, jonka mukaan kuka tahansa lentoliikenteen harjoittaja voi milloin tahansa aloittaa julkisen palvelun velvoitteessa määritettyjen palvelujen tarjonnan. Jos yksinoikeus on myönnetty jollekin lentoliikenteen harjoittajalle lopullisella tavalla kansallisen lainsäädännön ja tarjouseritelmän mukaisesti, tätä periaatetta ei enää sovelleta.

#### 6.5 Julkisen palvelun velvoitteen ja yksinoikeuden uudelleentarkastelu kunkin toimilupakauden lopussa

84. Kuten edellä on kuvattu, jäsenvaltioiden tulisi säännöllisesti arvioida julkisen palvelun velvoitteen tarpeellisuutta ja riittävyttä. Erityisesti jos kyseessä on rajoitettu (yksinoikeudellinen) julkisen palvelun velvoite, tilannetta on tarkasteltava uudelleen toimilupakauden lopussa <sup>(63)</sup> ja sitä, onko rajoitettu pääsy edelleen tarpeen, on arvioitava ennen uuden toimilupakauden alkua <sup>(64)</sup>. Tavoitteena on yleisesti ottaen arvioida kuuden kuukauden aikana ennen uuden toimilupakauden alkua, ovatko olosuhteet, joissa edellinen tarjouskilpailu järjestettiin, pysyneet muuttumattomina. Tavallisesti arviointi kattaa viimeisimmästä toimilupakaudesta saadut kokemukset, erityisesti reitin kysynnän, ja sen, olisiko lentoliikennepalvelujen riittävä tarjonta mahdollista, vaikkei yksinoikeutta olisi ja/tai jos siihen tehtäviin muutoksiin, pääsy ei olisi yhtä rajoitettua tai julkisen palvelun velvoitetta ei kenties enää asetettaisikaan.
85. Kuuden kuukauden ajanjakso ei ole enimmäisaika, joka komissiolla on käytössään "hyväksynnän" antamiseksi aiottulle julkisen palvelun velvoitteelle. Asetuksessa ei säädetä tällaisesta hyväksynnästä, vaan kyseinen ajanjakso on suunniteltu muihin tarkoituksiin. Tämä ajanjakso on eritoten tarpeen, jotta muut lentoliikenteen harjoittajat voisivat esittää ehdotuksia julkisen palvelun velvoitteen reitin liikennöinnistä ilman yksinoikeutta tai korvausta, mikä osoittaisi, ettei rajoitettu pääsy ole enää tarpeen. Jos näin ei tapahdu, tämä saattaa olla osoitus siitä, että rajoitettu pääsy on edelleen tarpeen. On joka tapauksessa jäsenvaltioiden tehtävänä ensin arvioida, onko rajoitettu pääsy tarpeen, minkä jälkeen komissio arvioi asiaa EU:n lainsäädännön mukaisesti.

#### 6.6 Erityistapaus: kilpailutettavien reittien ryhmittely yhteen

86. Jäsenvaltioiden olisi periaatteessa järjestettävä julkiset tarjouskilpailut kustakin yksittäisestä reitistä. Asetuksessa sallitaan kuitenkin se, että jäsenvaltiot julkaisevat julkisen tarjouskilpailun, joka kattaa julkisen palvelun velvoitteen eri reittejä, mutta ainoastaan toiminnalliseen tehokkuuteen liittyvistä syistä <sup>(65)</sup>. Käytännössä tämä merkitsee yksinoikeuden myöntämistä yhdelle lentoliikenteen harjoittajalle useammalle julkisen palvelun velvoitteen reitille.
87. Julkisen palvelun velvoitteen reittien ryhmittely yhteen voi olla perusteltua erityisesti, jos vähäliikenteisen alueen eri reitit täydentävät toisiaan toiminnallisesti merkittävällä tavalla (esim. reitit, joita liikennöidään eristyksissä olevaan saaristoon tai pitkien etäisyyksien päässä olevalle harvaanasutulle alueella tai tällaisten saaristojen tai alueiden sisällä).

<sup>(62)</sup> 59 kohta.

<sup>(63)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 9 kohta.

<sup>(64)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 4 kohta. Uusi toimilupakausi alkaa aikaisintaan kuluvaan toimilupakauden päättymisen jälkeisenä päivänä, mutta se voi alkaa myöhemminkin.

<sup>(65)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 10 kohta. Esimerkkeinä reiteistä, jotka on ryhmitelty yhteen tarjouskilpailuvaiheessa, voidaan mainita 14 julkisen palvelun velvoitteen reittiä Azorien saaristossa, neljä tällaista reittiä Shetlandinsaariilla, kuusi tällaista reittiä Orkneysaariilla, neljä tällaista reittiä Kanariansaariilla sekä neljä tällaista reittiä, joilla yhdistetään italialaiset Lampedusan ja Pantellerian saaret kolmeen kaupunkiin Sisiliassa.

88. Yhteenryhmittelyn syiden on oltava toiminnallisia (esim. toimipaikan tarve syrjäisellä alueella). Keskeisenä tavoitteena ei saa olla jäsenvaltion talousarviorasituksen pienentäminen. Tässä mielessä ei ole mahdollista ryhmitellä yhteen kannattavia ja kannattamattomia reittejä, jos niillä ei ole toiminnallisia yhtenevyyksiä.
89. Tässä kuvailtua reittien ryhmittelyä yhteen kilpailutusta varten ei tulisi sekoittaa reittien niputtamiseen julkisen palvelun velvoitteita asetettaessa. Kuten edellä 28 kohdassa selitetään, jollekin reitille pääsyä ei saa tehdä riippuvaiseksi liikennöinnistä muilla reiteillä. Saattaa myös olla, ettei joitakin reittejä ole mahdollista ryhmitellä yhteen kilpailuttamista varten, mutta ne voidaan kuitenkin sisällyttää samaan tarjouspyyntöön, jos tämä on perusteltua hallinnolliseen tehokkuuteen liittyvistä syistä <sup>(66)</sup>.

## 7. JULKISISSA TARJOUSKILPAILUISSA NOUDATETTAVAT MENETTELYT

90. Sen vaiheen osalta, joka edeltää asetuksen 17 artiklan 4 kohdassa <sup>(67)</sup> tarkoitettua julkaisemista, asetuksessa säädetään, että asianomaisen jäsenvaltion on toimitettava komissiolle tarjouspyynnön koko teksti, paitsi jos se on 16 artiklan 5 kohdan mukaisesti julkistanut julkisen palvelun velvoitteen julkaisemalla sitä koskevan ilmoituksen kansallisessa virallisessa lehdessään. Tällöin myös tarjouskilpailu on julkaistava kansallisessa virallisessa lehdessä <sup>(68)</sup>. Jotta asian käsittely olisi tehokasta ja nopeaa, jäsenvaltion olisi myös lähetettävä (millä tahansa EU:n virallisella kielellä) komissiolle (sähköpostitse edellä mainittuun asiointiosoitteeseen) <sup>(69)</sup> tarjouspyyntöilmoituksen luonnos (sähköisessä muodossa ja jotakin tavallista käsittelyjärjestelmää käyttäen) julkaistavaksi *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* kaikilla EU-kielillä. Tämän ilmoitusluonnoksen olisi sisällettävä asetuksen 17 artiklan 5 kohdassa luetellut tiedot. Komissio on laatinut mallit, jotka ovat saatavilla CIRCABC:n verkkosivustolla ja pyynnöstä komissiolta. Jäsenvaltioita myös kannustetaan toimittamaan suunnitellut sopimusehdot ja muut mahdolliset asiakirjat, jotka liittyvät asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 3 kohdassa mainittuihin seikkoihin.
91. Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 6 kohdan mukaan asianomaisen jäsenvaltion on toimitettava viipymättä ja maksutta kaikki merkitykselliset tiedot ja asiakirjat, joita julkisesta tarjouskilpailusta kiinnostunut osapuoli pyytää. Vaikkei ole velvollisuutta toimittaa tarjousasiakirjoja asianomaisille osapuolille muilla kielillä kuin asianomaisen jäsenvaltion kielillä, näin toimiminen saattaisi houkutella useampia potentiaalisia tarjoajia.
92. Tarjouspyynnön ja myöhemmin tehtävän sopimuksen tulisi kattaa vähintään asetuksen 17 artiklan 3 kohdassa mainitut seikat. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset päättävät näiden asiakirjojen tarkasta muodosta ja sisällöstä, eikä komissiolla ole niitä varten malleja.
93. Hallinnolliseen tehokkuuteen liittyvistä syistä jäsenvaltio voi julkaista yhden tarjouspyynnön, joka kattaa eri reittejä <sup>(70)</sup>. Tämä voi johtaa siihen, että asianomaisten eri reittien liikennöitsijöinä on useita lentoliikenteen harjoittajia, sillä se ei tarkoita, että tarjouksen voi tehdä vain, jos sen tekee kaikista asianomaisista reiteistä.
94. Tarjousten viimeinen jättöpäivä saa olla aikaisintaan kaksi kuukautta ilmoituksen julkaisupäivästä <sup>(71)</sup>. Yksinoikeuden alkamispäivä on mainittava tarjouspyynnössä. Tavallisesti tämä päivä on sama kuin valitun lentoliikenteen harjoittajan kanssa tehtävän sopimuksen alkamispäivä, mutta sopimus voi alkaa myös myöhemmin. Sopimus ja sen mukainen lentoliikenne eivät voi alkaa ennen sopimuksessa mainittua yksinoikeuden alkamispäivää.
95. Asetuksen 17 artiklan 4 kohdassa säädetään, että jos tarjous koskee reittiä, jolle pääsy on ollut rajoitettu yhteen lentoliikenteen harjoittajaan, tarjouspyyntö on julkaistava vähintään kuusi kuukautta ennen uuden toimilupakauden alkua. Kuten tästä säännöksestä käy ilmi, tämän vähimmäisajan tarkoituksena on varmistaa, että arvioidaan asianmukaisesti, onko rajoitettu pääsy edelleen tarpeen <sup>(72)</sup>. On myös mahdollista julkaista ilmoitus reitin uudelleenavaamisesta, kun sopimus yksinoikeudesta jonkin lentoliikenteen harjoittajan kanssa päättyy ja reitistä tulee uudelleen avoimen julkisen palvelun velvoitteen reitti. Jos kuitenkin julkaistaan asetuksen mukainen uusi tarjouspyyntö, asiasta voidaan myös tiedottaa lentoliikenteen harjoittajille ja ne voivat ilmoittaa halukkuudestaan liikennöidä reittiä ilman yksinoikeutta ja korvausta.

<sup>(66)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 10 kohta. Ks. jäljempänä 94 kohta.

<sup>(67)</sup> Vrt. edellä 72 kohta.

<sup>(68)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 2 kohta.

<sup>(69)</sup> MOVE-pääosasto pyytää julkaisemista komission pääsihteeristön välityksellä. Jäsenvaltiot eivät saisi ottaa suoraan yhteyttä EU:n julkaisu- ja tiedusteluun. MOVE-pääosasto julkaisee nämä ilmoitukset myös verkkosivustollaan, tiedotuslehdessään ja asianomaisessa CIRCABC-uutisryhmässä.

<sup>(70)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 1 kohta.

<sup>(71)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 4 kohta.

<sup>(72)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 4 kohta.

96. Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle viipymättä julkisen tarjouskilpailun tuloksista<sup>(73)</sup>. Tähän tarkoitukseen ei ole tällä hetkellä mallia. Komissio voi pyytää jäsenvaltioita toimittamaan sille kuukauden kuluessa kaikki merkitykselliset asiakirjat, jotka liittyvät lentoliikenteen harjoittajan valintaan julkisen palvelun velvoitteen täyttämistä varten<sup>(74)</sup>.

## 8. MAKSETTAVA KORVAUS JA SUHDE VALTIONTUKISÄÄNTÖIHIN

### 8.1 Mahdollisuus maksaa korvausta ja korvauksen määrä

97. Tarjousmenettelyn tarkoituksena on myöntää yksinoikeus julkisen palvelun velvoitteen reitin liikennöimiseen yhdelle ainoalle lentoliikenteen harjoittajalle. Asetuksen 17 artiklan 8 kohdan mukaan asianomainen jäsenvaltio voi maksaa tarjouskilpailulla valitulle lentoliikenteen harjoittajalle korvausta julkisen palvelun velvoitteesta johtuvien vaatimusten täyttämiseksi. Silloinkin, kun lentoliikenteen harjoittaja liikennöi reittiä ilman korvausta, yksinoikeus voidaan myöntää ainoastaan julkisella tarjouskilpailulla<sup>(75)</sup>.
98. Korvaus ei saa ylittää määrää, joka on tarpeen kunkin julkisen palvelun velvoitteen täyttämiseksi aiheutuneiden nettokustannusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon lentoliikenteen harjoittajan kyseisestä toiminnasta saamat tulot ja kohtuullinen voitto<sup>(76)</sup>. Ilmaisua ”kohtuullinen voitto” ei määritellä asetuksessa (EY) N:o 1008/2008. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen yhteydessä kyseinen ilmaisu määritellään komission päätöksen 2012/21/EU<sup>(77)</sup>, jäljempänä ’yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva päätös’, 5 artiklan 5 kohdassa pääoman tuottoasteeksi, jota keskiwertoyritys edellyttäisi harkitessaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamista koko toimeksiannon keston ajan, ottaen huomioon riskin suuruus. Kyseisen päätöksen 5 artiklan 7 kohdassa todetaan, että ”(k)un yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseen ei liity huomattavaa kaupallista tai sopimusriskiä, erityisesti kun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamisesta aiheutuvat nettokustannukset korvataan jälkikäteen täysimääräisesti, kohtuullinen voitto ei saa olla suurempi kuin sovellettava swap-korko korotettuna 100 peruspisteellä”<sup>(78)</sup>. Vaikuttaa kohtuulliselta soveltaa näitä periaatteita vastaavasti asetuksen mukaisissa lentoliikenteen julkisen palvelun velvoitteissa. Jos voitto ylittää kohtuullisuuden rajan, korvaus voi herättää kysymyksiä siitä, onko se valtiontukilainsäädännön mukainen.
99. Lentoliikenteen harjoittajalle maksettavan korvauksen määrä olisi laskettava reitin liikennöinnistä aiheutuneiden, lentoliikenteen harjoittajan kirjaamien varsinaisten ja todellisten kustannusten ja tulojen perusteella. Jotta kustannukset ja tulot olisivat läpinäkyviä ja todennettavissa, lentoliikenteen harjoittajan on pidettävä niistä riittävän tarkkaa kirjanpitoa niin, että kyseistä julkisen palvelun velvoitteen reittiä vastaavat kustannukset ja tulot voidaan laskea. Korvausta maksetaan joka tapauksessa vain lentoliikenteen harjoittajan tekemässä tarjouksessa esitetty määrä.

### 8.2 Suhde valtiontukisääntöihin

100. Ensinnäkin on muistutettava mieliin, että valtiontukiarviointi tehdään erillään asetuksen (EY) N:o 1008/2008 säännösten mukaisesta arvioinnista. Jos asetuksen (EY) N:o 1008/2008 vaatimukset eivät kuitenkaan täyty esimerkiksi julkisen palvelun velvoitteen määrittelyn osalta ja jos tällaiseen julkisen palvelun velvoitteeseen liittyy taloudellinen korvaus, valtiontukisääntöjen vaatimukset eivät myöskään voi täytyä. Vaikka komission yksiköt tekevät tiivistä yhteistyötä julkisen palvelun velvoitteita koskevien järjestelmien arvioimiseksi, on tärkeää korostaa, että valtiontuki-ilmoitukset, kun tällainen ilmoitus on annettava<sup>(79)</sup>, ovat erillisiä siitä ilmoituksesta, joka lähetetään julkisen palvelun velvoitteiden järjestelmästä komissiolle; viimeksi mainittuja ilmoituksia käsittelee hallinnollisella tasolla MOVE-pääosasto, kun taas tarvittavat valtiontuki-ilmoitukset käsittelee komission kilpailun pääosasto (eli COMP-pääosasto). Molempia sääntö- ja menettelykokonaisuuksia on noudatettava, ja komissiolle voidaan toimittaa kanteita niiden molempien osalta.

<sup>(73)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 9 kohta.

<sup>(74)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 10 kohta.

<sup>(75)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 10 kohta.

<sup>(76)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 8 kohta.

<sup>(77)</sup> Komission päätös, annettu 20 päivänä joulukuuta 2011, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 7, 11.1.2012, s. 3).

<sup>(78)</sup> [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/swap\\_rates\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html)

<sup>(79)</sup> Olisi muistutettava mieliin, että jos Altmark-perusteita (ks. alaviite 83) tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen säännöksiä (ks. alaviite 85) noudatetaan, tällainen ilmoitus ei ole tarpeen.

### 8.2.1 Julkiset tuet korvausten maksamiseksi julkisen palvelun velvoitteesta

101. Asetusta sovelletaan samalla tavalla riippumatta siitä, myönnetäänkö korvausta vai ei. Jos julkisen palvelun velvoitteesta kuitenkin myönnetään korvausta, tämä on tehtävä perussopimuksen valtiontukisääntöjen mukaisesti (SEUT-sopimuksen 107–109 artikla), siten kuin Euroopan unionin tuomioistuin on näitä sääntöjä tulkinnut, ja niiden sääntöjen mukaisesti, jotka sisältyvät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjontaan myönnettävää valtiontukea koskeviin komission välineisiin. Nämä komission välineet ovat seuraavat:
- a) tiedonanto <sup>(80)</sup>, jossa selvennetään keskeisiä käsitteitä, joihin valtiontukisääntöjen soveltaminen julkisista palveluista maksettaviin korvauksiin perustuu, sekä edellytyksiä (niin kutsutut Altmark-perusteet <sup>(81)</sup>; ks. seuraava kohta), joiden on täyttyvä, jotta julkisesta palvelusta maksettava korvaus ei olisi valtiontukea;
  - b) komission asetus (EU) N:o 360/2012 vähämerkityksisestä tuesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamiseen <sup>(82)</sup>, jäljempänä 'asetus N:o 360/2012'; asetuksessa säädetään, että julkisesta palvelusta maksettavaa korvausta, joka ei ylitä 500 000:ta euroa kolmen verovuoden aikana, ei katsota tueksi edellyttäen, että kyseisessä asetuksessa vahvistetut edellytykset täyttyvät;
  - c) yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva päätös; päätöksessä vahvistetaan edellytykset, joissa julkisesta palvelusta maksettavan korvauksen muodossa oleva valtiontuki sopii sisämarkkinoille, eikä siitä tarvitse ilmoittaa. Kyseinen päätös kattaa julkisen palvelun velvoitteesta maksettavan korvauksen, joka myönnetään lentoliikenteen harjoittajille lentoyhteisistä saarille, jos keskimääräinen vuotuinen liikenne ei ylitä 300 000:ta matkustajaa ja on asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaista;
  - d) tiedonanto Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet <sup>(83)</sup>, jäljempänä 'yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat puitteet'; tiedonannossa vahvistetaan edellytykset, joissa komissio voi julistaa ilmoitusvaatimuksen <sup>(84)</sup> alaisen korvauksen SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan mukaiseksi;
  - e) komission opas valtiontukea, julkisia hankintoja ja sisämarkkinoita koskevien Euroopan unionin sääntöjen soveltamiseksi yleishyödyllisiin taloudellisiin palveluihin, erityisesti yleishyödyllisiin sosiaalipalveluihin <sup>(85)</sup>; oppaassa annetaan lisäohjausta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien sääntöjen soveltamisesta.

### 8.2.2 Altmark-perusteet

102. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut asiassa Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg vastaan Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark) antamassaan tuomiossa, että korvaukset julkisista palveluista eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklassa tarkoitettua valtiontukea, jos seuraavat neljä kumulatiivista perustetta täyttyvät:
- 1) edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiallisesti annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi;
  - 2) ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi;
  - 3) korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto;
  - 4) silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa valita sellaisessa julkisessa tarjousmenettelyssä, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tarvittavan korvauksen taso on määriteltävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi.

<sup>(80)</sup> Komission tiedonanto Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4).

<sup>(81)</sup> Asia C-280/00, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

<sup>(82)</sup> Komission asetus (EU) N:o 360/2012, annettu 25 päivänä huhtikuuta 2012, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille myönnettävään vähämerkityksiseen tukeen (EUVL L 114, 26.4.2012, s. 8).

<sup>(83)</sup> Komission tiedonanto: Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet (EUVL C 8, 11.1.2012, s. 15).

<sup>(84)</sup> Eli jos julkisesta palvelusta maksettava korvaus ei täytä Altmark-perusteita, ei kuulu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin myönnettävää vähämerkityksisestä tuesta annetun asetuksen soveltamisalaa eikä kuulu päätöksen mukaisen ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaa.

<sup>(85)</sup> SWD(2013) 53 final/2, saatavilla osoitteessa [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/overview/new\\_guide\\_eu\\_rules\\_procurement\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf)

103. Jos nämä neljä perustetta täyttyvät, korvaus julkisen palvelun velvoitteesta ei ole valtiontukea eikä komissiolle tarvitse tehdä valtiontuki-ilmoitusta (kuten edellä todetaan, asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisia ilmoitus- ja julkaisuvelvollisuuksia sovelletaan kuitenkin edelleen) <sup>(86)</sup>. On lähinnä asianomaisten kansallisten viranomaisten tehtävä arvioida, täyttäväkö asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 8 kohdan nojalla mahdollisesti myönnetty korvaus nämä neljä perustetta.
104. Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 säännökset on laadittu edellä mainittujen perusteiden pohjalta: 17 artiklan 3 kohdan a alakohta kattaa ensimmäisen Altmark-perusteen, 17 artiklan 3 kohdan e alakohta toisen perusteen ja 17 artiklan 8 kohta kolmannen perusteen sekä neljännen perusteen osalta 16 artiklan 10 kohdassa säädetään tarjousmenettelyn käyttämisestä. Vaikka 16 artiklan 10 kohdassa ei yksilöidä tarjousmenettelyä enempää, Altmark-tuomion mukaan valitun menettelyn tulisi johtaa palvelun tuottamiseen julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin. Näin ollen, kun sovelletaan neljättä Altmark-perustetta, ja jos tarjousmenettelyssä jätetään vain yksi tarjous, ei voida tavallisesti olettaa, että tämä peruste on täytetty, paitsi jos i) menettely on suunniteltu niin, että se antaa erityisen vahvat takeet palvelun tarjonnasta julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tai ii) asianomainen jäsenvaltio todentaa lisäkeinoin, että tulos vastaa vähäisimpiä kustannuksia julkisyhteisölle. Tämä tarkoittaa, että jos asetuksen (EY) N:o 1008/2008 edellytyksiä noudatetaan, voidaan edellä esitetyt selvennykset huomioon ottaen periaatteessa otaksua, ettei valtiontukea ole.
105. Jos Altmark-tuomiossa vahvistetut perusteet huomioon ottaen ei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että valtiontuki voi olla olemassa, asianomaisen jäsenvaltion tulisi varmistaa jollakin muulla tapaa, että valtiontukisääntöjä noudatetaan. Näin voi esimerkiksi olla, jos asetuksen 16 artiklan 12 kohdan mukaisissa kiireellisissä olosuhteissa lentoliikenteen harjoittaja valitaan ilman avointa tarjousmenettelyä jäsenvaltion viranomaisten ja lentoliikenteen harjoittajan välisellä keskinäisellä sopimuksella. Tällaisissa tapauksissa jäsenvaltioiden olisi tarkistettava, ettei korvauksen määrä Altmark-perusteiden tai asetuksen N:o 360/2012 perusteella merkitse valtiontuen myöntämistä. Jos näin ei ole, on myös mahdollista, että tuki soveltuu sisämarkkinoille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan päätöksen mukaisesti, jolloin ilmoitusta ei tarvita, tai että siitä on ilmoitettava, mutta komissio voi julistaa sen sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan mukaisesti, jos yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevia puitteita noudatetaan.

## 9. KIIREELLISYYSMENETTELY

106. Jos voimassa on yksinoikeudellinen sopimus, EU:n lentoliikenteen harjoittaja, joka on valittu julkisella tarjouskilpailulla, saattaa joutua lopettamaan palvelujen tarjonnan lyhyellä varoitusajalla esimerkiksi maksukyvyttömyyden vuoksi. Tällaisissa olosuhteissa asetuksen 16 artiklan 12 kohta mahdollistaa tarvittaessa kiireellisen menettelyn soveltamisen, jottei kyseinen lentoliikenne keskeytyisi. Menettelyä sovelletaan vain lentoliikenteen äkilliseen ja odottamattomaan keskeytymiseen julkisen palvelun velvoitteen reitillä, jos lentoliikennettä jo harjoitti julkisella tarjouskilpailulla valittu lentoliikenteen harjoittaja. Sitä ei sovelleta, jos kansalliset menettelyt julkisen palvelun velvoitteiden muuttamiseksi tai uuden tarjouskilpailun järjestämiseksi ovat kestäneet odottamattoman kauan <sup>(87)</sup>.
107. Kiireellisyysmenettelyä ei voida soveltaa muun muassa seuraavissa tilanteissa:
- lentoyhtiö liikennöi reitillä ilman yksinoikeutta (avoin julkisen palvelun velvoite),
  - lentoliikenteen keskeytyminen johtuu sopimuksen päättymisestä (palvelun keskeytyminen on siis ennakoitavissa eikä äkillistä). Uusi tarjouspyyntö olisi pitänyt julkaista vähintään kuusi kuukautta ennen uuden toimilupakauden alkua,
  - ennen palvelun keskeytymistä liikennöivä lentoyhtiö on vähintään kuusi kuukautta aiemmin antanut asiasta ennakkoilmoituksen (palvelun keskeytyminen ei ole äkillistä tai ennakoimatonta, ja uuden tarjouskilpailun käynnistämiseen on riittävästi aikaa ilman kiireellisyysmenettelyä) <sup>(88)</sup>.
108. Jos lentoliikenteen harjoittaja, joka on valittu edellä mainitun tarjousmenettelyn mukaisesti, keskeyttää palvelun yhtäkkiä, jäsenvaltio voi valita toisen EU:n lentoliikenteen harjoittajan liikennöimään julkisen palvelun velvoitetta

<sup>(86)</sup> Olisi esimerkiksi korostettava, että ensimmäinen Altmark-peruste, yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva päätös ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat puitteet edellyttävät kaikki, että on olemassa "aito" yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu. Lentoliikenteen osalta tämä merkitsee, että asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 ja 17 artiklaa on noudatettava.

<sup>(87)</sup> Komissio on havainnut, että entistä useammin on turvauduttu kiireellisyysmenettelyihin ja kansallisiin sopimuskentekomenettelyihin tapauksissa, joita ei ehkä voida katsoa kiireellisiksi. Se aikoo seurata ja valvoa tarkkaan tätä kehityssuuntausta ja puuttua siihen tarpeen mukaan.

<sup>(88)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 4 kohta ja edellä oleva 97 kohta.

enintään seitsemän kuukauden ajaksi, jos korvauksen määrä säilyy asetuksen 17 artiklan 8 kohdan<sup>(89)</sup> mukaisena ja jos uusi lentoliikenteen harjoittaja valitaan EU:n lentoliikenteen harjoittajien joukosta noudattaen läpinäkyvyyden ja syrjimättömyyden periaatteita. On myös välittömästi käynnistettävä säännöllistä sopimuskautta koskeva uusi tarjouspyyntö, mikä käy selväksi myös heti jäljempänä selitetystä määräaikaisten keskinäisestä vaikutuksesta.

109. Seitsemän kuukauden ajanjakso alkaa siitä, kun uusi valittu lentoliikenteen harjoittaja aloittaa liikennöinnin. Sitä ei voida uusia. Koska tarjouspyynnön tarkoituksena on uusia jo olemassa oleva yksinoikeus, tarjouspyyntö on käynnistettävä vähintään kuusi kuukautta ennakolta asetuksen 17 artiklan 4 kohdan mukaisesti.
110. Lentoliikenteen harjoittajan valinnassa on noudatettava läpinäkyvyyden ja syrjimättömyyden periaatteita ja otettava huomioon kulloisetkin olosuhteet. Kiireellisyysmenettelyä sovelletaan, jos muodollisen tarjouskilpailun käynnistämiseen ei ole riittävästi aikaa, koska uusi lentoliikenteen harjoittaja on löydettävä nopeasti. Viranomaisten olisi kuitenkin otettava yhteyttä mahdollisimman moneen lentoliikenteen harjoittajaan, jotka todennäköisesti olisivat kiinnostuneita asianomaisen reitin liikennöimisestä. Tavallisesti nämä voisivat olla alueella jo toimivia lentoliikenteen harjoittajia ja/tai viimeisimpään tarjousmenettelyyn osallistuneita lentoliikenteen harjoittajia.
111. Asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille viipymättä kiireellisyysmenettelystä ja sen syistä<sup>(90)</sup>. Suositellaan, että jäsenvaltio ilmoittaa komissiolle mahdollisista yhteydenotoista toisiin lentoliikenteen harjoittajiin ja näiden yhteydenottojen tuloksesta. Komissio voi myös järjestää ilmoituksen julkaisemisen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, vaikka tällaista julkaisemista ei vaaditakaan kiireellisyysmenettelyssä.
112. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan asianomaista neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen keskeyttää kiireellisyysmenettelyn, jos se katsoo menettelyä arvioituaan, ettei se täytä asetuksessa vahvistetun kiireellisyysmenettelyn vaatimuksia tai että se on muuten EU:n lainsäädännön vastainen<sup>(91)</sup>.

#### 10. JULKISEN PALVELUN VELVOITETTA KOSKEVAT TARJOUSMENETTELYT JA SUHDE JULKISTA HANKINTAA KOSKEVIIN SÄÄNTÖIHIN

113. Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 menettelyjä on sovellettava aina, kun järjestetään tarjouskilpailuja lentoliikennepalvelujen hankinnasta. Tehdessään julkisen palvelun sopimuksen jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on noudatettava asiaankuuluvia hankintasääntöjä. Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät 26. helmikuuta 2014 direktiivit 2014/24/EU ja 2014/25/EU<sup>(92)</sup>, jäljempänä 'direktiivi 2014/24' ja 'direktiivi 2014/25', joissa vahvistetaan palveluhankintasopimuksia koskevat säännöt.
114. Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät samana päivänä uuden direktiivin 2014/23/EU käyttöoikeussopimusten tekemisestä<sup>(93)</sup>, jäljempänä 'direktiivi 2014/23'. Komission kokemuksen mukaan suurin osa asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklaa soveltaen tehdystä sopimuksista on kyseisessä uudessa direktiivissä tarkoitettuja käyttöoikeussopimuksia. Toimivaltaiset viranomaiset antavat tällaisella sopimuksella lentoliikennepalvelujen tarjonnan jollekin lentoliikenteen harjoittajalle tietyksi ajaksi. Lentoliikenteen harjoittajan velvollisuutena on tarjota sopimuksessa määritelty lentoliikennepalvelu, tavallisesti viranomaisen maksamaa taloudellista korvausta vastaan<sup>(94)</sup>. Lentoliikenteen harjoittaja kantaa periaatteessa toiminnallisen riskin (jos näin ei ole, tällainen sopimus on periaatteessa direktiivin 2014/24 tai direktiivin 2014/25 mukainen hankintasopimus). Tähän sisältyy liikennepalvelun kysyntä-riski, sillä tavallisesti toimivaltaiset viranomaiset eivät takaa sopimuksessa, että lentoliikenteen harjoittaja saisi katettua kaikki tehtyt investoinnit tai sopimusvelvoitteiden täyttämistä aiheutuvat kulut<sup>(95)</sup>. Se, katsotaanko sopimus käyttöoikeussopimukseksi, on tärkeää, sillä käyttöoikeussopimusten tekemisestä annetun direktiivin 2014/23 10 artiklan 3 kohdassa todetaan nimenomaisesti, ettei direktiiviä sovelleta lentoliikennepalveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin, jotka perustuvat asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 tarkoitettun liikenneluvan myöntämiseen. Niissä harvoissa tapauksissa, joissa järjestely voitaisiin katsoa tapauksen mukaan direktiivin 2014/24 tai direktiivin 2014/25 soveltamisalaan kuuluvaksi hankintasopimukseksi, asianomaista direktiiviä sovellettaisiin periaatteessa samaan aikaan asetuksen (EY) N:o 1008/2008 kanssa, ja ristiriitatilanteessa määrittäminen olisi erityissäännöksenä ensisijainen.

<sup>(89)</sup> Kuten tavallisestikin, valtiontukisääntöjä on myös noudatettava.

<sup>(90)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 12 kohdan viimeisen alakohdan ensimmäinen virke.

<sup>(91)</sup> Ks. edellinen alaviite, toinen virke.

<sup>(92)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65); Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243).

<sup>(93)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, käyttöoikeussopimusten tekemisestä (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 1).

<sup>(94)</sup> Ks. myös asia C-205/99, *Analir v. Administración General del Estado*, [2001] Kok. I-1271, 63 ja 65 kohta.

<sup>(95)</sup> Riskin suuruudessa oleva ero vaikuttaisi myös kohtuullisen voiton määrittelmään.

## 11. KOMISSIION SELVITYS- JA PÄÄTÖKSENTEKOVALTUUDET

115. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että julkisen palvelun velvoitetta koskevaa päätöstä (myös ratkaisupäätöksiä) tarkastellaan tosiasiallisesti uudelleen mahdollisimman pian, jos on rikottu EU:n oikeutta tai sen täytäntöönpanemiseksi annettuja kansallisia säännöksiä <sup>(96)</sup>.
116. Asetuksen 18 artiklan 1 kohdan mukaan komissio voi pyytää jäsenvaltioita toimittamaan sille kahden kuukauden kuluessa asiakirjan, jossa perustellaan julkisen palvelun velvoitteen tarve ja osoitetaan, että se on 16 artiklassa mainittujen perusteiden mukainen, selvityksen alueen taloudesta, selvityksen suunniteltujen velvoitteiden oikeasuhteisuudesta taloudellista kehitystä koskeviin tavoitteisiin nähden ja myös selvityksen mahdollisista olemassa olevista lentoliikennepalveluista sekä muista käytettävissä olevista liikennemuodoista, joiden voitaisiin katsoa korvaavan suunnitellun velvoitteiden asettamisen. Asetuksen 18 artiklan 1 kohdan a–d alakohdassa tarkoitettu oikeus saada asiakirjat ja selvitys antaa komissiolle mahdollisuuden saada tietoonsa julkisen palvelun velvoite ja sen perustelut. Nämä asianomaisen jäsenvaltion laatimat asiakirjat saattavat myös selkeyttää julkisen palvelun velvoitteen taustaa ja asetuksen mukaista riittävyyttä.
117. Asetuksen 18 artiklan 2 kohdan mukaan komissio tekee jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan selvityksen asiasta.
118. Asetuksen 18 artiklan 2 kohdan mukaan komissio päättää <sup>(97)</sup> kaikkien asiaan vaikuttavien seikkojen perusteella, voidaanko 16 ja 17 artiklaa edelleen soveltaa kyseiseen reittiin. Tavoitteena on varmistaa niiden sääntöjen asianmukainen soveltaminen, jotka koskevat niin itse julkisen palvelun velvoitteen asettamista kuin pääsyn rajoittamista 16 artiklan 9 kohdan nojalla ja mahdollisen korvauksen määrää.

---

<sup>(96)</sup> Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 18 artiklan 1 kohta. Jäsenvaltioiden tehtävänä on päättää, tekeekö tämän jokin hallinnollinen elin vai tuomioistuin.

<sup>(97)</sup> Asianomaisen neuvoa-antavan menettelyn soveltaminen asetuksen (EY) N:o 1008/2008 18 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

## LIITE I

**COMP- ja MOVE-pääosastojen laatima kyselylomake julkisen palvelun velvoitteen ilmoittamiseksi komissiolle****Asetuksen (EY) N:o 1008/2008 <sup>(1)</sup> 16 ja 17 artiklan perusteella asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden ilmoittaminen**

\* Liittäkää tämä lomake MOVE-pääosastolle toimitettavien lomakkeiden mukaan julkaistavaksi *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

\* Lomake tulisi lähettää osoitteeseen MOVE-PSO@ec.europa.eu

\* Sivut 1 ja 2 tulisi lähettää yhdessä julkisen palvelun velvoitteen asettamista koskevan ilmoituksen kanssa.

\* Sivu 3 tulisi lähettää yhdessä tarjouspyyntöilmoituksen kanssa.

| Tiedot alueesta                                                                                 |                                                                                                                                                                                                          |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Alue, jota julkisen palvelun velvoitteella<br>palvellaan <sup>(2)</sup>                         |                                                                                                                                                                                                          |  |
| Reitin tyyppi                                                                                   | Onko kyseinen alue syrjäinen alue tai kehitysalue? Onko kyseessä vähäliikenteinen reitti, jota pidetään ehdottoman tärkeänä lentoaseman liikennöntialueen taloudelliselle ja sosiaaliselle kehitykselle? |  |
| Alueen tarpeisiin liittyvät perustelut <sup>(3)</sup>                                           |                                                                                                                                                                                                          |  |
| Tiedot reit(e)istä                                                                              |                                                                                                                                                                                                          |  |
| Mistä lähtien julkisen palvelun velvoite on ollut reitillä <sup>(4)</sup> ?                     |                                                                                                                                                                                                          |  |
| Liikenteen kokonaismäärä reitillä kahden viime vuoden aikana (matkustajamäärä)                  |                                                                                                                                                                                                          |  |
| Liikenteen kokonaismäärä <sup>(5)</sup> asianomaisilla lentoasemilla kahden viime vuoden aikana | Määrälentoasema (joka palvelee asianomaista aluetta)                                                                                                                                                     |  |
|                                                                                                 | Lähtölentoasema                                                                                                                                                                                          |  |
| Tiedot vaihtoehtoisesta lentoliikenteestä                                                       |                                                                                                                                                                                                          |  |
| Määrä- ja lähtölentoaseman vaihtoehtoiset lentoasemat <sup>(6)</sup>                            |                                                                                                                                                                                                          |  |

<sup>(1)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (uudelleen laadittu toisinto) (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3).

<sup>(2)</sup> Mainitkaa erityisesti ne kaupungit, joihin julkisen palvelun reittejä liikennöidään.

<sup>(3)</sup> Mainitkaa asetuksen (EY) N:o 1008/2008 16 artiklan 1 kohdassa ja 3 kohdan a alakohdassa mainitut syyt, jotka tekevät julkisen palvelun velvoitteen asettamisen perustelluksi.

<sup>(4)</sup> Liittäkää mukaan julkisen palvelun velvoitteen viimeisintä asettamista tai mukauttamista asetuksen (EY) N:o 1008/2008 tai tapauksen mukaan asetuksen (ETY) N:o 2408/92 nojalla koskeva teksti.

<sup>(5)</sup> Saapuvat ja lähtevät matkustajat

<sup>(6)</sup> Tähän luetteloon tulisi sisällyttää ainakin ne lentoasemat, jotka sijaitsevat 150 kilometrin säteellä tai yhden tunnin ja 30 minuutin ohjeellisen ajoajan päässä kaupung(e)ista asianomaisella alueella.

## Tiedot vaihtoehtoisesta lentoliikenteestä

|                                                                                                                                 |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Vaihtoehtoisen lentoliikenteen kuvaus (vuorotiheydet, aikataulut, välilaskut, kausiluonteisuus)                                 |  |
| Matka-aikojen vertailu julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan lentoliikenteen ja vaihtoehtoisen lentoliikenteen välillä |  |
| Päätelmä siitä, ettei matkustajien kannalta ole käypää vaihtoehtoa                                                              |  |

## Tiedot vaihtoehtoisista liikennemuodoista

| Käytettävissä olevat muut liikennemuodot (rasti ruutuun)                                                                          | Meriliikenne? |  | Rautatieliikenne? |  | Maantieliikenne? |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--|-------------------|--|------------------|--|
| Vaihtoehtoisen liikennemuotojen kuvaus (vuorotiheydet, aikataulut, välipysähdykset, kausiluonteisuus)                             |               |  |                   |  |                  |  |
| Matka-aikojen vertailu julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan lentoliikenteen ja vaihtoehtoisten liikennemuotojen välillä |               |  |                   |  |                  |  |
| Päätelmä siitä, ettei matkustajien kannalta ole käypää vaihtoehtoa                                                                |               |  |                   |  |                  |  |

## Tiedot julkisen palvelun velvoitteesta

|                                                                                                                            |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Julkisen palvelun velvoitteen lyhyt esittely matkalippujen hintojen, aikataulujen, vuorotiheyksien ja kapasiteetin osalta. |  |
| Miten nämä palvelunäkökohdat on määritetty?                                                                                |  |

## Tiedot tarjouspyynnöstä

|                                                                                                                                                                            |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Tarkentakaa, koskeeko tarjouspyyntö useita reittejä toiminnalliseen tehokkuuteen liittyvistä syistä.                                                                       |  |
| Tarkentakaa, onko tarjouspyynnön tavoitteena tarjota yksinoikeus ilman taloudellista korvausta. Jos ei ole, selittää, miksi kyseinen vaihtoehto ei ole tarjouksenmukainen. |  |
| Tarkentakaa, onko tarjottu taloudellista korvausta, ja sen määrä.                                                                                                          |  |
| Tarkentakaa, miten tarjouspyynnön välityksellä tarjottu korvaus ja toimeksianto on laskettu.                                                                               |  |

*Tiedot valtiontuesta*

Komission yksiköt haluavat kiinnittää kansallisten viranomaisten huomion siihen, että asetuksen (EY) N:o 1008/2008 vaatimusten noudattaminen ei rajoita sen arvioimista, noudattaako asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 8 kohdan nojalla mahdollisesti myönnetty taloudellinen korvaus valtiontukisääntöjä (ks. erityisesti komission tiedonanto, annettu 20 päivänä joulukuuta 2011, Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen <sup>(1)</sup>, 68 kohta).

Varsinkaan se, että tällainen korvaus on asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 3 kohdan, 17 artiklan 8 kohdan ja 16 artiklan 10 kohdan mukainen, ei riitä siihen, että Altmark-tuomion <sup>(2)</sup> neljän kumulatiivisen perusteen katsottaisiin täyttyvän. On kansallisten viranomaisten velvollisuus arvioida, täyttääkö asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 8 kohdan nojalla mahdollisesti myönnetty korvaus nämä neljä perustetta. Jos ne eivät täyty, korvaus on valtiontukea (asetuksessa N:o 360/2012 määritelty vähämerkityksinen tuki ei täytä kaikkia SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaisia perusteita, eikä sitä sen vuoksi koske perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa vahvistettu ilmoitusvelvollisuus <sup>(3)</sup>).

Tällainen valtiontuki voidaan julistaa sisämarkkinoille soveltuvaksi ja vapauttaa ilmoitusvelvollisuudesta, jos julkisesta palvelusta maksettavan korvauksen muodossa olevaa valtiontukea koskevassa komission päätöksessä <sup>(4)</sup> vahvistetut perusteet täyttyvät. Päinvastaisessa tapauksessa sovelletaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa vahvistettua ilmoitusvelvollisuutta. Korvaus voidaan sen jälkeen julistaa sisämarkkinoille soveltuvaksi julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevien Euroopan unionin puitteiden <sup>(5)</sup> perusteella. Jottei ilmoituksia tarvitsi tehdä niin paljon, jäsenvaltiot voivat ilmoittaa tukiohjelmista yksittäisten tukitoimenpiteiden sijasta.

<sup>(1)</sup> EUVL C 8, 11.1.2012, s. 4.

<sup>(2)</sup> Asia C-280/00, Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg ja Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, 87–93 kohta. Kyseiset neljä edellytystä ovat seuraavat: 1. Edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiaassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi. 2. Ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi, jotta vältettäisiin sellaisen taloudellisen edun sisältyminen korvaukseen, joka olisi omiaan suosimaan edunsaajayritystä suhteessa sen kilpailijayrityksiin. 3. Korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämistä saatava kohtuullinen voitto. 4. Silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä vastaavaa yritystä ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa valita sellaisessa julkisissa hankintoja koskevassa menettelyssä, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämistä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämistä saatava kohtuullinen voitto.

<sup>(3)</sup> Komission asetus (EU) N:o 360/2012, annettu 25 päivänä huhtikuuta 2012, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille myönnettävään vähämerkityksiseen tukeen (EUVL L 114, 26.4.2012, s. 8).

<sup>(4)</sup> Komission päätös, annettu 20 päivänä joulukuuta 2011, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 7, 11.1.2012, s. 3). Se koskee esimerkiksi saarille liikennöitäviä reittejä, joilla vuotuisen liikenne kahden edellisen varainhoitovuoden aikana ei ylittänyt 300 000:ta matkustajaa.

<sup>(5)</sup> EUVL C 8, 11.1.2012, s. 15.

## LIITE II

**Ote asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 esitetystä julkisen palvelun velvoitetta koskevista säännöistä****Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (uudelleen laadittu toisinto)**

Johdanto-osan 11 ja 12 kappale ja 16–18 artikla:

sekä katsovat seuraavaa:

- (11) Jotta voidaan ottaa huomioon kaikkein syrjäisimpien alueiden erityispiirteet ja rajoitteet, erityisesti pitkät etäisyydet, eristyneisyys ja pieni koko, sekä tarve luoda niille asianmukaiset yhteydet yhteisön keskeisille alueille, voi olla perusteltua säätää erityisjärjestelyistä julkisen palvelun velvoitteita koskevien sopimusten voimassaoloajan osalta tällaisille alueille liikennöitäviä reittejä varten.
- (12) Olosuhteet, joissa voidaan asettaa julkisen palvelun velvoitteita, olisi määriteltävä selkeästi ja yksiselitteisesti, ja niihin liittyvien tarjousmenettelyjen olisi oltava sellaisia, että riittävä määrä kilpailijoita voi osallistua tarjousten tekemiseen. Komission olisi voitava saada tarvittavat tiedot voidakseen arvioida julkisen palvelun velvoitteiden taloudelliset perustelut yksittäisissä tapauksissa.

## 16 artikla

**Julkisen palvelun velvoitteiden yleiset periaatteet**

1. Neuvoteltuaan muiden asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa ja ilmoitettuaan tästä komissiolle, asianomaisille lentoasemille ja kyseistä reittiä liikennöiville lentoliikenteen harjoittajille jäsenvaltio voi asettaa julkisen palvelun velvoitteen säännölliselle lentoliikenteelle yhteisössä sijaitsevan lentoaseman ja kyseisen jäsenvaltion alueella sijaitsevan, syrjäistä tai kehitysaluetta palvelevan lentoaseman väliselle reitille taikka vähäliikenteiselle reitille sen alueella sijaitsevalle lentoasemalle, jos tällaista reittiä pidetään ehdottoman tärkeänä lentoaseman liikennöintialueen taloudelliselle ja sosiaaliselle kehitykselle. Tällainen velvoite saadaan asettaa vain sikäli kuin tämä on tarpeen sen varmistamiseksi, että säännöllinen lentoliikenne tuolla reitillä täyttää sellaiset jatkuvuutta, säännöllisyyttä, hinnoittelua tai vähimmäiskapasiteettia koskevat vahvistetut vähimmäisvaatimukset, joita liikenteenharjoittajat eivät täyttäisi, jos ne ottaisivat huomioon yksinomaan kaupalliset etunsa.

Julkisen palvelun velvoitteen alaiselle reitille vahvistettavat vaatimukset on asetettava avoimesti ja syrjimättömästi.

2. Jos keskeytymätöntä liikennettä, jossa liikennöidään vähintään kaksi päivittäistä vuoroa, ei voida jollain reitillä varmistaa muilla liikennemuodoilla, asianomaiset jäsenvaltiot voivat sisällyttää julkisen palvelun velvoitteeseen vaatimuksen, että yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, joka aikoo liikennöidä tällaista reittiä, antaa takeet siitä, että se liikennöi tätä reittiä tietyin tarkemmin määriteltävän ajan julkisten palvelujen velvoitteen muiden ehtojen mukaisesti.

3. Asianomaisten jäsenvaltioiden on arvioitava suunnitellun julkisen palvelun velvoitteen tarve ja riittävyys ottaen huomioon

- a) suunnitellun velvoitteen oikeasuhteisuus kyseisen alueen taloudellisiin kehitystarpeisiin nähden;
- b) mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja sekä se, kuinka hyvin nämä liikennemuodot vastaavat kyseessä olevia liikennetarpeita erityisesti siinä tapauksessa, että suunnitellulla reitillä harjoitetaan jo rautatieliikennettä, jota käyttäen matkustusaika on alle kolme tuntia ja jonka tiheys ja yhteydet ovat riittävät ja ajoitus sopiva;
- c) lentohinnat ja ehdot, joita käyttäjille voidaan tarjota;
- d) kaikkien kyseistä reittiä liikennöivien tai sillä liikennöintiä suunnittelevien lentoliikenteen harjoittajien toiminnan yhteisvaikutus.

4. Jos jäsenvaltio haluaa asettaa julkisen palvelun velvoitteen, sen on toimitettava julkisen palvelun velvoitteen suunniteltua asettamista koskeva teksti komissiolle, muille asianomaisille jäsenvaltioille, asianomaisille lentoasemille sekä kyseistä reittiä liikennöiville lentoliikenteen harjoittajille.

Komissio julkaisee *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ilmoituksen, jossa mainitaan

- a) ne kaksi lentoasemaa joiden välillä kyseistä reittiä liikennöidään, ja niiden väliset mahdolliset välilaskupaikat;
- b) julkisen palvelun velvoitteen voimaantulopäivä; ja

c) täydellinen osoite, jossa asianomainen jäsenvaltio asettaa viipymättä ja maksutta saataville edellä mainitun tekstin ja muut julkisen palvelun velvoitteeseen mahdollisesti liittyvät merkitykselliset tiedot ja/tai asiakirjat.

5. Sen estämättä, mitä 4 kohdassa säädetään, sellaisten lentoreittien osalta, joiden ennakoitu matkustajamäärä on vähemmän kuin 10 000 henkilöä vuodessa, julkisen palvelun velvoitetta koskeva ilmoitus julkaistaan joko *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* tai asianomaisen jäsenvaltion kansallisessa virallisessa lehdessä.

6. Julkisen palvelun velvoitteen voimaantulopäivä ei saa olla aikaisempi kuin 4 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetun ilmoituksen julkaisupäivä.

7. Silloin kun on asetettu julkisen palvelun velvoite 1 ja 2 kohdan mukaisesti, yhteisön lentoliikenteen harjoittaja saa myydä istuinpaikkoja sillä edellytyksellä, että kyseinen lentoliikenne täyttää kaikki julkisen palvelun velvoitetta koskevat vaatimukset. Näin ollen kyseinen lentoliikenne katsotaan säännölliseksi lentoliikenteeksi.

8. Silloin kun on asetettu julkisen palvelun velvoite 1 ja 2 kohdan mukaisesti, kaikkien muiden yhteisön lentoliikenteen harjoittajien on sallittava milloin tahansa aloittaa säännöllinen lentoliikenne, joka täyttää kaikki julkisen palvelun velvoitetta koskevat vaatimukset, myös 2 kohdan mukaisesti mahdollisesti vaadittavan ajanjakson.

9. Sen estämättä, mitä 8 kohdassa säädetään, jos yksikään yhteisön lentoliikenteen harjoittaja ei ole aloittanut tai osoittanut olevansa aloittamassa kestävää säännöllistä lentoliikennettä tietyllä reitillä tälle reitille asetetun julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti, kyseinen jäsenvaltio saa rajoittaa pääsyn säännölliseen lentoliikenteeseen tällä reitillä vain yhteen yhteisön lentoliikenteen harjoittajaan enintään neljän vuoden ajaksi, minkä jälkeen tilannetta tarkastellaan uudelleen.

Tämä ajanjakso saa olla enintään viisi vuotta, jos julkisen palvelun velvoite asetetaan reitille, jota liikennöidään perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua syrjäisintä aluetta palvelevalle lentoasemalle.

10. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajalle, jolla on oikeus harjoittaa 9 kohdassa tarkoitettua lentoliikennettä, myönnetään 17 artiklan mukaisesti julkisen tarjouskilpailun perusteella oikeus harjoittaa tällaista liikennettä yhdellä tai, jos tämä on toiminnallisen tehokkuuden vuoksi perusteltua, useammalla reitillä. Hallinnolliseen tehokkuuteen liittyvistä syistä jäsenvaltio voi julkaista yhden tarjouspyynnön, joka kattaa eri reittejä.

11. Julkisen palvelun velvoitteen voimassaolon katsotaan päättyneen, jos tällaisen velvoitteen alaisella reitillä ei ole harjoitettu säännöllistä lentoliikennettä 12 kuukauteen.

12. Jos 17 artiklan mukaisesti valittu yhteisön lentoliikenteen harjoittaja keskeyttää liikennöinnin äkillisesti, kyseinen jäsenvaltio voi kiireellisessä tapauksessa valita keskinäisellä sopimuksella toisen yhteisön lentoliikenteen harjoittajan liikennöimään julkisen palvelun velvoitteen alaista reittiä enintään seitsemän kuukauden ajaksi, jota ei voida uudistaa, seuraavin edellytyksin:

a) mahdollinen jäsenvaltion maksama korvaus suoritetaan 17 artiklan 8 kohdan mukaisesti;

b) valinta tehdään yhteisön lentoliikenteen harjoittajien joukosta avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita noudattaen;

c) uusi tarjouskilpailu järjestetään.

Komissiolle ja asianomaisille jäsenvaltioille on ilmoitettava viipymättä kiireellisyysmenettelystä ja sen syistä. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen keskeyttää kiireellisyysmenettelyn, jos se katsoo menettelyä arvioituaan, ettei se täytä tämän kohdan vaatimuksia tai että se on muuten yhteisön lainsäädännön vastainen.

#### 17 artikla

##### **Julkinen tarjouskilpailu julkisen palvelun velvoitteita varten**

1. Edellä 16 artiklan 10 kohdassa edellytetty julkinen tarjouskilpailu on toteutettava tämän artiklan 2–10 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.

2. Asianomaisen jäsenvaltion on toimitettava komissiolle tarjouspyynnön koko teksti, paitsi jos se on 16 artiklan 5 kohdan mukaisesti julkistanut julkisen palvelun velvoitteen julkaisemalla sitä koskevan ilmoituksen kansallisessa virallisessa lehdessään. Jälkimmäisessä tapauksessa myös tarjouskilpailu on julkaistava kansallisessa virallisessa lehdessä.

3. Tarjouspyyntöön ja sen perusteella tehtävään sopimukseen on sisällyttävä muun muassa seuraavat seikat:

a) julkisen palvelun velvoitteeseen kuuluvat vaatimukset;

b) sopimuksen muuttamista ja irtisanomista koskevat säännöt varsinkin ennakoimattomien muutosten varalta;

c) sopimuksen voimassaoloaika;

- d) seuraamukset sopimuksen noudattamisen laiminlyömisestä;
- e) puolueettomat ja avoimet perusteet, joiden perusteella mahdollinen korvaus julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä lasketaan.
4. Komissio ilmoittaa tarjouspyynnöstä *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* julkaistavalla ilmoituksella. Tarjousten viimeinen jättöpäivä saa olla aikaisintaan kaksi kuukautta kyseisen ilmoituksen julkaisupäivän jälkeen. Jos tarjous koskee reittiä, jolle pääsy on jo rajoitettu yhteen lentoliikenteen harjoittajaan 16 artiklan 9 kohdan mukaisesti, tarjouspyyntö julkaistaan vähintään kuusi kuukautta ennen uuden toimilupakauden alkua sen arvioimiseksi, onko pääsy pidettävä edelleen rajoitettuna.
5. Ilmoituksen on sisällettävä seuraavat tiedot:
- a) asianomaiset jäsenvaltiot;
- b) asianomainen reitti;
- c) sopimuksen voimassaoloaika;
- d) täydellinen osoite, jossa asianomainen jäsenvaltio antaa saataville tarjouspyynnön tekstin ja julkiseen tarjouskilpailuun ja julkisen palvelun velvoitteeseen mahdollisesti liittyvät merkitykselliset tiedot ja/tai asiakirjat;
- e) tarjousten jättämisen määräaika.
6. Asianomaisten jäsenvaltioiden on toimitettava viipymättä ja maksutta kaikki merkitykselliset tiedot ja asiakirjat, joita julkisesta tarjouskilpailusta kiinnostunut osapuoli pyytää.
7. Tarjouskilpailu on ratkaistava mahdollisimman pian ottaen huomioon kyseisen lentoliikenteen riittävyyden sekä käyttäjille tarjottavat hinnat ja ehdot sekä asianomaisilta jäsenvaltioilta mahdollisesti vaadittavasta korvauksesta aiheutuvat kulut.
8. Asianomainen jäsenvaltio voi maksaa 7 kohdan nojalla valitulle lentoliikenteen harjoittajalle korvausta 16 artiklan nojalla asetetusta julkisen palvelun velvoitteesta johtuvien vaatimusten täyttämistä. Korvaus ei saa ylittää määrää, joka on tarpeen kunkin julkisen palvelun velvoitteen täyttämistä aiheutuneiden nettokustannusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon lentoliikenteen harjoittajan kyseisestä toiminnasta saamat tulot ja kohtuullinen voitto.
9. Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle kirjallisesti ja viipymättä julkisen tarjouskilpailun tuloksista ja valinnasta ja annettava seuraavat tiedot:
- a) tarjoajien lukumäärä, nimet ja yritystiedot;
- b) tarjouksiin sisältyvät operatiiviset osat;
- c) tarjouksissa pyydetty korvaus;
- d) valitun tarjoajan nimi.
10. Komissio voi jonkin jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan pyytää jäsenvaltioita toimittamaan sille kuukauden kuluessa kaikki merkitykselliset asiakirjat, jotka liittyvät lentoliikenteen harjoittajan valintaan julkisen palvelun velvoitteen täyttämistä varten. Jos pyydettyjä asiakirjoja ei toimiteta määräajassa, komissio voi päättää keskeyttää tarjouspyynnön 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

#### 18 artikla

#### Julkisen palvelun velvoitteiden tarkastelu

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 16 ja 17 artiklan mukaisesti tehtyjä päätöksiä voidaan tosiasiallisesti tarkastella uudelleen ja erityisesti mahdollisimman pian sillä perusteella, että päätöksillä on rikottu yhteisön oikeutta tai sen täytäntöönpanemiseksi annettuja kansallisia säännöksiä.

Komissio voi erityisesti pyytää jonkin jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan jäsenvaltioita toimittamaan sille kahden kuukauden kuluessa

- a) asiakirjan, jossa perustellaan julkisen palvelun velvoitteen tarve ja osoitetaan, että se on 16 artiklassa mainittujen perusteiden mukainen;
- b) selvityksen alueen taloudesta;
- c) selvityksen suunniteltujen velvoitteiden oikeasuhteisuudesta taloudellista kehitystä koskeviin tavoitteisiin nähden;
- d) selvityksen mahdollisista olemassa olevista lentoliikennepalveluista sekä muista käytettävissä olevista liikennemuodoista, joiden voitaisiin katsoa korvaavan suunnitellun velvoitteiden asettamisen.

2. Komissio tekee sellaisen jäsenvaltion pyynnöstä, joka katsoo, että 16 ja 17 artiklan säännökset rajoittavat kohtuuttomasti jonkin reitin kehitystä, tai omasta aloitteestaan selvityksen asiasta ja päättää kaikkien asiaan vaikuttavien seikkojen perusteella kuuden kuukauden kuluessa selvityspyynnön saamisesta ja 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti, voidaanko 16 ja 17 artiklaa edelleen soveltaa kyseiseen reittiin.

---