

valtion toimenpiteitä voidaan tutkia tarkemmin ja kaikki asianomaiset tahot voivat esittää asiaa koskevat huomautuksensa.

Tapauksen taloudellisen merkityksen vuoksi komissio on asettanut sen etusijalle ja kyennyt selvittämään alustavan kantansa muutamassa viikossa. Parlamentin jäsenen esittämiin kysymyksiin annettua vastausta tarkasteltaessa on otettava huomioon, että komissio on hyväksynyt muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksen. Esitettyjen kysymysten osalta lienee aiheellista tehdä joitakin yleisluonteisia huomautuksia.

1. Tarkasteltaessa kysymystä France Telecom -yhtiön mahdollisuudesta hankkia rahoitusvaroja muihin toimijoihin sovellettavia ehtoja edullisemmin Erap-yhtiön toimenpiteiden ansiosta, on korostettava, että silloin kun yritys kykenee hankkimaan rahoitusvaroja normaaleja markkinaehtoja edullisemmin sellaisten valtion toimenpiteiden ansiosta, joihin liittyy joko tosiasiallista tai mahdollista valtion varojen käyttöä (riippumatta siitä, onko kyse suorista toimenpiteistä vai välillisestä puuttumisesta valtion jonkin toisen toimielimen välityksellä), valtion toimenpiteet ovat periaatteessa valtiontukea, josta olisi ilmoitettava, mikäli EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan muut edellytykset täyttyvät.

2. Valtiontakausta koskevan yleisen kysymyksen osalta on korostettava, että valtiontakausta voi olla valtiontukea ainoastaan, mikäli takauksesta ei makseta asianmukaista provisiota. Komission tiedonannossa EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta valtiontukiin takauksina⁽¹⁾ selvitetään tarkemmin komission näkemyksiä tästä asiasta.

3. Viimeisen parlamentin jäsenen esittämän kysymyksen osalta komissio katsoo, että riippumatta siitä, onko televiestintäala joutunut toimialakohtaiseen kriisiin, valtiontukisääntöjä tulee noudattaa kaikissa taloudellisissa suhdanteissa. Tässä yhteydessä on syytä muistuttaa, että valtion toimenpiteitä tulee arvioida niiden vaikutusten perusteella. Niinpä kun valtion toimenpide katsotaan valtiontueksi, komission on ryhdyttävä asianmukaisiin toimiin varmistaakseen, että tuki ei vääristä kilpailua yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

⁽¹⁾ EYVL C 71, 11.3.2000.

(2003/C 280 E/021)

KIRJALLINEN KYSYMYS E-3616/02

esittäjä(t): Erik Meijer (GUE/NGL) komissiolle

(16. joulukuuta 2002)

Aihe: Hintasopimusten kieltäminen ja salaa myönnettyjen alennusten salliminen uhkaavat valtamerialusten säännöllistä ja turvallista liikennöintiä tavanomaisilla reiteillä

1. Aikooko komissio lakkauttaa 1800-luvun lopulla aloitetut laivaliikenteen konferenssit, joissa sovittiin säännöllisistä kiinteähintaisista laivayhteyksistä tietyille reiteille ja jotka vielä vuonna 1986 tarkoituksellisesti jätettiin Euroopan unionin hintasopimuskiellon ulkopuolelle?

2. Salliiko komissio laivaliikenteenharjoittajien myöntää alennuksia vakituksille asiakkaille, ilman että muut asiakkaat saavat tietoa asiasta?

3. Miten alhaisemmat hinnat vaikuttavat mahdollisuuksiin saada laivoja liikennöimään tietyillä reiteillä ja tiettyinä aikoina, jolloin rahtipalvelujen tarjoaminen vapaasti kilpaillen ei enää kata kustannuksia? Katsooko komissio, että nämä valtamerilaivat voivat jatkaa liikennöintiä?

4. Katsooko komissio, että edullisemmat hinnat yllyttävät liikennöimään vanhentuneilla ja kuluneilla aluksilla, jotka saattavat vaaraan miehistön, muut valtamerialukset sekä ympäristön merellä ja rannikoilla? Näillä laivoillahan on suurempi riski joutua onnettomuuteen matkan aikana.

5. Siirtävätkö varustamot tulojensa vähenemisen henkilöstön maksettavaksi? Johtavatko kyseiset toimet merenkulkualan työntekijöiden palkkauksen ja työehtojen heikkenemiseen siten, että laivat rekisteröidään valtiossa, joka esittää vähemmän vaatimuksia kuin EU:n jäsenvaltiot?

6. Vaikuttaako hintojen aleneminen jäljellä olevan työvoiman syrjäyttämiseen ja siihen, että tilalle virtaa halpaa kiinalaista työvoimaa, jota nyt jo koulutetaan sankoin joukoin mutta ei kuitenkaan riittävästi?
7. Mitä komissio aikoo tehdä säännölliseen laivaliikenteeseen kuuluvien hyväksyttävien työolosuhteiden ja riittävän turvallisuuden takaamiseksi ihmisille ja ympäristölle myös tulevaisuudessa?

Mario Montin komission puolesta antama vastaus

(10. helmikuuta 2003)

1. Komissio ei ole tehnyt ehdotusta yhteisön linjakonferenssien hintojen vahvistamista koskevan ryhmäpoikkeuksen muuttamiseksi tai kumoamiseksi. Se tarkistaa kuitenkin parhaillaan perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen 22. joulukuuta 1986 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 4056/86⁽¹⁾, johon ryhmäpoikkeus sisältyy. Tämä vastaa täysin komission muita ryhmäpoikkeuksia (moottoriajoneuvot, vakuutukset jne.) koskevaa käytäntöä. On korostettava, että useimmissa ryhmäpoikkeusasetuksissa säädetään säännöllisin väliajoin (yleensä viiden vuoden välein) tehtävistä tarkistuksista, joilla varmistetaan, että ryhmäpoikkeuksen myöntämisen ehdot täyttyvät edelleen. Komissio katsoo, että tämä on sekä moitteettoman hallinnon periaatteen että EY:n perustamissopimuksen kilpailusäännösten noudattamisen vähimmäisedellytys. Voidaan todella pitää huolestuttavana, että linjakonferenssien ryhmäpoikkeusta ei ole tarkistettu kattavasti sen voimaantulosta kuluneiden yli viidentoista vuoden aikana, samalla kun markkinatilanne on muuttunut huomattavasti.
2. Komission tietojen mukaan yhteisön nykyisessä lainsäädännössä ei kielletä meriliikenteen harjoittajia tarjoamasta alennuksia vakituisille asiakkailleen paljastamatta niitä muille, eikä se ole oikeissa ehdottaa tällaista lainsäädäntöä.
3. Vapaassa kilpailutilanteessa alhaisemmat hinnat voivat saada kustannusrakenteeltaan tehottomat liikennöitsijät vetäytymään markkinoilta. Tällöin hinnat tavallisesti nousevat uutta kysynnän ja tarjonnan välistä tasapainoa kuvastavalle tasolle ja palveluja tarjotaan uuden tasapainon mukaisilla hinnoilla.
4. Niin kauan kuin laadukkaalle palvelulle on kysyntää, on myös tähän kysyntään vastaavaa tarjontaa. Konttikuljetuspalveluja käyttävät asiakkaat edellyttävät yleensä laadukasta palvelua ja olisivat tämän vuoksi haluttomia antamaan lastiaan "vanhentuneen ja kuluneen" aluksen kuljetettavaksi.
5. On muistettava, että nykyiset, ennennäkemättömän alhaiset meriliikenteen rahtimaksut johtuvat kysynnän ylittävästä tarjonnasta. Tämä tilanne korjaantuu vain tarjonnan supistamisella tai kysynnän kasvulla. Ensin mainittu tapahtuisi luontevasti, jos tehottomat liikennöitsijät poistuisivat markkinoilta. On myös muistettava, että yhteisön nykyinen linjakonferenssien hintojen määrittämistä koskeva ryhmäpoikkeus hyödyttää kaikkia yhteisöstä tai yhteisöön suuntautuvilla linjaliikenteen välillä liikennöiviä konferenssien jäseniä kansallisuuteen katsomatta. Yhteisön linjaliikennealan ja sen työntekijöiden suojeleminen ei kuulu kohdennettuihin toimiin. "Ulosliputtamisen" erityisongelman osalta useat jäsenvaltiot ovat ottaneet käyttöön verojärjestelyjä, joilla liikennöitsijöitä houkutellessaan rekisteröimään aluksensa kyseisessä jäsenvaltiossa. Komission käytettävissä olevien tietojen perusteella näyttää siltä, että nämä järjestelyt ovat olleet varsin onnistuneita.
6. Kysymyksessä esitetään, että linjaliikenteen harjoittajien hintasopimusten kieltäminen johtaisi väistämättä palvelun laadun heikentymiseen. Kuten neljänteen kysymykseen annetusta vastauksesta käy ilmi, komissio ei yhdy tähän näkemykseen.
7. Komission tietojen mukaan asianmukaisia työoloja ja riittäviä turvallisuus- ja ympäristönormeja noudattavaan säännölliseen laivaliikenteeseen ei kohdistu välittömiä uhkia. Tässä yhteydessä komissio pyytää parlamentin jäsentä ottamaan huomioon yhteisön konsortioita koskevan ryhmäpoikkeuksen (komission asetus (EY) N:o 823/2000⁽²⁾), annettu 19 päivänä huhtikuuta 2000, perustamissopimuksen

81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta linjaliikennettä harjoittavien varustamoiden sopimuksiin, päätöksiin ja yhdenmukaistettuihin menettelytapoihin (konsortiot), jossa annetaan linjaliikenteen harjoittajille oikeus jakaa investointikustannukset ja toimia yhteistyössä tarjotakseen säännöllistä palvelua. Siinä ei kuitenkaan sallita liikenteenharjoittajien hintojen sopimistoimintaa.

(¹) EYVL L 378, 31.12.1986.

(²) EYVL L 100, 20.4.2000.

(2003/C 280 E/022)

KIRJALLINEN KYSYMYS E-3754/02

esittäjä(t): Jan Andersson (PSE) komissiolle

(20. joulukuuta 2002)

Aihe: Schengenin sopimuksen soveltaminen Frankfurtin lentokentällä

Eräs Ruotsin kansalainen, joka saapui Frankfurtin lentokentälle (marraskuussa 2002) Euroopan ulkopuolisesta maasta, kertoi että kentälle saavuttaessa saksalainen passipoliisi otti joukosta erilleen kaikki henkilöt, joilla oli saksalainen passi ja ohjasi nämä sitten erilliseen passitarkastusjonoon. Ne, joilla oli saksalainen passi, pääsivät näin ollen tarkastuksen läpi paljon nopeammin kuin ne, joilla oli jonkin muun Schengen-maan passi. Jälkimmäiset ohjattiin nimittäin tavanomaisiin jonoihin, jotka perinteisesti on jaettu EU-kansalaisille tarkoitettuun jonoon ja EU:n ulkopuolelta tulevien jonoon. Nämä jonot olivat luonnollisesti paljon pitempiä.

Edellä kuvattu menettely herättää kysymyksiä siitä, miten Schengenin sopimusta sovelletaan Frankfurtin lentokentällä. Amsterdamin sopimuksen voimaantulon jälkeen neuvosto vastaa siitä, että henkilötarkastukset Schengenin alueen ulkorajoilla toteutetaan yhtenäisesti. Yllä kuvattu Frankfurtin lentokentällä sovellettu menettely osoittaa kuitenkin, että näin ei tapahdu. Se on näin ollen esimerkki Schengenin sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden noudattamatta jättämisestä.

Sallitaanko "ulkorajoja koskevassa yhteisessä käsikirjassa" tämän tyyppinen eri Schengen-maiden kansalaisten erottelu?

Jos ei sallita, mihin toimiin komissio voi ryhtyä, jotta tämä eriarvoinen kohtelu lopetetaan?

Antaako tämä aihetta nopeuttaa käsikirjan tarkistamista, joka tietävästi on meneillään?

António Vitorinon komission puolesta antama vastaus

(10. helmikuuta 2003)

Vastauksena arvoisan parlamentin jäsenen esille tuomiin seikkoihin komissio muistuttaa seuraavista yhteisön oikeuden periaatteista:

- Schengenin säännöstöön kuuluvien, yhteisön ulkorajoja ylittävien henkilöiden tarkastuksia ja valvontaa koskevien keskeisten määräysten uudeksi oikeusperustaksi vahvistettiin 20. toukokuuta 1999 annetulla neuvoston päätöksellä 1999/436/EY (¹) EY:n perustamissopimuksen 62 artikla. Tämä koskee myös Schengenin toimeenpanevan komitean päätöstä Schengen-järjestelmän käyttöönotosta ja soveltamisesta liikennelentoasemilla ja laskeutumispaikeilla (²). Näin ollen Schengenin säännöstöön määräyksiä voidaan pitää yhteisön oikeutena, ja komissio voi perussopimusten valvojana huolehtia siitä, että niitä noudatetaan.
- Schengenin säännöstössä määrätään pohjimmiltaan, että yhteisön ulkorajat ylittävien henkilöiden tulotarkastuksen on oltava mahdollisimman suppea, kun kyseessä ovat yhteisöoikeuden piiriin kuuluvat henkilöt, ja sen tarkoituksena on oltava näiden henkilöiden henkilöllisyystodistusten tai matkustusasiakirjojen tarkastus. Sen sijaan kolmansien maiden kansalaiset, jotka eivät kuulu yhteisöoikeuden piiriin, on tarkastettava perusteellisesti, eikä tarkastus saa rajoittua vain henkilöllisyystodistusten tai matkustusasiakirjojen tarkastukseen.