

**Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta Ehdotus — Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä koskevista käytännösäännöistä**

KOM(2007) 709 lopullinen — 2007/0243 COD

(2008/C 224/12)

Neuvosto päätti 5. joulukuuta 2007 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 71 artiklan ja 80 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

*Ehdotus — Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä koskevista käytännösäännöistä*

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 8. toukokuuta 2008. Esittelijä oli Thomas **McDonogh**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 28.–29. toukokuuta 2008 pitämässään 445. täysistunnossa (toukokuun 29. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 75 ääntä puolesta 1:n pidättyessä äänestämästä.

## 1. Suositukset

ETSK on samaa mieltä komission suosituksista ja tukee niitä mutta suosittaa seuraavien seikkojen lisäämistä:

1.1 Otetaan käyttöön lainsäädäntö, jonka myötä emoliikenteenharjoittajat luopuvat EU:ssa täysin omistuksestaan tietokonepohjaisissa paikanvarausjärjestelmissä (TPJ), sekä toteutetaan toimet, joilla estetään tulevaisuudessa lentoyhtiöiden suorat tai epäsuorat investoinnit TPJ:iin.

1.2 Säilytetään emoliikenteenharjoittajia koskevat säännöt, kunnes kyseiset lentoyhtiöt ovat luopuneet omistuksestaan TPJ:issä.

1.3 Poistetaan puolueetonta näyttöä koskevat säännökset. Pääasiallisia näyttöjä voidaan tuskin säilyttää käytännössä, sillä yksityis- tai liikematkustajat noudattavat omia toiveitaan tai yrityksen toimintatapoja. Lisäksi internetissä toimivat matkatoimistot noudattavat harvoin puolueettomuutta koskevia säännöksiä, tai käytännösääntöjä ei sovelleta niihin.

1.4 Säädetään siitä, että näytössä on kaikissa vaiheissa tuotava esiin hinnat, joihin sisältyvät kaikki verot, maksut, lisämaksut ja TPJ-kustannukset. Lisäksi on varmistettava lentotietojen avoimuus etenkin harhaanjohtavien käytänteiden, kuten yhteistunnusten käytön, yhteydessä, jotta kuluttaja tietää, mitkä lentoyhtiöt huolehtivat lennosta.

1.5 Sallitaan matkatoimistojen ja lentoyhtiöiden neuvotella vapaasti TPJ:ien kanssa markkinointitietonauhojen (MIDT-nauhojen) käytöstä ja ostosta.

1.6 Tiukennetaan tietosuojaa, jotta suojellaan kaikkia matkustajarekisterissä olevia, myös muita kuin matkustavia henkilöitä.

1.7 EU:n on taattava se, että käytännösääntöjen tietosuojaa koskevaa osuutta noudatetaan. Tämä koskee etenkin lentoyhtiöiden hallussa olevien henkilötietojen siirtämistä kolmansille maille (yrityksille ja valtion organisaatioille). Se on tunnustettava asianomaisen kolmannen maan hallituksen kanssa tehtävässä kahdenvälisessä sopimuksessa, oikeudellisesti sitomattomien asiakirjojen sijaan.

1.8 Otetaan käyttöön uudet säännöt, joiden mukaan kaikkiin TPJ-tilaajien luomiin matkustajarekistereihin on poikkeuksetta sovellettava käytännösääntöjen tietosuojasääntöjä. Näitä sääntöjä on sovellettava myös lentoyhtiöihin, jotka ulkoistavat matkustajarekisteritietokantansa hallinnoinnin (*hosting*) TPJ-toimittajille, sekä matkatoimistoihin, matkanjärjestäjiin ja yrityksiin.

1.9 Poistetaan säännös, jonka mukaan tilaajat voivat irtisanoa sopimuksensa TPJ-toimittajien kanssa kolmen kuukauden irtisanomisajalla.

1.10 Tunnustetaan virallisesti TPJ:t rekisterinpitäjiksi sekä lento- ja rautatieliikennettä että järjestelmään sisältyvien, majoitusta, vuokra-autoja, lauttapaikkaa, vakuutusta ja muita palveluja koskevien tietojen osalta.

1.11 Kannustetaan uusia TPJ-toimijoita tulemaan markkinoille järjestelmätoimittajien välisen kilpailun lisäämiseksi. Tilaajat ja kuluttajat hyötyvät palvelun ja tekniikan parantumisesta sekä hintakilpailusta.

1.12 Kannustetaan rautatieliikenteenharjoittajia antamaan tietonsa TPJ:n kautta, mikä edistäisi ympäristöä säästävempiä matkustusmuotoja EU:ssa.

## 2. Johdanto

2.1 Komissio ehdotti 15. marraskuuta 2007 tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä annetun asetuksen (ETY) N:o 2299/89 tarkistusta. Asetuksen tarkoituksena oli estää kilpailun vastaista toimintaa kyseisillä markkinoilla, joilla yleiset kilpailusäännöt eivät olisi riittävät. Tuolloin TPJ:t olivat kuluttajien ainoa mahdollisuus saada matkatietoa, ja kaikkein olennaisinta oli, että lentoyhtiöt omistivat ne ja valvoivat niitä.

2.2 TPJ on tietokonepohjainen järjestelmä, jota käytetään matkatietojen tallentamiseen, etsimiseen ja jakeluun sekä varaamiseen.

2.2.1 Nykyisin toimivat neljä TPJ:ää ovat Sabre, Galileo, Worldspan ja Amadeus. Eurooppalaisessa omistuksessa olevaa Amadeusta lukuun ottamatta kaikki ovat yhdysvaltalaisia yhtiöitä. Galileo ja Worldspan yhdistyivät vuonna 2007, mutta toimivat edelleen erillisinä kokonaisuuksina.

2.3 TPJ:ien toimintaedellytykset ovat perusteellisesti muuttuneet, seuraavista syistä:

2.3.1 Useimmat lentoyhtiöt ovat Air Francea, Lufthansaa ja Iberiaa lukuun ottamatta myyneet osuutensa TPJ:issä <sup>(1)</sup>.

2.3.2 Internetin myötä TPJ ei ole enää ainoa tarjolla oleva keino varata lentoja. Kun internetin käyttö yleistyy edelleen EU:n jäsenvaltioissa <sup>(2)</sup> ja sähköinen varaustekniikka parantuu, TPJ on yhä harvemmissa tapauksissa ainoa mahdollisuus saada matkatietoja.

2.4 Yhdysvaltojen TPJ-markkinoita ei ole säännelty vuodesta 2004 lähtien, mikä edellytti sitä, että emoliikenteenharjoittajat luopuivat täysin osuuksistaan TPJ:issä. Siitä lähtien varausmaksut ovat laskeneet 20–30 prosenttia. EU:n lentoyhtiöiden on vaikea kilpailla yhdysvaltalaisen lentoyhtiöiden kanssa, sillä ne eivät kykene neuvottelemaan edullisempia sopimuksia TPJ-toimittajien kanssa.

2.5 Käytännessä sääntöjen vuoksi TPJ-markkinoilla vallitsee EU:ssa oligopoli, ja tärkeimpien toimijoiden neuvotteluvoima on epätasapainoinen. TPJ:illä on taatut markkinat, ja ne ovat vahvassa asemassa suhteissa matkatoimistoihin, kun taas lentoyhtiöt ovat vahvistaneet neuvotteluvoimaansa kehittämällä internetpohjaisia jakelumahdollisuuksia.

2.6 Emoliikenteenharjoittajaa koskevaa sääntöä lukuun ottamatta EU:n yleisiä kilpailusäädöksiä pidetään riittävinä estämään väärinkäytökset, kuten hintojen määrääminen, vaikkei alakohdattaisia erityissääntöksiä ole.

## 3. Huomiot

### 3.1 Emoliikenteenharjoittajat

3.1.1 Lentoyhtiöt, jotka omistavat osuuksia TPJ:stä, ovat emoliikenteenharjoittajia. Emoliikenteenharjoittajia koskevien sääntöjen poistaminen olisi liian uskaliasta, sillä kolme Euroopan suurinta lentoyhtiötä (Iberia, Lufthansa ja Air France) omistavat

<sup>(1)</sup> Omistusosuus Amadeuksesta yhteensä 46,4 prosenttia.

<sup>(2)</sup> Internetin nykyinen käyttöaste kaikissa EU:n jäsenvaltioissa on 50 prosenttia.

huomattavia osuuksia Amadeuksesta. Kilpailun vastaisten käytänteiden vaara on edelleen hyvin suuri, ja kaksinkertainen määräävä asema kotimarkkinoilla uhkaa edelleen huomattavasti muita TPJ:itä sekä lentoyhtiöitä, jotka eivät omista niistä osuuksia.

3.1.2 EU:n tulisi toimia niin, että kaikilta lentoyhtiöiltä kiellettäisiin täysin TPJ:ien omistus tai osakkeenomistus niissä (nykyiset ja tulevat tapaukset).

3.1.3 Kun lentoyhtiöiltä ja muilta liikenteenharjoittajilta kielletään TPJ:ien omistaminen kokonaan, poistuu emoliikenteenharjoittajilta loppujen lopuksi mahdollisuus salaiseen yhteistoimintaan ja vilpilliseen kilpailuun. Tässä katsannossa pystytään käytännessä sääntöjä yksinkertaistamaan entisestäänkin poistamalla lukuisat emoliikenteenharjoittajia koskevat suojalausekkeet, jotka sisältyvät komission ehdotukseen KOM(2007) 709 lopullinen. Jakelutoiminta matkamarkkinoilla kaiken kaikkiaan hyötyisi kuvastusta kehityksestä, koska sekä TPJ:t että lentoyhtiöt kilpailisivat tasavertaisin edellytyksin, ilman epäilystä tai pelkoa väärinkäytöksistä.

3.1.4 Kunnnes kyseiset ehdot täytetään, on kilpailun vastaisten käytänteiden estämiseksi säilytettävä 10 artiklaan sisältyvät emoliikenteenharjoittajia koskevat erityissäännöt.

### 3.2 Puolueettomat näytöt sähköisessä toimintaympäristössä toimiville ja perinteisille matkatoimistoille

3.2.1 Käytännessä säännöissä vahvistetaan, että kaikki TPJ:ien lentotietonäytöt ovat puolueettomia ja syrjimättömiä. Matkatoimistojen on ilmoitettava asiakkailleen lentovaihtoehtoista lentoajan mukaan (alkaen suorasta lennosta välilaskun vaativaan lentoon ja vaihtoa vaativaan lentoon). Asiakkaat voivat kuitenkin vaatia lentotietojen näyttöä omien henkilökohtaisten tarpeidensa mukaan.

3.2.2 Puolueettomien näyttöjen säilyttäminen nykyisillä markkinoilla on tehotonta etenkin siksi, etteivät puolueettomuussäännöt koske sähköisiä jakelukanavia, kuten lentoyhtiöiden internetsivustoja tai matkatoimistojen itsevarausjärjestelmiä.

3.2.3 Markkinoiden kysynnän mukaisesti kaikki lentoyhtiöt ovat kuluttajan ulottuvilla. Yleensä näytetään kaikkien lentoyhtiöiden varattavissa olevat lennot — jotka voidaan varata jopa TPJ:ien omistamien sähköisten matkatoimistojen, kuten Lastminute.com ja ebookers, kautta — vaikkakin näyttöjärjestys on puolueellinen.

3.2.4 Lentoyhtiöt tai matkatoimistot voivat lentomatkojen vertailun mahdollistavissa internetsivustoissa <sup>(3)</sup> maksaa hakutulojen karkisijasta, huolimatta hinnasta tai aikataulusta. Kuluttaja voi ryhmitellä lennot erilaisten kriteerien, kuten kokonaishinnan, lähtöajan, lentoyhtiön tai lentoajan, perusteella. Kuluttajalta ei näin ollen evätä puolueetonta tietoa, sillä se on edelleen heidän saatavillaan. Kuluttaja valitsee viime kädessä itselleen soveltuvimman vaihtoehdon.

<sup>(3)</sup> Esimerkiksi Kelkoo (<http://www.kelkoo.fr>).

3.2.5 Liikematkustajien lentotietonäytöissä otetaan yleensä puolueettomuuden sijaan huomioon yhtiön liikematkasäännöt, hinnat ja tietyt lentoyhtiöt.

3.2.6 Jos näyttöjen puolueettomuus poistetaan, lentoyhtiöt voisivat maksaa kärkeisijasta TPJ-näytöillä. Edellä mainituista syistä on kuitenkin epätodennäköistä, että pienet lentoyhtiöt menettäisivät merkittäviä markkinaosuuksia: kuluttaja tekee valintansa omien tarpeidensa, ei lentomatkatietojen järjestyksen perusteella. Asiaa voidaan verrata Googlen hakutuloksiin, sillä tieto on hakukoneessa vapaasti saatavilla, mutta eräät tarjoajat voivat maksaa paremmasta asemasta hakutuloluettelossa. Matkailualalla voidaan toimia samoin.

3.2.7 Mainittujen olosuhteiden vuoksi komitea suosittaa 5 artiklan kumoamista. Tietoainesta ei ole tarpeen säännellä, koska markkinavoimat ja kuluttajavalinnat takaavat, että saatavilla olevat matkatiedot esitetään tasapuolisesti.

3.2.8 On kuluttajien edun mukaista varmistaa, että hinnat ovat mahdollisimman selkeitä ja että kaikki verot, maksut ja lisämaksut, mukaan luettuina TPJ-maksut, näytetään ensimmäisissä hakutuloksissa. Näin estetään lentoyhtiöiden harhaanjohtavat näytöt, joissa esitetään lisämaksut vasta ostoprosessin myöhemässä vaiheessa.

### 3.3 MIDT-säännöt

3.3.1 MIDT-tiedoissa on yksityiskohtaista tietoa matkatoimistojen ja lentoyhtiöiden varaustoiminnasta koko maailmassa. TPJ:t keräävät kyseisen tiedon ja myyvät sen lentoyhtiöille. MIDT antaa lentoyhtiöille arvokasta kilpailukykyyn liittyvää tietoa esimerkiksi matkatoimistojen varauksista, tuloista ja liikennemalleista.

3.3.2 Lentoyhtiöiden ja matkatoimistojen välisen tasapainon luomiseksi ja kuluttajien edun turvaamiseksi matkatoimistojen tunnisteiden peittäminen joko suoraan tai epäsuorasti hyödyttäisi markkinoita kokonaisuudessaan. Koska MIDT-tiedot voidaan kuitenkin saada muista lähteistä, kuten IATAsta, tulisi tilaajien voida neuvotella vapaasti TPJ:ien kanssa tietojen käyttötavasta, jotta kyseisten tietojen arvoa ei alennettaisi liikaa.

3.3.3 Ehdotetun asetuksen 7 artiklaan olisi syytä lisätä lauseke, jolla sallittaisiin lentoyhtiöiden ja tilaajien neuvotella vapaasti TPJ:ien kanssa MIDT-tietojen ostoehdoista.

### 3.4 TPJ-tilaajia koskevat säännökset

3.4.1 Nykyisissä säännöksissä pyritään suojelemaan matkatoimistoja antamalla niille mahdollisuus lopettaa TPJ-toimittajan kanssa tehty sopimus kolmen kuukauden irtisanomisajalla.

3.4.2 Komitea suosittaa 6 artiklan 2 kohdan kumoamista, sillä näin asianosaiset voisivat neuvotella vapaasti ilman sääntelyä.

### 3.5 Hosting-sopimukset

3.5.1 Hosting-palvelujen ei tulisi sisältyä TPJ-sopimukseen, jotta voidaan estää kyseisiä palveluja käyttävien lentoyhtiöiden, etenkin emoliikenteenharjoittajien, etuuskohtelu. Jos emoliikenteenharjoittajat luopuvat TPJ-osuuksistaan, säännös raukeaa.

### 3.6 Tietosuoja

3.6.1 Matkustajarekisteri on asiakirja, jonka TPJ laatii aina, kun matkustaja on varannut lennon, junamatkan, majoituksen, vuokra-auton, vakuutuksen ja muun matkaan liittyvän palvelun. Asiakirjaan sisältyvä tieto on erittäin luottamuksellista, ja siihen tulisi näin ollen soveltaa tiukkoja henkilösuojaosäännöksiä. Matkustajarekisteriin sisältyviä tietoja ovat muun muassa matkustajan nimi, yhteystiedot, syntymäaika, henkilökohtaiset mieltymykset, joista saattaa ilmetä henkilön uskonto (esimerkiksi kosher-ateria), lentoliput maksavan henkilön tiedot, luottokorttitiedot, samalle reitille lentolipun varanneiden ystävien, perheenjäsenten tai liikekumppanien nimet sekä matkatoimiston nimi ja yhteystiedot. Liikematkustajien osalta matkustajarekisteriin lisätään usein koodit, joista ilmenee, mikä yksikkö tai asiakas huolehtii matkakustannuksista tai että matkustaja kuuluu ammattiliittoon. Sekä matkustajista että varaukseen liittyvistä muista henkilöistä voidaan näin ollen laatia erittäin yksityiskohtainen profiili, ja EU:n on varmistettava kyseisten henkilötietojen suojaaminen käytäntösääntöjen mukaisesti.

3.6.2 TPJ:ssä rikotaan järjestelmällisesti käytäntösääntöjen henkilösuojaosäännöksiä silloin, kun

- a) tietoa siirretään EU:sta unionin ulkopuoliseen maahan
- b) henkilötietoja käsitellään ilman kyseisen henkilön lupaa
- c) TPJ:n hallussa olevaa tietoa käsitellään muissa kuin varaukseen liittyvissä yhteyksissä.

3.6.3 EU:n direktiiviä 95/46/EY (joka täydentää käytäntösääntöjen henkilösuojaosäännöksiä) ei myöskään noudateta, sillä sen mukaan TPJ:ien on "rekisterinpitäjän" ominaisuudessa saatava asianomaisen henkilön lupa henkilötietojen paljastamiseen. Tietoja ei myöskään saa siirtää EU:n ulkopuolelle, jollei kyseessä olevassa maassa sovelleta yhtäläistä tietosuojaan tasoa. Yhdysvalloissa ei ole vastaavaa henkilötietoja suojelevaa lainsäädäntöä, joten Yhdysvaltojen viranomaiset tai yritykset voivat laatia EU:sta tulevien matkustustietojen perusteella profiileja, ja kyseiset tiedot voidaan tallentaa pysyvästi. Mainittakoon esimerkkinä Yhdysvaltojen APIS-järjestelmä (*Advanced Passenger Informations*), jossa Yhdysvaltojen viranomaiset käsittelevät EU:sta tulevaa matkustajatieta maahantulon sallimisesta päättäessä.

3.6.4 On tiukennettava tietosuoja, jotta suojelemaan kaikkia matkustajarekisterissä olevia, myös muita kuin matkustavia henkilöitä.

3.6.5 EU:n on taattava, että käytännesääntöjen tietosuojaa koskevaa osuutta noudatetaan. Tämä koskee etenkin matkustajarekisteritietokantojen sisältämien henkilötietojen siirtämistä kolmansille maille. Se on tunnustettava asianomaisen kolmannen maan hallituksen kanssa tehtävässä kahdenvälisessä sopimuksessa. Yhdysvaltojen ja EU:n väliset nykyiset sopimukset eivät "velvoittautumistoina" ole täytäntöönpanokelpoisia eivätkä oikeudellisesti sitovia.

3.6.6 Olisi otettava käyttöön uusi säännös, jonka mukaan kaikkiin TPJ-tilaajien luomiin matkustajarekistereihin on poikkeuksetta sovellettava käytännesääntöjen tietosuojasääntöjä. Tätä säännöstä on sovellettava myös lentoyhtiöihin, jotka ulkoistavat matkustajarekisteritietokantansa hallinnon TPJ-toimittajille, sekä matkatoimistoihin, matkanjärjestäjiin ja yrityksiin sekä kaikkiin muihin matkanvarauslähteisiin, jotka ovat kytköksissä TPJ:iin.

#### 4. Päätelmät ja jatkotoimet

4.1 Käytännesääntöjen yksinkertaistamisella pyritään luomaan nykyistä luonnollisempi taloustoimintaympäristö, jossa TPJ:t kilpailevat hintojen ja palvelun laadun perusteella ja jossa kuluttajien intressit ovat ehdottomasti etusijalla.

4.2 Hinnoitteluvapauteen perustuvaa tietojen sisällyttämisen laajuutta (esimerkiksi uudet raideliikenneyritykset ja halpalentoyhtiöt) tulisi seurata tiiviisti. Raideliikenneyritysten ja halpalentoyhtiöiden nivominen TPJ:iin tarkoittaa kuluttajan kannalta alhaisempia hintoja (ja enemmän matkustusvaihtoehtoja) lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla. Tämä saattaa johtaa reittilentoyhtiöiden hintakilpailuun sekä keskipitkillä ja pitkällä aikavälillä yleisesti ottaen alentaa lentohintoja. Tämä voi hyödyttää etenkin niitä, jotka saavat matkatiedot TPJ-toimittajilta.

4.3 Raideliikennettä koskevien tietojen nivomista TPJ:ien näyttöihin tulisi kannustaa, sillä se on keskeinen tekijä vähennettäessä lentomatkailun ympäristövaikutusta ja edistettäessä ympäristöä säästäviä liikennemuotoja.

4.4 On seurattava puolueettomien näyttöjen poistamisen vaikutuksia. Markkinavoimien tulisi torjua jopa emoliikenteenharjoittajien soveltamien kilpailun vastaisten käytänteiden mahdollisuus. Käytännesäännöillä ei tulisi sääntelyn avulla pyrkiä siihen, että luodaan TPJ:ien muodossa toteutettava yksi vakiintunut ja puolueeton tiedon lähde. Muuttuvien markkinaolojen, etenkin internetin, vuoksi tällä on yhä vähemmän merkitystä.

4.5 Käytännesääntöihin ehdotetuista muutoksista johtuvien sosioekonomisten vaikutusten tulisi kohdistua myös pieniin ja keskiuuriin yrityksiin, lentoyhtiöt ja matkatoimistot mukaan

luettuina, sillä ne saattavat olla TPJ-markkinoiden uuden joustavuuden vuoksi heikossa asemassa.

4.6 EU:n on parannettava valvutuneisuutta henkilötietojen käytöstä varusrekistereissä. Suuri yleisö on pitkälti tietämätön tietopohjaisten paikanvarausjärjestelmien olemassaolosta sekä siitä, mitä niissä käsitellyille henkilötiedoille tapahtuu. Käytännesäännöissä mainitulla kyseisten henkilöiden oikeudella saada itsestään koskevat tiedot käsiinsä ei ilman tätä valvutuneisuutta ole mitään merkitystä. On epätodennäköistä, että yksikään matkustaja on koskaan kysynyt TPJ:lta henkilötiedoistaan, sillä matkustajat eivät yksinkertaisesti tiedä, mitä niille tapahtuu. Jos he tietäisivät, he eivät sallisi niiden käyttöä.

4.7 Kuulemisprosessissa tulisi lisätä niiden eturyhmien edustusta, jotka eivät osallistu suorasti matkojen jakelujärjestelmään. Mainittakoon esimerkkinä kuluttajansuojajärjestöt ja henkilösuojan asiantuntijat. Näin saataisiin huomattavasti tasapuolisempi kuva TPJ-markkinoiden tilasta EU:ssa.

4.8 On arvioitava sähköisen varaustekniikan kehittymistä. TPJ:t ja muut varaustekniikkaa käyttävät yritykset ovat kehittäneet merkittäviä parannuksia saatavuuden, varauksen ja varauksen jälkeisten toimintojen osalta. Kyseiset sähköisen varaustekniikan parannukset vahvistavat kuluttajan asemaa ja edistävät mahdollisesti lainsäädännön lisämuutoksia.

4.9 Tekniikan kehittymisen ansiosta yhdysvaltalaiset lentoyhtiöt ovat voineet luoda suorat yhteydet matkatoimistoihin (ja ohittaa TPJ:t), mikä edelleen muuttaa TPJ:ien toimintaympäristöä. Kuluttajat, matkatoimistot ja lentoyhtiöt ovat yhä vähemmän riippuvaisia TPJ-toimittajista ja lisäävät näin painoarvoaan.

4.10 On kannustettava uusien toimijoiden tuloa markkinoille. Kilpailun lisääminen EU:n oligopoli-asetelmassa vauhdittaa TPJ-markkinoita. Yhdysvalloissa on sääntelyn purkamisen jälkeen syntynyt uusi TPJ-toimittajien sukupolvi<sup>(4)</sup>. Uuden tekniikan hyödyntämisen ansiosta ne kykenevät tarjoamaan lentoyhtiöille erittäin kiinnostavia palveluja aiempaa edullisemmin.

4.11 On arvioitava jakelukustannusten alenemisen vaikutusta sekä kotimaisilla että kansainvälisillä markkinoilla niin hinnoittelussa kuin kilpailuasemassa yhdysvaltalaisiin lentoyhtiöihin nähden.

4.12 Käytännesääntöjä on tarkasteltava kahden tai kolmen vuoden kuluttua, jotta voidaan arvioida emoliikenteenharjoittajien asemaa, henkilötietosuojan soveltamista ja markkinaoloja sekä toteuttaa kuuleminen muiden intressiryhmien kanssa ennen kuin harkitaan lisätarkistusta.

Bryssel 29. toukokuuta 2008

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean

puheenjohtaja

Dimitris DIMITRIADIS

<sup>(4)</sup> Esimerkiksi G2 Switchworks ja Farelogix, jotka tunnetaan jakelujärjestelmän (*Global Distribution System*) uusina toimijoina (*GDS New Entrants*).