

Asia

Komission suositus neuvoston päätöksiksi aloittaa neuvottelut kattavista lentoliikennesopimuksista Kiinan, ASEAN-maiden, Meksikon ja GCC-maiden kanssa ja yhteisten ilmailualueiden perustamisesta Armenian ja Turkin kanssa sekä neuvoston päätöksiksi aloittaa neuvottelut lentoturvallisuussopimuksista Kiinan ja Japanin kanssa.

Kokous

Käsittelyn tarkoitus ja käsittelyvaihe

Komissio antoi ehdotukset neuvoston päätöksiksi valtuuttaa komissio käynnistämään neuvottelut **kattavista lentoliikennesopimuksista** Kiinan, ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) -maiden, Meksikon ja GCC:n (Persianlahden arabimaiden yhteistyöneuvosto) jäsenmaiden kanssa.

Komissio antoi ehdotukset neuvoston päätöksiksi **yhteisten ilmailualueiden perustamisesta** lähialueen maiden Turkin ja Armenian kanssa.

Komissio antoi ehdotukset neuvoston päätöksiksi valtuuttaa komissio käynnistämään neuvottelut **lentoturvallisuussopimusten** neuvottelemiseksi Japanin ja Kiinan kanssa.

Suomen kanta/neuvottelutavoite

Saavutettavuuden parantamiseksi ja lentoliikennemarkkinoiden vapauttamiseksi Suomi kannattaa neuvottelujen käymistä EU-tasolla. Tämä mahdollistaa valtiokohtaisia neuvotteluja suuremman neuvotteluvoiman.

Suomi kannattaa neuvottelumandaatin myöntämistä komissiolle **kattavia lentoliikennesopimuksia ja yhteistä ilmailualueita** koskeviin neuvotteluihin niissä tapauksissa, joissa vastapuoli on selvästi ilmaissut todellisen valmiutensa neuvottelujen aloittamiseen ja loppuunsaattamiseen kohtuullisessa ajassa. Osa komission ehdotuksessa mainituista valtioista ei ole tällaista valmiutta ilmaissut.

Neuvottelujen aloittaminen vastahankaisten maiden kanssa on liikenteen kehittymiselle haitallista, koska markkinatilanne jähmettyy nykyisten kahdenvälisen sopimusten tasolle neuvottelumandaatin myöntämisestä alkaen. Pitkittyessään tämä saattaa muodostua kilpailua vääristäväksi tekijäksi sekä EU:n sisäisessä liikenteessä että EU:n ja kolmansien maiden välisessä liikenteessä. Kilpailuasetelman vääristymistä voidaan lieventää esimerkiksi neuvottelumandaatin kestoja rajaamalla.

Suomi pitää tärkeänä lentopolttoaineen verottamisen sisällyttämistä neuvottelumandaattiin siten, että verotusmahdollisuus rajoitetaan koskemaan ainoastaan jommankumman osapuolen sisäisiä lentoja eli lentoja EU:n sisällä tai kolmannen maan sisällä.

Sellaisten maiden kanssa, joiden kanssa neuvottelut kattavasta lentoliikennesopimuksesta tai yhteisestä ilmailualueesta todennäköisesti pitkittyvät, Suomi kannattaa ensisijaisesti suppeamman niin sanotun horisontaalisopimuksen tekemistä.

Suomi suhtautuu myönteisesti **lentoturvallisuussopimusten** tekemiseen yhtenäisen turvallisuustason saavuttamiseksi EU:n kanssa.

Pääasiallinen sisältö

Vuodesta 2003 EU on toimeenpannut yhteistä lentoliikenteen ulkosuhdepolitiikkaa. Tavoitteena on kattavien lentoliikennesopimusten neuvottelemine maailmanlaajuisesti keskeisten kumppanuusvaltioiden kanssa. Kattavien sopimusten sekä yhteistä ilmailualueutta koskevien sopimusten avulla parannetaan merkittävästi saavutettavuutta ja avaamalla markkinoita ne luovat merkittävästi uusia kaupallisia mahdollisuuksia sekä parantavat investointimahdollisuuksia. Sääntely-yhteistyön keinoin sopimusten avulla on myös mahdollista edistää korkeaa turvallisuus- ja turvatasoa sekä ympäristönsuojelu ja ilmastotavoitteita.

EU on nykyisellään tehnyt kattavat lentoliikennesopimukset Yhdysvaltojen ja Kanadan kanssa. Parhaillaan sopimusneuvottelut ovat kesken Brasilian kanssa. Lisäksi kattavia sopimuksia on tehty lähialueiden maiden kanssa. Lähialueista yhteistä ilmailualueutta koskevat sopimukset on neuvoteltu Länsi-Balkanin maiden (ECAA-sopimus), Marokon, Jordanian, Israelin, Georgian ja Moldovan kanssa.

Neuvottelumandaattien hakeminen on osa joulukuussa 2015 annetun EU:n ilmailustrategia tiedonannon toimeenpanoa. Neuvotteluiden käynnistäminen edellyttää neuvostolta erillisiä päätöksiä kunkin neuvottelumandaatin osalta. Lopulliset sopimukset korvaisivat jäsenvaltioiden ja ko. maiden kanssa tekemät kahdenväliset lentoliikennesopimukset kokonaan tai osittain. Sopimuksilla ei ole tarkoitus rajoittaa kahdenvälisesti jo sovittuja oikeuksia. Neuvottelumandaatteihin sisältyy lentopolttoaineen verotusta koskevia määräyksiä. Kansainvälisen lentoliikenteen verottaminen vaatisi toimiakseen yhtenäisen kansainvälisen järjestelmän. Sellaisen puuttuessa verotus voi kehittyä hallitsemattomaksi.

A. Komissio esittää neuvoston päätöksiksi erillisten neuvottelumandaattien hakemista **kattavien lentoliikennesopimusten** neuvottelemiseksi seuraavien maiden kanssa:

1) Kiina

Kiinan lentoliikennemarkkinat kasvavat nopeimmin maailmassa ja niiden merkitys lisääntyy jatkuvasti. Komissio näkee EU:n kattavan sopimuksen vastaavan tähän kehitykseen, koska sillä nykyiset kahdenväliset sopimukset korvattaisiin EU-tason sopimuksella ja näin ollen sopimusjärjestelyt olisivat sopusoinnussa EU-oikeuden kanssa sekä luotaisiin koordinoitu lähestymistapa lentoliikenneasioissa EU:n ja Kiinan välille.

EU-oikeuden haasteet voitaisiin ratkaista vaihtoehtoisesti horisontaalisopimuksella. Kiinan siviili-ilmailuviranomainen ja komissio ovat vahvistaneet pyrkimyksen niin sanotun horisontaalisopimuksen sekä lentoturvallisuussopimuksen tekemiseksi, mutta vain tutkia kattavan lentoliikennesopimuksen mahdollisuutta.

Nykyisellään useat EU-maiden ja Kiinan kahdenväliset lentoliikennesopimukset rajoittavat merkittävästi kilpailua, koska ne sisältävät kansallisuusvaatimuksia sekä liikenneoikeuksien määrällisiä rajoituksia. Suomen ja Kiinan välinen sopimus sisältää myös useita rajoituksia.

Komission teettämän vaikutusarvion mukaan Kiinan ja EU:n välisten ilmailumarkkinoiden avaamisella kattavalla lentoliikennesopimuksella arvioidaan olevan 3.5 miljardin hyödyt (2013 hintatasolla) arvioituna vuosina 2018 – 2025, jos kattava sopimus saadaan neuvoteltua vuoteen 2018 mennessä. Sen sijaan jos sopimus saadaan neuvoteltua vuoteen 2022 mennessä, arvioidaan hyödyn olevan 2.3 miljardia. Liikennemäärien lisääntymisen arvioidaan aiheuttavan 0.3 -1.6 miljoonan tonnin päästöä vuoteen 2025 mennessä.

Toistaiseksi komissio ei ole kuitenkaan esittänyt näyttöä Kiinan neuvotteluhaluudesta kattavan sopimuksen tekemiseksi eikä Kiina ole sellaista indikoinut.

Venäjän ylilentorajoituksista pitää sopia kahdenvälisesti maiden välillä. Tämän takia kattavan lentoliikennesopimuksen todelliset vaikutukset saattavat jäädä Pohjois-Euroopan lentojen kannalta vaatimattomiksi.

ASEAN (Assosiation of Southeast Nations)

ASEAN -jäsenvaltioita ovat Brunei, Kambodza, Indonesia, Laos, Malesia, Myanmar, Filippiinit, Singapore, Thaimaa ja Vietnam. ASEAN-valtioiden välillä on nykyisellään monenkeskinen alueellinen lentoliikennejärjestely.

Mandaattiehdotuksen tarkoituksena on kattavan lentoliikennesopimuksen avulla avata markkinoita, lisätä erityisesti sääntely-yhteistyötä sekä luoda tasapuoliset toimintaedellytykset EU:n ja ASEAN -lentoliikennemarkkinoiden välille. Mahdollinen välivaihe voisi olla kattavan lentoliikennesopimuksen tekeminen joidenkin ASEAN-maiden kanssa, mihin muut voisivat myöhemmin liittyä.

Kattavan lentoliikennesopimuksen tarkoituksena on lentoreittien ja viikkovuorojen määrän sekä lentokoneen paikkamäärien vapauttaminen. Kattavan sopimuksen myötä alueiden saavutettavuus paranee ja lentolippujen hintojen arvioidaan laskevan. Sääntely-yhteistyön osalta keskiössä nähdään lennonvarmistus- ja turvallisuus-yhteistyö sekä liitännäistoiminnot kuten huoltotoiminta. Sääntely-yhteistyö nähdään myös mahdollisuuksia omistajuutta ja määräysvaltaa sekä slot -koordinaatiota koskevien säädösten osalta. ASEAN-maat nähdään tärkeinä kumppaneina ja suunnan näyttäjänä tasapuolisen kilpailuympäristön luomisessa lentoliikennesopimuksilla kansainvälisesti.

Kattavasta lentoliikennesopimuksesta arvioidaan aiheutuvan komission teettämän vaikutusarvion mukaan 7.9 miljardin hyödyt vuosina 2017 – 2023 vuoden 2012 hintatasolla arvioituna. Sopimuksen myötä arvioidaan syntyvän 5700 uutta työpaikkaa vuoteen 2023 mennessä. Liikennemäärien lisääntymisen arvioidaan aiheuttavan 0.2 -1.1 miljoonan tonnin päästöt vuoteen 2023 mennessä.

ASEAN:in ja EU:n välisessä dialogissa lentoliikenteestä osapuolten väliset kannat ovat jatkuvasti lähentyneet.

2) GCC (Gulf Cooperation Council, Persianlahden arabimaiden yhteistyöneuvosto) -jäsenvaltiot

Komissio esittää kattavan lentoliikennesopimuksen neuvottelemista GCC-jäsenvaltioiden kanssa. GCC-jäsenvaltioita ovat Kuwait, Yhdistyneet arabiemiirikunnat, Bahrain, Saudi-Arabia, Oman ja Qatar. GCC-alue on kasvanut erittäin nopeasti merkittäväksi lentoliikennekeskittymäksi.

Mandaattiehdotuksen tavoitteena on avata markkinoita siten että turvataan reilu kilpailu ja tasapuoliset toimintaedellytykset lentoyhtiöille ja lentokentille. Lisäksi sopimuksen tavoitteena on edistää erityisesti sääntely-yhteistyötä. Välivaiheena pidetään mahdollisena kattavan sopimuksen tekemistä aluksi osan GCC -valtioista kanssa, mihin muilla valtioilla olisi mahdollisuus liittyä myöhemmin.

Kattavan lentoliikennesopimuksen tarkoituksena on lentoreittien ja viikkovuorojen määrän sekä lentokoneen paikkamäärien vapauttaminen EU:n jäsenvaltioiden ja GCC -jäsenvaltioiden välillä. Sääntely-yhteistyön arvioidaan soveltuvan erityisesti lennonvarmistus ja turvallisuusyhteistyöhön, mutta myös liitännäistoimintoja koskevat markkinat sekä omistajuus ja määräysvalta sekä slot - koordinaatio nähdään myös mahdollisina sääntely-yhteistyön osa-alueina. Suomella on liberaalit lentoliikennesopimukset, Kuwaitin, Yhdistyneiden arabiemiirikuntien, Bahrainin, Omanin ja Qatarin kanssa. Qatarin kanssa tehty sopimus on vuodelta 1999, eikä siinä sovita EU-oikeuden mukaisesta nimeämisestä. Suomella ei ole kahdenvälistä sopimusta Saudi-Arabian kanssa.

Komission teettämän vaikutusten arvion mukaan kattavan lentoliikennesopimuksen hyödyt olisivat 8.4 miljardin euroa vuoteen 2025 mennessä 2013 hintatasolla arvioituna.

Nykyisellään EU:n ja GCC-jäsenvaltioiden välillä käydään ilmailua koskevaa dialogia, jonka tavoitteena on ollut saada aikaan tiekartta askelmerkeistä, joiden avulla voitaisiin edetä kohti kattavaa lentoliikennesopimusta. Askelmerkeistä ei ole päästy yhteisymmärrykseen.

3) Meksiko

Mandaattiesityksen tavoitteena on markkinoiden avaaminen siten että voidaan turvata tasapuoliset toimintaedellytykset sekä erityisesti sääntely-yhteistyön edistäminen.

Kattavan lentoliikennesopimuksen tarkoituksena on lentoreittien ja viikkovuorojen määrän sekä lentokoneen paikkamäärien vapauttaminen EU:n ja Meksikon välillä. Sääntely-yhteistyö nähdään mahdollisena erityisesti lennonvarmistus-, omistus ja määräysvalta- ja ympäristöasioissa.

Lentoliikennemarkkinoiden avaamisella arvioidaan olevan merkittäviä positiivisia taloudellisia vaikutuksia nykyisiin lentoliikennemarkkinoita rajoittaviin kahdenvälisiin sopimuksiin verrattuna. Suomella ei ole nykyisellään kahdenvälistä sopimusta Meksikon kanssa.

Komission teettämän vaikutustenarvion mukaan kattavan lentoliikennesopimuksen taloudellinen arvo olisi 900 miljoonaa vuosina 2018 – 2025. Kuluttajien etu olisi 573 miljoonaa euroa, työllisyys lisääntyisi 241 miljoonalla eurolla ja turismin hyödyt olisivat 95 miljoonaa euroa. Lisääntyneiden liikennemäärien arvioidaan aiheuttavan 0,1 – 0,3 miljoonan tonnin lisäyksen hiilidioksidipäästöihin vuoteen 2025 mennessä riippuen missä määrin markkinoiden vapautuminen toteutuisi.

Meksikon suhtautumisesta kattavan sopimuksen tekemiseen EU:n kanssa ei ole tietoa.

B. Lisäksi komissio esittää neuvottelumandaatteja **yhteisen ilmailualueen luomiseksi** seuraavien maiden kanssa:

1) Turkki

Mandaattiehdotuksen tavoitteen on yhteisen ilmailualueen luominen Turkin kanssa. Yhtenäisellä ilmailualueella pyritään asteittain yhtenäistämään Turkin ilmailulainsäädäntö EU:n lentoliikennettä koskevan lainsäädännön kanssa, parantamaan yhteistyön edellytyksiä ja turvaamaan tasapuoliset toimintaedellytykset. Asteittainen markkinoiden avaamisella mahdollistetaan lentoliikenteen harjoittajien vapaa palvelujen tarjonta kaupallisten periaatteiden pohjalta varmistamalla reilu ja tasapuolinen kilpailu.

EU pyrkii muodostamaan yhteisen ilmailualueen itäisten ja eteläisten naapuriensa kanssa ja sopimukset niiden kanssa pyritään linkittämään laajemman yhtenäisen alueen luomiseksi. Sopimukset yhteisestä ilmailualueesta ovat jo tulleet voimaan Marokon ja Länsi-Balkanin maiden (Albania, Bosnia ja Hertzegovina, Makedonia, Montenegro, Serbia ja Kosovo) kanssa. Jordanian, Israelin, Georgian ja Moldovan kanssa on neuvoteltu vastaavat sopimukset. Ukrainan kanssa tehtyä sopimusta ei ole vielä allekirjoitettu. Neuvottelut ovat käynnissä Tunisian ja Azerbaidžanin kanssa.

Yhteisen ilmailualueen myötä arvioidaan lentoreittien ja viikkovuorojen määrän lisääntyvän sekä kapasiteetin kasvavan EU:n jäsenvaltioiden ja Turkin välillä. Hintojen arvioidaan laskevan.

Suomella on Turkin kanssa kahdenvälinen lentoliikennesopimus. Nykyisellään Turkin ja EU:n välillä on parafoitu ns. horisontaalisopimus, jolla mahdollistettaisiin EU:n lentoliikenteen harjoittajien nimeäminen jäsenvaltioiden ja Turkin välisten kahdenvälisten sopimusten nojalla. Turkki ei ole kuitenkaan vielä allekirjoittanut sopimusta. Sääntelyn lähentämisen voidaan nähdä hyödyttävän tulevaisuudessa Turkin asemaa mahdollisena EU:n jäsenvaltioehdokkaana. Käytännön hyötynä sopimuksella pyritään ratkaisemaan Ankaran ja Nicosian lentotiedotusalueiden väliset informaationkulkuongelmat ja niistä aiheutuvat vaaratilanteet.

Turkki on kytkenyt lentoliikennesopimusneuvottelut ja liittymisneuvottelut voimakkaasti yhteen. Komissio ei ole selvityksessään esittänyt näyttöä, että Turkki olisi valmis aloittamaan kattavat lentoliikennesopimusneuvottelut ennen kuin liittymiskysymys on ratkaistu.

2) Armenia

Mandaattiehdotuksen tavoitteena on yhteisen ilmailualueen perustaminen Armenian kanssa. Yhteisellä ilmailualueella pyritään asteittain yhtenäistämään Armenian ilmailulainsäädäntö EU:n lentoliikennettä koskevan lainsäädännön kanssa. Lisäksi kattavalla lentoliikennesopimuksella pyritään parantamaan yhteistyön edellytyksiä siviili-ilmailun alalla ja turvaamaan tasapuoliset toimintaedellytykset. Asteittainen markkinoiden avaaminen mahdollistaa lentoliikenteen harjoittajien vapaan palvelujen tarjonnan kaupallisten periaatteiden pohjalta.

EU pyrkii muodostamaan yhteisen ilmailualueen itäisten ja eteläisten naapuriensa kanssa ja sopimukset niiden kanssa pyritään linkittämään laajemman yhtenäisen alueen luomiseksi. Sopimukset yhteisestä ilmailualueesta ovat jo tulleet voimaan Marokon ja

Länsi-Balkanin maiden (Albania, Bosnia ja Hertzegovina, Makedonia, Montenegro, Serbia ja Kosovo) kanssa. Jordanian, Israelin, Georgian ja Moldovan kanssa on neuvoteltu vastaavat sopimukset. Ukrainan kanssa tehtyä sopimusta ei ole vielä allekirjoitettu. Neuvottelut ovat käynnissä Tunisian ja Azerbajdzanin kanssa.

Yhteisen ilmailualueen myötä arvioidaan lentoreittien ja viikkovuorojen määrän sekä kapasiteetin lisääntyvän EU:n jäsenvaltioiden ja Armenian välillä. Hintojen arvioidaan laskevan.

Suomella ei ole kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Armenian kanssa. Armenian ja EU:n välillä on 2009 saatettu voimaan horisontaalisopimus, jolla mahdollistetaan EU:n lentoliikenteen harjoittajien nimeäminen jäsenvaltioiden ja Armenian välisten kahdenvälisten sopimusten nojalla.

Komissio ei ole tuonut esiin mitään seikkaa tai perustetta siitä, että Armenia olisi valmis aloittamaan neuvottelut yhteisestä ilmailualueesta. Horisontaalisopimuksen voimaansaattaminen kuitenkin viittaa positiiviseen suhtautumiseen.

- C. Lisäksi komissio esittää neuvottelumandaatteja lentoturvallisuussopimusten neuvottelemiseksi seuraavien maiden kanssa:

1) Kiina

Komissio esittää neuvottelumandaattia lentoturvallisuussopimuksen tekemiseksi Kiinan kanssa. EU:lla on nykyisellään lentoturvallisuussopimukset Yhdysvaltojen, Brasilian ja Kanadan kanssa.

Yhdysvaltojen kanssa tehdyn lentoturvallisuussopimuksen arvioidaan synnyttäneen 80 prosentin aika ja kustannussäästöt tyyppihyväksyntään liittyen vuoteen 2022 mennessä. Uusien neuvoteltavien lentoturvallisuussopimusten arvioidaan hyödyttävän vastaavalla tavalla.

Nykyisellään EU:n siviili-ilmailutuotteiden valmistajilla on varsin vahva asema Kiinassa. Lentoturvallisuussopimus vahvistaisi tätä asemaa entisestään. Lentoturvallisuussopimus mahdollistaisi luottamuksen rakentamisen ja tulevaisuudessa ilma-alusten ja niiden osien hyväksyntöjen ja tarkastusten vastavuoroisen hyväksymisen. Se edesauttaisi tavaroiden ja palveluiden vapaata liikkumista ja vähentäisi hallinnollista taakkaa.

Kiina on edellyttänyt lentoturvallisuussopimuksen tekemistä horisontaalisopimuksen ehtona.

Sopimus korvaisi kahdenväliset lentoturvallisuussopimukset Kiinan ja EU:n jäsenmaiden välillä. Suomella ja Kiinalla ei ole kahdenvälistä lentoturvallisuussopimusta.

2) Japani

Komissio esittää neuvottelumandaattia lentoturvallisuussopimuksen tekemiseksi Japanin kanssa. Yllä Kiinan kohdalla on kerrottu EU:n lentoturvallisuussopimuksista ja niiden vaikutuksista.

Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA:n ja Japanin siviili-ilmailuviranomaisen JCAB:in välisen 2011 allekirjoitetun työjärjestelyn perusteella JCAB on hyväksynyt EASA:n hyväksyntäjärjestelmän joillekin lentokonetyypeille ja osille.

Lentoturvallisuussopimus mahdollistaisi pidemmälle menevän sertifiointiyhteistyön ja siviili-ilmailua koskevien tuotteiden, osien ja laitteiden suunnittelussa ja tuotannossa ja vastavuoroiset hyväksynät viranomaisten välillä molemmin puolin. Nyt JCAB on hyväksynyt EASA:n tekemiä arviointeja, mutta EU ei ole vastaavasti hyväksynyt Japanin viranomaisen arviointeja. Vastavuoroinen hyväksyminen on EU-oikeuden mukaan mahdollista vain lentoturvallisuussopimuksella.

Sopimuksella rakennettaisiin luottamusta ja yhteistyötä on tarkoitus laajentaa edelleen myös muuten EASA:n toimialalla. Laajentaminen edellyttäisi erillistä mandaattia jatkoneuvotteluille.

Sopimus korvaisi kahdenväliset lentoturvallisuussopimukset Japanin ja EU:n jäsenmaiden välillä. Suomella ja Japanilla ei ole kahdenvälisiä lentoturvallisuussopimusta.

Japanin siviili-ilmailumarkkinoita on perinteisesti hallinnut Yhdysvallat. Lentoturvallisuussopimus mahdollistaisi markkinoiden avautumisen myös EU:n siviili-ilmailutuotteiden valmistajille.

Asian käsittelyyn vaikuttavat olennaiset tekijät

Asiakirjat

COM (2015) 564 final	RESTREINT UE
COM (2015) 564 final ANNEX	RESTREINT UE
COM (2015) 604 final	RESTREINT UE
COM (2015) 604 final ANNEX 1	RESTREINT UE
COM (2015) 605 final	RESTREINT UE
COM (2015) 606 final	RESTREINT UE
COM (2015) 606 final ANNEX	RESTREINT UE
COM (2015) 607 final	RESTREINT UE
COM (2015) 607 final ANNEX	RESTREINT UE
COM (2015) 608 final	RESTREINT UE
COM (2015) 609 final	RESTREINT UE
COM (2015) 609 final ANNEX	RESTREINT UE
COM (2015) 618 final	RESTREINT UE
COM (2015) 618 final ANNEX	RESTREINT UE

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Sopimus Euroopan unionin toiminnasta, 218 artikla

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

LVM: Timo Koskinen p. +358 295 34 2401, Maija Ahokas p. +358 295 34 2390, Risto Saari p. + 358 295 34 2311

Trafi: Päivi Jämsä p. +358 295 34 5683, Matti Tupamäki p. +358 295 346 127

EUTORI-tunnus

-

Litteet

Viite

Asiasanat
Hoitaa

Tiedoksi
