ISSN 1725-5082

Euroopa Liidu Teataja

L 50

52. aastakäik

Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

21. veebruar 2009

Sisukord

I *EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine on kohustuslik*

MÄÄRUSED

Komisjoni määrus (EÜ) nr 145/2009, 20. veebruar 2009, millega kehtestatakse kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril 1

★ **Komisjoni määrus (EÜ) nr 146/2009, 20. veebruar 2009, millega muudetakse määruse (EÜ) nr 2076/2005 II lisa seoses kalatoodete impordiga Kamerunist** ([1]) 3

★ **Komisjoni määrus (EÜ) nr 147/2009, 20. veebruar 2009, millega määratletakse teravilja ja riisi eksporditoetuste, ekspordimaksude ning teatavate ekspordilitsentside sihtkohatsoonid (kodifitseeritud versioon)** 5

★ **Komisjoni määrus (EÜ) nr 148/2009, 20. veebruar 2009, millega tunnistatakse kehtetuks 11 vananenud määrust ühise kalanduspoliitika valdkonnas** 10

★ **Komisjoni määrus (EÜ) nr 149/2009, 20. veebruar 2009, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 214/2001, millega kehtestatakse nõukogu määruse (EÜ) nr 1255/1999 üksikasjalikud rakenduseeskirjad seoses sekkumisega lõssipulbriturul** 12

★ **Komisjoni määrus (EÜ) nr 150/2009, 20. veebruar 2009, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 619/2008, millega kuulutatakse välja alaline pakkumismenetlus eksporditoetusteks seoses teatavate piimatoodetega** 19

★ **Komisjoni määrus (EÜ) nr 151/2009, 20. veebruar 2009, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 619/2008, millega kuulutatakse välja alaline pakkumismenetlus eksporditoetusteks seoses teatavate piimatoodetega** 20

([1]) EMPs kohaldatav tekst

(Jätkub pöördel)

ET

Aktid, mille pealkiri on trükitud harilikus trükikirjas, käsitlevad põllumajandusküsimuste igapäevast korraldust ning nende kehtivusaeg on üldjuhul piiratud.

Kõigi ülejäänud aktide pealkirjad on trükitud poolpaksus kirjas ja nende ette on märgitud tärn.

II *EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik*

OTSUSED

Nõukogu

2009/149/EÜ:

★ **Nõukogu otsus, 27. november 2008, Euroopa Ühenduse ja Armeenia Vabariigi vahelise lennuühenduse teatavaid aspekte käsitleva lepingu allakirjutamise kohta** 21

Euroopa Ühenduse ja Armeenia Vabariigi vaheline lennuühenduse teatavaid aspekte käsitlev leping 22

Komisjon

2009/150/EÜ:

★ **Komisjoni otsus, 25. jaanuar 2006, riigiabi C 54/03 (ex N 194/02) kohta, mida Saksamaa Liitvabariik kavatseb rakendada hüvitamismehhanismi raames seoses raskete kaubaveokite teemaksusüsteemi kehtestamisega Saksamaa kiirteedel** *(teatavaks tehtud numbri K(2006) 89 all)* ([1]) 30

2009/151/EÜ:

★ **Komisjoni otsus, 20. veebruar 2009, millega muudetakse nõukogu otsuse 79/542/EMÜ II lisa seoses Brasiilia kohta tehtud kandega selliste kolmandate riikide ja nende osade loetelus, millest on lubatud ühendusse importida teatavat värsket liha** *(teatavaks tehtud numbri K(2009) 1031 all)* ([1]) 45

Märkus lugejale (vt tagakaane sisekülge)

ET

([1]) EMPs kohaldatav tekst

I

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine on kohustuslik)

MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EÜ) nr 145/2009,

20. veebruar 2009,

millega kehtestatakse kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 22. oktoobri 2007. aasta määrust (EÜ) nr 1234/2007, millega kehtestatakse põllumajandusturgude ühine korraldus ning mis käsitleb teatavate põllumajandustoodete erisätteid (ühise turukorralduse ühtne määrus), [1]

võttes arvesse komisjoni 21. detsembri 2007. aasta määrust (EÜ) nr 1580/2007, millega kehtestatakse nõukogu määruste (EÜ) nr 2200/96, (EÜ) nr 2201/96 ja (EÜ) nr 1182/2007 rakenduseeskirjad puu- ja köögiviljasektoris, [2] eriti selle artikli 138 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

Määruses (EÜ) nr 1580/2007 on sätestatud vastavalt mitmepoolsete kaubandusläbirääkimiste Uruguay vooru tulemustele kriteeriumid, mille alusel kehtestab komisjon kindlad impordiväärtused kolmandatest riikidest importimisel kõnealuse määruse XV lisa A osas osutatud toodete ja ajavahemike puhul,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Käesoleva määruse lisas määratakse kindlaks määruse (EÜ) nr 1580/2007 artikliga 138 ette nähtud kindlad impordiväärtused.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub 21. veebruaril 2009.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 20. veebruar 2009

Komisjoni nimel

põllumajanduse ja maaelu arenduse peadirektor

Jean-Luc DEMARTY

---

[1] ELT L 299, 16.11.2007, lk 1.
[2] ELT L 350, 31.12.2007, lk 1.

LISA

Kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril

(EUR/100 kg)

CN-kood	Kolmanda riigi kood [1]	Kindel impordiväärtus
0702 00 00	IL	129,4
	JO	62,0
	MA	42,1
	TN	132,6
	TR	82,6
	ZZ	89,7
0707 00 05	JO	161,3
	MA	77,9
	MK	147,9
	TR	164,7
	ZZ	138,0
0709 90 70	JO	239,8
	MA	71,3
	TR	125,2
	ZZ	145,4
0709 90 80	EG	94,1
	ZZ	94,1
0805 10 20	EG	45,6
	IL	55,3
	MA	50,4
	TN	47,6
	TR	61,5
	ZZ	52,1
0805 20 10	IL	144,4
	MA	84,5
	TR	73,0
	ZZ	100,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	EG	75,3
	IL	94,8
	JM	95,1
	MA	69,5
	PK	50,6
	TR	60,8
	ZZ	74,4
0805 50 10	EG	81,5
	MA	44,0
	TR	61,0
	ZZ	62,2
0808 10 80	CA	89,7
	CL	67,7
	CN	83,1
	MK	25,7
	US	107,9
	ZZ	74,8
0808 20 50	AR	103,4
	CL	73,7
	CN	73,7
	US	112,7
	ZA	109,7
	ZZ	94,6

[1] Riikide nomenklatuur on sätestatud komisjoni määruses (EÜ) nr 1833/2006 (ELT L 354, 14.12.2006, lk 19). Kood „ZZ" tähistab „muud päritolu".

KOMISJONI MÄÄRUS (EÜ) nr 146/2009,

20. veebruar 2009,

millega muudetakse määruse (EÜ) nr 2076/2005 II lisa seoses kalatoodete impordiga Kamerunist

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määrust (EÜ) nr 853/2004, millega sätestatakse loomset päritolu toidu hügieeni erieeskirjad, [1] eriti selle artiklit 9,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määrust (EÜ) nr 854/2004, millega kehtestatakse erieeskirjad inimtoiduks ettenähtud loomsete saaduste ametlikuks kontrollimiseks, [2] eriti selle artiklit 16,

ning arvestades järgmist:

(1) Määruse (EÜ) nr 854/2004 artikli 11 lõikes 1 on sätestatud, et loomseid saaduseid imporditakse üksnes sellest kolmandast riigist või kolmanda riigi osast, mis on kõnealuse määruse kohaselt koostatud loetelus.

(2) Komisjoni 5. detsembri 2005. aasta määruses (EÜ) nr 2076/2005 (millega nähakse ette üleminekumeetmed Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 853/2004, (EÜ) nr 854/2004 ja (EÜ) nr 882/2004 rakendamiseks) [3] on erandina määruse (EÜ) nr 854/2004 artikli 11 lõikest 1 sätestatud, et teatavatel tingimustel võivad liikmesriigid lubada kalatoodete importi kõnealuse määruse II lisas loetletud kolmandatest riikidest.

(3) Need kolmandad riigid, kus ei ole veel toimunud ühenduse kontrolli, et uurida nende sanitaartingimusi ja seda, kas nende pädevate asutuste teostatavad kontrollid vastavad ühenduse õigusaktides sätestatud nõuetele, on loetletud määruse (EÜ) nr 2076/2005 II lisas. Kamerun on praegu kantud määruse (EÜ) nr 2076/2005 II lisasse.

(4) Ühenduse kontrollkäigu ajal Kameruni 2003. aastal avastati tõsiseid puudujääke kalatoodete käitlemise sanitaarnõuetes ning kõnealuse kolmanda riigi pädevate asutuste suutlikkuses kalatooteid usaldusväärselt kontrollida. Seega ei saa Kamerun pakkuda vajalikke tagatisi, et kalatooted on saadud tingimustes, mis on samaväärsed ühenduses kalatoodete tootmist ja turuleviimist reguleerivate sätetega. Kontrollimise järel peatas Kamerun oma kalatoodete ekspordi Euroopa Ühendusse.

(5) Pärast 2004. aastat ei ole Kameruni pädev asutus teavitanud ühendust sellest, kuidas on edenenud 2003. aasta puudujääkide kõrvaldamiseks võetud parandusmeetmete rakendamine. 2008. aastal keeldus Kamerun ühenduse kohapealsest kontrollist, väites, et Kameruni kalatöötlusettevõtted ega kalalaevad ei kavatse lühemas perspektiivis ühendusse kalatooteid eksportida.

(6) Kalatoodete importi Kamerunist ühendusse ei tohiks seega enam lubada.

(7) Määrust (EÜ) nr 2076/2005 tuleks seetõttu vastavalt muuta.

(8) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas toiduahela ja loomatervishoiu alalise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EÜ) nr 2076/2005 II lisa asendatakse käesoleva määruse lisaga.

[1] ELT L 139, 30.4.2004, lk 55.
[2] ELT L 139, 30.4.2004, lk 206.
[3] ELT L 338, 22.12.2005, lk 83.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 20. veebruar 2009

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Androulla VASSILIOU

LISA

„II LISA

Loetelu kolmandatest riikidest, millest on lubatud importida inimtoiduks ettenähtud mis tahes kujul kalatooteid

AO – ANGOLA

AZ – ASERBAIDŽAAN (1)

BJ – BENIN

CG — KONGO (2)

ER – ERITREA

IL – IISRAEL

MM – MYANMAR

SB – SAALOMONI SAARED

SH – SAINT HELENA

TG – TOGO

(1) Lubatud üksnes kaaviari import.
(2) Lubatud üksnes merel püütud, külmutatud ja pakitud kalatoodete import."

KOMISJONI MÄÄRUS (EÜ) nr 147/2009,

20. veebruar 2009,

millega määratletakse teravilja ja riisi eksporditoetuste, ekspordimaksude ning teatavate ekspordilitsentside sihtkohatsoonid

(kodifitseeritud versioon)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 22. oktoobri 2007. aasta määrust (EÜ) nr 1234/2007, millega kehtestatakse põllumajandusturgude ühine korraldus ning mis käsitleb teatavate põllumajandustoodete erisätteid (ühise turukorralduse ühtne määrus), [1] eriti selle artiklit 170 kooskõlas artikliga 4,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni 29. juuli 1992. aasta määrust (EMÜ) nr 2145/92, millega määratletakse uuesti teravilja ja riisi eksporditoetuste, ekspordimaksude ning teatavate ekspordilitsentside sihtkohatsoonid [2] on korduvalt oluliselt muudetud. [3] Selguse ja otstarbekuse huvides tuleks kõnealune määrus kodifitseerida.

(2) Tuleks kindlaks määrata sihtkohatsoonid, mida tuleb silmas pidada teravilja ja riisi eksporditoetuste ning -maksude määramisel.

(3) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas põllumajandusturgude ühise korralduse komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Sihtkohatsoonid, mida tuleb silmas pidada määruse (EÜ) nr 1234/2007 I lisa I osa punktide a, b ja c ning II osa punktide a ja b loetletud toodetele diferentseeritud eksporditoetuste ning -maksude määramisel, on piiritletud käesoleva määruse I lisas.

Artikkel 2

Määrus (EMÜ) nr 2145/92 tunnistatakse kehtetuks.

Viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele kooskõlas III lisas esitatud vastavustabeliga.

Artikkel 3

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 20. veebruar 2009

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO

---

[1] ELT L 299, 16.11.2007, lk 1.
[2] EÜT L 214, 30.7.1992, lk 20.
[3] Vt lisa II.

I LISA

I tsoon

a) Maroko

Alžeeria

Tuneesia

b) Egiptus

Iisrael

Liibanon

Süüria

Türgi

Lääne-Sahara

c) Liibüa

II tsoon

a) Norra

Fääri saared

Island

b) Venemaa (põhjaosa)

Valgevene

III tsoon

a) Bosnia ja Hertsegoviina

Horvaatia

Endise Jugoslaavia territoorium, välja arvatud Sloveenia, Horvaatia ja Bosnia- Hertsegoviina

b) Albaania

c) Venemaa (lõunaosa)

Armeenia

Gruusia

Aserbaidžaan

Moldova Vabariik

Ukraina

Kasahstan

Kõrgõzstan

Usbekistan

Tadžikistan

Türkmenistan

IV tsoon

a) Mehhiko

Kesk-Ameerika riigid ja territooriumid (välja arvatud AKV riigid)

b) Suured ja Väikesed Antillid (välja arvatud AKV riigid, Puerto Rico ning ülemeremaad ja -territooriumid) ning Bermuda

c) Lõuna-Ameerika riigid ja territooriumid (Atlandi ookeani rannik, välja arvatud ülemeremaad ja -territooriumid)

d) Lõuna-Ameerika riigid ja territooriumid (Vaikse ookeani rannik)

V tsoon

Lõuna-Aafrika Vabariik

VI tsoon

Araabia poolsaare riigid ja territooriumid

Jordaania

Iraak

Iraan

VII tsoon

a) Afganistan

Pakistan

India (kaasa arvatud Sikkim)

Nepal

Sri Lanka

Bangladesh

Myanmar

Bhutan

India ookeani saared (välja arvatud AKV riigid ning ülemeremaad ja -territooriumid)

b) Tai

Kambodža

Laos

Jaapan

Indoneesia

Malaisia

Filipiinid

c) Teised Aasia ja Okeaania riigid ja territooriumid (välja arvatud ülemeremaad ja -territooriumid)

Austraalia

Uus-Meremaa

VIII tsoon

a) (AKV riigid)

Angola

Antigua ja Barbuda

Bahama

Barbados

Belize

Benin

Botswana

Burkina Faso

Burundi

Kamerun

Cabo Verde

Kesk-Aafrika Vabariik

Komoorid (välja arvatud Mayotte)

Kongo

Côte d'Ivoire

Djibouti

Dominica

Etioopia

Fidži

Gabon

Gambia

Ghana

Grenada

Guinea

Guinea-Bissau

Ekvatoriaal-Guinea

Guyana

Haiti

Jamaica

Kenya

Kiribati

Lesotho

Libeeria

Madagaskar

Malawi

Mali

Mauritius

Mauritaania

Mosambiik

Namiibia

Niger

Nigeeria

Uganda

Paapua Uus-Guinea

Dominikaani Vabariik

Rwanda

Saint Kitts ja Nevis

Saint Vincent ja Grenadiinid

Saint Lucia

Saalomoni Saared

Samoa

São Tomé ja Príncipe

Senegal

Seišellid

Sierra Leone

Somaalia

Sudaan

Suriname

Svaasimaa

Tansaania

Tšaad

Togo

Tonga

Trinidad ja Tobago

Tuvalu

Vanuatu

Kongo DV

Sambia

Zimbabwe

b) (ülemeremaad ja -territooriumid)

Prantsuse Polüneesia

Uus-Kaledoonia ja sõltkonnad

Wallis ja Futuna

Prantsuse Antarktilised ja Lõunaalad

Saint-Pierre ja Miquelon

Mayotte

Hollandi Antillid

Aruba

Gröönimaa

Anguilla

Kaimanisaared

Falklandi saared

Lõuna-Georgia ja Lõuna-Sandwichi saared

Turks ja Caicos

Briti Neitsisaared

Montserrat

Pitcairn

Saint Helena ja sõltkonnad

Briti Antarktise ala

Briti India ookeani ala.

II LISA

Kehtetuks tunnistatud määrus koos muudatustega

Komisjoni määrus (EMÜ) nr 2145/92 (EÜT L 214, 30.7.1992, lk 20).	
Komisjoni määrus (EÜ) nr 3304/94 (EÜT L 341, 30.12.1994, lk 48).	Ainult artikli 1 lg 2
Komisjoni määrus (EÜ) nr 1950/2005 (ELT L 312, 29.11.2005, lk 18).	Ainult artikkel 3
Komisjoni määrus (EÜ) nr 1996/2006 (ELT L 398, 30.12.2006, lk 1).	Ainult artikkel 2

III LISA

Vastavustabel

Määrus (EMÜ) nr 2145/92	Käesolev määrus
Artikli 1 esimene lõik	Artikkel 1
Artikli 1 teine lõik	—
—	Artikkel 2
Artikli 2 esimene lõik	Artikkel 3
Artikli 2 teine lõik	—
Lisa	I lisa
—	II lisa
—	III lisa

KOMISJONI MÄÄRUS (EÜ) nr 148/2009,

20. veebruar 2009,

millega tunnistatakse kehtetuks 11 vananenud määrust ühise kalanduspoliitika valdkonnas

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse Hispaania ja Portugali ühinemisakti, eriti selle artiklit 175,

võttes arvesse nõukogu 4. novembri 1985. aasta määrust (EMÜ) nr 3117/85, millega nähakse ette sardiinide eest makstavate tasandushüvitiste üldeeskirjad, [1] eriti selle artiklit 4,

võttes arvesse nõukogu 12. oktoobri 1993. aasta määrust (EMÜ) nr 2847/93, millega luuakse ühise kalanduspoliitika suhtes rakendatav kontrollisüsteem, [2] eriti selle artikli 3 lõiget 4 ning artikli 21 lõikeid 3 ja 4,

võttes arvesse nõukogu 26. novembri 1996. aasta määrust (EÜ) nr 2406/96, milles sätestatakse teatavate kalandustoodete ühised turustusnormid, [3] eriti selle artikli 2 lõiget 3,

võttes arvesse nõukogu 17. detsembri 1999. aasta määrust (EÜ) nr 104/2000 kalandus- ja akvakultuuritooteturu ühise korralduse kohta, [4] eriti selle artiklit 25, artikli 27 lõiget 6 ja artiklit 37,

ning arvestades järgmist:

(1) Ühenduse õiguse läbipaistvuse parandamine on oluline osa parema õigusloome strateegiast, mida ühenduse institutsioonid rakendavad. Sellega seoses on asjakohane jätta kehtivate õigusaktide hulgast välja need õigusaktid, millel ei ole enam tegelikku mõju.

(2) Järgmised ühise kalanduspoliitikaga seotud määrused, mis ametlikult siiski veel kehtivad, on vananenud:

— komisjoni 6. detsembri 1985. aasta määrus (EMÜ) nr 3459/85, millega nähakse ette atlandi sardiinide eest antava tasandushüvitiste määramise üksikasjalikud eeskirjad. [5] Kõnealuse määruse mõju on ammendunud, kuna põhiõigusaktides on tehtud muudatusi, mis on vastuolus nimetatud õigusakti kohaldamisega;

— komisjoni 4. veebruari 1986. aasta määrus (EMÜ) nr 254/86, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad liikmesriikides, Hispaania ja Portugal välja arvatud, kohaldatavate koguseliste piirangute järkjärguliseks kaotamiseks Hispaania sardiini- ja tuunikalakonservide suhtes. [6] Kõnealuse määruse mõju on ammendunud, kuna see hõlmas üleminekuperioodi, mis nüüdseks on lõppenud;

— komisjoni 13. detsembri 1990. aasta määrus (EMÜ) nr 3599/90, millega hüvitatakse liikmesriigi lipu all sõitvatele laevadele hariliku merikeele püügi peatamisega 1989. aastal tekitatud kahju. [7] Kõnealuse määruse mõju on ammendunud, kuna see määrus hõlmas ainult 1989. aastat;

— komisjoni 16. detsembri 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 3863/91, millega määratakse kindlaks Ühendkuningriigis teatavatel rannikualadel kohaldatav krabide turustuskõlblik miinimumsuurus. [8] Kõnealuse määruse mõju on ammendunud, kuna põhiõigusaktides on tehtud muudatusi, mis on vastuolus nimetatud õigusakti kohaldamisega;

— komisjoni 22. aprilli 1994. aasta määrus (EÜ) nr 897/94, mis näeb ette ühenduse kalalaevade pideva asukohaseirega seotud katseprojekte käsitleva nõukogu määruse (EMÜ) nr 2847/93 üksikasjalikud rakenduseeskirjad. [9] Kõnealuse määruse mõju on ammendunud, kuna põhiõigusaktides on tehtud muudatusi, mis on vastuolus nimetatud õigusakti kohaldamisega;

— komisjoni 22. juuli 1996. aasta määrus (EÜ) nr 1419/96, millega määratakse kindlaks kalmaari (*Loligi patagonica*) eest antava eraladustusabi suurus. [10] Kõnealuse määruse mõju on ammendunud, kuna põhiõigusaktides on tehtud muudatusi, mis on vastuolus nimetatud õigusakti kohaldamisega;

— komisjoni 9. novembri 1999. aasta määrus (EÜ) nr 2378/1999, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1282/1999, millega nähakse ette tootjaorganisatsioonidele hüvitise maksmine 1. oktoobrist kuni 31. detsembrini 1998 töötlevale tööstusele tarnitud tuunikoguste eest. [11] Kõnealuse määruse mõju on ammendunud, kuna see määrus hõlmas ainult 1998. aastat;

[1] EÜT L 297, 9.11.1985, lk 1.
[2] EÜT L 261, 20.10.1993, lk 1.
[3] EÜT L 334, 23.12.1996, lk 1.
[4] EÜT L 17, 21.1.2000, lk 22.
[5] EÜT L 332, 10.12.1985, lk 16.
[6] EÜT L 31, 6.2.1986, lk 13.
[7] EÜT L 350, 14.12.1990, lk 50.
[8] EÜT L 363, 31.12.1991, lk 1.
[9] EÜT L 104, 23.4.1994, lk 18.
[10] EÜT L 182, 23.7.1996, lk 11.
[11] EÜT L 287, 10.11.1999, lk 12.

— komisjoni 25. mai 2000. aasta määrus (EÜ) nr 1103/2000, millega nähakse ette tootjaorganisatsioonidele hüvitise maksmine 1. juulist kuni 30. septembrini 1999 töötlevale tööstusele tarnitud tuunikoguste eest. [1] Kõnealuse määruse mõju on ammendunud, kuna see määrus hõlmas ainult 1999. aastat;

— komisjoni 31. juuli 2000. aasta määrus (EÜ) nr 1702/2000 Hispaania lipu all sõitvatel laevadel tursapüügi keelustamise kohta. [2] Kõnealuse määruse mõju on ammendunud, kuna seda kohaldati 2000. aasta kvootide eraldamise suhtes.

— komisjoni 26. märtsi 2001. aasta määrus (EÜ) nr 585/2001, millega nähakse ette tootjaorganisatsioonidele hüvitise maksmine 1. jaanuarist kuni 31. märtsini 2000 töötlevale tööstusele tarnitud tuunikoguste eest. [3] Kõnealuse määruse mõju on ammendunud, kuna see määrus hõlmas ainult 2000. aastat;

— komisjoni 19. detsembri 2001. aasta määrus (EÜ) nr 2496/2001, millega nähakse ette tootjaorganisatsioonidele hüvitise maksmine 1. jaanuarist kuni 31. märtsini 2001 töötlevale tööstusele tarnitud tuunikoguste eest. [4] Kõnealuse määruse mõju on ammendunud, kuna see määrus hõlmas ainult 2001. aastat.

(3) Õiguskindluse ja selguse huvides tuleks põhjenduses 2 osutatud määrused kehtetuks tunnistada.

(4) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas kalanduse ja vesiviljeluse korralduskomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Kehtetuks tunnistatavad määrused

Määrused (EMÜ) nr 3459/85, (EMÜ) nr 254/86, (EMÜ) nr 3599/90, (EMÜ) nr 3863/91, (EÜ) nr 897/94, (EÜ) nr 1419/96, (EÜ) nr 2378/1999, (EÜ) nr 1103/2000, (EÜ) nr 1702/2000, (EÜ) nr 585/2001 ja (EÜ) nr 2496/2001 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 2

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub seitsmendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 20. veebruar 2009

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Joe BORG

(1) EÜT L 125, 26.5.2000, lk 18.
(2) EÜT L 195, 1.8.2000, lk 21.
(3) EÜT L 86, 27.3.2001, lk 8.
(4) EÜT L 337, 20.12.2001, lk 25.

KOMISJONI MÄÄRUS (EÜ) nr 149/2009,

20. veebruar 2009,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 214/2001, millega kehtestatakse nõukogu määruse (EÜ) nr 1255/1999 üksikasjalikud rakenduseeskirjad seoses sekkumisega lõssipulbriturul

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 22. oktoobri 2007. aasta määrust (EÜ) nr 1234/2007, millega kehtestatakse põllumajandusturgude ühine korraldus ning mis käsitleb teatavate põllumajandustoodete erisätteid (ühise turukorralduse ühtne määrus), [1] eriti selle artiklit 43 koostoimes artikliga 4,

ning arvestades järgmist:

(1) Määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 10 lõike 1 punktiga f on ette nähtud riiklik sekkumine lõssipulbriturul.

(2) Komisjoni määruses (EÜ) nr 214/2001 [2] on sätestatud üksikasjalikud eeskirjad seoses riikliku sekkumisega lõssipulbriturul.

(3) Pidades silmas uut korda ja arvestades saadud kogemusi, on asjakohane muuta ja vajaduse korral lihtsustada lõssipulbriturul sekkumist reguleerivaid üksikasjalikke eeskirju.

(4) Kuna määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 10 lõike 1 punktiga f on lõssipulbri valgusisalduse suhtes kehtestatud uus standard – 34 % rasvata kuivekstrakti massist –, tuleks muuta abikõlbliku toote määratlust.

(5) Vastavalt määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 13 lõike 1 punktile d koostoimes artikli 18 lõike 2 punktiga e on riiklikuks sekkumiseks ajavahemikul 1. märtsist kuni 31. augustini pakutav kindlaksmääratud hinnaga lõssipulbrikogus piiratud 109 000 tonniga.

(6) 109 000-tonnise piirangu järgmiseks on asjakohane kehtestada mõtlemisaeg, et enne pakkumiste üle otsustamist saaks eelkõige veel kaalumisel olevate pakkumiste suhtes võtta erimeetmeid. Kõnealused meetmed võivad hõlmata sekkumise lõpetamist, jaotusprotsendi kohaldamist ja kaalumisel olevate pakkumiste tagasilükkamist. Kõnealused meetmed nõuavad kiiret tegutsemist ja komisjon peaks saama viivitamata võtta kõiki vajalikke meetmeid. Võttes arvesse 2009. aasta aprilli riigipühi, tuleks kehtestada erand seoses pakkumiste esitamise kuupäevadega, et tagada kindlaksmääratud hinnaga ostetava koguse 109 000-tonnise piirangu järgmine.

(7) Tagatise tasemega kindlustatakse, et esitatud pakkumisi ei võetaks tagasi, seetõttu kohaldatakse kõigi käesoleva määruse raames esitatavate pakkumiste suhtes tagatist suurusega 5 eurot 100 kg kohta.

(8) Lõssipulbri eraladustamine kaotati nõukogu määrusega (EÜ) nr 1152/2007 [3] ja viited kõnealusele kavale tuleks välja jätta.

(9) Tuleks vältida väikeste koguste järelejäämist ladudesse ja kuni 5 000 kg kogused tuleks pakkuda edukatele pakkujatele.

(10) Määrust (EÜ) nr 214/2001 tuleks vastavalt muuta.

(11) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas põllumajandusturgude ühise korralduse komitee arvamusega,

[1] ELT L 299, 16.11.2007, lk 1.
[2] EÜT L 37, 7.2.2001, lk 100.
[3] ELT L 258, 4.10.2007, lk 3.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 214/2001 muudetakse järgmiselt.

1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 1*

Käesolevas määruses sätestatakse määruse (EÜ) nr 1234/2007 (*) artikli 10 lõike 1 punktiga f ette nähtud lõssipulbrituru sekkumismeetmete üksikasjalikud rakendus-eeskirjad, milles käsitletakse:

a) kindlaksmääratud hinnaga kokkuostu, millele on osutatud määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 13 lõike 1 punktis d koostoimes artikli 18 lõike 1 punktiga c;

b) kokkuostu alalise pakkumismenetluse teel, millele on osutatud määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 13 lõikes 3;

c) lõssipulbri müüki riiklikest varudest alalise pakkumismenetluse teel.

(*) ELT L 299, 16.11.2007, lk 1."

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

„1. Sekkumisamet ostab kokku üksnes sellist lõssipulbrit, mis vastab määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 10 lõike 1 punktile f ja käesoleva artikli lõigetele 2–7 ning mida pakutakse sekkumiseks ajavahemikul 1. märtsist 31. augustini.";

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Pädevad asutused kontrollivad lõssipulbri kvaliteeti käesoleva määruse I lisas sätestatud analüüsimeetodite abil ning käesoleva määruse III lisas sätestatud eeskirjade kohaselt võetud proovide alusel. Kontrollimised peavad kinnitama, et lõssipulber ei sisalda peale nõukogu direktiivi 2001/114/EÜ (*) I lisa 4. jao punktis b osutatud valgusisalduse reguleerimiseks kasutatavate toorainete muid tooteid, eelkõige petipiima ega vadakut, mis on määratletud käesoleva määruse I lisas.

Valgusisaldust reguleeritakse vajaduse korral vedelfaasis.

Liikmesriigid võivad komisjoni nõusolekul ja oma järelevalve all siiski luua enesekontrolli süsteemi teatavate kvaliteedinõuete ja teatavate heakskiidetud ettevõtete suhtes.

(*) EÜT L 15, 17.1.2002, lk 19."

3) Artikli 4 lõike 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Sertifikaat peab sisaldama artikli 2 lõike 6 punktides a, b ja c osutatud teavet ning kinnitust selle kohta, et lõssipulber on toodetud ühenduse heakskiidetud ettevõttes lõssist ja valgusisaldust reguleeriti vajaduse korral vedelfaasis, nagu on sätestatud määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 10 lõike 1 punktis f."

4) 2. jao pealkirja muudetakse järgmiselt:

„2. jagu

Kindlaksmääratud hinnaga kokkuostmise kord"

5) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

i) teine lõik jäetakse välja;

ii) lisatakse järgmine lõik:

„Laupäeval, pühapäeval või riigipühal esitatud pakkumised loetakse sekkumisametile laekunuks esimesel tööpäeval, mis järgneb pakkumiste esitamise päevale.

Ajavahemikul 6.–13. aprillini 2009 esitatud pakkumised loetakse sekkumisametile laekunuks 14. aprillil 2009.";

b) lõike 3 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) esitatakse tõendid, et müüja on hiljemalt pakkumise saamise kuupäeval esitanud liikmesriigile, kus pakkumine on esitatud, tagatise suurusega 5 eurot 100 kg kohta.";

c) lisatakse järgmine lõige:

„5. Kui sekkumisamet on pakkumised kätte saanud, ei või neid enam tagasi võtta."

6) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 6*

Pakkumise kehtimine, lõssipulbri tarnimine sekkumisameti määratud lattu käesoleva määruse artikli 7 lõikes 2 sätestatud aja jooksul ning kooskõla käesoleva määruse artiklis 2 sätestatud nõuetega on esmajärgulised nõuded komisjoni määruse (EMÜ) nr 2220/85 (*) artikli 20 tähenduses.

(*) EÜT L 205, 3.8.1985, lk 5."

7) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Pärast pakkumise kontrollimist väljastab sekkumisamet müügipakkumise kättesaamisele järgneval viiendal tööpäeval tarnekorralduse, tingimusel et komisjon ei võta artikli 9a lõike 3 kohaseid erimeetmeid.

Tarnekorraldusele märgitakse kuupäev, number ja järgmine teave:

a) tarnitava lõssipulbri kogus;

b) viimane tarnekuupäev;

c) hoidla, kuhu see tuleb tarnida.

Tarnekorraldusi ei väljastata koguste suhtes, millest ei ole teavitatud vastavalt artikli 9a lõikele 1.";

b) lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„3. Artikli 5 lõike 3 punktis c sätestatud tagatis vabastatakse niipea, kui müüja on tarnekorralduses märgitud koguse ettenähtud aja jooksul kohale toimetanud ning on kindlaks tehtud, et see vastab artiklis 2 sätestatud nõuetele.

Kui lõssipulber ei vasta artiklis 2 sätestatud nõuetele, lükatakse see tagasi ja tagasi lükatud koguste tagatist ei tagastata.

4. Lõssipulbri sekkumisametipoolse vastuvõtmise päevana käsitatakse päeva, mil tarnekorralduses nimetatud lõssipulbri täiskogus jõuab sekkumisameti määratud hoidlasse, kuid see päev ei või olla varasem kui tarnekorralduse väljastamispäevale järgnev päev."

8) Artikli 8 lõige 2 jäetakse välja.

9) 2. jaole lisatakse artikkel 9a:

„*Artikkel 9a*

1. Igal esmaspäeval hiljemalt kell 14.00 (Brüsseli aja järgi) teatavad liikmesriigid komisjonile lõssipulbri kogustest, mille suhtes on eelmisel nädalal esitatud müügipakkumine kooskõlas artikliga 5.

2. Kui on täheldatud, et artiklis 5 osutatud pakkumised lähenevad teataval aastal 80 000 tonnini, teavitab komisjon liikmesriike, mis kuupäevast alates tuleb lõikes 1 osutatud teave edastada igal tööpäeval hiljemalt kella 14.00-ks (Brüsseli aja järgi) eelmisel tööpäeval pakkumisel olnud lõssipulbri koguste kohta.

3. Määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 13 lõike 1 punktis d osutatud piirangu järgmiseks teeb komisjon ilma kõnealuse määruse artikli 195 lõikes 1 osutatud komitee abita otsuse:

a) lõpetada kindlaksmääratud hinnaga sekkumiskokkuost;

b) määrata ühtne protsendimäär, mille võrra vähendatakse teataval päeval igalt müüjalt saadud pakkumiste üldkogust, kui kõnealusel päeval pakutava täieliku koguse vastuvõtmine tooks kaasa maksimumkoguse ületamise;

c) lükata vajaduse korral tagasi pakkumised, mille suhtes ei ole väljastatud tarnekorraldust.

Erandina käesoleva määruse artikli 5 lõikest 5 võib müüja, kelle suhtes kohaldatakse pakkumise vastuvõtmist vähendatud määral, nagu on osutatud käesoleva lõike punktis b, otsustada oma pakkumise tagasi võtta viie tööpäeva jooksul alates selle määruse avaldamisest, millega kehtestatakse vähendusprotsent."

10) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 11*

1. Sekkumisamet valib lõssipulbri ladustamispaigale lähima vaba lao.

Sekkumisamet võib siiski valida maksimaalselt 350 km raadiuses teise lao, kui see ei tekita täiendavaid ladustuskulusid.

Kaugemal asuva lao võib sekkumisamet valida juhul, kui kulud, sealhulgas ladustus- ja transpordikulud, on väiksemad. Sel juhul teatab sekkumisamet oma valikust viivitamata komisjonile.

2. Kui lõssipulbrit kokku ostev sekkumisamet ei asu liikmesriigis, mille territooriumil pakutavat lõssipulbrit ladustatakse, ei võeta lõikes 1 osutatud maksimaalse kauguse arvutamisel arvesse vahemaad müüja hoidlast selle liikmesriigi piirini, kus asub ostjast sekkumisamet.

3. Lõikes 1 osutatud maksimaalsest kaugusest veel pikema vahemaa puhul tuleb sekkumisametil kanda täiendavad transpordikulud 0,05 eurot tonnkilomeetri kohta."

11) Artikkel 13 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 13*

Kui komisjon otsustab, et lõssipulber ostetakse kokku avatud alalise pakkumismenetluse teel vastavalt määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 13 lõikele 3 koostoimes kõnealuse määruse artikli 18 lõike 2 punktiga e ning artikli 195 lõikes 2 osutatud korras, kohaldatakse käesoleva määruse artikleid 2, 3, 4, 10, 11 ja 12, kui käesolevas jaos ei ole sätestatud teisiti."

12) Artikli 14 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Pakkumiste esitamise tähtaeg individuaalsete pakkumiskutsete alusel on iga kuu kolmandal teisipäeval kell 11.00 (Brüsseli aja järgi), augustis siiski neljandal teisipäeval. Kui teisipäev on riigipüha, on tähtaeg eelmisel tööpäeval kell 11.00 (Brüsseli aja järgi)."

13) Artikli 15 lõiget 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt a asendatakse järgmisega:

„a) need käsitlevad artikli 14 lõikes 2 osutatud pakkumiste esitamise tähtajale eelneva 31 päeva jooksul või, kui asjakohane, nelja nädala jooksul valmistatud lõssipulbrit;";

b) punkt d asendatakse järgmisega:

„d) esitatakse tõendid, et pakkuja on enne pakkumiste esitamise tähtaega esitanud liikmesriigile, kus pakkumine esitati, asjaomase pakkumisega seoses tagatise suurusega 5 eurot 100 kg kohta."

14) Artikkel 16 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 16*

Pakkumise kehtimine, lõssipulbri tarnimine sekkumisameti määratud lattu käesoleva määruse artikli 19 lõikes 3 sätestatud aja jooksul ning kooskõla käesoleva määruse artiklis 2 sätestatud nõuetega on esmajärgulised nõuded määruse (EMÜ) nr 2220/85 artikli 20 tähenduses."

15) Artikli 17 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Võttes arvesse iga pakkumismenetluse puhul saadud pakkumisi, määrab komisjon määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 195 lõikes 2 osutatud korras maksimaalse kokkuostuhinna.";

16) Artiklit 19 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Sekkumisamet väljastab edukatele pakkujatele viivitamata kuupäeva ja numbriga varustatud tarnekorralduse, milles on märgitud:

a) tarnitav kogus;

b) lõssipulbri viimane tarnekuupäev;

c) hoidla, kuhu see tuleb tarnida.

Tarnekorraldusi ei väljastata koguste suhtes, millest ei ole teavitatud vastavalt artikli 17 lõikele 1.";

b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Artikli 15 lõike 3 punktis d sätestatud tagatis vabastatakse niipea, kui müüja on tarnekorralduses märgitud koguse ettenähtud aja jooksul kohale toimetanud ning on kindlaks tehtud, et see vastab artiklis 2 sätestatud nõuetele.

Kui lõssipulber ei vasta artiklis 2 sätestatud nõuetele, lükatakse see tagasi ja tagasilükatud koguste tagatist ei tagastata."

17) Artiklit 20 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kui sekkumisameti poolt kokku ostetud lõssipulber vastab artikli 2 lõigetes 1, 2, 3, 5, 6 ja 7 ning artikli 15 lõike 3 punktis a sätestatud nõuetele, maksab sekkumisamet selle eest edukale pakkujale pakkumises nimetatud hinna, millele on viidatud artikli 15 lõike 2 punktis c, ajavahemikul 120. kuni 140. päevani alates kuupäevast, mil lõssipulber vastu võeti.";

b) lõige 2 jäetakse välja.

18) Artikli 22 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Pakkumiste esitamise tähtaeg individuaalsete pakkumiskutsete alusel on iga kuu kolmandal teisipäeval kell 11.00 (Brüsseli aja järgi). Augustis on kõnealune tähtaeg siiski neljandal teisipäeval kell 11.00 (Brüsseli aja järgi) ja detsembris teisel teisipäeval kell 11.00 (Brüsseli aja järgi). Kui teisipäev on riigipüha, on tähtaeg eelmisel tööpäeval kell 11.00 (Brüsseli aja järgi)."

19) Artiklit 24c muudetakse järgmiselt:

a) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Kui pärast kõigi edukate pakkumiste vastuvõtmist jääb lattu alla 5 000 kg lõssipulbrit, pakub sekkumisamet kõnealust ülejäänud kogust edukatele pakkujatele, alustades pakkujast, kes pakkus kõrgeima hinna. Edukale pakkujale pakutakse võimalust osta ülejäänud kogus sama hinnaga, mis talle eelnevalt kehtestati.";

b) lisatakse järgmine lõige:

„7. Liikmesriigid edastavad hiljemalt artikli 24a lõikes 2 osutatud otsuse avaldamisele järgneva nädala kolmandal tööpäeval komisjonile iga artiklis 24a lõikes 1 osutatud numbrikoodile vastava pakkuja nime ja aadressi.".

20) Artiklisse 24e lisatakse järgmine lõige:

„3. Kui edukas pakkuja ei ole käesoleva artikli lõike 2 tingimust täitnud, jääb ta artikli 23 lõike 3 punktis c osutatud pakkumistagatisest ilma ja asjaomaste koguste müük tühistatakse, kui tegemist ei olnud vääramatu jõuga."

21) III peatükk jäetakse välja.

22) IV peatükk jäetakse välja.

23) I lisa asendatakse käesoleva määruse lisaga.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolevat määrust kohaldatakse alates 1. märtsist 2009.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 20. veebruar 2009

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Mariann FISCHER BOEL

LISA

„I LISA

KOOSTISELE ESITATAVAD NÕUDED, KVALITEEDINÄITAJAD JA ANALÜÜSIMEETODID

Parameeter	Sisaldus ja kvaliteediomadused	Standardmeetod
Valgusisaldus	Vähemalt 34,0 % rasvata kuivainest	(1)
Rasvasisaldus	Kuni 1,00 %	(1)
Veesisaldus	Kuni 3,5 %	(1)
Tiitritav happesus ml detsinormaalse naatrium-hüdroksiidilahuse kohta	Kuni 19,5 ml	(1)
Laktaadisisaldus	Kuni 150 mg /100 g	(1)
Lisaained	Puuduvad	(1)
Fosfataastest	Negatiivne, st fosfataasi aktiivsus alla 350 mU liitri taastatud piima kohta	(1)
Lahustuvusindeks	Kuni 0,5 ml (24 °C)	(1)
Kõrbenud osakeste indeks	Kuni 15,0 mg, s.o vähemalt ketas B	(1)
Mikroorganismide sisaldus	Kuni 40 000 grammi kohta	(1)
Avastatud kolibakterid	Negatiivne 0,1 grammis	(1)
Avastatud petipiim (2)	Negatiivne (3)	(1)
Avastatud laabivadak (4)	Puudub	(1)
Avastatud happevadak (4)	Puudub	Pädeva asutuse heakskiidetud meetod
Maitse ja lõhn	Puhas	(1)
Välimus	Valge või veidi kollakas värvus, lisanditeta ja värviliste osakesteta	(1)
Antimikroobikumid	Negatiivne (5)	(1)

(1) Rakendatakse komisjoni määruses (EÜ) nr 273/2008 (ELT L 88, 29.3.2008, lk 1) sätestatud standardmeetodeid.
(2) Petipiim – või tootmise kõrvalsaadus, mis tekib pärast koore kloppimist ja tahke rasva eraldamist.
(3) Petipiima puudumist saab kindlaks teha vähemalt kord nädalas ettevõttes etteteatamiseta läbiviidava tootmisplaani kohapealse kontrolli või lõpptoote laboratoorse analüüsi abil, mille tulemus on kuni 69,31 mg PEDP-d 100 g kohta.
(4) Vadak – juustu või kaseiini tootmise kõrvalsaadus, mis tekib laabi või hapete toimel ja/või keemilis-füüsikaliste protsesside tulemusena.
(5) Lõssipulbri valmistamiseks kasutatav toorpiim peab vastama määruse (EÜ) nr 853/2004 III lisa IX jaos sätestatud nõuetele.”

KOMISJONI MÄÄRUS (EÜ) nr 150/2009,

20. veebruar 2009,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 619/2008, millega kuulutatakse välja alaline pakkumismenetlus eksporditoetusteks seoses teatavate piimatoodetega

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 22. oktoobri 2007. aasta määrust (EÜ) nr 1234/2007, millega kehtestatakse põllumajandusturgude ühine korraldus ning mis käsitleb teatavate põllumajandustoodete erisätteid (ühise turukorralduse ühtne määrus), [1] eriti selle artikli 161 lõiget 3, artikli 164 lõike 2 punkti b ja artiklit 170 koostoimes artikliga 4,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määrusega (EÜ) nr 619/2008 [2] on kehtestatud CN-koodi ex 0405 10 19 9700 alla kuuluva naturaalse plokkidena või, CN-koodi ex 0405 90 10 9000 alla kuuluva konteinerites võiõli ja CN-koodi ex 0402 10 19 9000 alla kuuluva lõssipulbri eksporditoetusi käsitleva pakkumismenetluse eeskirjad.

(2) On avatud alaline pakkumismenetlus kõnealustele piimatoodete eksporditoetuse kindlaksmääramiseks. Vastavalt määruse (EÜ) nr 619/2008 artikli 4 lõikele 2 on igas kuus üks pakkumisperiood. Piimaturu halvenemise ärahoidmiseks tuleks korraldada pakkumismenetlus eksporditoetuse kindlaksmääramiseks kaks korda kuus.

(3) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 619/2008 vastavalt muuta.

(4) Tungiva vajaduse tõttu näha ette tõhus turutoetusmeede, peaks käesolev määrus jõustuma selle avaldamisele järgneval päeval.

(5) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas põllumajandusturgude ühise korralduse komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EÜ) nr 619/2008 artikli 4 lõiget 2 muudetakse järgmiselt.

1) Esimese lõigu sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Iga pakkumisperiood algab kolmandas lõigus osutatud pakkumiste esitamise tähtpäevale eelneval teisipäeval kell 13.00 (Brüsseli aja järgi) järgmiste eranditega:";

2) kolmanda lõigu sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Iga pakkumisperiood lõpeb kuu esimesel ja kolmandal teisipäeval kell 13.00 (Brüsseli aja järgi) järgmiste eranditega:".

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 20. veebruar 2009

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Mariann FISCHER BOEL

---

[1] ELT L 299, 16.11.2007, lk 1.
[2] ELT L 168, 28.6.2008, lk 20.

KOMISJONI MÄÄRUS (EÜ) nr 151/2009,

20. veebruar 2009,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 619/2008, millega kuulutatakse välja alaline pakkumismenetlus eksporditoetusteks seoses teatavate piimatoodetega

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 22. oktoobri 2007. aasta määrust (EÜ) nr 1234/2007, millega kehtestatakse põllumajandusturgude ühine korraldus ning mis käsitleb teatavate põllumajandustoodete erisätteid (ühise turukorralduse ühtne määrus), [1] eriti selle artikli 161 lõiget 3, artikli 164 lõike 2 punkti b ja artiklit 170 koostoimes artikliga 4,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määruses (EÜ) nr 619/2008 [2] on kehtestatud teatavate piimatoodete eksporditoetusi käsitleva pakkumismenetluse eeskirjad. Artikliga 2 jäetakse teatavad sihtkohad eksporditoetuse andmisest välja.

(2) Komisjoni 22. jaanuari 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 57/2009 (millega määratakse kindlaks eksporditoetused piima ja piimatoodete sektoris) [3] ei nähta alates 23. jaanuarist 2009 ette toetuse andmist komisjoni 15. aprilli 1999. aasta määruse (EÜ) nr 800/1999 (milles sätestatakse põllumajandustoodete eksporditoetuste süsteemi kohaldamise üksikasjalikud ühiseeskirjad) [4] artikli 36 lõikes 1, artikli 44 lõikes 1 ja artikli 45 lõikes 1 osutatud ekspordi puhul.

(3) Määrust (EÜ) nr 619/2008 tuleks seetõttu vastavalt muuta.

(4) Seoses vajadusega ühtlustada võimalikult kiiresti sihtkohad, mis ei vasta eksporditoetuste saamise tingimustele pakkumismenetluse kaudu, nende sihtkohtadega, mis on üldiste toetuste saamisest välja jäetud, peaks käesolev määrus jõustuma järgmisel päeval pärast selle avaldamist.

(5) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas põllumajandusturgude ühise korralduse komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EÜ) nr 619/2008 artiklisse 2 lisatakse punktina d järgmine tekst:

„d) komisjoni määruse (EÜ) nr 800/1999 (*) artikli 36 lõikes 1, artikli 44 lõikes 1 ja artikli 45 lõikes 1 osutatud sihtkohad.

(*) EÜT L 102, 17.4.1999, lk 11."

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 20. veebruar 2009

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Mariann FISCHER BOEL

[1] ELT L 299, 16.11.2007, lk 1.
[2] ELT L 168, 28.6.2008, lk 20.
[3] ELT L 19, 23.1.2009, lk 5.
[4] EÜT L 102, 17.4.1999, lk 11.

II

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

OTSUSED

NÕUKOGU

NÕUKOGU OTSUS,

27. november 2008,

Euroopa Ühenduse ja Armeenia Vabariigi vahelise lennuühenduse teatavaid aspekte käsitleva lepingu allakirjutamise kohta

(2009/149/EÜ)

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2 koostoimes artikli 300 lõike 2 esimese lõigu esimese lausega,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu volitas 5. juunil 2003 komisjoni alustama kolmandate riikidega läbirääkimisi kehtivate kahepoolsete lepingute teatavate sätete asendamiseks ühendusega sõlmitava lepinguga.

(2) Komisjon on vastavalt nõukogu otsuse (millega volitati komisjoni alustama kolmandate riikidega läbirääkimisi olemasolevate kahepoolsete lepingute teatavate sätete asendamiseks ühendusega sõlmitava lepinguga) lisas sätestatud menetlustele ja suunistele pidanud ühenduse nimel Armeenia Vabariigiga läbirääkimisi lennuühenduse teatavaid aspekte käsitleva lepingu sõlmimiseks.

(3) Komisjoni läbiräägitud leping tuleks alla kirjutada, eeldusel et see oleks võimalik sõlmida hilisemal kuupäeval,

ON TEINUD JÄRGMISE OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Ühenduse ja Armeenia Vabariigi vahelise lennuühenduse teatavaid aspekte käsitleva lepingu allakirjutamine kiidetakse ühenduse nimel heaks, eeldusel et nõukogu teeb otsuse nimetatud leping sõlmida.

Lepingu tekst on lisatud käesolevale otsusele.

Artikkel 2

Nõukogu eesistujal on õigus määrata isik(ud), kes on volitatud lepingule ühenduse nimel alla kirjutama, eeldusel et see sõlmitakse.

Artikkel 3

Nõukogu eesistujale antakse käesolevaga volitus esitada kõnealuse lepingu artikli 9 lõikes 1 sätestatud teade.

Brüssel, 27. november 2008

Nõukogu nimel

eesistuja

L. CHATEL

Euroopa Ühenduse ja Armeenia Vabariigi vaheline lennuühenduse teatavaid aspekte käsitlev LEPING

EUROOPA ÜHENDUS

ühelt poolt ja

ARMEENIA VABARIIK

teiselt poolt,

(edaspidi „lepinguosalised”),

MÄRKIDES, et Euroopa Ühenduse mitme liikmesriigi ja Armeenia Vabariigi vahel on sõlmitud kahepoolsed lennunduslepingud, mis sisaldavad ühenduse õigusega vastuolus olevaid sätteid,

MÄRKIDES, et Euroopa Ühendusel on ainupädevus mitmetes küsimustes, mis võivad sisalduda Euroopa Ühenduse liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelistes kahepoolsetes lennunduslepingutes,

MÄRKIDES, et Euroopa Ühenduse õiguse alusel on liikmesriigis asuvatel ühenduse lennuettevõtjatel õigus mittediskrimineerivale juurdepääsule Euroopa Ühenduse liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelistele lennuliinidele,

VÕTTES ARVESSE Euroopa Ühenduse ja teatavate kolmandate riikide vahelisi lepinguid, millega nähakse nende kolmandate riikide kodanikele ette võimalus omandada osalus lennuettevõtjates, kellele on antud tegevusluba vastavalt Euroopa Ühenduse õigusele,

TÕDEDES, et Euroopa Ühenduse liikmesriikide ja Armeenia Vabariigi vaheliste kahepoolsete lennunduslepingute teatavad sätted, mis on vastuolus Euroopa Ühenduse õigusega, tuleb viia sellega vastavusse, et luua Euroopa Ühenduse ja Armeenia Vabariigi vahelistele lennuteenustele kindel õiguslik alus ning tagada nimetatud lennuteenuste säilimine,

MÄRKIDES, et Euroopa Ühenduse õiguse alusel ei tohi lennuettevõtjad sõlmida lepinguid, mis võivad mõjutada Euroopa Ühenduse liikmesriikide vahelist kaubandust ning mille eesmärgiks või tagajärjeks on konkurentsi tõkestamine, piiramine või moonutamine,

TÕDEDES, et Euroopa Ühenduse liikmesriikide ja Armeenia Vabariigi vahel sõlmitud kahepoolsete lennunduslepingute sätted, millega: i) nõutakse või soodustatakse ettevõtjatevaheliste lepingute või ettevõtjate ühenduste otsuste vastuvõtmist või kooskõlastatud tegevust, millega takistatakse, moonutatakse või piiratakse lennuettevõtjate vahelist konkurentsi asjaomastel marsruutidel; või ii) tugevdatakse sellise lepingu, otsuse või kooskõlastatud tegevuse mõju; või iii) delegeeritakse lennuettevõtjatele või muudele eraettevõtjatele vastutus seoses selliste meetmete võtmisega, millega takistatakse, moonutatakse või piiratakse lennuettevõtjate vahelist konkurentsi asjaomastel marsruutidel, võivad muuta ettevõtjate suhtes kohaldatavad konkurentsieeskirjad ebatõhusaks,

MÄRKIDES, et Euroopa käesoleva lepingu eesmärk ei ole Euroopa Ühenduse ja Armeenia Vabariigi vahelise lennuliikluse kogumahu suurendamine, Euroopa Ühenduse lennuettevõtjate ja Armeenia Vabariigi lennuettevõtjate vahelise tasakaalu mõjutamine ega olemasolevate kahepoolsete lennunduslepingute liiklusõigusi käsitlevatesse sätetesse muudatuste tegemine,

ON KOKKU LEPPINUD JÄRGMISES:

Artikkel 1

Üldsätted

1. Käesoleva lepingu kohaldamisel tähendab mõiste „liikmesriigid” Euroopa Ühenduse liikmesriike.

2. Viiteid I lisas loetletud lepingute osaliseks oleva liikmesriigi kodanikele tõlgendatakse viidetena Euroopa Ühenduse liikmesriikide kodanikele.

3. Viiteid I lisas loetletud lepingute osaliseks oleva liikmesriigi lennuettevõtjatele või lennuliinidele tõlgendatakse viidetena asjaomase liikmesriigi määratud lennuettevõtjatele või lennuliinidele.

Artikkel 2

Liikmesriigipoolne määramine

1. Käesoleva artikli lõige 2 asendab II lisa punktis a loetletud artiklite vastavad sätted seoses lennuettevõtja määramisega kõnealuse liikmesriigi poolt ning sellele Armeenia Vabariigi poolt tegevus- ja muude lubade andmisega ning lõige 3 asendab II lisa punktis b loetletud artiklite vastavad sätted seoses lennuettevõtjatele tegevus- ja muude lubade andmisest keeldumise, nende tühistamise, peatamise või piiramisega.

2. Kui liikmesriik on lennuettevõtja määranud, annab Armeenia Vabariik lennuettevõtjale minimaalse protseduurilise viivitusega asjakohased tegevus- ja muud load, eeldusel et:

i) lennuettevõtja on asutatud määrava liikmesriigi territooriumil vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingule ning tal on kehtiv lennutegevusluba kooskõlas Euroopa Ühenduse õigusega;

ii) lennuettevõtja on lennuettevõtja sertifikaadi välja andnud liikmesriigi tõhusa ja jätkuva reguleeriva kontrolli all ning asjaomane lennundusamet on määramisel selgelt nimetatud ning

iii) lennuettevõtja on otse või enamusaktsiate kaudu liikmesriikide ja/või liikmesriikide kodanike ja/või III lisas loetletud muude riikide ja/või nende muude riikide kodanike omandis ning nende tõhusa kontrolli all.

3. Armeenia Vabariik võib liikmesriigi määratud lennuettevõtjale tegevus- või muude lubade andmisest keelduda, neid tühistada, peatada või piirata, kui:

i) lennuettevõtja ei ole asutatud määrava liikmesriigi territooriumil vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingule või kui sellel ei ole kehtivat lennutegevusluba kooskõlas Euroopa Ühenduse õigusega;

ii) lennuettevõtja ei ole lennuettevõtja sertifikaadi välja andnud liikmesriigi tõhusa ja jätkuva reguleeriva kontrolli all või asjaomane lennundusamet ei ole määramisel selgelt nimetatud või

iii) lennuettevõtja ei ole otse või enamusaktsiate kaudu liikmesriikide ja/või liikmesriikide kodanike või teiste III lisas loetletud riikide ja/või teiste riikide kodanike omandis või nende tõhusa kontrolli all.

Käesolevast lõikest tulenevat õigust kasutades ei diskrimineeri Armeenia Vabariik ühenduse lennuettevõtjaid kodakondsuse põhjal.

Artikkel 3

Ohutus

1. Käesoleva artikli lõige 2 täiendab II lisa punktis c loetletud artiklite vastavaid sätteid.

2. Kui liikmesriik on määranud lennuettevõtja, mis on teise liikmesriigi reguleeriva kontrolli all, kohaldatakse Armeenia Vabariigi õigust, mis tuleneb lennuettevõtja määranud liikmesriigi ja Armeenia Vabariigi vahelise lepingu ohutusalastest sätetest, selle teise liikmesriigi ohutusnõuete vastuvõtmise, täitmise või säilitamise ning lennuettevõtjale tegevusloa andmise suhtes.

Artikkel 4

Lennukikütuse maksustamine

1. Käesoleva artikli lõige 2 täiendab II lisa punktis d loetletud artiklite vastavaid sätteid.

2. Olenemata muudest vastupidistest sätetest, ei takista II lisa punktis d loetletud lepingutes sätestatu liikmesriiki kehtestamast mittediskrimineerivaid makse, lõive, tollimakse ega tasusid kütuse suhtes, mis tarnitakse tema territooriumil kasutamiseks Armeenia Vabariigi määratud lennuettevõtja õhusõidukis, mis peab lennuühendust kõnealuse liikmesriigi teatava punkti ja selle liikmesriigi või mõne muu liikmesriigi territooriumil asuva muu punkti vahel.

Artikkel 5

Euroopa Ühenduse sisesed veotariifid

1. Käesoleva artikli lõige 2 täiendab II lisa punktis e loetletud artiklite vastavaid sätteid.

2. Tariifide suhtes, mida kohaldavad Armeenia Vabariigi määratud lennuettevõtjad ühendusesiseste vedude puhul I lisas loetletud lepingu alusel, mis sisaldab II lisa punktis e loetletud sätet, kohaldatakse Euroopa Ühenduse õigust.

Artikkel 6

Vastavus konkurentsieeskirjadele

1. Olenemata vastupidistest sätetest ei kutsu I lisas loetletud lepingutes sätestatu esile järgmist:

i) ei nõuta ega soodustata lennuettevõtjate vaheliste lepingute või ettevõtjate ühenduste otsuste vastuvõtmist või kooskõlastatud tegevust, millega takistatakse või moonutatakse konkurentsi;

ii) ei tugevdata sellise lepingu, otsuse või kooskõlastatud tegevuse mõju; ega

iii) delegeerita eraettevõtjatele vastutust selliste meetmete võtmise eest, millega takistatakse, moonutatakse või piiratakse konkurentsi.

2. I lisas loetletud lepingute sätteid, mis on vastuolus käesoleva artikli lõikega 1, ei kohaldata.

Artikkel 7

Lepingu lisad

Käesoleva lepingu lisad moodustavad selle lahutamatu osa.

Artikkel 8

Läbivaatamine või muutmine

Lepinguosalised võivad igal ajal vastastikusel kokkuleppel käesoleva lepingu läbi vaadata või seda muuta. Sellised muudatused tehakse eraldi protokollide vormis, mis moodustavad pärast nende käesoleva lepingu artikli 9 kohast jõustumist käesoleva lepingu lahutamatu osa.

Artikkel 9

Jõustumine

1. Käesolev leping jõustub kuupäeval, mil lepinguosalised on teineteisele kirjalikult teatanud, et nad on lõpetanud lepingu jõustumiseks vajalikud siseriiklikud menetlused. Käesolev leping jõustub viimase teate kättesaamise kuupäevast.

2. I lisas on loetletud liikmesriikide ja Armeenia Vabariigi vahelised lepingud ja muud kokkulepped, mis käesoleva lepingu allakirjutamise kuupäeval ei ole veel jõustunud ning mida ei kohaldata. Käesolevat lepingut kohaldatakse kõikide selliste lepingute ja kokkulepete suhtes nende jõustumisest alates.

Artikkel 10

Lõpetamine

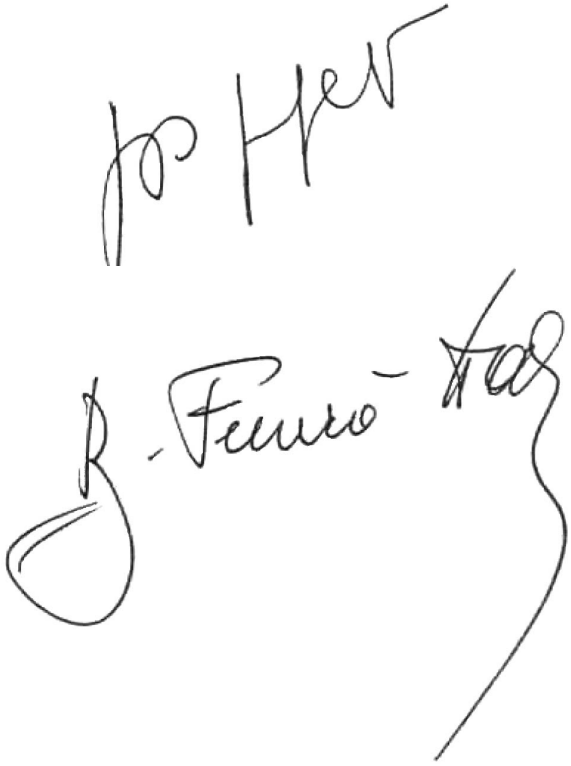
1. Kui I lisas loetletud leping lõpetatakse, lõpetatakse samal ajal ka kõik need käesoleva lepingu sätteid, mis on seotud asjaomase I lisas loetletud lepinguga.

2. Kui kõik I lisas loetletud lepingud lõpetatakse, lõpetatakse samal ajal ka käesolev leping.

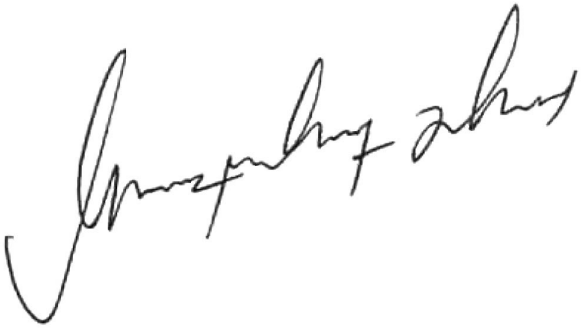
SELLE KINNITUSEKS on täievolilised isikud käesolevale lepingule alla kirjutanud.

Kahe tuhande kaheksanda aasta detsembrikuu üheksandal päeval Brüsselis kahes eksemplaris bulgaaria, eesti, hispaania, hollandi, inglise, itaalia, kreeka, leedu, läti, malta, poola, portugali, prantsuse, rootsi, rumeenia, saksa, slovaki, sloveeni, soome, taani, tšehhi, ungari ning armeenia keeles.

За Европейската Общност
Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
For the European Community
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Eiropas Kopienas vārdā
Europos bendrijos vardu
Az Európai Közösség részéről
Ghall-Komunità Ewropea
Voor de Europese Gemeenschap
W imieniu Wspólnoty Europejskiej
Pela Comunidade Europeia
Pentru Comunitatea Europeană
Za Európske spoločenstvo
Za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
För Europeiska gemenskapen
ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՀԱՄԱՅՆՔԻ ԿՈՂՄԻՑ՝



За Република Армения
Por la República de Armenia
Za Arménskou republiku
For Republikken Armenien
Für die Republik Armenien
Armeenia Vabariigi nimel
Για τη Δημοκρατία της Αρμενίας
For the Republic of Armenia
Pour la République d'Arménie
Per la Repubblica d'Armenia
Armēnijas Republikas vārdā
Armenijos Respublikos vardu
Az Örmény Köztársaság részéről
Ghar-Repubblika ta' l-Armenja
Voor de Republiek Armenië
W imieniu Republiki Armenii
Pela República da Arménia
Pentru Republica Armenia
Za Arménsku republiku
Za Republiko Armenijo
Armenian tasavallan puolesta
För Republiken Armenien
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ՝



I LISA

Käesoleva lepingu artiklis 1 viidatud lepingute loetelu

Armeenia Vabariigi ja Euroopa Ühenduse liikmesriikide vahelised lennunduslepingud, mis on käesoleva lepingu allakirjutamise kuupäevaks sõlmitud, millele on alla kirjutatud ja/või mida kohaldatakse ajutiselt:

— Austria Vabariigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, parafeeritud Viinis 25. augustil 1993, edaspidi II lisas „Armeenia-Austria leping";

— Belgia valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, alla kirjutatud Brüsselis 7. juunil 2001, edaspidi II lisas „Armeenia-Belgia leping";

— Bulgaaria Vabariigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, alla kirjutatud Sofias 10. aprillil 1995, edaspidi II lisas „Armeenia-Bulgaaria leping";

— Küprose Vabariigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, alla kirjutatud Jerevanis 11. septembril 1998, edaspidi II lisas „Armeenia-Küprose leping";

— Tšehhi Vabariigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennutranspordi leping, parafeeritud Prahas 8. veebruaril 2002, edaspidi II lisas „Armeenia-Tšehhi Vabariigi leping";

— Taani Kuningriigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, alla kirjutatud Stockholmis 25. oktoobril 2000, edaspidi II lisas „Armeenia-Taani leping";

— Eesti Vabariigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, alla kirjutatud Tallinnas 17. märtsil 2000, edaspidi II lisas „Armeenia-Eesti leping";

— Prantsuse Vabariigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, parafeeritud Pariisis 12. veebruaril 2002, edaspidi II lisas „Armeenia-Prantsusmaa leping";

— Saksamaa Liitvabariigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennutranspordi leping, alla kirjutatud Bonnis 4. mail 1998, edaspidi II lisas „Armeenia-Saksamaa leping";

— Kreeka Vabariigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, alla kirjutatud Ateenas 16. detsembril 1994, edaspidi II lisas „Armeenia-Kreeka leping";

— Itaalia Vabariigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, alla kirjutatud Jerevanis 18. juulil 2002, edaspidi II lisas „Armeenia-Itaalia leping";

— Luksemburgi Suurhertsogiriigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, parafeeritud Luxembourgis 21. novembril 2000, edaspidi II lisas „Armeenia-Luksemburgi leping";

— Madalmaade Kuningriigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, alla kirjutatud Jerevanis 26. novembril 1999, edaspidi II lisas „Armeenia-Madalmaade leping";

— Poola Vabariigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline tsiviillennundusleping, alla kirjutatud Varssavis 27. jaanuaril 1998, edaspidi II lisas „Armeenia-Poola leping";

— Rumeenia valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, alla kirjutatud Jerevanis 25. märtsil 1996, edaspidi II lisas „Armeenia-Rumeenia leping";

— Rootsi Kuningriigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, alla kirjutatud Stockholmis 25. oktoobril 2000, edaspidi II lisas „Armeenia-Rootsi leping";

— Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi valitsuse ja Armeenia Vabariigi valitsuse vaheline lennundusleping, alla kirjutatud Londonis 9. veebruaril 1994, edaspidi II lisas „Armeenia-Ühendkuningriigi leping".

Viimati muudetud 19. juunil 1998 Jerevanis koostatud vastastikuse mõistmise memorandumiga.

II LISA

I lisas loetletud lepingute artiklid, millele viidatakse käesoleva lepingu artiklites 2–5

a) Liikmesriigipoolne määramine:

— Armeenia-Austria lepingu artikkel 3;

— Armeenia-Belgia lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Bulgaaria lepingu artikkel 3;

— Armeenia-Küprose lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Tšehhi Vabariigi lepingu artikkel 3;

— Armeenia-Taani lepingu artikkel 3;

— Armeenia-Eesti lepingu artikkel 3;

— Armeenia-Prantsusmaa lepingu artikkel 3;

— Armeenia-Saksamaa lepingu artikkel 3;

— Armeenia-Kreeka lepingu artikkel 3;

— Armeenia-Itaalia lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Luksemburgi lepingu artikkel 3;

— Armeenia-Madalmaade lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Poola lepingu artikkel 3;

— Armeenia-Rumeenia lepingu artikkel 3;

— Armeenia-Rootsi lepingu artikkel 3;

— Armeenia-Ühendkuningriigi lepingu artikkel 4.

b) Tegevus- ja muude lubade andmisest keeldumine, nende tühistamine, peatamine või piiramine:

— Armeenia-Austria lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Belgia lepingu artikkel 5;

— Armeenia-Bulgaaria lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Küprose lepingu artikkel 5;

— Armeenia-Tšehhi Vabariigi lepingu artikkel 5;

— Armeenia-Taani lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Eesti lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Prantsusmaa lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Saksamaa lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Kreeka lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Itaalia lepingu artikkel 5;

— Armeenia-Luksemburgi lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Madalmaade lepingu artikkel 5;

— Armeenia-Poola lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Rumeenia lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Rootsi lepingu artikkel 4;

— Armeenia-Ühendkuningriigi lepingu artikkel 5.

c) Ohutus:

— Armeenia-Tšehhi Vabariigi lepingu artikkel 8;

— Armeenia-Taani lepingu artikkel 14;

— Armeenia-Eesti lepingu artikkel 12;

— Armeenia-Prantsusmaa lepingu artikkel 8;

— Armeenia-Saksamaa lepingu artikkel 12;

— Armeenia-Itaalia lepingu artikkel 10;

— Armeenia-Luksemburgi lepingu artikkel 6;

— Armeenia-Rootsi lepingu artikkel 14;

— Armeenia-Ühendkuningriigi lepingu artikkel 9a.

d) Lennukikütuse maksustamine:

— Armeenia-Austria lepingu artikkel 7;

— Armeenia-Belgia lepingu artikkel 10;

— Armeenia-Bulgaaria lepingu artikkel 7;

— Armeenia-Tšehhi Vabariigi lepingu artikkel 9;

— Armeenia-Küprose lepingu artikkel 7;

— Armeenia-Taani lepingu artikkel 6;

— Armeenia-Eesti lepingu artikkel 6;

— Armeenia-Prantsusmaa lepingu artikkel 10;

— Armeenia-Saksamaa lepingu artikkel 6;

— Armeenia-Kreeka lepingu artikkel 9;

— Armeenia-Itaalia lepingu artikkel 6;

— Armeenia-Luksemburgi lepingu artikkel 8;

— Armeenia-Madalmaade lepingu artikkel 10;

— Armeenia-Poola lepingu artikkel 6;

— Armeenia-Rumeenia lepingu artikkel 9;

— Armeenia-Rootsi lepingu artikkel 6;

— Armeenia-Ühendkuningriigi lepingu artikkel 8.

e) Euroopa Ühenduse sisesed veotariifid:

— Armeenia-Austria lepingu artikkel 11;

— Armeenia-Belgia lepingu artikkel 13;

— Armeenia-Bulgaaria lepingu artikkel 9;

— Armeenia-Küprose lepingu artikkel 14;

— Armeenia-Tšehhi Vabariigi lepingu artikkel 13;

— Armeenia-Taani lepingu artikkel 10;

— Armeenia-Eesti lepingu artikkel 10;

— Armeenia-Prantsusmaa lepingu artikkel 14;

— Armeenia-Saksamaa lepingu artikkel 10;

— Armeenia-Kreeka lepingu artikkel 12;

— Armeenia-Itaalia lepingu artikkel 8;

— Armeenia-Luksemburgi lepingu artikkel 10;

— Armeenia-Madalmaade lepingu artikkel 6;

— Armeenia-Poola lepingu artikkel 10;

— Armeenia-Rumeenia lepingu artikkel 8;

— Armeenia-Rootsi lepingu artikkel 10;

— Armeenia-Ühendkuningriigi lepingu artikkel 7.

III LISA

Käesoleva lepingu artiklis 2 viidatud muud riigid

a) Islandi Vabariik (Euroopa Majanduspiirkonna lepingu alusel);

b) Liechtensteini Vürstiriik (Euroopa Majanduspiirkonna lepingu alusel);

c) Norra Kuningriik (Euroopa Majanduspiirkonna lepingu alusel);

d) Šveitsi Konföderatsioon (Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelise lennutranspordilepingu alusel).

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

25. jaanuar 2006,

riigiabi C 54/03 (ex N 194/02) kohta, mida Saksamaa Liitvabariik kavatseb rakendada hüvitamismehhanismi raames seoses raskete kaubaveokite teemaksusüsteemi kehtestamisega Saksamaa kiirteedel

(teatavaks tehtud numbri K(2006) 89 all)

(Ainult saksakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2009/150/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

võttes arvesse nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 88 kohaldamiseks, [1]

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi eespool nimetatud sätete alusel [2] ja võttes neid märkusi arvesse,

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 6. märtsi 2002. aasta kirjaga, mille komisjon (transpordi ja energeetika peadirektoraat) sai kätte 12. märtsil 2002 (A(02)54606), ning 7. märtsi 2002. aasta kirjaga, mis registreeriti 7. märtsil 2002 (A(02)54445), teavitas Saksamaa Liitvabariigi liiklus-, ehitus- ja elamuvaldkonna ministeerium komisjoni Saksamaa Liitvabariigi valitsuse kavast võtta kasutusele teemaksu hüvitamise süsteem ning kehtestada rasketele kaubaveokitele läbisõidul põhinev kiirtee kasutustasu. Komisjoni peasekretariaat teatas Saksamaa kirja kättesaamisest 21. märtsi 2002. aasta kirjaga (D(02)1080) ning registreeris seaduseelnõu teatise numbri all N 194/02.

(2) 23. juuli 2003. aasta kirjaga, mis registreeriti numbri all C 54/03, teavitas komisjon Saksamaa Liitvabariiki oma otsusest algatada kõnealuse abi suhtes EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud menetlus.

(3) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas*. [3] Komisjon palus huvitatud isikutel esitada märkusi.

(4) Saksamaa ametiasutused vastasid komisjoni esitatud küsimustele, edastades komisjonile kaks 22. augusti 2003. aasta kuupäevaga kirja, mis registreeriti 1. septembril 2003 (A(03)/28354).

(5) Komisjonile saabusid märkused 12 huvitatud isikult. Komisjon edastas need Saksamaa Liitvabariigile, kellele anti võimalus vastata; Saksamaa märkused esitati 7. novembri 2003. aasta kirjas, mis registreeriti 13. novembril 2003 (A(03)34681).

[1] EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1.
[2] ELT C 202, 27.8.2003, lk 5.
[3] ELT C 202, 27.8.2003, lk 5.

(6) Saksamaa ametiasutused edastasid komisjonile lisateabe 23. oktoobril 2003, mis registreeriti 27. oktoobril 2003 (A(03)33102), 23. detsembril 2003, mis registreeriti 26. detsembril 2003 (A(03)38579), 1. juulil 2004, mis registreeriti 6. juulil 2004 (A(04)24123), 2. detsembril 2004, mis registreeriti samal kuupäeval, 25. jaanuaril 2005, mis registreeriti 28. jaanuaril 2005, 14. juulil 2005, mis registreeriti 28. juulil 2005 (A(05)19151) ja 11. novembril 2005, mis registreeriti 14. novembril 2005 (A(05)32154).

2. ABI ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

2.1. Teemaksu hüvitamise süsteem

(7) Alates 1. jaanuarist 2005 kehtestasid Saksamaa ametiasutused rasketele kaubaveokitele läbisõidul põhineva teemaksu, mille keskmiseks määraks jäi 12,4 senti/km. Nad teavitasid komisjoni oma kavatsusest tõsta kõnealust määra lähemas tulevikus 15 sendini km kohta ning võtta samas kasutusele teemaksu hüvitamise süsteem, mis võimaldaks (osaliselt) hüvitada maanteeveoettevõtjate suurema üldise maksukulu. Teemaksu hüvitis seisneb korra aastas makstavas ühekordses summas, millega hüvitatakse kuni 2,6 senti/km. Teemaksu hüvitamise ulatus sõltub aga Saksamaal ostetud kütuselt tasutud kütuseaktsiisi summast, mida tuleb tõendada asjaomaste dokumentide esitamisega. Ettevõtjale, kes tõendab, et on Saksamaal tasunud kütuseaktsiisi 8,6 senti liitri kohta, hüvitatakse 2,6 senti/km.

2.2. Abimeetme eesmärk

(8) Meetme eesmärk on kehtestada teemaksumäär kilomeetri kohta, võttes piisavalt arvesse ka Saksamaa õigusruumis teemaksukohustuslastest maanteeveoettevõtjate tasutavaid muid liiklusega seonduvaid makse. Meetme puhul võetakse arvesse, et enamik teekasutajaid juba osaleb maksude kaudu (sõiduki aastamaks, kütuseaktsiis) infrastruktuurikulude rahastamises, ning meetme eesmärk on hüvitada osa tasutud maksudest neile teekasutajatele, kes lisaks olemasolevatele maksudele tasuvad nüüd ka teemaksu. Alates 1. jaanuarist 2005 kehtestati teemaksumääraks 12,4 senti/km. Selle kavandatav tõstmine 2,6 sendi võrra km kohta, et saavutada keskmiseks määraks 15 senti/km, on Saksamaa ametiasutuste arvates piisav, et katta kõik asjaomase infrastruktuurivõrgu ehitus-, kasutus- ja arenduskulud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiivi 1999/62/EÜ (raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (Eurovignette'i direktiiv)), [4] eriti selle artikli 7 lõigete 9 ja 10 tähenduses. [5] Kuna maanteeveoettevõtjate jaoks infrastruktuurikulud kokkuvõttes suurenevad, teevad Saksamaa ametiasutused samas ettepaneku kehtestada maksukulu osaliseks hüvitamiseks hüvitamissüsteem.

2.3. Abisumma

(9) Teemaksu hüvitamine summas 2,6 senti/km tuleneb allpool esitatud arvutustest, mis põhinevad Saksamaa ametiasutuste otsusel maksta hüvitisteks 600 miljonit eurot: arvestades, et sõidukite (mis kaaluvad vähemalt 12 tonni) aastane läbisõit on kokku 22,7 miljardit km, laekub 1 sendi puhul kilomeetri kohta teemaksu 227 miljonit eurot aastas. Eeldusel, et kütust tarbitakse 30 liitrit 100 km kohta ja kütuseaktsiis on 0,01 eurot liitrilt, on aktsiisimaksu 1 sendi korral aktsiisimaksust laekuv tulu ca 68 miljonit eurot aastas. [6] Seega on maksulaekumine teemaksu 1 sent/km puhul võrdne aktsiisimaksu 3,3 sendiga [7] liitri kohta. Seega annab otsus hüvitada 600 miljonit eurot teemaksuhüvitise suuruseks umbes 2,6 senti km kohta. [8] Hüvitise saamiseks tuleb tõendada, et aktsiisimaksu on tasutud 8,6 senti [9] liitri kohta.

(10) Kuna teemaksu hüvitamise süsteemile kulub aastas kokku 600 miljonit eurot, moodustab hüvitis ca 17,6 % laekuvast teemaksutulust, mis on ca 3,4 miljardit eurot aastas.

2.4. Kestus

(11) Kavandatud teemaksu hüvitamise süsteem on tähtajatu. Ent Saksamaa ametiasutused on märkinud, et nad võivad õigusakti muuta ning kehtestada tähtajalise süsteemi, kui komisjon peaks sellise tingimuse seadma.

2.5. Abisaajad

(12) Teemaksu hüvitamise süsteemi puhul on abisaajad kõik Saksamaa kiirteid kasutavad maanteeveoettevõtjad või veoautode omanikud, kelle sõidukid kaaluvad vähemalt 12 tonni, olenemata nende kodakondsusest või riikkondsusest, elu- või asukohast. Samas sõltub teemaksu hüvitise saamine sellest, kas Saksamaal ostetud kütuselt on tasutud aktsiisi.

(4) EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42.
(5) Seda kinnitas Viinis asuva Österreichisches Institut für Raumplanung poolt teostatud uuring, milles jõuti järeldusele, et infrastruktuurikulud on kindlaks määratud direktiivi 1999/62/EÜ kohaselt.
(6) 227 miljonit 100 km kohta; 227 × 30 : 100 = 68 miljonit.
(7) 227 : 68 = 3,3
(8) 600 : 227 = 2,6
(9) 2,6 × 3,3 = 8,6 (senti)

2.6. **Õiguslik alus**

(13) Teemaksu hüvitamise süsteemi õiguslikuks aluseks on valitsuse 22. märtsi 2002. aasta seaduse, millega kehtestatakse rasketele kaubaveokitele kiirteede kasutamise eest läbisõidul põhinevad tasud, artikkel 1 (edaspidi „seadus"). Seadusele kirjutati alla 5. aprillil 2002 ning see avaldati Saksamaa Liitvabariigi ametlikus väljaandes (*Bundesgesetzblatt*) 11. aprillil 2002. ([10])

(14) Seaduse artikli 1 lõike 3 punktis 2 on volitusnorm, mis võimaldab valitsuse määrusega kehtestada Bundesrat'i nõusolekul teemaksumäära kilomeetri kohta, võttes arvesse telgede arvu ja sõidukite heitgaasikategooriat. Sama lõike punktiga 3 volitatakse Saksamaa valitsust kehtestama teemaksumäära kilomeetri kohta, võttes piisavalt arvesse ka määruses määratletud teemaksukohustuslaste Saksamaa territooriumil tasutavaid muid liiklusega seonduvaid makse.

(15) Saksamaa Liitvabariigi valitsus on teemaksu hüvitamise süsteemi kehtestamiseks teinud ettepaneku lisada olemasolevasse 24. juuni 2003. aasta määrusesse (rasketele kaubaveokitele teemaksumäära kehtestamise kohta) ([11]) uus punkt. Ettepaneku õiguslikuks aluseks on seaduse artikli 1 lõike 3 punkt 3. Saksamaa valitsus on kinnitanud, et määrust muudetakse ainult juhul, kui komisjon teeb teemaksu hüvitamise süsteemi suhtes positiivse otsuse.

2.7. **Aktsiisimaksu tasumise tõendamise tehnilised aspektid**

(16) Teemaksu hüvitamise süsteemi kohaldamise põhielemendiks on Saksamaal kütuseaktsiisi tasumise tõendamine. Tasumist tõendavad dokumendid on Saksamaa tankla nõuetekohane kviitung või kütusekrediitkaardi väljastanud ettevõtte maksedokument, millel on mõlemal juhul märgitud teemaksukohustuslase tankinud sõiduki registreerimisnumber. Saksamaal kütuseaktsiisi tasumist tõendavad dokumendid peavad samuti vastama 21. detsembri 1992. aasta mineraalõlide maksustamise seaduse kehtiva redaktsiooni nõuetele. ([12])

(17) Teemaksu vähendatakse ainult juhul, kui on tõendatud, et teemaks ja kütuseaktsiis tasuti samal kalendriaastal. Ühe kalendriaasta jooksul kogunenud teemaksu hüvitise summa (teemaksukreedit) tasaarveldatakse üldjuhul teemaksukohustuslase sõiduki järgmise aasta teemaksuvõlaga. Teemaksukohustuslane peab konkreetse sõiduki kohta teemaksu hüvitamise taotluse esitama hiljemalt järgmise aasta 31. märtsiks Bundesamt für Güterverkehr'ile, mis tegeleb seaduse rakendamisega ning vastutab järelevalve ja rikkumiste menetlemise eest.

(18) Kui teemaksukreeditit ei ole aga võimalik tasaarvestada järgmise aasta teemaksuvõlaga, makstakse see taotluse korral välja. Taotlus tuleb Bundesamt für Güterverkehr'ile esitada hiljemalt järgmise aasta 31. märtsiks.

2.8. **Menetluse algatamise põhjused**

(19) 23. juulil 2003 algatas komisjon ametliku uurimismenetluse järgmistel põhjustel.

a) Komisjon kahtles vajaduses asendada algselt kehtestatud teemaksumäär süsteemiga, mille puhul suuremad määrad kombineeritakse hüvitistega. Seepärast paluti Saksamaal esitada kõik väited, millega tõendataks, et see kaalub alates selle rakendamise kuupäevast üles suurema halduskoormuse esialgse süsteemiga võrreldes.

b) Komisjon väljendas samuti kahtlust, et meede võib põhjustada välisriikide maanteeveoettevõtjate diskrimineerimist *de facto*. Seepärast paluti Saksamaa ametiasutustel esitada kogu asjakohane teave selle kohta, miks meedet tuleks käsitada mittediskrimineerivana.

c) Lisaks sellele pidas komisjon vajalikuks selgitada hüvitiste süsteemi mõju keskkonnale, kuna negatiivne keskkonnamõju võib olla vastuolus ühise huviga. Seepärast kutsus komisjon Saksamaad üles esitama selles küsimuses lisateavet.

d) Samuti ei olnud komisjon veendunud, et teemaksusüsteem vastab direktiivi 1999/62/EÜ kõikidele tingimustele ning on kooskõlas EÜ asutamislepingu artikliga 28.

([10]) BGBl. G 5702, 2002, I osa nr 23, Bonn, 11.4.2002, lk 1234, muudetud 28. juuni 2003. aasta seadusega, BGBl. I, lk 1050.
([11]) Rasketele kaubaveokitele teemaksumäära kehtestamise määrus, 24. juuni 2003, BGBl. I, lk 1001.
([12]) BGBl. I, lk 2150, 2185; 1993, lk 169.

e) Samuti kritiseeris komisjon toona teabe puudumist seoses asjaomase teemaksu kavandatava hüvitamissüsteemi rakendamise õigusliku alusega ning palus seepärast Saksamaa ametiasutustel esitada komisjonile nt seaduse artikli 1 lõike 3 punktil 3 põhineva uue määruse eelnõu.

f) Komisjon vajas lisaselgitusi selle kohta, kas teemaksu vähendamise süsteemi suhtes kehtib nõukogu 19. oktoobri 1992. aasta direktiivi 92/81/EMÜ ([13]) (mineraalõlidele kehtestatud aktsiisimaksude struktuuri ühtlustamise kohta) artikli 8 lõikes 4 sätestatud ametliku menetluse nõue. Seepärast paluti Saksamaa ametiasutustel selgitada, miks ei teavitatud abikavast direktiivis 92/81/EMÜ sätestatud menetluse kohaselt.

3. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

(20) Ametliku menetluse algatamise järel esitasid komisjonile märkused 12 kolmandat isikut – kümme neist olid siseriiklikud või Euroopa assotsiatsioonid ([14]) ning kaks liikmesriigid. ([15]) Kümne isiku märkused sisaldasid väiteid meetme vastu ning kahe isiku märkused abikava kaitsvaid väiteid. ([16])

([13]) EÜT L 316, 31.10.1992, lk 12. Alates 1. jaanuarist 2004 on direktiiv 92/81/EMÜ asendatud 27. oktoobri 2003. aasta direktiiviga 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (ELT L 283, 31.10.2003, lk 51).

([14]) Belgia: FEBETRA (Fédération Royale Belge des Transporteurs) saadetud 11. septembril 2003 ning registreeritud 15. septembril 2003 (A/29597); SAV (De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners), saadetud 15. septembril 2003 ja registreeritud 19. septembril 2003 (A/30036); Taani: DTL (Dansk Transport og Logistik), saadetud 26. septembril 2003 ja registreeritud 30. septembril 2003 (A/30852); Saksamaa: BGL (Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung), saadetud 22. septembril 2003 ning registreeritud 23. septembril 2003 (A/30304); Madalmaad: TLN (Transport en Logistiek Nederland), saadetud 25. septembril 2003 ning registreeritud 26. septembril 2003 (A/30535); Hispaania: ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera), saadetud 26. septembril 2003 ning registreeritud 13. oktoobril 2003 (A/31891); ATRADICE (Asociación de Empresas de Transporte de la Región Centro), saadetud 25. septembril 2003 ning registreeritud 26. septembril 2003 (A/30540); CETM (Confederación Española de Transporte de Mercancías), saadetud 26. septembril 2003 ning registreeritud 9. oktoobril 2003 (A/31648); FENADISMER (Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España), saadetud 25. septembril 2003 ning registreeritud 2003 (A/30502); FROET (Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia), saadetud 22. septembril 2003 ning registreeritud 23. septembril 2003 (A/30273).

([15]) Ühendkuningriik: alaline esindus, saadetud 2. oktoobril 2003 ning registreeritud 8. oktoobril 2003 (A/31558); Hispaania: Dirección general de Transportes del Ministerio de Fomento, saadetud 24. septembril 2003 ning registreeritud 26. septembril 2003 (A/30588).

([16]) Hüvitusmeedet kaitsesid BGL ja Ühendkuningriik.

3.1. Hüvitusmeetme vastu esitatud väited

3.1.1. *Välisriikide maanteeveoettevõtjate diskrimineerimine de facto*

3.1.1.1. Liikmesriikide kütuseaktsiisi määrade erinevustest tulenev välisriikide maanteeveoettevõtjate diskrimineerimine ([17])

(21) Suur osa huvitatud isikutest väidab, et hüvitamissüsteem ei ole eri kodakondsuse või riikkondsusega maanteeveoettevõtjate jaoks tegelikult õiglane, kuna liikmesriikides on kütuseaktsiisi määrad erinevad. Hüvitamissüsteem tundub *de facto* diskrimineeriv eelkõige seetõttu, et välisriikide maanteeveoettevõtjad ei tangi Saksamaal kõrge kütuseaktsiisi tõttu, ega saa seega teemaksu hüvitamise süsteemist kasu.

3.1.1.2. Välisriikide maanteeveoettevõtjate diskrimineerimine, mis tuleneb sellest, et meede, mida võib käsitada infrastruktuuri kasutamise eest makstava maksu (teemaks) vähendamisena, soosib Saksamaa ettevõtteid ([18])

(22) Veel väideti, et meede, mida võib käsitada infrastruktuuri kasutamise eest makstava maksu vähendamisena, soosib Saksamaa maanteeveoettevõtjaid, kuna välisriikide maanteeveoettevõtjad kõrge kütuseaktsiisi tõttu Saksamaal ei tangi. Selle tulemusena maksavad välisriikide maanteeveoettevõtjad infrastruktuuri kasutamise eest rohkem (st tasu täismääras) kui Saksamaa maanteeveoettevõtjad, kes saavad hüvitamissüsteemist kasu ning maksavad tegelikult „vähendatud" infrastruktuuritasu.

3.1.1.3. Välisriikide maanteeveoettevõtjate diskrimineerimine, mis tuleneb sellest, et meetmega hüvitatakse osaliselt Saksamaa ja muude riikide erinevused kütusehinnas ([19])

(23) Mõned huvitatud isikud on täpsustanud, et abimeetme tagajärjel on Saksamaa maanteeveoettevõtjatel võimalik kaubaveo hindu alandada. See seab ebasoodsamasse olukorda ettevõtjad, kes tegelevad kaugvedudega. Seega diskrimineeritakse abimeetmega kaudselt välisriikide maanteeveoettevõtjaid.

([17]) ASTIC, ATRADICE, CEMT, Dirección general de Transportes del Ministerio de Fomento, DTL, FEBETRA, FROET, SAV, TLN.

([18]) Vt nt ASTIC.

([19]) Vt nt DTL, FROET.

3.1.1.4. Välisriikide maanteeveoettevõtjate diskrimineerimine, mis tuleneb nende kohustusest anda suurem panus mineraalõlide aktsiisimäärade ühtlustamisesse ([20])

(24) Lisaks sellele väidavad kolmandad isikud, et teemaksu tõusu 12,4 sendilt km kohta 15 sendile km kohta, mida vajatakse hüvitusmeetme rahastamiseks, rahastavad kõik maanteeveoettevõtjad, sealhulgas ka need, kes teemaksu hüvitist ei saa. Seega peavad välisriikide maanteeveoettevõtjad maksma Saksamaa ametiasutuste kavandatud mineraalõlide aktsiisimäärade ühtlustamise rahastamiseks suuremat teemaksu. Kuna huvitatud isikute arvates ei ole see põhjendatud, on nad seisukohal, et meede on diskrimineeriv.

3.1.1.5. Välisriikides, eelkõige Saksamaaga piirnevates piirkondades asuvate tanklate diskrimineerimine ([21])

(25) Huvitatud isikud väidavad, et teemaksu hüvitamise süsteem ei motiveeri mitte parandama transpordi infrastruktuuri, vaid Saksamaal kütust tankima. Järelikult annab hüvitamissüsteem Saksamaa tanklatele väljaspool Saksamaad asuvate tanklate ees eelise. Seega on hüvitusmeetmel diskrimineeriv mõju ka välisriikide tanklatele.

3.1.1.6. Muude liikmesriikide diskrimineerimine nende saamata jääva maksutulu tõttu ([22])

(26) Järgmine huvitatud isikute esitatud väide on see, et järelikult jääb teistel liikmesriikidel, nt naaberpiirkondadel, nende territooriumil teostatava kütuseostu vähenemise tõttu maksutulu saamata.

3.1.1.7. Vähem kui 12 tonni kaaluvate sõidukite diskrimineerimine, kuna hüvitamine tähendab tegelikult mineraalõlide aktsiisimäärade alandamist ([23])

(27) Kuna meedet võib käsitada kütuseaktsiisi kaudse vähendamisena, väidavad mõned huvitatud isikud, et meede on diskrimineeriv nende Saksamaa kiirteid kasutavate kütusetarbijate suhtes, kelle sõidukid kaaluvad vähem kui 12 tonni.

3.1.1.8. Ainult see, et maksukoormused erinevad, ei saa õigustada riigiabi andmist ([24])

(28) Kolmandate isikute järgmine väide põhineb kohtuotsusel Itaalia abikava käsitlevas kohtuasjas, mis seisnes Itaalia maanteeveoettevõtjatele pakutavas maksukrediidikavas ja hüvitiste maksmises muudes liikmesriikides asutatud veoettevõtjatele, võttes aluseks diislikütuse hinnangulise tarbimise vahemaade läbimiseks Itaalia territooriumil. Kohus jättis jõusse komisjoni otsuse, mille kohaselt Itaalia Vabariik oli kohustatud antud abi tagasi nõudma. Seega väidavad huvitatud isikud, et sarnaselt Itaalia kohtuasjaga ei saa ainult see, et mineraalõlide aktsiisi maksukoormus on erinev, õigustada riigiabi andmist. ([25])

3.1.2. *Välisriikide maanteeveoettevõtjate diskrimineerimine, mis tuleneb konkreetsetest hüvitamismehhanismidest või halduskoormusest* ([26])

(29) Esiteks ei ole hüvitamine, nagu selgub, seotud Saksamaa kiirteede tegeliku kasutamisega. Kuna maksukulu hüvitamiseks võetakse kolmandate isikute sõnul vastu kõigi tanklate kviitungeid, olenemata sellest, kas sõiduk kasutas Saksamaa kiirteid või muid teid. See annab eelkõige eelise nendele Saksamaa maanteeveoettevõtjatele, kelle sõidukiparki kuuluvad nii 12 tonnist raskemad kui kergemad sõidukid.

(30) Teiseks väidavad kolmandad isikud, et meetmel on diskrimineeriv mõju, kuna ühe kalendriaasta jooksul kogunenud teemaksu hüvitise summa võib tasaarveldada järgmise aasta teemaksuvõlaga. Selline maksemehhanism annab eelise Saksamaa maanteeveoettevõtjatele, sest mujalt pärit maanteeveoettevõtjad võivad Saksamaa kiirteid kasutada ainult aeg-ajalt.

(31) Kolmandaks väidavad huvitatud isikud, et meede ei ole kooskõlas direktiiviga 1999/62/EÜ, kuna hüvitamissüsteem loob keelelisi ja halduslikke takistusi, ning selle tagajärjel jätavad paljud välisriikidest pärit teekasutajad, eriti juhuslikud, hüvitise taotlemata.

(32) Veel osutavad huvitatud isikud mõnele teemaksusüsteemi praktilisele küljele (nagu sõidukisiseste (OBU) seadmete jmt puudumine), mis samuti mõjutavad nende arvates abimeedet kaudselt.

([20]) Vt nt TLN.
([21]) Vt nt ATRADICE, ASTIC, CEMT, FROET.
([22]) Vt nt ATRADICE.
([23]) Vt nt ASTIC, ATRADICE, CEMT.
([24]) Vt nt ASTIC, CEMT.
([25]) Sellega seoses viitavad huvitatud isikud kohtuasjale C-6/97: Itaalia *vs.* komisjon (EKL 1999, lk I-2981, eriti punkt 21).
([26]) Vt nt ATRADICE, CEMT, FROET.

3.1.3. *Direktiivi 92/81/EMÜ (mineraalõlidele kehtestatud aktsiiside struktuuri ühtlustamise kohta)* ([27]) *rikkumine*

(33) Mitu kolmandat isikut väidavad, et kuna hüvitamissüsteemi tulemusena väheneb kaudselt kütuseaktsiis, rikutakse direktiivi 92/81/EMÜ, kui ei täideta selle konkreetseid menetlusnõudeid, nagu artikli 8 lõikes 4 sätestatud teavitamisnõue. ([28])

3.1.4. *Meetme negatiivsed mõjud keskkonnale* ([29])

(34) Märkimist vajab ka see, et ühe huvitatud isiku väitel soodustab meede kütusetarbimist, pidades silmas seda, et hüvitise suurus sõltub otseselt tarbitud kütuse hulgast. Järelikult on meede vastuolus ühenduse huvidega.

3.1.5. *Teemaksusüsteemiga seonduvad muud väited*

(35) Lisaks on kõik abimeetme vastu meelestatud huvitatud isikud kritiseerinud teemaksusüsteemi kui sellist, tegemata mõnikord selget vahet teemaksul ja teemaksu hüvitamise süsteemil. Huvitatud isikute peamised väited seoses teemaksuga olid järgmised.

(36) Asjaolu, et kõrgema teemaksu määraga maksustatakse ainult vähemalt 12 tonni kaaluvad sõidukid, on diskrimineeriv, kuna see maksustab peamiselt kaupade rahvusvahelise veo ning soodustab kaudselt peamiselt kaupade siseriiklikku vedu kergemate kui 12 tonni kaaluvate sõidukitega. ([30]) Siinkohal on huvitatud isikud viidanud mitmele Euroopa Kohtu lahendile. ([31])

(37) Huvitatud isikute sõnul rikub teemaksusüsteem direktiivi 1999/62/EÜ, eelkõige selle artikli 7 lõiget 4, kuna teemaksu tuleb käsitada diskrimineerivana maanteeveoettevõtja kodakondsusest või sõiduki lähte- või sihtkohast tulenevalt. ([32])

(38) Teemaksusüsteemi praktilised probleemid ([33]) seavad välisriikide maanteeveoettevõtjad ebasoodsamasse olukorda. Tõhusate alternatiivide puudumine sõidukisisestele seadmete paigaldamisele rikub samuti direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7 lõiget 5.

(39) Veel väljendasid huvitatud isikud oma kahtlusi seoses teemaksumäära suurusega ja sellega, kas see on kooskõlas „Eurovignette'i" direktiivi artikli 7 lõikega 9. ([34]) Kuna Saksamaa kiirteede ehitamise kulud on enamjaolt juba kulumisse kantud, peaks kuluarvutus piirduma eelkõige asjaomase infrastruktuurivõrgu kasutus- ja arenduskuludega. Lisaks sellele väideti, et teemaksusüsteem on diskrimineeriv, kuna teemaksuga maksustatakse ainult raskeid kaubaveokeid, mis kaaluvad vähemalt 12 tonni; Saksamaa ametiasutuste esitatud teabe põhjal põhjustavad need aga ainult 45 % kuludest. Samuti näib diskrimineerivana turistidest eraisikute sõidukitele laienev maksuvabastus. Veel väideti, et keskmine teemaksumäär 12,4 senti/km näib olevat liiga kõrge. Sellest ilmneb, et Saksamaa kasutab suuremat teemaksumäära, et ristsubsideerida teisi transpordiliike, mis on vastuolus põhimõttega, et kasutaja maksab, ning direktiivi 1999/62/EÜ artikli 9 lõikega 2.

(40) Lisaks sellele väideti, et Saksamaa teemaksusüsteem on ilmselt vastuolus direktiivi 1999/62/EÜ 17. põhjendusega, kuna see loob kunstlikke takistusi, kahjustab konkurentsi Euroopas ning hälbib infrastruktuuri maksustamise Euroopa ühtlustatud mudelist, millega tagatakse koostalitusvõime.

(41) Saksamaal uut teemaksu sätestav õigusakt on ilmselt diskrimineeriv välisriikide maanteeveoettevõtjate suhtes ka sõidukite heitgaasikategooriate poolest.

(42) Samuti väidetakse, et teemaksusüsteem rikub samuti asutamislepingu sätteid, nagu artiklid 28, 97, 90 ja 92. ([35])

([27]) Vt nt ASTIC, ATRADICE, CEMT.
([28]) Praegu direktiivi 2003/96/EÜ artikkel 19.
([29]) Vt nt Dirección general de Transportes del Ministerio de Fomento.
([30]) ASTIC, ATRADICE, CEMT.
([31]) Vt kohtuasi C-205/98: komisjon *vs.* Austria (EKL 2000 I-7367, eriti punktid 76, 78 ja 86); kohtuasi C-6/97: Itaalia *vs.* komisjon (EKL 1999, lk I-2981, eriti punktid 15, 21, 23); kohtuasi C-200/97: Ecotrade (EKL 1998, lk I-7907); kohtuasi C-90/94: Haar Petroleum (EKL 1997, lk I-4085, eriti punktid 34, 35, 37 ja 40).
([32]) Sellega seoses on viidatud ka kohtuasjale C-205/98: komisjon *vs* Austria (eriti punktid 76, 78, 85, 86, 101 ja 104).
([33]) Puuduvad sõidukisiseseid seadmeid paigaldama volitatud töökojad, puudub maanteeveoettevõtjate juurdepääs Internetisüsteemidele, probleemid registreerimise ja marsruudi muutmisega ning keeleprobleem terminalides, ebapiisavad makseviisid (sõidukisisesed seadmed, Internet, terminal), keeleprobleemid jne.
([34]) Vt ka liidetud kohtuasju C-430/99 ja C-431/99: Sea-Land Service Inc. ja Nedlloyd Lijnen (EKL 2002 I-5235, punkt 43 ning eriti punktid 85, 101, 120- 123) ja selles asjas esitatud kohtujurist Alberi ettepanekut koos seal viidatud kohtupraktikaga.
([35]) Vt ka Haar Petroleum, eriti punktid 34, 35, 37 ja 40.

3.2. **Hüvitiste süsteemi toetuseks esitatud väited**

(43) Märgitakse, et abi on vajalik, ühenduse huvides ning see vastab proportsionaalsuse põhimõttele ning selle toetuseks esitatakse järgmised väited: nii transpordipoliitikat käsitlev komisjoni valge raamat [36] kui ka „Eurovignette'i" direktiivi uue eelnõu [37] artikkel 7b võimaldavad maksude hüvitamist infrastruktuuri kasutamise eest maksustatud liiklejatele üldise maksukoormuse kasvu vältimiseks. Meetme endaga ei vähendata mineraalõlide aktsiisimäära. Kütuseaktsiisi määra kasutatakse teemaksu hüvitise arvutamisel ainult võrdlusmäärana. Lisaks sellele on võimalik tõendada, et mineraalõlide aktsiisi laekumine Saksamaal on vähenemas, kuna kütust ostetakse Saksamaal vähem. Seega on hüvitiste süsteem vajalik meede, et hoida üldine maksutõus proportsionaalsena, mis on ka ühenduse huvides.

(44) On selge, et abimeetme puhul järgitakse mittediskrimineerimise põhimõtet, kuna abimeetmest saavad kasu nii Saksamaa kui välisriikide maanteeveoettevõtjad. Huvitatud isiku arvates tuleneb mis tahes diskrimineerimine nõukogu tegevusetusest, kuna ühtlustamise küsimus on alates 1985. aastast soikunud. Võttes arvesse seda, et aktsiisimaksude ühtlustamist ei toimu, aitab teemaksu hüvitamise süsteem ainult neutraliseerida Saksamaa maanteeveoettevõtjate ebasoodsat olukorda. Siinkohal võib tõendada, et Saksamaa osakaal piiriüleste maanteevedude tonnaažis on pidevalt vähenenud, moodustades 1985. aastal 39,0 % ning 2002. aastal 21,6 %. Peale selle on piiriülene maanteevedu muutumas järjest valdavamaks: 2015. aastal moodustab piiriülene kaubavedu üle poole Saksamaa kiirteede liiklusest. Märgitud on ka seda, et diskrimineerimisega oleks tegemist vaid juhul, kui maanteeveoettevõtjad, kelle registreeritud asukoht ei ole Saksamaal, peaksid kandma suuremaid kulusid või neil lasuks hüvitamisega seoses suurem halduskoormus kui Saksamaa maanteeveoettevõtjatel, mis käesoleval juhul nii ei ole.

(45) Samuti on kolmandad isikud väitnud, et abimeede ei kahjusta konkurentsi, arvestades asjaolu, et 600 miljoni euro ulatuses hüvitisi aastas moodustab ainult 17,6 % infrastruktuuritasu lisakuludest.

(46) Veel on väidetud, et meede ei ole riigiabi, kuna komisjoni teatise (98/C 384/03) [38] punkti 13 kohaselt on maksumeetmed üldised meetmed, mis ei ole EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohaselt riigiabi.

[36] Infrastruktuuri kasutamise järkjärgulise maksustamise suunas, lk 71.
[37] Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (KOM(2003) 448 (lõplik)).
[38] EÜT C 384, 10.12.1998, lk 3.

4. **SAKSAMAA LIITVABARIIGI MÄRKUSED**

(47) Saksamaa valitsuse arvates ei ole meede otseselt diskrimineeriv, kuna hüvitist võivad saada kõik maanteeveoettevõtjad olenemata kodakondsusest, riikkondsusest või elu- või asukohast. Meede ei ole ka diskrimineeriv *de facto*. Esiteks väidab Saksamaa valitsus, et Saksamaa kiirteede kasutamise eest kehtestatud uus maksumäär on otseselt seotud kütusetarbimisega, mis omakorda on otseselt seotud tasutud kütuseaktsiisi summaga. Valitsuse arvates on teemaksu vähendamise ja kütuseaktsiisi tasumise sidumine piisavalt põhjendatud, kuna mõlemat võib käsitada panusena infrastruktuuri kulude rahastamisse. Lisaks sellele ei nähta meetmega ette künniseid, nt teemaksu miinimumsummat ega minimaalset veomahtu. Otsus, kas tankida Saksamaal või mitte, on pelgalt majanduslik, ning selle teevad nii Saksamaa kui välisriigi maanteeveoettevõtjad. Kõik maanteeveoettevõtjad tangivad seal, kus see on neile majanduslikult kõige kasulikum. Teisisõnu mõjutab nende otsust, kus tankida, peamiselt kütuse hind. Sellega seoses sedastavad Saksamaa ametiasutused, et nii kütuse müügihinnalt tasutav aktsiis kui ka müügihind ise on Saksamaal ühed ELi liikmesriikide kõrgeimad.

(48) Samuti märgivad Saksamaa ametiasutused, et meede on täielikult kooskõlas territoriaalsuse põhimõttega.

(49) Saksamaa ametiasutused ei ole nõus väitega, et teemaksu hüvitamise süsteemi võiks käsitada infrastruktuuri kasutamise eest makstava maksu vähendamisena ning et see diskrimineeriks seega välisriikide maanteeveoettevõtjaid. Saksamaa ametiasutuste sõnul makstakse hüvitist nii Saksamaa kui välisriikide maanteeveoettevõtjatele. Teemaksu hüvitamise süsteemiga luuakse olukord, kus Saksamaa kiirteede rahastamises osalevad vastavalt infrastruktuuride kasutamisele proportsionaalselt mõlema kategooria ettevõtjad.

(50) Saksamaa ja muude riikide vaheliste kütusehinna erinevuste osalist hüvitamist ei pea Saksamaa ametiasutused välisriikide maanteeveoettevõtjate diskrimineerimiseks. Nad nõustuvad, et väljaspool Saksamaa territooriumi võib tankimine olla odavam kui Saksamaal ja seda isegi pärast hüvitise arvessevõtmist. Kõnealuse arvutuse teevad aga nii Saksamaa kui välisriikide maanteeveoettevõtjad. Saksamaa ametiasutuste sõnul kasutab teiste riikide madalamaid kütusehindu ära enam kui 80 % Saksamaa maanteeveoettevõtjatest. Kuna aga Saksamaa maanteeveoettevõtjad kannatavad üldkokkuvõttes niigi nende konkurentsivõimet kahjustavate ülikõrgete aktsiisimäärade all, ei ole nad võimelised kaubaveo hindu alandama rohkem kui teised maanteeveoettevõtjad, kes meetmest

kasu saavad. Seega seisneb abimeetme mõju ainult Saksamaa ülikõrgetest aktsiisimääradest tulenevate konkurentsikahjustuste vähendamises, kuid meetmega ei anta Saksamaa maanteeveoettevõtjatele eelist, mis võimaldaks neil alandada kaubaveo hindu.

(51) Saksamaa ametiasutused väidavad, et teemaksumäära tõstmine on õigustatud teemaksu hüvitamise süsteemist hoolimata, võttes arvesse, et hüvitusmeede laieneb lisaks Saksamaa maanteeveoettevõtjatele ka välisriikide maanteeveoettevõtjatele. Seega peavad välisriikide maanteeveoettevõtjad maksma suuremat teemaksumäära, kuid saavad samas kasu teemaksu hüvitamise süsteemist, mis välistab välisriikide maanteeveoettevõtjate ülemäärase osaluse mineraalõlide aktsiisimäärade ühtlustamises.

(52) Huvitatud isikud väidavad, et hüvitamissüsteem annab Saksamaa tanklatele välisriikide tanklate ees eelise. Saksamaa ametiasutused väidavad seevastu, et nn kütuseturism, eriti naaberriikidesse, tekkis juba olemasolevate erinevuste tõttu liikmesriikides kehtestatud mineraalõlide aktsiisimäärades. Meetmed, nagu teemaksu hüvitamise süsteem, mis aitavad neid erinevusi vähendada, peaksid aitama vähendada ka nn kütuseturismi. Saksamaa ametiasutuste sõnul ei ole abimeede seega välisriikide maanteeveoettevõtjate suhtes diskrimineeriv. Kõnealune abimeede tekitab vastupidi ainult olukorra, kus välisriikide tanklatel ei ole enam nii suurt eelist kui varem.

(53) Kolmandate isikute sõnul jääb muudel liikmesriikidel, nt naaberpiirkondades, abimeetme tagajärjel kütuseostude vähenemise tõttu maksutulu saamata. Saksamaa ametiasutused väidavad seevastu, et meetmed, mille tagajärjel väheneb kütuseturism, on õigustatud ka juhul, kui selle tagajärjel jääb naaberpiirkondadel maksutulu saamata.

(54) Saksamaa ametiasutused väidavad samuti, et meede ei ole diskrimineeriv nende kütusetarbijate suhtes, kes kasutavad Saksamaa kiirteedel vähem kui 12 tonni kaaluvaid sõidukeid. Saksamaa ametiasutuste sõnul on selge, et hüvitist makstakse ainult tingimusel, et vähemalt 12 tonni kaaluvate sõidukite puhul on teemaks tasutud. Seega ei saa hüvitamist käsitleda lahus netomaksukoormuse mõjust nimetatud veokitele. Kuna nende pealt makstakse lõppkokkuvõttes makse rohkem, kui vastu saadakse, on raske väita, et hüvitamine annab eelise sõidukitele, mis on raskemad kui 12 tonni, ehk diskrimineerib vähem kui 12 tonni kaaluvaid sõidukeid mineraalõlide aktsiisi alandamisest tuleneva väidetava *de facto* diskrimineeriva mõju tõttu. Seega ei saa hüvitamine Saksamaa ametiasutuste arvates diskrimineerida vähem kui 12 tonni kaaluvaid sõidukeid, kuna neile uus teemaksusüsteem ei laiene.

(55) Väite kohta, et ainult erinevused maksukoormuses ei saa õigustada abi andmist, sedastavad Saksamaa ametiasutused, et kolmandate isikute osundatud Itaalia kohtuasi ei oma Saksamaa puhul tähtsust, sest õiguslik regulatsioon ja tingimused ei ole samad. Saksamaa ametiasutuste sõnul rahastati varem suur osa Saksamaa infrastruktuuri kuludest kütuseaktsiisi kaudu. Nüüd maksavad üleriigilise tähtsusega kiirteid kasutavad rasked kaubaveokid infrastruktuuri kulude eest topelt, tasudes nii kütuseaktsiisi kui teemaksu. Teemaksu hüvitamise süsteem võtab arvesse Saksamaal infrastruktuuri kulude rahastamiseks juba tasutud makse, ning seega pelgalt hüvitab maanteeveoettevõtjatele topeltmaksustamise infrastruktuuri kasutamise õiglase maksustamise huvides.

(56) Saksamaa ametiasutuste järgmine väide on, et hüvitamissüsteemiga ei nähta ette mehhanismi, mis võimaldaks vastu võtta kõiki nõuetekohaseid tanklate kviitungeid, võtmata arvesse, kas sõiduk kasutas Saksamaa kiirteid või muid teid. Saksamaa kinnitab, et vastupidiselt nimetatud väitele võetakse kviitungid vastu ainult juhul, kui ostudokumendil on märgitud teemaksukohustuslase tankinud sõiduki registreerimisnumber. Seega võivad Saksamaa ametiasutused välistada selle, et meede annab eelise Saksamaa maanteeveoettevõtjatele, kelle sõidukiparki kuuluvad nii 12 tonnist raskemad kui kergemad sõidukid, nagu on väitnud huvitatud isikud.

(57) Samuti sedastab Saksamaa, et kuna Saksamaa kiirteede kõigi kasutajate jaoks kehtib üks ja sama maksemehhanism, ei ole selge, kuidas saab süsteem diskrimineerida välisriikide maanteeveoettevõtjaid, kes võivad kiirteid kasutada ainult vahetevahel. Ühe kalendriaasta jooksul kogunenud kogu teemaksu hüvitise võib tasaarveldada järgmise aasta teemaksuvõlaga.

(58) Saksamaa ametiasutused märgivad, et meede ei ole vastuolus direktiiviga 1999/62/EÜ, kuna välisriikide maanteeveoettevõtjate jaoks ei ole halduslikud takistused suuremad kui Saksamaa maanteeveoettevõtjate jaoks. Saksamaa ametiasutuste sõnul on tüüpvormid kättesaadavad piisavalt mitmes ELi keeles ning täidetava osa moodustavad peamiselt arvandmed, mis teeb välisriikide veoettevõtjatele hüvitamise süsteemi kasutamise lihtsaks. Halduskoormus, mis kaasneb ostudokumentide säilitamisega ühe aasta jooksul, on võrreldav muude menetlustega, näiteks käibemaksu tagastamine. Samuti tuleb märkida, et paljudel juhtudel tuleb ostudokumendid aasta lõpuni säilitada ka muudel põhjustel, nagu ettevõtjate revideerimine siseriiklike maksuametite poolt. Seepärast on Saksamaa seisukohal, et hüvitamissüsteem ei loo halduslikke takistusi ega põhjusta halduskoormust, mis diskrimineeriks välisriikide maanteeveoettevõtjaid.

(59) Seoses teemaksu hüvitamise süsteemi suhtes avaldatud kriitikaga, nagu sõidukisiseste seadmete ebapiisav arv, mis võib kaudselt mõjutada abimeedet ennast, märgivad Saksamaa ametiasutused, et teemaksu praktilised küljed ei mõjuta kuidagi teemaksu hüvitamise süsteemi.

(60) Saksamaa ametiasutused ei leia, et direktiivi 92/81/EMÜ artikli 8 lõiget 4 oleks rikutud, kuna meetmega pelgalt alandatakse teemaksumäära ning selle eesmärk ei ole alandada mineraalõlide aktsiisimäära, nagu on sätestatud direktiivis.

(61) Saksamaa ei ole nõus väitega, et abimeede soodustab kütusetarbimist, mistõttu võiks täheldada negatiivset mõju keskkonnale. Saksamaa ametiasutuste sõnul näitab lihtne arvutus, et suurem kütusetarbimine eesmärgiga saada suuremat hüvitist on igasuguse majandusliku loogikaga vastuolus. Suurem tarbimine tähendab, et sõidukid on teel vajalikust kauem, mis suurendab aja- ja tööjõukulu.

(62) Teemaksumeetme kohta märgivad Saksamaa ametiasutused kõigepealt, et ükski sellekohane väide ei oma käesolevas riigiabi menetluses tähtsust ning seega tuleks need käesoleva juhtumi lahendamisel jätta tähelepanuta. Saksamaa sedastab samuti, et teemaksusüsteem võeti kasutusele alles pärast seda, kui kõik tehnilised probleemid olid lahendatud viisil, mis välistas diskrimineerimise kodakondsuse või riikkondsuse alusel või liiklusvoogude asjatu takistamise.

(63) Kokkuvõtvalt on Saksamaa ametiasutuste vastused kolmandate isikute esitatud peamistele väidetele järgmised:

— Esiteks ei ole teemaks diskrimineeriv, kuna otsus, kas tankida Saksamaal või mitte, on pelgalt majanduslik otsus, ja selle teevad nii Saksa maanteeveoettevõtjad kui ka välisriikide maanteeveoettevõtjad. Teemaksu vähendamise ja aktsiisimaksu tasumise sidumine on mõistlikult põhjendatud, kuna üleriigilise tähtsusega kiirteid kasutavate raskete kaubaveokite puhul makstakse praegu infrastruktuuri kulude eest topelt, nii kütuseaktsiisi kui teemaksuna. Teemaksu hüvitamise süsteemiga võetakse arvesse Saksamaal infrastruktuuri kasutamise eest juba tasutud maksusummat ning aidatakse seega vältida topeltmaksustamist. Teemaks vastab direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7 lõikele 4, kuna sellega ei diskrimineerita maanteeveoettevõtjaid kodakondsuse ega riikkondsuse alusel.

— Teiseks ei ole teemaks diskrimineeriv pelgalt seetõttu, et seda tasutakse sõidukite pealt, mis kaaluvad vähemalt 12 tonni. 12 tonni künnis on piisavalt põhjendatud ning kooskõlas direktiivi 1999/62/EÜ artikli 2 punktis d sätestatud sõiduki mõistega. Lisaks sellele ei anta teemaksuga Saksamaa maanteeveoettevõtjatele eelist, kuna ei ole võimalik tõendada, et rahvusvaheliste vedudega tegelevad Saksa maanteeveoettevõtjad, kelle sõidukiparki kuuluvad nii 12 tonnist raskemad kui kergemad sõidukid, on pärast ettevõtte sõidukipargi teemaksukoormuse osalist hüvitamist paremas olukorras kui välisriikide maanteeveoettevõtjad. Teemaksu arvutamisel järgitakse direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7 lõiget 9, kuna teemaksu kaalutud keskmine on seotud asjaomase infrastruktuurivõrgu ehitus-, kasutus- ja arenduskuludega.

— Kolmandaks vastab uus teemaksusüsteem direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7 lõikele 5, sest piisava arvu sõidukisiseste seadmete ja muude makseviisidega (nagu terminalid ja Internet) tagatakse, et teemaks kogutakse viisil, mis ei takista vaba liiklusvoogu.

— Neljandaks ei riku teemaksumeede direktiivi 1999/62/EÜ artikli 9 lõiget 2, kuna see ei takista liikmesriike määramast teatava protsendi teemaksusummast transpordivõrkude tasakaalustatud arengu jaoks.

— Viiendaks märgivad Saksamaa ametiasutused, et teemaksusüsteem ei hälbi infrastruktuuri maksustamise Euroopa ühtlustatud mudelist, millega tagatakse koostalitusvõime, ning ei ole seega vastuolus direktiivi 1999/62/EÜ 17. põhjendusega.

— Kuuendaks märgivad Saksamaa ametiasutused, et välisriigi sõidukite heitgaasikategooriatesse liigitamisele esitatavad haldusnõuded ei ole diskrimineerivad, kuna need piirduvad ainult kõnealuste sõidukite kategooria määramiseks vajalike sammudega.

— Viimasena märgivad Saksamaa ametiasutused, et teemaksusüsteemiga ei rikuta asutamislepingu sätteid, nagu artiklid 28, 90, 92 ja 97.

5. ABI HINDAMINE

5.1. EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohase abi olemasolu

(64) EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”.

(65) Komisjon leiab, et Bundesamt für Güterverkehr'ilt, mis on riigi haldusaparaadi osa, taotletav teemaksu hüvitis on seotud riigi ressurssidega ning tähendab riigi ressursside vähenemist. Meetmega antakse teatavatele maanteeveoettevõtjatele valikuline eelis nende konkurentide ees, kuna neile hüvitatakse infrastruktuuri kasutamise eest tasutav maks, kuigi nad peaksid seda tasuma. Teemaksu hüvitamise süsteemi ei saa käsitada üldise meetmena, kuna seda rakendatakse ainult ettevõtjate suhtes, kes kasutavad vähemalt 12 tonni kaaluvaid sõidukeid, mille pealt teemaks kuulub tasumisele, ning ainult niivõrd, kui on tõendatud kütuseaktsiisi tasumine Saksamaal. Kuna maanteeveoturg on ühenduse ettevõtjate jaoks täielikult avatud, ([39]) võib eeldada, et riigi rahaline abi, mis soodustab teatavaid maanteeveoettevõtjaid ja üldisemalt maanteevedu teiste transpordiliikidega võrreldes, mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust. Selline abi kahjustab või ähvardab seega kahjustada konkurentsi ning mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust.

(66) Eeltoodud kaalutlustele tuginedes leiab komisjon, et teavitatud teemaksu hüvitamise süsteem on riigiabi EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.

5.2. **Abi kokkusobivus**

5.2.1. *Asjaomase õigusliku aluse olemasolu*

(67) Ajal, mil komisjon algatas EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 ettenähtud menetluse, ei olnud komisjonile esitatud ühtegi asjaomast õigusakti teemaksu hüvitamise süsteemi kehtestamise kohta. Saksamaa ametiasutused esitasid asjaomase õigusliku aluse teksti siiski 22. augustil 2003. Seega on puuduva teabe küsimus lahendatud.

5.2.2. *Üldised märkused teemaksu kohta*

(68) Infrastruktuurikulude rahastamiseks läbisõidul põhineva kasutajamaksu kehtestamine on EÜ ühise transpordipoliitika üks olulisemaid osi.

— Esiteks on kavandatud teemaksu kehtestamine kooskõlas Euroopa transpordipoliitikat käsitlevas valges raamatus ([40]) väljendatud komisjoni seisukohaga, et veohindade struktuur peaks enam kajastama kulusid. Valge raamatu ühes peatükis on käsitletud infrastruktuuri kasutamise järkjärgulist maksustamist. Euroopa Liit jaguneb praegu teemaksude Euroopaks, kus tasuliste kiirteede kasutajaid maksustatakse, „eurovignette'ide" Euroopaks, kus teemaksu tasutakse raskete kaubaveokite pealt kogu kõnealuses võrgustikus, ning Euroopaks, kus ei rakendata ühtegi maksu. Sellist olukorda on võimalik parandada.

— Teiseks võib raskete kaubaveokite suhtes praegu rakendatavate kasutajamaksude asendamine teemaksusüsteemiga muuta infrastruktuuri kasutamise maksustamise õiglasemaks, kuna lõviosa kiirteede ehitamis-, hooldus- ja kasutuskuludest on tingitud rasketest kaubaveokitest.

— Kolmandaks taotletakse teemaksuga ühte EÜ asutamislepingu artiklis 2 nimetatud ühenduse eesmärki, nimelt edendada „kõrgetasemelist keskkonnakaitset ja keskkonna kvaliteedi parandamist".

— Vaadeldes meedet tervikuna, näib, et sama kehtib ka võimaliku kasu puhul, mis tuleneks kaubaveo suunamisest maanteedelt keskkonnasäästlikumatele transpordiliikidele. Ajal põhineva kiirtee kasutajamaksu asendamine läbisõidul põhineva maksuga tähendab, et lühemad vahemaad muutuvad odavamaks ning pikemad kallimaks. See vastab nii vajadusele panna kasutajad maksma infrastruktuuri kasutamise eest õiglasemat hinda, kui võtab arvesse ka asjaolu, et vähem saastavad transpordiliigid (raudtee- ja merevedu) pakuvad maanteeveole alternatiivi vaid pikemate teekondade puhul.

(69) Saksamaa Liitvabariigi valitsuse eesmärk on, et teekasutajate osalus teedega seonduvate kulude rahastamisel oleks realistlikum. Teemaksusüsteemi väidetav eesmärk on, et infrastruktuuri kasutajad tasuksid infrastruktuuri hinna ning 15 senti/km on Saksamaa arvates hinnanguliselt summa, millega „kaetakse kõik asjaomase infrastruktuuri ehitus-, arendus- ja kasutuskulud direktiivi 1999/62/EÜ (Eurovignette) tähenduses". Sellega langeb maanteeveosektorile aga suurem maksukoormus. „Eurovignette'i" süsteemi alusel (2002. aastal) Saksamaal kogutud 460 miljoni euro asemel peavad veoettevõtjad infrastruktuurikulusid tasuma umbes 3,4 miljardi euro suuruses summas. Kuigi Saksamaa ametiasutuste teavitatud eelnõu kohaselt võib hüvitisi anda kokku 600 miljoni euro eest, on maanteeveoettevõtjate tasutav maksusumma ikkagi suurem, sest hüvitis hõlmab vaid 17 % kogu teemaksust, mis on kokku 3,4 miljardit eurot.

([39]) Nõukogu määrus (EMÜ) nr 881/92, 26. märts 1992, turulepääsu kohta sellise ühenduses toimuva kaupade autoveo puhul, mille algus- või lõpp-punkt asub liikmesriigi territooriumil või mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi (EÜT L 95, 9.4.1992, lk 1) ja nõukogu määrus (EMÜ) nr 3118/93, 25. oktoober 1993, millega kehtestatakse tingimused, mille kohaselt mitteresidendist vedajad võivad osutada liikmesriigis riigisisese autoveo teenuseid (EÜT L 279, 12.11.1993, lk 1).

([40]) „*Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada*", Euroopa Komisjon 2001, tabel 3, lk 72.

5.2.3. *Direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 lõike 1* ([41]) *kohaldamata jätmine*

(70) Komisjon märgib, et Saksamaal kütuse ostmine ja aktsiisimaksu tasumine kvalifitseeruvate sõidukite puhul loovad mehhanismi teemaksu hüvitise arvutamiseks.

(71) Aktsiisimaksuga maksustamise ja raskete kaubaveokite infrastruktuuri kasutamise eest teemaksuga maksustamise vahel on selge õiguslik erinevus. Kaks kõnealust süsteemi põhinevad eri õigusaktidel – aktsiisidirektiividel (92/12/EÜ ([42]) ja 2003/96/EÜ) ning direktiivil 1999/62/EÜ (Eurovignette).

(72) Euroopa Kohus on tunnustanud erinevust ühelt poolt teemaksu ja muude teekasutustasude ning teiselt poolt muude maksude vahel. Kohtupraktika kohaselt ei kvalifitseeru teemaks maksuna, vaid tasuna teenuse kasutamise eest. Sama kehtib ka muude teekasutustasude puhul, sest nende ja kasutatava infrastruktuuri vahel on otsene seos. ([43]) Nimetatud kohtupraktikale tuginedes ja võttes arvesse, et kütuseaktsiisi kasutatakse ainult võrdlusalusena hüvitise väljaarvutamiseks ja et ühelt poolt kütuseaktsiisi ning teiselt poolt teemaksu ja teemaksu hüvitiste rahavood on selgelt lahus, on komisjon seisukohal, et teemaksu hüvitamist praegusel kujul ei saa käsitada samal ajal kütuseaktsiisi hüvitamisena. Selline käsitus tekitaks olukorra, kus hüvitamine jääks kahe eri valdkonna õigusnormide reguleerimisalasse, mis rikuks õiguskindluse põhimõtet.

(73) Asjaolu, et hüvitamine on seotud kütuseaktsiisi tasumisega, ei saa muuta hüvitamisele antavat õiguslikku hinnangut, eriti kui võtta arvesse, et seos kahe rahavoo vahel puudub. Kui see aga peaks nii olema, siis võib iga lisatav tingimus, näiteks hüvitise laienemine ainult teatavat liiki veoautodele, muuta õiguslikku hinnangut ning seetõttu ka õiguslikku raamistikku, mis rikuks õiguskindluse põhimõtet.

(74) Veel tuleb märkida, et teemaksumäära ja gaasiõli aktsiisi vahel puudub fiskaalne seos. Mõlemal neist on oma allikas (ühel kiirteede kasutamine, teisel mineraalõli tarbimine). Erinevalt gaasiõli aktsiisi maksutulust kasutatakse teemaksust laekuvat tulu ainult infrastruktuuri ehitamis-, kasutamis- ja arenduskulude rahastamiseks. Hüvitis lahutatakse tavaliselt teemaksuvõlast või makstakse tagasi teemaksust laekuvatest vahenditest.

(75) Eelnevale tuginedes on komisjon jõudnud järeldusele, et direktiivi 2003/96/EÜ, milles käsitletakse energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistikku, artikli 19 lõige 1, mis asendab direktiivi 92/81/EMÜ artikli 8 lõiget 4, ei ole kohaldatav. ([44]) Järelikult ei ole Saksamaa ametiasutused kohustatud abimeetmest teavitama direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 lõikes 1 sätestatud menetluse kohaselt.

5.2.4. *Ühisturuga kokkusobivuse hindamine*

(76) EÜ asutamislepingu artikli 73 kohaselt on abi, mis vastab maismaatranspordi koordineerimise vajadusele, asutamislepinguga kokkusobiv.

(77) Nõukogu 4. juuni 1970. aasta määrusega (EMÜ) nr 1107/70 (toetuste andmise kohta raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile) ([45]) rakendatakse asutamislepingu artiklit 73 ning sellega nähakse ette teatavad riigiabi erandid, kui abi vastab maismaatranspordi koordineerimise vajadustele. Eelkõige nähakse määruse (EMÜ) nr 1107/70 artikli 3 lõike 1 punktiga b ette, et liikmesriigid võivad kuni infrastruktuurikulutuste jagamist reguleerivate ühiste eeskirjade jõustumiseni anda toetusi ettevõtjatele, kes peavad kandma nende poolt kasutatava infrastruktuuriga seotud kulutusi, mida teistel ettevõtjatel ei ole.

(78) Vastavalt komisjoni praktikale riigiabi juhtumite käsitlemisel peab abi selleks, et vastata transpordi koordineerimise vajadustele EÜ asutamislepingu artikli 73 tähenduses ([46]) ja määruse (EMÜ) nr 1107/70 artikli 3 lõike 1 punkti b nõuetele, rahuldama kolme tingimust:

a) abi on vajalik ühenduse huvides oleva meetme võtmiseks ning vastab proportsionaalsuse põhimõttele;

([41]) Direktiivi 92/81/EMÜ endise artikli 8 lõige 4.

([42]) EÜT L 76, 23.3.1992, lk 1.

([43]) Kohtuasi C-276/97: komisjon *vs.* Prantsusmaa (EKL 2000, lk I-6251, punkt 36) ja kohtujurist Alberi ettepanek koos seal viidatud kohtupraktikaga. ELi lepingud Bulgaaria ja Ungariga, C-211/01, punkt 50 (kohtulahendite kogumikus veel avaldamata).

([44]) Artikli 19 lõikega 1 nähakse ette, et nõukogu võib ühehäälselt ja komisjoni ettepaneku põhjal lubada kõigil liikmesriikidel rakendada konkreetsetel poliitilistel kaalutlustel ka teisi erandeid.

([45]) EÜT L 130, 15.6.1970, lk 1.

([46]) Vt komisjoni 18. detsembri 2002. aasta otsus N 287/02 – Taani (ELT C 34, 13.2.2003, lk 7); komisjoni 19. septembri 2001 aasta otsus N 500/01 – Ühendkuningriik, võrgustikutoetuse andmine litsentsi omavatele raskevedudega tegelevatele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele (*Network Grants to Licensed Heavy Rail Infrastructure Managers*) (EÜT C 333, 28.11.2001, lk 7); komisjoni 20. juuni 2001. aasta otsus N 219/01 – Austria (EÜT C 224, 1.9.2001, lk 2); komisjoni 22. detsembri 1999. aasta otsus N 617/98 – Madalmaad (Utrecht) (EÜT C 71, 11.3.2000, lk 7); komisjoni 8. detsembri 1999. aasta otsus N 412/98 – Itaalia (Marche) (EÜT C 55, 26.2.2000, lk 11); komisjoni 8. juuli 1999. aasta otsus N 121/99 – Austria (EÜT C 245, 28.8.1999, lk 2); komisjoni 21. aprilli 1999. aasta otsus N 588/98 – Taani (EÜT C 166, 12.6.1999, lk 6); vt ka komisjoni ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, milles käsitletakse toetuste andmist raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi koordineerimiseks (KOM(2000) 5 (lõplik), 26.7.2000).

b) abi saamise tingimused ei ole diskrimineerivad;

c) abi ei põhjusta konkurentsi moonutamist määral, mis on vastuolus ühiste huvidega.

Mittediskrimineerimine

(79) Mittediskrimineerimise põhimõtte osas leiab komisjon, et igasugune abi on oma olemuselt valikuline. Kui meede ei kvalifitseeru valikulisena, ei ole ta abimeede EÜ asutamislepingu artikli 87 tähenduses. Kui meede on kvalifitseeritud abiks, peaks komisjon hindama selle kokkusobivust ühisturuga. Kohtupraktikas ja komisjoni praktikas on alati tehtud selget vahet igasuguse abi puhul esineval valikulisusel, mis tähendab mõne ettevõtja ebasoodsamat olukorda võrreldes teiste liikmesriigis tegutsevate ettevõtjatega, ja võimalikul diskrimineerimisel, mis põhineb otseselt või kaudselt kodakondsusel, riikkondsusel või ettevõtte registreeritud asukoha paiknemisel kõnealuses liikmesriigis. ([47]) Viimane ei ole ühenduse õigustikuga kokkusobiv ega riigiabi eeskirjade kohaselt lubatav.

(80) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt seisneb diskrimineerimine eelkõige ühesuguste juhtumite erinevas käsitlemises, millega kaasneb mõne ettevõtja eelistamine võrreldes teistega, kui sellist erinevat kohtlemist ei saa põhjendada oluliste objektiivsete erinevustega. Kuna ettevõtted, mis ei ole asutatud teataval territooriumil, on sellel territooriumil asutatud ettevõtetega võrreldes riigiasutuse jaoks erinevas olukorras, ei saa väita, et mehhanism, mis teeb abi saamise nende jaoks raskemaks, rikub mittediskrimineerimise põhimõtet. ([48])

(81) Käesoleval juhul nähakse teemaksu hüvitamise süsteemiga ette teemaksu korvamine vaid Saksamaa tanklate kviitungite ja maksedokumentide esitamisel, et tõendada kütuseaktsiisi tasumist Saksamaal. Komisjon ei näe sellises tingimuses direktiivi 1999/62/EÜ 20. põhjenduses nimetatud territoriaalsuspõhimõtte rikkumist. Teemaksu hüvitamise süsteem kehtestab kõigile veoettevõtjatele ühesugused tingimused ning see on kättesaadav kõigile maanteeveoettevõtjatele olenemata nende kodakondsusest või riikkondsusest, elu- või asukohast. Meetmega ei nähta ette künnist, nt teemaksu miinimumsummat või minimaalset veomahtu. Lisaks sellele puudub kohustus osta kütust Saksamaal ning samuti ei seata sellele ka piiranguid. Seega on komisjon seisukohal, et otsene diskrimineerimine kodakondsuse või riikkondsuse alusel puudub.

(82) Kuigi otsene diskrimineerimine puudub, tekib küsimus, kas kõnealune seos põhjustab kaudselt *de facto* diskrimineerimist kodakondsuse või riikkondsuse alusel. Saksamaal tankivaid maanteeveoettevõtjaid ja mõnes muus liikmesriigis tankivaid maanteeveoettevõtjaid koheldakse erinevalt. Kõnealune erinevus tuleneb teemaksu hüvitamise sidumisest kütuseaktsiisi tasumisega Saksamaal.

(83) Kui kõnealusel erineval kohtlemisel on Saksamaa veoettevõtjatele ja muude liikmesriikide veoettevõtjatele erinev mõju, soodustades viimaste ees esimesi, ja see ei peegelda nende olukordade objektiivset erinevust, tähendab see mittediskrimineerimise põhimõtte rikkumist. Seega jääb püsima küsimus, kas teemaksu hüvitamise ja kütuseaktsiisi tasumise sidumine on põhjendatav objektiivsete erinevustega. Selleks et kõnealusele küsimusele vastata, uurib komisjon, kuidas kõnealune seos tegelikkuses töötab ja millised veoettevõtjad sellest kasu saavad.

(84) Kuna Saksamaa kiirteed asuvad Euroopa keskmes, kasutavad välisriikide maanteeveoettevõtjad neid sageli. Kui 1998. aastal oli kõigist Saksamaa kiirteid kasutavatest rasketest kaubaveokitest 22,1 % pärit välisriikidest, siis 2004. aastal oli nende osakaal juba hinnanguliselt 25,5 %. ELi 25 liikmesriigi veokid moodustavad umbes 92 % kõigist Saksamaa kiirteid kasutavatest välisriikide rasketest kaubaveokitest. ([49])

(85) Kuna Saksamaal on kütusehinnad praegu kõrgemad kui enamikus naaberriikides, ei soovi Saksamaal tankida ei Saksa ega välisriikide rahvusvaheliste vedudega tegelevad maanteeveoettevõtjad.

([47]) Kohtuasi C-156/98: Saksamaa *vs.* komisjon, EKL 2000, lk I-6857, punktid 86 ja 87.

([48]) Kohtuasi C-351/98: Hispaania *vs.* komisjon, EKL 2002, lk I-8031, punkt 57: „Eelkõige tuleb märkida, et komisjoni väide, et muudest liikmesriikidest ettevõtjaid diskrimineeritakse, kuna mehhanism teeb neile juurdepääsu abile raskemaks, on alusetu. […] Riigiasutuste poolt investeerimise toetamiseks võetavat meedet võib selle olemuse poolest kohaldada ainult territooriumi suhtes, mille eest see on vastutav, ning asutust ei tohi kritiseerida selle eest, et see ei laienda meetmega abi andmist ettevõtetele, mis ei ole asutatud sellel territooriumil, kuna nende ettevõtete olukord asutuse suhtes erineb täielikult nimetatud territooriumil asutatud ettevõtete omast. Selline avaldus ei tähenda aga, et sellist toetusmeedet ei võiks liigitada „abiks asutamislepingu artikli 92 lõike 1 tähenduses, kui see vastab kõnealuses sättes nimetatud tingimustele”.”

([49]) Allikas: *Report on the economic effects on road hauliers of the German reimbursement system linked to the toll system for heavy goods vehicles*, 21.4.2005, MVV Consultants and Engineers.

(86) Otsus, kas tankida Saksamaal või mitte, on majanduslik ning selle teevad samadel tingimustel nii Saksamaa kui välisriikide maanteeveoettevõtjad. Oma teekonna piires tangivad kõik maanteeveoettevõtjad seal, kus see on nende jaoks majanduslikult kasulikum. Pärast teemaksu hüvitamise süsteemi rakendamist ei saa maanteeveoettevõtjad hüvitist, kui nad tangivad väljaspool Saksamaad, kuid see võib neile olla majanduslikult soodsam. Teemaksu hüvitamise süsteemi pakutud võimalusi hakkavad nad kasutama, kui Saksamaa kütusehinnal põhinev kilomeetri hind koos vähendatud teemaksumääraga on madalam, kui välisriigist ostetud kütusel põhinev kilomeetri hind koos teemaksu täismääraga.

(87) Tegelikkuses võivad teemaksu hüvitamise süsteemist kasu saada eelkõige kaks veoettevõtjate rühma (suhtelist kasu, kuna keskmiseks teemaksuks on pärast selle tõusu 15 senti/km): ([50])

— veoettevõtjad, kes tegelevad ainult siseriiklike vedudega ning on majanduslikult sunnitud kasutama kiirteid. Nendeks on valdavalt Saksamaa koda- või riikkondsusega veoettevõtjad, kuigi kõnealune turusegment on avatud ELi kõigile 15 liikmesriigile (kabotaaž) ning avaneb pärast üleminekusätete kehtivuse lõppu ka uutele liikmesriikidele.

— kõik Saksa ja välisriikide veoettevõtjad, kes teevad rahvusvahelisi vedusid riikidest, riikidesse või läbi nende riikide, kus kütusehind on suhteliselt kõrge. Sellises olukorras on eelkõige Prantsusmaa, Belgia ja Madalmaade veoettevõtjad, kelle arvel on 32 % kõigist välisriikide sõidukite poolt Saksamaa kiirteedel läbitud sõidukilomeetritest.

(88) Saksamaa ametiasutused on oma märkustes tunnistanud, et teiste riikide madalamaid kütusehindu ei kasuta ära umbes 20 % Saksa maanteeveoettevõtjatest, oletatavasti need, kes tegelevad vedudega peamiselt siseriiklikul turul ning eelkõige Saksamaa keskosas. Seevastu teiste liikmesriikide veoettevõtjad ostavad aga kabotaaži osutamise vabadusele tuginedes üldjuhul kütust mitte ainult ja igal juhul mitte valdavalt Saksamaal, vaid teistes liikmesriikides, nimelt nendes, kus kütusehinnad on madalamad, ka siis, kui osa nende tegevusest leiab aset Saksamaal või isegi Saksamaa kohaliku turul.

([50]) Vt ka: *Report on the economic effects on road hauliers of the German reimbursement system linked to the toll system for heavy goods vehicles*, 21.4.2005, MVV Consultants and Engineers.

(89) Eespool osutatule tuginedes prognoosib komisjon, et liikmesriikide praeguseid kütusehindu arvesse võttes ei hüvitata teemaksu hüvitamise süsteemi ja Saksamaal tasutud kütuseaktsiisi sidumise tõttu teemaksu hüvitamise süsteemist väga suurt osa välisriikide sõidukite poolt Saksamaa kiirteedel läbitud sõidukilomeetritest. ([51]) Nimetatud osakaal on Saksa maanteeveoettevõtjate puhul ilmselt väiksem. Lisaks sellele võivad Saksamaa kiirteede juhuslikud kasutajad, kes on pärit eelkõige muudest liikmesriikidest, loobuda teemaksu hüvitamise süsteemist hüvitise taotlemisest halduskoormuse tõttu, sattudes regulaarsete kasutajatega, eriti Saksa kasutajatega, võrreldes veelgi ebasoodsamasse olukorda.

(90) Sellistel asjaoludel rõhutab komisjon, et maanteeveoettevõtja, kes kasutab Saksamaa kiirteid ning ostab oma kütuse välisriigis, kasutab Saksamaa teeinfrastruktuuri täpselt samamoodi kui maanteeveoettevõtja, kes tangib kütuse Saksamaal. Seega võib järeldada, et teemaksu hüvitamise ja Saksamaal tasutud kütuseaktsiisi summa sidumine, mille tulemuseks on erinevad teemaksumäärad, ei saa põhjendada erinevustega Saksamaa kiirteede kasutamises. Kõnealuse seose tulemusena peavad mõned veoettevõtjad, valdavalt välisriikide omad, nagu on kirjeldatud 86. ja 87. põhjenduses, maksma samasuguseid raskeid kaupu samadel kiirteedel sama kaugele vedades rohkem teemaksu kui teised. Lisaks sellele soodustab kõnealune süsteem siseriiklikke vedusid, millega enamasti tegelevad veoettevõtjad, kes ostavad kütuse Saksamaal, võrreldes liikmesriikidevaheliste vedudega, millega tegelevad veoettevõtjad, kes ostavad kütuse sagedamini muudes liikmesriikides, mis on veel üks ühenduse õiguses keelatud diskrimineerimise vorm. ([52])

(91) Teemaksu hüvitamise sidumine Saksamaal tasutud kütuseaktsiisi summaga võib viidata sellele, et süsteem loodi, hüvitamaks Saksamaa kõrget kütuseaktsiisimäära. Komisjoni ja Euroopa Kohtu praktika on aga selles osas väga selge: ainult erinevused maksukoormuses ([53]) ei saa õigustada riigiabi andmist. Abi andmine ei ole põhjendatud, kui abi eesmärk on hüvitada teatavatele riiklikele ettevõtjatele nende ebasoodsam olukord, mis tuleneb õiguslikest või maksupoliitilistest erinevustest teiste liikmesriikidega võrreldes. Riigiabi ei ole sobiv vahend liikmesriikidevaheliste maksumäärade erinevuste ühtlustamiseks teatavate ettevõtjate kasuks. Järelikult ei saa asjaolu, et Saksamaal on kütuseaktsiisimäär ja seega ka diisli hind kõrge ning esineb tajutav vajadus leevendada Saksa veoettevõtjate

([51]) Kiirtee sõidukitepoolse kasutamise näitajaks on veojõudlus, mida mõõdetakse sõidukilomeetrites.

([52]) Kohtuasi C-381/93: komisjon *vs.* Prantsusmaa (EKL 1994, lk I-5145, punktid 17–21), ja kohtuasi C-92/01: Stylianakis (EKL 2003, lk I-1291, punkt 25).

([53]) Vt 25. joonealune märkus. Vt ka kohtuasi C-298/00P: Itaalia *vs.* komisjon (EKL 2004, lk I-4087, punktid 61 ja 62); kohtuasi C-382/99: Madalmaad *vs.* komisjon (EKL 2002, lk I-5163, punktid 60–66); kohtuasi C-6/97: Itaalia *vs.* komisjon (EKL 1999, lk I-02981, punkt 22).

väidetavalt ebasoodsat konkurentsiolukorda, õigustada teemaksu hüvitamise süsteemi ja kütuseaktsiisi tasumise sidumist. Lisaks sellele on bensiinihinnad kõrged ka muudes liikmesriikides ning neist liikmesriikidest pärit veoettevõtjad, kes geograafilistel ja igapäevatööst tingitud põhjustel tõenäoliselt kütust Saksamaal ei osta, ei saa hüvitist samal määral nagu Saksa veoettevõtjad.

(92) Asjaolu, et Saksamaa ametiasutuste sõnul kasutatakse praegu 50 % kütuseaktsiisi laekumisest sihtotstarbeliselt infrastruktuuri jaoks ning teemaksu hüvitamise süsteem on vajalik, et veoettevõtjad ei maksaks infrastruktuuri eest topelt, ei väära käesolevat otsust. Esiteks ei ole Saksamaa ja muude liikmesriikide veoettevõtjate vahelise diskrimineerimise olemasolu hindamisel maksutulu lõplik kasutamine oluline. Erinevused maksukoormuses ei saa abi andmist õigustada, ükskõik mil viisil maksutulu lõpuks kasutatakse. Teiseks kasutatakse infrastruktuuri jaoks ainult 50 % maksutulust ning suurt osa sellest 50 %-st kasutatakse selleks, et rahastada infrastruktuurikulusid, mis tehakse seoses selle osaga Saksa teedevõrgustikust, mille kasutamise eest teemaksu ei nõuta. Seega ei saa nõustuda Saksamaa ametiasutuste väitega, et veoettevõtjad, kes maksavad nii teemaksu kui kütuseaktsiisi, maksavad infrastruktuuri kasutamise eest topelt, kuna kütuseaktsiisi laekumisest kasutatakse teemaksuga maksustatava infrastruktuuri rahastamiseks ainult marginaalne osa. Seega ei saa teemaksu hüvitamise sidumist kütuseaktsiisi tasumisega põhjendada ka sellega, et kütuseaktsiisi tulu kasutatakse osaliselt infrastruktuuri rahastamiseks.

(93) Lisaks sellele tuleb märkida, et teemaks ja kütuseaktsiis on oma olemuselt erinevad. Teemaks on teenuse kasutamise eest makstav tasu ning kütuseaktsiis on maks. Nagu juba käesoleva otsuse peatükis 5.2.3 nimetatud, on nende mõistmise aluseks olevad sündmused erinevad: teemaksu puhul kiirtee kasutamine ning kütuseaktsiisi puhul mineraalõli tarbimine.

(94) Eespool esitatut silmas pidades ei ole teemaksu vähendamise sidumine Saksamaa territooriumil tasutud kütuseaktsiisi summaga komisjoni arvates objektiivselt põhjendatav. Järelikult puudub objektiivne põhjendus, millele tuginedes võiks veoettevõtjaid, kes tangivad Saksamaal, ja neid, kes tangivad välisriigis, kohelda erinevalt, kuna nad on objektiivselt vaadatuna samas olukorras.

(95) Tuginedes kõnealustele väidetele, on komisjon jõudnud järeldusele, et abimeede on vastuolus mittediskrimineerimise põhimõttega, kuna meede põhjustab välisriikide maanteeveoettevõtjate *de facto* diskrimineerimist, ning ainuüksi sel põhjusel tuleb kõnealust meedet käsitada ühisturuga kokkusobimatuna.

(96) Lisaks sellele ei ole abimeede kooskõlas ka direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7 lõikega 4, milles on sätestatud, et teemaksud ja kasutusmaksud ei tohi olla vedaja riikkondsuse või kodakondsuse või sõiduki lähte- või sihtkoha tõttu otseselt ega kaudselt diskrimineerivad.

(97) Kõnealune säte on ainult ühenduse õiguse, täpsemalt transpordiõiguse, ühe üldpõhimõtte konkreetne väljendus, nimelt keeld diskrimineerida kodakondsuse, asutamiskoha või veo lähte- või sihtpunkti põhjal. Seda põhimõtet on ühenduse kohtud järjepidevalt rakendanud, ([54]) sealhulgas konkreetselt teemakse käsitlevas kohtuasjas. ([55])

(98) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleneb asutamislepingu üldisest ülesehitusest, et riigiabi ühisturuga kokkusobivust käsitleva menetluse tulemus ei tohi kunagi olla vastuolus asutamislepingu konkreetsete sätetega. ([56]) Samuti on Euroopa Kohus leidnud, et riigiabi aspektid, mis on vastuolus asutamislepingu konkreetsete sätetega peale artiklite 87 ja 88, võivad olla abi eesmärgiga nii lahutamatult seotud, et neid ei ole võimalik eraldi hinnata. ([57]) Eespool selgitatud põhjustel rikutakse käsitletava abiga mittediskrimineerimise põhimõtet ning eriti direktiivi 1999/62/EÜ artikli 7 lõiget 4. Selline rikkumine tuleneb teemaksu hüvitamise süsteemi olemusest ning on seega sellega lahutamatult seotud. See on veel üks põhjus, miks komisjon peaks tunnistama abi ühisturuga kokkusobimatuks.

(99) Komisjon tuletab Saksamaa ametiasutustele meelde, et kui nad peavad Saksamaa maanteeveoettevõtjate makse kokkuvõttes liiga suureks, võiksid nad ühenduse ühtlustamismeetmete raames muuta sõidukimaksu või kütuseaktsiisi määra. Need on horisontaalsed ja üldised meetmed, mis ei ole põhimõtteliselt ei otseselt ega *de facto* diskrimineerivad.

([54]) Kohtuasi C-18/93: Corsica Ferries *vs.* Itaalia (EKL 1994, lk I-1783, punkt 35); Stylianakis, punkt 25).
([55]) Komisjon *vs.* Austria, punktid 74–88 ja 109–115.
([56]) Kohtuasi 73/79: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 1980, lk 1533, punkt 11).
([57]) Kohtuasi 74/76: Iannelli & Volpi *vs.* Meroni (EKL 1977, lk 557).

Vajalikkus ja proportsionaalsus

(100) Komisjon leiab, et abi vajalikkus on tõendamata. Saksamaa ametiasutused märgivad, et meedet tuleb käsitada maksul põhinevalt kiirteemaksult läbisõidul põhinevale kasutajamaksule üleminekuna, mida praegu viivad ellu Saksamaa ametiasutused. Komisjon mõistab soovi võtta maanteeveoettevõtjate maksukoormuse tõusuga seoses kasutusele üleminekumeetmed, kuid märgib, et teemaksuks kehtestati madalam määr, kui algselt kavandati, st 15 senti/km asemel 12,6 senti/km. Teemaksumäära kavandatud tõusu rakendamata jätmine oleks üleminekuperioodil sirgjoonelisem hüvitamise viis, kui tõsta teemaksumäära 15 sendini kilomeetri kohta ning võtta samas kasutusele teemaksu hüvitamise süsteem ja hüvitada 2,6 senti/km. Lisaks sellele on praegu rakendatav madalam määr kohaldatav kõigi Saksamaa kiirteid kasutavate maanteeveoettevõtjate suhtes ega ole seega diskrimineeriv. Kavandatav hüvitamine muudaks seda tasakaalu, mis ei ole kavandatava eesmärgi saavutamiseks vajalik.

(101) Samuti ei ole Saksamaa ametiasutused vastukaaluks maanteeveoettevõtjate suuremale halduskoormusele, mille põhjustab teemaksu hüvitamise süsteemi tehniliselt keerukas kasutuselevõtmine, esitanud madalama teemaksumäära säilitamise kõrval teemaksu hüvitamise süsteemi pooldavaid väiteid. Maanteeveoettevõtjad peaksid igal aastal teatavaks tähtajaks esitama Saksamaa tankla kviitungid või krediitkaardi väljastanud ettevõtte maksedokumendid, kus on ära märgitud asjaomase sõiduki registreerimisnumber, ning teemaksu hüvitise taotluse. Tõenäoliselt on selline koormus eelkõige Saksamaa kiirteede juhukasutajatele, eriti muudest liikmesriikidest pärit kasutajatele, märkimisväärne. Komisjon tuletab Saksamaa ametiasutustele meelde, et nad võivad, eeldusel et arvesse on võetud direktiivi 1999/62/EÜ sätteid, teemaksu igal ajal tõsta, kui nad seda vajalikuks peavad.

(102) Nendele väidetele tuginedes on komisjon jõudnud järeldusele, et abimeede ei ole kooskõlas ka vajalikkuse põhimõttega, millest omakorda piisab, et tunnistada meede ühisturuga kokkusobimatuks.

Ühiste huvidega vastuolus olev konkurentsi moonutamine

(103) Eespool esitatule tuginedes leiab komisjon, et täidetud ei ole ka määruse (EMÜ) nr 1107/70 artikli 3 lõike 1 punkti b viimane tingimus, et abi ei tohi põhjustada konkurentsi kahjustamist määral, mis on vastuolus ühiste huvidega. Nagu eespool selgitatud, soodustab abi liigselt Saksamaa veoettevõtjaid, jättes nende muudest liikmesriikidest pärit konkurendid ebasoodsamasse olukorda, mis on vastuolus ühise transporditurul ladusa toimimisega ning veoteenuse osutamise vabaduse põhimõttega. Ka seepärast tuleb abi tunnistada ühisturuga kokkusobimatuks.

(104) Lõpetuseks tuleb märkida, et Saksamaa ametiasutused on kokkusobivuse küsimuses õigusliku alusena tuginenud ainult EÜ asutamislepingu artiklile 73. Komisjon kinnitab aga igal juhul oma ametliku uurimismenetluse algatamise otsuse punktis 57 esitatud esialgset hinnangut: abi ei saa käsitada kokkusobivana artikli 87 lõike 3 punktide a, b ja c, ega ühegi muu erandi alusel.

6. **JÄRELDUS**

(105) Komisjon on seisukohal, et teemaksu hüvitamise süsteem on abimeede, mis ei vasta EÜ asutamislepingu artikli 73 ja määruse (EMÜ) nr 1107/70 artikli 3 lõike 1 punkti b tingimustele, ja ei ole seega ühisturuga kokkusobiv,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Abi, mida Saksamaa Liitvabariik kavatseb rakendada ja mis põhineb seaduse, millega kehtestatakse rasketele kaubaveokitele kiirteede kasutamise eest läbisõidul põhinevad tasud, artikli 1 lõike 3 punktil 2, ei ole ühisturuga kokkusobiv.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile.

Brüssel, 25. jaanuar 2006

komisjoni nimel

asepresident

Jacques BARROT

KOMISJONI OTSUS,

20. veebruar 2009,

millega muudetakse nõukogu otsuse 79/542/EMÜ II lisa seoses Brasiilia kohta tehtud kandega selliste kolmandate riikide ja nende osade loetelus, millest on lubatud ühendusse importida teatavat värsket liha

(teatavaks tehtud numbri K(2009) 1031 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2009/151/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 16. detsembri 2002. aasta direktiivi 2002/99/EÜ, milles sätestatakse inimtoiduks ettenähtud loomsete saaduste tootmist, töötlemist, turustamist ja ühendusse toomist reguleerivad loomatervishoiu eeskirjad, [1] eriti selle artikli 8 sissejuhatavat lauset, punkti 1 esimest lõiku ja punkti 4,

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu 21. detsembri 1976. aasta otsusega 79/542/EMÜ (milles koostatakse loetelu kolmandatest riikidest või nende osadest ning sätestatakse loomade ja inimeste tervise ja veterinaarsertifikaatide tingimused teatavate elusloomade ja nende värske liha impordil ühendusse) [2] on kehtestatud sanitaarnõuded elusloomade (välja arvatud hobuslaste) ning kõnealuste loomade (sealhulgas hobuslaste) värske liha (välja arvatud lihavalmististe) impordiks ühendusse.

(2) Otsuses 79/542/EMÜ on sätestatud, et inimtoiduks ettenähtud värske liha import on lubatud üksnes juhul, kui sellist liha tuuakse kõnealuse otsuse II lisa 1. osas esitatud loetelus nimetatud kolmandate riikide või nende osade territooriumilt, ning kui see värske liha vastab selle liha kohta kõnealuse lisa 2. osas sätestatud näidiste alusel väljastatud veterinaarsertifikaadis sätestatud nõuetele, võttes arvesse sellise liha puhul nõutavaid mis tahes eritingimusi või täiendavaid tagatisi.

(3) Botswana on loetletud otsuse 79/542/EMÜ II lisa 1. osas ja jaotatud eri territooriumiteks peamiselt loomade tervisliku seisundi alusel. Kõnealustel territooriumidelt on lubatud ühendusse eksportida värsket konditustatud ja laagerdunud koduveise-, lamba- ja kitseliha ning tehistingimustes ja looduslike mittekoduloomadena peetavate loomade liha (edaspidi „värske liha").

(4) 20. oktoobril 2008 tekkis Botswana veterinaarkontrollitsooni 12 kuuluvas Ghanzi ringkonnas asuvas põllumajandusettevõttes suu- ja sõrataudi puhangu kahtlus. Niipea kui suu- ja sõrataudi puhangu esinemine kinnitust leidis, peatas Botswana pädev ametiasutus kogu riigist pärit värske liha ekspordi ühendusse.

(5) Kõnealuseid asjaolusid silmas pidades ei ole otsuse 79/542/EMÜ (mida on muudetud komisjoni otsusega 2009/4/EÜ) [3] kohaselt enam lubatud importida ühendusse värsket liha Botswana veterinaarkontrollitsoonist 12.

(6) Arvestades, et Botswana pädev ametiasutus on esitanud piisavalt tagatisi seoses taudi leviku kontrolliks võetud meetmetega ning need meetmed on olnud tõhusad suu- ja sõrataudi nakkuse kõrvaldamisel, on asjakohane taastada veterinaarkontrollitsoon 12 ja lubada sealt pärit värske liha eksporti ühendusse.

(7) Seetõttu tuleks otsuse 79/542/EMÜ II lisa 1. osa vastavalt muuta.

(8) Käesoleva otsusega ette nähtud meetmed on kooskõlas toiduahela ja loomatervishoiu alalise komitee arvamusega,

[1] EÜT L 18, 23.1.2003, lk 11.
[2] EÜT L 146, 14.6.1979, lk 15.
[3] ELT L 2, 6.1.2009, lk 11.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Otsuse 79/542/EMÜ II lisa 1. osa asendatakse käesoleva otsuse lisaga.

Artikkel 2

Käesolevat otsust kohaldatakse alates 1. veebruarist 2009.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 20. veebruar 2009

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Androulla VASSILIOU

LISA

„1. OSA

Kolmandate riikide ja nende osade loetelu (*)

Riik	Territooriumi kood	Piirkonna kirjeldus	Veterinaarsertifikaat		Eritingimused	Lõppkuupäev (1)	Avamise tähtaeg (2)
			Näidis(ed)	SG			
1	2	3	4	5	6	7	8
AL – Albaania	AL-0	Kogu riik	—				
AR – Argentina	AR-0	Kogu riik	EQU				
	AR-1	Järgmised provintsid: Buenos Aires, Catamarc, Corrientes (välja arvatud järgmised departemangud: Berón de Astrada, Capital, Empedrado, General Paz, Itati, Mbucuruyá, San Cosme ja San Luís del Palmar), Entre Ríos, La Rioja, Mendoza, Misiones, osa provintsi Neuquén territooriumist (välja arvatud territoorium, mis on loetletud jaotuse AR-4 all), osa provintsi Río Negro territooriumist (välja arvatud territoorium, mis on loetletud jaotuse AR-4 all), San Juan, San Luis, Santa Fe, Tucuman, Córdoba, La Pampa, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Salta, Jujuy, välja arvatud 25 km laiune puhvervöönd Boliivia ja Paraguay piiri ääres, mis ulatub Jujuy provintsi Santa Catalina liiduringkonnast Formosa provintsi Laishi liiduringkonnani	BOV	A	1		18. märts 2005
			RUF	A	1		1. detsember 2007
	AR-2	Chubut, Santa Cruz ja Tierra del Fuego	BOV, OVI, RUW, RUF				1. märts 2002
	AR-3	Corrientes: järgmised departemangud: Berón de Astrada, Capital, Empedrado, General Paz, Itati, Mbucuruyá, San Cosme ja San Luís del Palmar	BOV RUF	A	1		1. detsember 2007
	AR-4	Osa provintsist Río Negro (välja arvatud provintsimaanteest 7 põhja pool ja provintsimaanteest 250 ida pool asuv piirkond Avellanedas, provintsimaanteest 2 ida pool asuv piirkond Conesas; provintsimaanteest 7 põhja pool asuv piirkond EL Cuys alates provintsimaantee 7 ristumisest provintsimaanteega 66 kuni Avellaneda departemangu piirini ja provintsimaanteedest 250 ja 2 ida pool asuv piirkond San Antonios), osa provintsist Neuquén (välja arvatud provintsimaanteest 17 ida pool asuv piirkond Confluencias ja provintsimaanteest 17 ida pool asuv piirkond Picun Leufús)	BOV, OVI, RUW, RUF				1. august 2008
AU – Austraalia	AU-0	Kogu riik	BOV, OVI, POR, EQU, RUF, RUW, SUF, SUW				
BA – Bosnia ja Hertsegoviina	BA-0	Kogu riik	—				
BH – Bahrein	BH-0	Kogu riik	—				

1	2	3	4	5	6	7	8
BR – Brasiilia	BR-0	Kogu riik	EQU				
	BR-1	Minas Gerais'i osariik, Espírito Santo osariik, Goiás'osariik, Mato Grosso osariik, Mato Grosso Do Suli osariik (välja arvatud 15 km laiune kindlaks määratud tugeva järelevalvega tsoon haldusüksuste Porto Mutinho, Caracol, Bela Vista, Antônio João, Ponta Porã, Aral Moreira, Coronel Sapucaia, Paranhos, Sete Quedas, Japora' ja Mundo Novo välispiiridel ning haldusüksuste Corumbá ja Ladário kindlaks määratud tugeva järelevalvega tsoonid).	BOV	A ja H	1		1. detsember 2008
	BR-2	Santa Catarina osariik	BOV	A ja H	1		31. jaanuar 2008
	BR-3	Paraná ja São Paulo osariigid	BOV	A ja H	1		1. august 2008
BW – Botswana	BW-0	Kogu riik	EQU, EQW				
	BW-1	Veterinaarkontrollitsoonid 3c, 4b, 5, 6, 8, 9 ja 18.	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		1. detsember 2007
	BW-2	Veterinaarkontrollitsoonid 10, 11, 13 ja 14	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		7. märts 2002
	BW-3	Veterinaarkontrollitsoon 12	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1	20. oktoober 2008	20. jaanuar 2009
BY – Valgevene	BY-0	Kogu riik	—				
BZ – Belize	BZ-0	Kogu riik	BOV, EQU				
CA – Kanada	CA-0	Kogu riik	BOV, OVI, POR, EQU, SUF, SUW RUF, RUW	G			
CH – Šveits	CH-0	Kogu riik	*				
CL – Tšiili	CL-0	Kogu riik	BOV, OVI, POR, EQU, RUF, RUW, SUF				
CN – Hiina	CN-0	Kogu riik	—				
CO – Kolumbia	CO-0	Kogu riik	EQU				
CR – Costa Rica	CR-0	Kogu riik	BOV, EQU				
CU – Kuuba	CU-0	Kogu riik	BOV, EQU				

1	2	3	4	5	6	7	8
DZ – Alžeeria	DZ-0	Kogu riik	—				
ET – Etioopia	ET-0	Kogu riik	—				
FK – Falklandi saared	FK-0	Kogu riik	BOV, OVI, EQU				
GL – Gröönimaa	GL-0	Kogu riik	BOV, OVI, EQU, RUF, RUW				
GT – Guatemaala	GT-0	Kogu riik	BOV, EQU				
HK – Hongkong	HK-0	Kogu riik	—				
HN – Honduras	HN-0	Kogu riik	BOV, EQU				
HR – Horvaatia	HR-0	Kogu riik	BOV, OVI, EQU, RUF, RUW				
IL – Iisrael	IL-0	Kogu riik	—				
IN – India	IN-0	Kogu riik	—				
IS – Island	IS-0	Kogu riik	BOV, OVI, EQU, RUF, RUW				
KE – Kenya	KE-0	Kogu riik	—				
MA – Maroko	MA-0	Kogu riik	EQU				
ME – Montenegro	ME-0	Kogu riik	BOV, OVI, EQU				
MG – Madagaskar	MG-0	Kogu riik	—				
MK – endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik ([3])	MK-0	Kogu riik	OVI, EQU				
MU – Mauritius	MU-0	Kogu riik	—				
MX – Mehhiko	MX-0	Kogu riik	BOV, EQU				
NA – Namiibia	NA-0	Kogu riik	EQU, EQW				
	NA-1	Palgrave Pointist (läänes) kuni Gamini (idas) kulgevast piiritarast lõuna pool asuv ala	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		
NC – Uus-Kaledoonia	NC-0	Kogu riik	BOV, RUF, RUW				
NI – Nikaraagua	NI-0	Kogu riik	—				

1	2	3	4	5	6	7	8
NZ – Uus-Meremaa	NZ-0	Kogu riik	BOV, OVI, POR, EQU, RUF, RUW, SUF, SUW				
PA – Panama	PA-0	Kogu riik	BOV, EQU				
PY – Paraguay	PY-0	Kogu riik	EQU				
	PY-1	Kogu riik, välja arvatud 15 km laiune kindlaks määratud tugeva järelevalvega tsoon välispiiride ääres	BOV	A	1		1. august 2008
RS – Serbia ([4])	RS-0	Kogu riik	BOV, OVI, EQU				
RU – Vene Föderatsioon	RU-0	Kogu riik	—				
	RU-1	Murmanski oblast, Jamali Neenetsi autonoomne ringkond	RUF				
SV – El Salvador	SV-0	Kogu riik	—				
SZ – Svaasimaa	SZ-0	Kogu riik	EQU, EQW				
	SZ-1	Piirkond lääne pool nn punase joone taradest, mis kulgevad Usutu jõest kuni Lõuna-Aafrika piirini Nkalashanest läänes	BOV, RUF, RUW	F	1		
	SZ-2	Suu- ja sõrataudi veterinaarseire ja vaktsineerimise kontrolltsoonid, kehtestatud õigusaktiga, mis on avaldatud 2001. aasta ametlikus väljaandes nr 51	BOV, RUF, RUW	F	1		4. august 2003
TH – Tai	TH-0	Kogu riik	—				
TN – Tuneesia	TN-0	Kogu riik	—				
TR – Türgi	TR-0	Kogu riik	—				
	TR-1	Järgmised provintsid: Amasya, Ankara, Aydin, Balikesir, Bursa, Çankırı, Çorum, Denizli, İzmir, Kastamonu, Kütahya, Manisa, Uşak, Yozgat ja Kirikkale	EQU				
UA – Ukraina	UA-0	Kogu riik	—				
US – Ameerika Ühendriigid	US-0	Kogu riik	BOV, OVI, POR, EQU, SUF, SUW, RUF, RUW	G			
UY – Uruguay	UY-0	Kogu riik	EQU				
			BOV	A	1		1. november 2001
			OVI	A	1		

1	2	3	4	5	6	7	8
ZA – Lõuna-Aafrika	ZA-0	Kogu riik	EQU, EQW				
	ZA-1	Kogu riik, välja arvatud: — suu- ja sõrataudi kontrolltsooni osa, mis asub Mpumalanga ja Põhjaprovintside veterinaarpiirkonnas, Natali veterinaarpiirkonna Ingwavuma ringkonnas ning 28° pikkusjoonest ida pool paikneval Botswana piiri äärsel alal ja — Camperdowni ringkond KwaZuluNatali provintsis	BOV, OVI, RUF, RUW	F	1		
ZW – Zimbabwe	ZW-0	Kogu riik	—				

(*) Ilma et see piiraks sertifitseerimise erinõudeid, mis on sätestatud kolmandate riikidega sõlmitud asjakohastes ühenduse lepingutes.

(1) Loomade liha, kes on tapetud 7. veerus märgitud kuupäeval või enne seda, võib importida ühendusse 90 päeva jooksul osutatud kuupäevas alates. Meritsi transporditavaid partiisid võib importida ühendusse, kui need on sertifitseeritud enne 7. veerus märgitud kuupäeva, 40 päeva jooksul kõnealusest kuupäevast alates. (NB! Kui 7. veerus ei ole märgitud kuupäeva, siis ajalisi piiranguid ei ole).

(2) Ühendusse võib importida ainult selliste loomade liha, kes on tapetud 8. veerus märgitud kuupäeval või enne seda (kui 8.veerus ei ole märgitud kuupäeva, siis ajalisi piiranguid ei ole).

(3) Endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik; ajutine kood, mis ei mõjuta mingil määral kõnealuse riigi lõplikku nomenklatuuri, milles lepitakse kokku pärast seda, kui ÜROs sel teemal peetavad läbirääkimised on lõppenud.

(4) Ei hõlma Kosovot, vastavalt ÜRO Julgeolekunõukogu 10. juuni 1999. aasta resolutsioonile 1244.

* = Sertifikaadid vastavalt Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelisele põllumajandustoodetega kauplemise kokkuleppele (EÜT L 114, 30.4.2002, lk 132).

— = Sertifikaati ei ole kehtestatud ja värske liha import ei ole lubatud (välja arvatud need liigid, mille puhul on märgitud kogu riik).

1 = Kategooria piirangud
Rups ei ole lubatud (välja arvatud veiste vahelihase ja mälumislihaste puhul).”

MÄRKUS LUGEJALE

Institutsioonid on otsustanud edaspidi oma tekstides mitte märkida viidatud õigusaktide viimaseid muudatusi.

Kui ei ole teisiti märgitud, mõistetakse siin avaldatud tekstides viidatud õigusaktide all neid akte koos kõigi muudatustega.